

Klimaatarmoede is zoveel meer dan te weinig hebben

Michel Debruyne

“Vaak horen we dat mensen in armoede niet om duurzaamheid geven, dat ze elk proberen te overleven en dat het daarbij blijft. Dat klopt hoegenaamd niet! We moeten onze plaats in dit debat opeisen en onze eigen bijdrage leveren. Wij weten immers waartoe het groeimodel leidt, want wij dragen er de gevolgen van en lijden eronder. We moeten dit duidelijk maken, want men beschouwt ons slechts als mensen die niets bijbrengen en die de samenleving veel geld kosten.”¹

Zo klinkt het in een nieuwsflits van het Steunpunt tot bestrijding van armoede, bestaansonzekerheid en sociale uitsluiting. Mensen in of nabij armoede eisen hun plaats op in het klimaatdebat. Zo daagden de Welzijnsschakels bijvoorbeeld de wekelijkse klimaatbetogers uit om houten wasknijpers op hun kledij te spelden met hierop de namen van mensen die een sociaal klimaatplan steunen, maar niet op de betoging geraken.

Het debat is levendig onder mensen in armoede. Terecht, zij zijn immers klimaatarm. Ze stoten het minst uit, hun voetafdruk is laag, ze consuminderen elke dag, ... En toch zijn net zij het meest onderhevig aan de klimaatmaatregelen.

Klimaatplannen zijn noodzakelijk. Juist omdat de zwakkeren in de samenleving, (vooral) in het arme Zuiden maar ook in het rijke Noorden, de eerste slachtoffers zijn van de opwarming van de aarde. Het zijn zij die overleven van de import van westers afval in het Zuiden en zij die astma krijgen van de vuile lucht van onze salariswagens in het Noorden. Het is dan ook bijzonder cynisch dat sommige politici het zo noodzakelijke en urgente

klimaatbeleid proberen te vertragen of af te remmen omdat het te duur zou zijn voor de gewone mensen (denk maar aan de discussie over het rekeningrijden). Er mag geen ‘ecoproletariaat’ ontstaan, was de boodschap. Wel een heel cynische mededeling wanneer ze wordt uitgesproken door politici die zich al vele jaren weinig of niets hebben aangetrokken van mensen in armoede of de laagste inkomens. Klimaatontkenners en armoedespijbelars, ze gaan dikwijls hand in hand.

Klimaatarmoede kan niet meer ontkend worden: het is een optelsom van energie-, vervoers-, consumptie- en woonarmoede. Juist daarom is de notie van ‘klimaatrechtvaardigheid’ essentieel. Het laat toe een structureel klimaatbeleid te voeren zonder dat de laagste inkomens moeten inleveren of zonder de (inkomens) ongelijkheid te vergroten. En het zorgt ervoor dat klimaatplannen ook armoedeplannen zijn en dat voorstellen die de armoede drastisch laten dalen ook klimaatvriendelijk zijn.

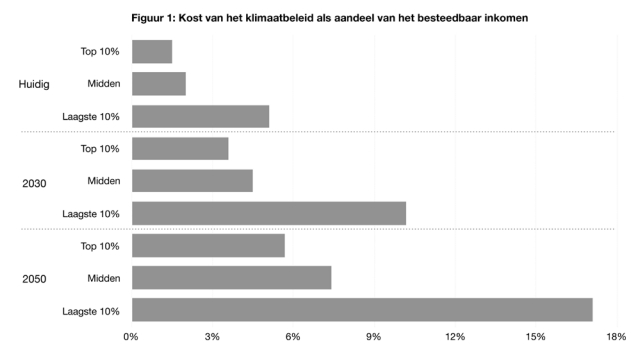
Waarom een rechtvaardig klimaatbeleid nodig is: de waarschuwing uit Nederland

Wat is een eerlijk klimaatbeleid? Een klimaatbeleid is rechtvaardig als ‘de vervuiler betaalt’ en de kosten gedragen worden door de sterkste schouders. Vanuit deze twee principes onderzocht het onderzoeksbureau CE Delft de impact van het Nederlandse klimaatbeleid op de inkomensongelijkheid. Het rapport had een grote invloed op het Nederlandse beleid: het voorgestelde klimaatbeleid is onrechtvaardig omdat ‘men niet betaalt naarmate men vervuult’ en de kosten voor lage inkomens te hoog zijn.²

Hoewel Nederland zeker niet te vergelijken is met Vlaanderen, spreekt het rapport boekdelen en kan het tellen als waarschuwing voor elk Vlaams en Belgisch klimaatbeleid.

Figuur 1 toont de kosten voor het huidige en toekomstige Neder-

landse klimaatbeleid als aandeel van het besteedbaar inkomen.³ Het actuele Nederlandse klimaatbeleid blijkt in strijd met het draagvlakprincipe. Dit principe houdt in dat de kosten worden verdeeld naarmate men in staat is de kosten te dragen: hogere inkomens dragen dan een groter deel van de kosten in verhouding tot hun inkomen dan lagere inkomens. Vooral de heffingen voor warmte en elektriciteit treffen de armste 10% harder.



Wanneer we kijken naar de voorgestelde maatregelen, dan wordt het pas echt schrijnend. De armste 10% draagt verhoudingsgewijs drie keer zoveel als bij de top-10%. Bijna één vijfde van hun inkomen is nodig om de kosten van het klimaatbeleid te dekken.

Het tweede principe, ‘de vervuiler betaalt’, zet de vervuiling door consumptie per huishoudgroep tegenover de kost van milieumaatregelen om die vervuiling tegen te gaan.⁴ Per huishoudgroep kan nu de last van de milieumaatregel berekend worden. Ook hier dragen de armere huishoudens meer bij dan de rijkere, ongeveer 15%. Dit komt voornamelijk omdat er voor huishoudelijke producten amper sprake is van klimaatmaatregelen en er dus geen milieukosten in rekening worden gebracht. Net in deze sector consumeren de rijkere groepen veel meer.

Het Nederlandse klimaatbeleid wordt dus gedragen door de

zwakste groepen, terwijl ze het minst verantwoordelijk zijn voor de klimaatvervuiling.⁵ Heffingen treffen hen verhoudingsgewijs zwaarder, terwijl maatregelen (zoals premies) vooral door de rijkere huishoudens worden gebruikt. Het beruchte mattheuseffect speelt hier volop.

Klimaatarmoede in Vlaanderen

Klimaatarmoede wordt in Nederland gedefinieerd als armoede die een gevolg is van de stijging van de woonlasten en/of de energiekosten door maatregelen die als doel hebben de (gevolgen van) klimaatverandering te beperken.⁶ Vandaag hebben we in Vlaanderen nog geen zicht op die mogelijke effecten. Uit het Nederlandse rapport blijkt nochtans hoe belangrijk dit wel is.

In dit artikel verbreden we de definitie. Klimaatbeleid behelst alle levensdomeinen, van transport tot consumptie. Al deze milieu-maatregelen treffen mensen in armoede. Klimaatarmoede wordt zo een optelsom van verschillende vormen van armoede: energiearmoede, vervoersarmoede, woonarmoede, consumptiearmoede, ... Al deze vormen van armoede samen geven een beeld van hoe mensen in of nabij armoede leven, hun voetafdruk en de financiële bijdrage die ze leveren. We bekijken achtereenvolgens energiearmoede, vervoersarmoede, consumptiearmoede en woonarmoede.⁷

We zijn goed in abstracties: leven in armoede is voor velen niet meer dan wat cijfers, getallen of procenten. We hebben het over de 10% laagste inkomens, over 680.000 mensen die een armoederisico hebben ...

Zelden zijn we goed in staat ons te verbeelden hoe mensen in armoede leven. Daarom beginnen we elk onderdeel van dit hoofdstuk met een citaat of verhaal van mensen die het moeilijk hebben, soms in armoede leven, soms net het hoofd boven water kunnen uitsteken, soms aan de rand van armoede zitten. Ze

maken klimaatarmoede tastbaar en reëel.

‘Wie arm is, houdt van de lente’ : energiearmoede

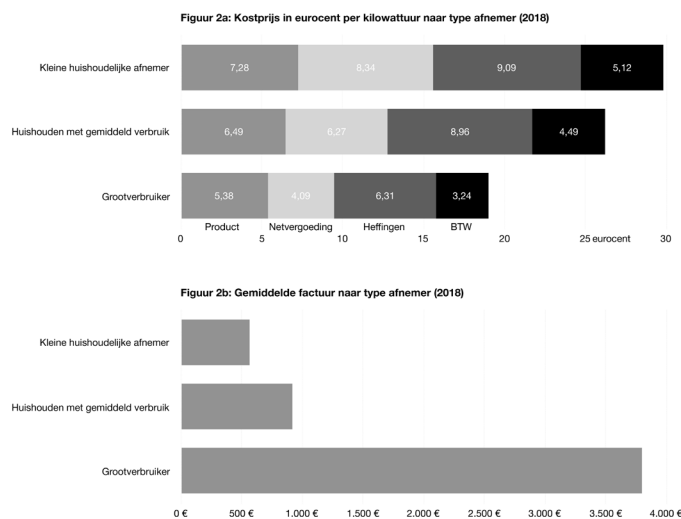
Elk verhaal van mensen in of nabij armoede gaat op een bepaald moment over hoe erg de koude is. Hoe koude je zowel letterlijk als figuurlijk doet bevriezen. Sandra die zo “van de lente houdt”, verhaalt dat ze door de koude geen boek meer kon lezen.⁸ De wereld wordt buiten gesloten door de koude.

De Koning Boudewijnstichting doet al verschillende jaren onderzoek naar energiearmoede. Haar energiearmoedebarmeter is een standaard voor wie meer wil weten. “21,7% van de Belgische gezinnen kampte in 2017 met een of andere vorm van energiearmoede (...). Alleenstaanden en eenoudergezinnen zijn het meest getroffen. Het risico op energiearmoede is groter bij huurders, in het bijzonder bij sociale huurders, en bij gezinnen in/ op zoek naar een kleine goedkope woning.”⁹ De KBS definieert energiearmoede als een optelsom van drie onderscheiden vormen van energiearmoede: gemeten energiearmoede¹⁰, verborgen energiearmoede¹¹ en subjectieve energiearmoede¹². De drie vormen overlappen elkaar maar deels. Voor Vlaanderen zijn de cijfers: 11,4% gemeten energiearmoede, 3,1% verborgen energiearmoede en 2,5% subjectieve energiearmoede. Samen betekent dit dat 15,9% of één op de zes huishoudens, in een of andere vorm van energiearmoede leeft.

Wie energiearm is, hoeft echter geen armoederisico te lopen.¹³ Maar 64,6% van de gezinnen met een armoederisico heeft ook te kampen met een of meerdere vormen van energiearmoede. Omgekeerd loopt 51,8% van de huishoudens in energiearmoede een armoederisico.

Energiearmoede ontstaat vanwege een gebrek aan inkomen (monetaire armoede), de energie-uitgaven (door slechte isolatie bijvoorbeeld), en de hoogte van de energiefactuur.

Die energiefactuur ligt sinds de Turteltaks zwaar onder vuur. De VREG kreeg de opdracht om onze factuur te vergelijken met die van de buurlanden.¹⁴



De VREG vergelijkt meerdere huishoudprofielen. Uit de vele kiezen we er drie: een kleine huishoudelijke afnemer, een huishouden met een gemiddeld verbruik en een grootverbruiker.¹⁵

Het eerste profiel verbruikt per jaar ongeveer 570 euro aan elektriciteit, het tweede 920 euro en het derde 3.800 euro. Figuur 2 is duidelijk: de kostprijs per kWh is meer dan opvallend: het eerste profiel betaalt bijna 30 cent per kWh, het tweede 26 cent en het derde profiel amper 19 cent!

Het principe ‘de vervuiler betaalt’ wordt hier niet toegepast, integendeel. De kleinste verbruikers betalen verhoudingsgewijs meer dan de grote verbruikers.

‘Een auto heeft Van Biesen nooit gehad. Ze vindt dat “zijn geld niet waard”’: vervoersarmoede

Mevrouw Van Biesen hoeft geen auto, ze heeft er immers het geld niet voor.¹⁶ Tegelijkertijd beseft ze hoe afhankelijk ze is van andere vormen van vervoer. Net als veel mensen in of nabij armoede ondervindt ze de afbouw van het openbaar vervoer aan den lijve, maar ook de kostprijs ervan, of het gebrek aan goede fietsinfrastructuur. Veel verhalen van mensen in armoede gaan over de onbereikbaarheid: het opladen van een budgetmeter¹⁷ kan alleen op een beperkt aantal plaatsen, en net wanneer je budget overschreden is, is er geen openbaar vervoer meer. Opleidingscentra van de VDAB liggen op industrieterreinen waar er amper openbaar vervoer is, met de fiets is het gekkenwerk, ... En wie een wagen heeft, kijkt met angst naar de stijgende prijzen en de milieumaatregelen: “Het verbod op sommige wagens betekent dat een deel van de bevolking geen auto meer kan hebben. Het zijn de mensen in armoede die inleveren, terwijl de rijkere zich een minder vervuilende wagen kunnen permitteren en daarvoor zelfs premies opstrijken.”¹⁸

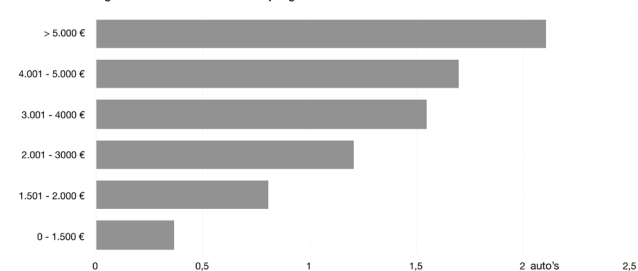
Vervoersarmoede gaat over het niet of amper kunnen bereiken van plaatsen en activiteiten waardoor mensen uitgesloten worden uit de samenleving.¹⁹ Vervoersarmoede gaat dus over ruimtelijke ordening of beter wanorde: ver van het centrum gelegen sociale woningen (sommige werden zelfs genoemd naar onbereikbare plekken, zoals Siberië in Roeselare), over infrastructuur voor fietsers (snelwegen voor pendelaars of veilige wegen), over betaalbaar en frequent openbaar vervoer (basismobiliteit voor iedereen of basisbereikbaarheid voor sommigen) en inkomen (is een auto zijn geld waard?).

Voor mensen met een laag inkomen is een auto geen zekerheid (figuur 3). Pas vanaf een inkomen boven de 2.000 euro is er één auto per gezin.²⁰ Hoe hoger het inkomen, hoe meer auto's het gezin heeft.

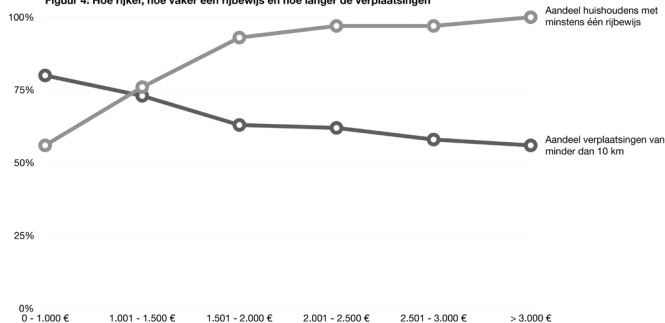
Lagere-inkomensgroepen maken dan ook veel meer korte verplaatsingen: tot 80% van hun verplaatsingen zijn korter dan 10 km, wat nog correleert met het niet hebben van een rijbewijs (figuur 4). Amper 56% (inkomen van 0 tot 1.000 euro per maand) tot 76% (inkomen van 1.001 tot 1.500 euro per maand) heeft een rijbewijs. Het spiegelbeeld zijn de andere inkomensgroepen: zij maken veel minder korte verplaatsingen en in elk huishouden is er minstens een rijbewijs.

De lagere-inkomensgroepen hebben bijgevolg vooral nood aan goed openbaar vervoer of goede fietsinfrastructuur. Het gaat ook over betaalbaar openbaar vervoer. Figuur 5 toont de evolutie van de prijzen van De Lijn sinds 2010.²¹

Figuur 3: Gemiddeld aantal auto's per gezin naar netto-inkomen

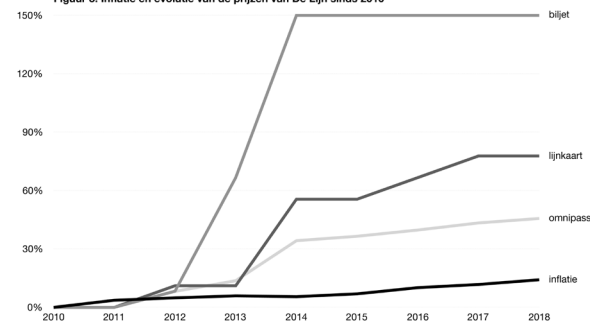


Figuur 4: Hoe rijker, hoe vaker een rijbewijs en hoe langer de verplaatsingen



Figuur 5 is sprekend. Vanaf 2012 stijgen de prijzen voor enkele biljetten, voor lijnkaarten en voor abonnementen veel meer dan de algemene inflatie. Voor biljetten gaat het zelfs om een prijsstijging van 150%.

Figuur 5: Inflatie en evolutie van de prijzen van De Lijn sinds 2010



Tegelijkertijd heeft De Lijn het aantal aangeboden kilometers fors teruggeschroefd: van 225,9 miljoen km in 2010 tot 206,8 miljoen km in 2016.²² Vooral in de landelijke gebieden werd het aanbod ingeperkt. Sinds 2015 werd ‘basismobiliteit’ omgevormd naar ‘basisbereikbaarheid’ en werden de gratis abonnementen voor ouderen afgeschaft. Vandaag blijft De Lijn op afslanken staan en is kostenbeheersing een verplichting.

Over de salariswagen is al veel inkt gevloeid. Daarom in een notendop: 80% van de maatschappelijke kost (meer dan 2 miljard) van deze wagens is ten voordele van de 30% hoogste inkomens. Anders gezegd: de lage inkomens betalen indirect mee voor de vervuiling door de hogere inkomens.²³

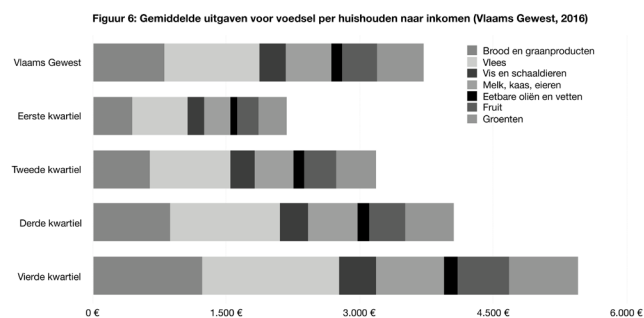
Mensen in of nabij armoede hebben nood aan een goed en betaalbaar openbaar vervoer. De kostprijs van het openbaar vervoer is echter sterk gestegen vanaf 2012 en de dienstverlening is ondermaats geworden. Kostenbeheersing en besparingen waren en zijn

de rode draden in het beleid van De Lijn, ten koste van diegenen die het openbaar vervoer nodig hebben.

Mensen in armoede gebruiken de auto amper, ze hebben zelden een auto of een rijbewijs. Het kost hen immers teveel. Zij dragen als groep bijgevolg weinig bij aan de vervuiling. Zij dragen de gevolgen van de besparingen bij De Lijn. Vervoersarmoede wordt zo tastbaar.

‘Arm zijn is niet eten wat je wilt’ : consumptiearmoede

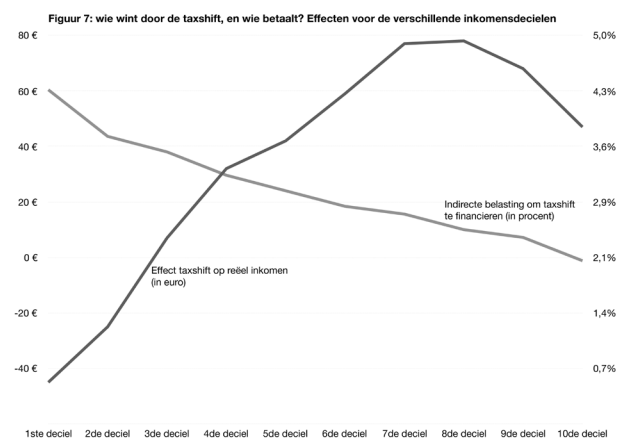
Wie in of nabij armoede leeft, kent het verhaal van honger, eentonig en ongezond eten, en schaamte om terug naar de voedselbank te gaan.²⁴ Soms spreken vrijwilligers van voedselbanken schande over de ondank van hun klanten. Mensen in of nabij armoede moeten harde keuzes maken, soms tussen eten of koude: “Haar inkomen volstond niet meer om alle rekeningen te betalen en waardig te leven. Soms kon ze geen stookolie betalen, soms geen eten.” “Voor alle uitgaven gaat Tamara op zoek naar de beste deal: een telefoonabonnement voor het hele gezin, vlees in voordeelcolli, merkkleding uit de kringloopwinkel. ... Toen heeft ze soms macaroni met suiker moeten eten om rond te komen.”²⁵



Mensen in of nabij armoede consuminderen uit noodzaak. Dit zien we ook in de cijfers. Figuur 6 toont voor alle inkomensgroepen, per kwartiel, de uitgaven voor voedsel.²⁶ Het laagste kwartiel geeft ongeveer 2.200 euro per jaar uit, de 50% hoogste inkomens geven (meer dan) het dubbele uit (het tweede hoogste kwartiel 4.000 euro, het hoogste kwartiel 5.500 euro).

Het Nederlandse rapport stelt dat er nog geen of amper een klimaatbeleid is voor consumptiegoederen. Tegelijkertijd zijn er wel aanzienlijke emissies die samenhangen met de consumptie in deze sector. Omdat de milieukosten voor deze consumptie bijna nihil zijn, profiteren de rijkere huishoudens meer van non-beleid omdat ze meer consumeren dan de armere gezinnen.²⁷

De laagste-inkomensgroepen kunnen ook enkel on-duurzaam kopen. “Een winkelmandje met uiteenlopende producten — van worsten, groenten tot koekjes— kost 45,5 procent meer bij Bio-Planet dan bij Colruyt.”²⁸ Duurzame producten die minder vervuilen en die een kleinere voetafdruk hebben of die gezonder zijn, zijn zo enkel weggelegd voor de rijkere huishoudens.²⁹



Tegelijkertijd betalen de lagere groepen meer voor hun consumptie dan de andere inkomensgroepen. André Decoster en zijn team analyseerden de gevolgen van de taxshift op het inkomen. De taxshift levert niet enkel een hoger loon op voor de werkenden, maar wordt ook deels betaald via een verhoging van de indirecte belastingen. Figuur 7 uit hun rapport ‘Betaalt de taxshift zichzelf terug?’ toont een Andreaskruis.³⁰

De eerste twee (drie) decielen verliezen of winnen net iets bij de taxshift, maar dragen in verhouding tot hun inkomen via de verhoogde indirecte belastingen veel bij aan de taxshift (van 4,5% tot 3,5%). Het spiegelbeeld zien we bij de hogere inkomensdecielen, vanaf het zesde deciel wint men veel en moet men verhoudingsgewijs steeds minder bijdragen.

Mensen in of nabij armoede consuminderen uit noodzaak, soms is het niet-consumeren uit bittere noodzaak. We kijken hier enkel naar voedsel, maar dit geldt voor alle consumptiegoederen. Tegelijkertijd worden de armere huishoudens niet beloond voor hun consuminderen, zij betalen via de indirecte belastingen verhoudingsgewijs veel meer. Ook hier worden de twee principes, draagkracht en ‘de vervuiler betaalt’ met de voeten getreden. Erger nog, zij die de middelen hebben, kunnen betalen om minder te vervuilen en kunnen kiezen voor duurzame consumptie.

‘Jurgen heeft al jaren schulden: vooral huur en energie’: woonarmoede

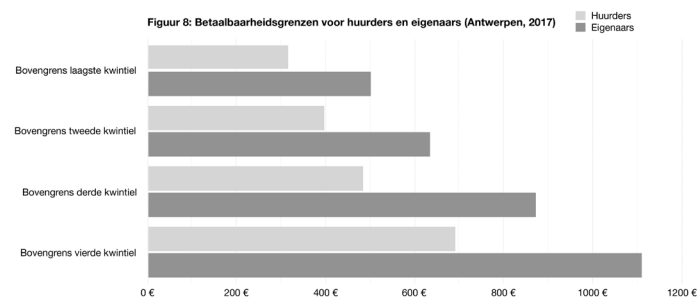
”Jurgens huishuur is 400 euro per maand. Dat is niet veel voor een huis met een koertje, maar het huis is afgeleefd. Drie gedraaide spaarlampjes hullen de woonkamer in een gelig licht. Kilde stijgt op uit vooroorlogse cementen vloertegels. De verhuurder heeft al een paar inspanningen gedaan om het huis te verbeteren. De ramen hebben dubbelglas, maar zijn niet afgewerkt. Errond zitten kieren waar de wind zo doorheen waait.”³¹ In een andere getuigenis klinkt het dan weer: “Om deze woning te verwarmen, heb

je minstens 250 euro per maand nodig en dat kan ik mij helaas niet permitteren.”³²

“De onzichtbare wooncrisis”, zo noemt Joy Verstichele, coördinator van het Vlaams Huurdersplatform, het wonen aan de onderkant.³³ Hij verzamelde verschillende verhalen van hoe mensen in of nabij armoede proberen te overleven, meestal onzichtbaar voor de goegemeente en het beleid, in afgeleefde en verkrotte woningen tegen te hoge prijzen.

Er is geen gebrek aan cijfers over de woonkwaliteit, de betaalbaarheid van wonen, de renovatiebehoefte, ... Het Steunpunt Wonen levert jaarlijks een schat aan onderzoek en informatie. En toch dringen de boodschappen niet door.

Het Steunpunt Wonen onderzocht voor het ruimtelijk structuurplan van de stad Antwerpen de woonsituatie.³⁴ Een van de frappante onderzoeksvragen was of huurders en eigenaars een betaalbare oplossing op de Antwerpse woonmarkt kunnen vinden. In figuur 8 vinden we de betaalbaarheidsgrenzen per kwintiel (voor de laagste vier kwintielen). De onderzoekers vertrokken van een grens van 30% van het besteedbaar inkomen, wat banken gebruiken voor hypothecaire leningen.



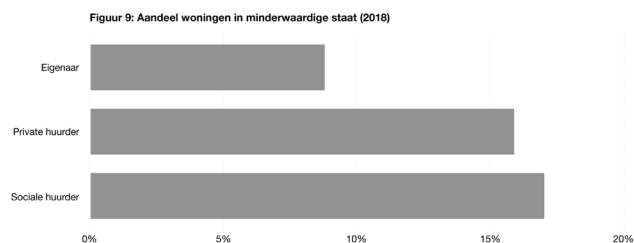
Voor het eerste kwintiel ligt de maximale betaalbaarheidsgrens op minder dan 320 euro en voor het tweede kwintiel op minder dan 400 euro voor huurders. Wie boven dit bedrag huurt of leent, leeft in grote onzekerheid. De vraag die de onderzoekers vervolgens stelden was of er in Antwerpen voldoende woningen te vinden zijn die betaalbaar zijn. Het antwoord is ontlusterend.

In de huurschatter werden 1419 huurcontracten ingegeven in Antwerpen met als beginjaar 2015 of later. Hiervan hebben er 1,83%, 5,21%, 12,97% en 64,76% contracten een lagere huurwaarde dan respectievelijk 317, 396, 485 en 691 euro. De onderzoekers besluiten dat voor de 20% armste huurders in Antwerpen nauwelijks 2% van de huurmarkt betaalbaar is! Voor de laagste 40% huurders is ongeveer 5% van de huurwoningen betaalbaar. Voor 60% van de huurders, nog steeds geordend via besteedbaar inkomen, is ongeveer 13% van de woningen betaalbaar. Dus hoe lager men zich op de (besteedbare) inkomensladder bevindt, hoe moeilijker het is om een betaalbare woning te vinden. Hetzelfde geldt voor de would-be eigenaars. Er zijn amper betaalbare woningen te vinden op de Antwerpse woningmarkt. Armere huurders moeten ofwel duurder ofwel veel kleiner huren (samenhokken) of zelfs verhuizen naar goedkopere regio's. De onmogelijke keuze tussen wonen, verwarmen of eten is dagelijkse 'kost'. Wie verhuist, krijgt er vervoersarmoede en isolement bovenop.

Alhoewel de Antwerpse woonsituatie niet volledig vergelijkbaar is met de Vlaamse, kunnen we er toch van uitgaan dat voor de rest van Vlaanderen de zoektocht naar een betaalbare woning voor de laagste inkomensgroepen even moeilijk is.

Welke kwaliteit krijgt men in de plaats voor de woning die men huurt of koopt? Uit de bovenstaande verhalen is het al duidelijk: wie weinig heeft, zal genoeg moeten nemen met wat er overblijft. Figuur 9 toont dat 16% van de (zowel sociale als private) huurders in een minderwaardige woning woont tegenover 9% van

de eigenaars.³⁵ De minderwaardige woonsituatie van eigenaars is bovendien meestal tijdelijk vanwege een mogelijke toekomstige renovatie. Dit is een belangrijk verschil met huurders.



Het vergroenen van het woningbestand is een noodzaak vanuit klimaatoverwegingen, maar tevens omwille van de lagere woonlasten. Ook hier komen de huurders er minder goed uit. Uit hetzelfde onderzoek van Steunpunt Wonen blijkt de grote achterstand bij huurwoningen: 36% van de eigenaars gebruikt hernieuwbare energie tegenover amper 12% van de huurders.³⁶

Wanneer we kijken naar hoe de overheid huren en eigenaarschap ondersteunt, dan stellen de onderzoekers van het Steunpunt Wonen een serieuze onrechtvaardigheid vast.³⁷ Ze besluiten “dat de belastingvoordelen inzake woningfiscaliteit voornamelijk de hogere inkomensgroepen lijken ten goede te komen. Wat betreft de verticale herverdeling werken deze dus eerder averechts herverdelend en hollen ze de progressiviteit van het gehele belastingstelsel uit. De financiële voordelen komen niet terecht bij wie werkelijk nood heeft aan deze financiële steun. (...) Behalve de verticale herverdeling, zijn er ook een aantal opvallende horizontale ongelijkheden. Een beleid kan als horizontaal onrechtvaardig worden bestempeld indien ‘gelijke’ huishoudens met verschillende belastingen of belastingvoordelen geconfronteerd worden. De meest opvallende verschillen lijken deze tussen eigenaars en huurders te zijn en deze tussen huishoudens met

woningen van dezelfde economische waarde doch met verschillend Kadastraal Inkomen. Hoewel de huurders de groep vormen met de grootste betaalbaarheidsproblemen worden de eigenaars het meest bevoordeeld door de woningfiscaliteit.”

De armste huishoudens vinden amper een betaalbare woning. Ze zijn gedwongen duurder te huren of te kopen, vaak ten koste van verwarming of eten. De woning die ze vinden is in veel gevallen minderwaardig. Het vergroenen van de huurwoning verloopt moeizaam en traag; de minderwaardige kwaliteit biedt immers ook weinig mogelijkheden. De armere huishoudens krijgen bovendien nog de minste ondersteuning.

Door de vergroening wordt de woonkloof tussen armere en rijkere huishoudens bijgevolg steeds groter. Het draagkrachtprincipe wordt hier opnieuw ondergraven.

Is de kloof tussen klimaatarm en klimaatrijk te slechten?

Klimaatarmoede is tastbaar: op alle vlakken worden vandaag twee belangrijke principes, draagkracht en ‘de vervuiler betaalt’, geschonden. Toekomstige maatregelen dreigen dit enkel te verergeren. Maatregelen die het leven duurder maken, maken mensen in of nabij armoede het leven echt onmogelijk. Van premies en subsidies kunnen ze enkel mondjesmaat genieten. Klimaatmaatregelen die geen rekening houden met hun noden kunnen hen enkel definitief uitsluiten uit de samenleving. De kloof tussen zij die klimaatarm zijn en zij die klimaatrijk zijn wordt bijgevolg onoverbrugbaar.

Onderzoeker Shivant Jhagroe stelt dat duurzaamheid de bestaande ongelijkheid enkel vergroent.³⁸ Een ongelijkere verdeling van schone en leefbare ruimte dan vandaag dreigt door het huidige klimaatbeleid. De kloof tussen klimaatarm en klimaatrijk is voor hem enkel te slechten als we vanaf het begin de ongelijkheid en de armoede wegwerken. Zonnepanelen zijn een goede

maatregel, maar is het huidig subsidiestelsel een juiste maatregel? Het subsidiëren van hogere-inkomensgroepen is namelijk steeds ongerijmd en maakt de kloof tussen klimaatarm en klimaatrijk enkel groter. Heel wat klimaatplannen falen op dit vlak.

Zijn sociale correcties op onrechtvaardige maatregelen, zoals het oversubsidiëren, dan het goede antwoord?

Hier kunnen we enkel verwijzen naar de ervaringen die we hebben met sociale correcties op allerlei besparingsmaatregelen. Julie Vinck en Wim Van Lancker fileerden die grondig: sociale correcties zijn problematisch omdat ze enkel gericht zijn op enkele doelgroepen.³⁹ Wie niet tot één van deze groepen behoort, loopt ook de sociale tarieven mis. Wie sociaal corrigeert moet ook beslissen wie wel en wie geen extra steun verdient. Wie zijn de armen die steun verdienen en wie niet? Een sociaal beleid waarin alleen maar wordt gegeven aan wie het nodig heeft, is gedoemd om te falen. Dat is de ‘paradox van de herverdeling’: hoe meer de middelen van het sociaal beleid gericht worden op wie het echt nodig heeft, hoe minder effectief het armoedebeleid zal zijn.

Kortom, sociale correcties op onrechtvaardige maatregelen zijn problematisch. Klimaatmaatregelen kunnen zonder correcties indien ze ongelijkheid en armoede onmiddellijk mee in rekening brengen, anders vergroot de kloof tussen klimaatrijken en klimaatarmen. Dit vraagt een ander beleid dan het huidige.

Klimaatbeleid vraagt een collectief (armoede)beleid.

Zonder een krachtig armoedebeleid zal de klimaatkloof enkel groter worden. Maar een armoedebeleid moet tegelijkertijd klimaat au sérieux nemen: het armoedebeleid kan de klimaatkloof ook dichten.

Armoede is in de eerste plaats een financieel probleem.⁴⁰ Het verhogen van het inkomen voor de laagste inkomens is essentieel.

Maar dit is niet voldoende. De vraag is bovendien tot hoever de inkomens verhoogd moeten worden opdat deze groepen ook op een duurzame manier kunnen consumeren, energie gebruiken (of verminderen), mobiel zijn en goed wonen. Armoede beantwoorden vraagt met andere woorden een andere manier van investeren, subsidiëren, produceren, ...

Het huidig klimaatbeleid probeert het gedrag van de burger te sturen via onder meer fiscale incentives zoals premies, fiscale aftrekken, fiscale ontmoediging (een hogere btw bijvoorbeeld). Al deze maatregelen kennen een ondergebruik door de lagere en een overgebruik door de hogere-inkomensgroepen. Dit soort individueel beleid kan nooit goed werken voor lagere-inkomensgroepen vanwege hun beperkte inkomen. Daarom zijn andere maatregelen nodig.

Collectieve(re) vormen van maatregelen hebben daarentegen wel een rol te spelen. Openbaar vervoer als antwoord op vervoersarmoede is daar het beste voorbeeld van. Binnen het consumentiedomein kunnen algemeen geldende duurzaamheidsregels ervoor zorgen dat alle producten aan duurzaamheidscriteria beantwoorden: als alle groenten duurzaam geproduceerd moeten worden, moet de burger niet gestuurd worden. Binnen het woon-domein kennen we de maatregel die alle huurwoningen tegen 2020 een geïsoleerd dak voorschrijft. Voor de energietransitie kennen we de groepsaankopen. EnerGent, de Gentse burgercoöperatieve, neemt via het project Buurzame Stroom financieel zwakkere groepen mee in hun duurzaam energieverhaal. Het Waalse dorp Crisnée speelt voortrekker door zelf een windmolen en 1000 zonnepanelen te kopen om zo zijn inwoners van gratis energie te voorzien.⁴¹

Collectieve maatregelen kunnen een antwoord zijn op klimaatarmoede. Toch zal extra investeren in financieel zwakkere groepen nodig zijn. Hier kan sociale huisvesting een hefboom zijn om

zowel armoede als klimaat aan te pakken. Het biedt bovendien de mogelijkheid om zowel collectief als individueel te werken.

Waarom 100.000 bijkomende sociale woningen goed zijn voor het klimaat

Het woonbeleid is essentieel in het armoedeverhaal. Tegelijkertijd is het ook cruciaal voor het klimaatverhaal. Door beide te koppelen creëren we een hefboom om zowel te werken aan armoede als aan klimaat.

Om dit te kunnen, moeten woningen beantwoorden aan volgende criteria: goedgelegen in de kernen, energieneutraal en betaalbaar zijn. Om het betaalbaar te houden voor de laagste-inkomensgroepen, zijn bijkomende inspanningen nodig. Investeren in sociale woningen is daarom noodzakelijk.

Met de campagne #Komafmetarmoede⁴² eisen armoedeorganisaties dat er op tien jaar tijd 100.000 sociale bijkomen. Deze 100.000 bijkomende sociale woningen kunnen nu evenzeer de *trigger* zijn van een doorgedreven rechtvaardig klimaatplan. Elk jaar worden dan zo'n 10.000 duurzame sociale woningen gebouwd.

Deze woningen worden gebouwd in de stads- en dorpskernen zodat huurders kunnen genieten van de korte afstand tot allerlei voorzieningen. Het openbaar vervoer wint er bij, er zijn immers meer gebruikers. Sociale huurders betalen relatief weinig huur en hebben lage woonlasten waardoor ze meer kunnen doen met hetzelfde inkomen. De 10.000 woningen per jaar kunnen eveneens een hefboom zijn voor collectieve energieprojecten zoals warmtenetten, gemeenschappelijke warmtepompen of gemeenschappelijke zonnepanelen.

Deze 10.000 nieuwe sociale woningen kosten de Vlaamse overheid niet zoveel. Het Steunpunt Wonen vergeleek de kosten van sociale huisvesting met die van de sociale verhuurkantoren. Over

33 jaar beschouwd —de lening voor een sociale woning loopt over zo'n lange periode— bedraagt het deel van de kost voor een sociale woning die de Vlaamse overheid op zich neemt om en nabij de 50.000 euro. Gedurende de eerste tien jaar heeft de Vlaamse overheid 1,9 miljard euro nodig om de 100.000 nieuwe sociale woningen te financieren (of gemiddeld 190 miljoen euro per jaar).⁴³

Deze 10.000 nieuwe sociale woningen zetten bovendien een carrousel van renovatie en nieuwbouw op gang. Er komen immers 10.000 private huurwoningen op de huurmarkt vrij. Deze vrijgekomen private huurwoningen kunnen dan op hun beurt gerenoveerd worden.

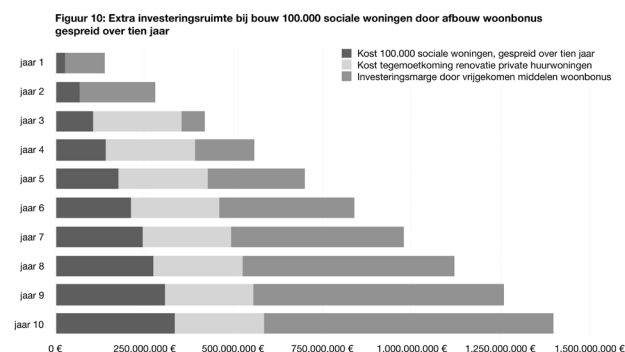
Hier geldt dan een nieuwe regel: ze mogen enkel nog verhuurd worden als ze beantwoorden aan strikte milieueisen. Om verhuurders te helpen deze woningen te renoveren wordt een rollend fonds ontwikkeld: indien verhuurders hun woning renoveren en nadien verhuren aan een bescheiden tarief kunnen ze een renteloze lening van bijvoorbeeld 50.000 euro krijgen. Deze renteloze lening moet enkel terugbetaald worden bij verkoop van de woning.⁴⁴ Het rollend fonds kan uitgebreid worden tot andere groepen (eigendomsverwerving) met andere voorwaarden (bescheiden woning) of bedragen. Door te werken met het principe van de terugbetaling van de lening kunnen we de perverse prijsstijgingen beperken of in de hand houden.

We veronderstellen dat de helft van de vrijgekomen private huurwoningen gerenoveerd zal worden met middelen van het rollend fonds: per jaar is 250 miljoen nodig. De renovatie start pas in jaar twee, waardoor pas vanaf jaar drie een betaling moet gebeuren.

Tegenover deze uitgaven zetten we de afbouw van de woonbonus. Als die op tien jaar tijd wordt afgebouwd —het eerste jaar -10%, het tweede jaar -20%, enzovoort— levert dat het eerste jaar 140

miljoen euro op, en vanaf dan elk jaar 140 miljoen euro meer (het tweede jaar 280 miljoen euro, het derde 520 miljoen euro, enzovoort).

Figuur 10 synthetiseert de uitgaven en de inkomsten.⁴⁵ Er zijn oplopende kosten voor sociale woningen (donkergrijs), het rollend fonds kost jaarlijks 250 miljoen (lichtgrijs). Daartegenover zetten we de afbouw van de woonbonus (som van de drie horizontale balkjes). De zwarte balken geven aan hoeveel er extra overblijft om te investeren, als je de kosten van de sociale woningen en het rollend fonds aftrekt van de opbrengsten van de afbouw van de woonbonus. De afbouw van de woonbonus levert Vlaanderen dus heel wat middelen op om een ernstig en eerlijk klimaatbeleid te combineren met een ernstig en eerlijk woonbeleid.



Met een doorgedreven klimaatplan gebaseerd op het inzetten van 100.000 sociale woningen extra, kunnen we een renovatiegolf op gang brengen (de slechtste woningen uit de woningmarkt halen), de kernen in de steden en gemeenten vernieuwen, het openbaar vervoer stimuleren, de klimaatarmoedekloof slechten, minstens 150.000 gezinnen een betaalbare woning bieden, en het klimaat meer dan helpen. Waarop wachten we nog?

Eindnoten

1. <https://www.armoedebestrijding.be/publications/nieuwsflits/20190402.pdf>
2. R. Vergeer, F. Rooijers & Marc Davidson Advies (2017), *Rechtvaardigheid en inkomenseffecten van het klimaatbeleid. De impact van het klimaatbeleid op de inkomensongelijkheid*. Delft: CE Delft.
3. Data: R. Vergeer, F. Rooijers & Marc Davidson Advies (2017), *Rechtvaardigheid en inkomenseffecten van het klimaatbeleid. De impact van het klimaatbeleid op de inkomensongelijkheid*. Delft: CE Delft.
4. Idem: "Als indicator voor het principe van de vervuiler betaalt, delen we de kosten voor het klimaatbeleid door de hoeveelheid uitgestoten en vermeden CO₂ die samenhangt met de consumptie. De som van uitgestoten en vermeden CO₂ is een indicatie van hoe vervuilend de consumptie is als er geen klimaatmaatregelen zouden worden genomen om die vervuiling te voorkomen. Aan klimaatregelen om vervuiling te voorkomen zijn kosten verbonden. Deze indicator laat dus zien in welke mate de vervuiler voor die kosten betaalt. Door de kosten voor het klimaatbeleid te delen door de hoeveelheid uitgestoten en vermeden CO₂-emissies, ontstaat een kengetal voor wat de vervuiler betaalt in €/ton CO₂."
 5. Zie ook voor Nederland <https://www.binnenlandsbestuur.nl/bestuur-en-organisatie/kennispartners/i-o-research/duurzaam-denken-is-nog-niet-duurzaam-doen.9610025.lynxk>; voor de VS: K. Ummel (2014). *Who pollutes? A household-level database of America's greenhouse gas footprint*. Working paper 381, October 2014. Washington D.C.: CGD. Voor de wereld: L. Chancel & T. Piketty (2015), *Carbon and inequality: from Kyoto to Paris. Trends in the global inequality of carbon emissions (1998-2013)*. Parijs: Paris School of Economics.
 6. <https://www.taalbank.nl/2018/07/11/klimaatarmoede/>
 7. Heel wat van deze armoedevormen zijn al (gedeeltelijk) onderzocht: het Jaarboek Armoede, de Koning Boudewijnstichting, Steunpunt Wonen ... zijn enkele bronnen.
 8. E. Bergmans (2019), 'Wie arm is, houdt van de lente.' *De Standaard*, 1 april 2019, p. 10.
 9. J. Coene & S. Meyer (2019), *Barometer energiearmoede (2009-2017)*. Brussel: Koning Boudewijnstichting.
 10. De gemeten energiearmoede brengt de huishoudens in kaart van wie de energie-uitgaven als 'abnormaal' hoog worden beschouwd in verhouding tot hun beschikbaar inkomen na aftrek van de

- woonkosten.
11. De indicator verborgen energiearmoede tracht huishoudens in kaart te brengen van wie de energie-uitgaven als 'abnormaal' laag worden beschouwd in verhouding tot hun beschikbaar inkomen. Dit kan wijzen op een verhoogd risico op deprivatie in verhouding tot de basisbehoeften van het gezin.
 12. De subjectieve energiearmoede polst naar de ervaring en beleving van de huishoudens met betrekking tot de (financiële) mogelijkheden om de energiefactuur te betalen. In tegenstelling tot de andere indicatoren is dit een zuiver subjectieve, door de huishoudens zelf opgegeven toestand.
 13. Een huishouden wordt als een risicogroep voor armoede beschouwd wanneer zijn inkomen lager ligt dan 60% van het mediaaninkomen.
 14. PwC (2019), *Vergelijking van de elektriciteits- en aardgastarieven*. Brussel: VREG.
 15. Profiel 1: Een gezin met een enkelvoudige meter op het laagspanningsnet, met een totale afname van 1.900 kWh/jaar en een jaargelezen meter; profiel 2: Een gezin met een tweevoudige meter op het laagspanningsnet met een afname van 1.600 kWh/jaar overdag, 1.900 kWh/jaar 's nachts en een jaargelezen meter; profiel 3: Een gezin met een tweevoudige meter op het laagspanningsnet met een afname van 3.600 kWh/jaar overdag, 3.900 kWh/jaar 's nachts, 12.500 kWh/jaar exclusief nachtverbruik en een jaargelezen meter.
 16. W. Woussen (2019), 'Arm zijn is niet eten wat je wilt.' *De Standaard*, 9 maart 2019, pp. 10-11.
 17. Een budgetmeter is een elektriciteits- of aardgasmeter waarbij u op voorhand betaalt voor de elektriciteit of het aardgas dat u verbruikt. U plaatst vooraf een bepaald bedrag op uw budgetmeterkaart. Deze kaart plaatst u in de budgetmeter en zolang het bedrag niet is opgebruikt, kunt u elektriciteit en gas verbruiken. Het systeem is vergelijkbaar met het systeem van de prepaidkaarten van gsm's. Er zijn aparte budgetmeters voor elektriciteit en voor gas. Met een budgetmeter hebt u dus minder kans om schulden op te bouwen.
 18. <https://www.armoedebestrijding.be/publications/nieuwsflits/20190402.pdf>
 19. Gebaseerd op K. Declercq, D. Janssens & G. Wets (2018), *Onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen 5.3 (2017-2018). Tabellenrapport*. Brussel: Instituut voor Mobiliteit. T. Vanoutrive (2018), 'Hoofdstuk 11. Minder inkomen, dus minder mobiel, dus minder kansen?' In: J. Coene et al., *Armoede en sociale uitsluiting. Jaar*

- boek 2018. Leuven: Acco; p. 277-290.
20. S. Reumers et al. (2017), *Onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen 5.2 (2016-2017)*. Brussel: Instituut voor Mobiliteit.
 21. De data voor de inflatie komen van Statbel, de data voor de prijzen van De Lijn van diverse online bronnen.
 22. Zie de jaarverslagen van De Lijn.
 23. Indirect, omdat de zogenaamde uitgaven voor de salariswagen eigenlijk minder inkomsten zijn voor de overheid, die dan ofwel dit bedrag moet besparen ofwel andere inkomsten moet zoeken, zoals een btw-verhoging.
 24. W. Woussen (2019), 'Arm zijn is niet eten wat je wilt.' *De Standaard*, 9 maart 2019, pp. 10-11.
 25. W. Woussen (2019), 'Honger lijden om een huis te kopen.' *De Standaard*, 23 maart 2019, pp. 24-25.
 26. Eigen berekeningen, op basis van enquête huishoudbudget 2016: <https://statbel.fgov.be/nl/themas/huishoudens/huishoudbudget/plus>.
 27. R. Vergeer, F. Rooijers & Marc Davidson Advies (2017), *Rechtvaardigheid en inkomenseffecten van het klimaatbeleid. De impact van het klimaatbeleid op de inkomensongelijkheid*. Delft: CE Delft.
 28. I. De Witte & M. De Vrieze (2019), 'Bio is niet voor iedereen.' *Trends* (45:20), 16 mei 2019, p. 128.
 29. 'Mensen die gebruik maken van de voedselbank eten ongezonder dan de gemiddelde Nederlander. Dat is de conclusie van een onderzoek van de Vrije Universiteit Amsterdam. Ze eten te weinig groenten, fruit, vis, vezels en te veel verzadigd vet.' <https://www.maxvandaag.nl/sessies/themas/eten-drinken/mensen-die-gebruik-maken-van-de-voedselbank-eten-ongezond/>
 30. B. Capéau et al. (2018), *Betaalt de taxshift zichzelf terug? Leuvense Economische Standpunten*, 2018/168. Leuven: KU Leuven.
 31. W. Woussen (2019), 'Arm zijn is niet eten wat je wilt.' *De Standaard*, 9 maart 2019, pp. 10-11.
 32. E. Bergmans (2019), 'Wie arm is, houdt van de lente.' *De Standaard*, 1 april 2019, p. 10.
 33. J. Verstichele (2018), *De onzichtbare wooncrisis*. Berchem: EPO.
 34. S. Damen et al. (2019), *Woonuitdagingen voor Antwerpen. Onderzoek ter actualisatie van het Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen*. Leuven: HIVA KU Leuven.
 35. K. Heylen, K. & L. Vanderstraeten (2019), *Wonen in Vlaanderen anno 2018*. Leuven: Steunpunt Wonen.
 36. Hernieuwbare energie wordt in het onderzoeksrapport omschreven als opgewekt door een systeem dat via zonne-energie, wind-energie of bio-energie de woning volledig of gedeeltelijk voorziet

- van energie.
37. K. Van den Broeck & S. Winters (2017), *Denksporen voor een meer rechtvaardige woningfiscaliteit*. Leuven: HIVA KU Leuven.
 38. <https://www.socialealliantie.nl/index.php/achtergronden/thema-voedsel-en-armoede/duurzaamheid-en-ongelijkheid>
 39. Zie Decenniumdoelen (2017), *10 armoedebarmometers: een decennium armoedig beleid*. Brussel: Decenniumdoelen.
 40. Wim Van Lancker: "Armoede betekent dat je weinig geld hebt. De enige goede indicator daarvoor is het aantal mensen onder de armoedegrens." Zie R. Mooijman (2019), 'Factcheck: 'Armoede in Vlaanderen op laagste peil sinds de metingen'.' *De Standaard*, 27 juni 2019, p. 23.
 41. https://www.standaard.be/cnt/dmf20190128_04136055
 42. Zie www.komafmetarmoede.be en www.decenniumdoelen.be
 43. De financiering van sociale huisvesting is gebaseerd op langlopende leningen met een lage rentevoet verleend door de Vlaamse overheid. De kost van de lening (het verschil tussen de werkelijke rente en de verlaagde rente) is de kost voor de Vlaamse overheid.
 44. 'Dampoortknaptop' werkt met een dergelijk rollend fonds voor armlastige eigenaars. Zij kunnen 30.000 euro krijgen om hun woning te renoveren, terug te betalen bij verkoop.
 45. Eigen berekeningen. De kostprijs van sociale woningen is gebaseerd op K. Van den Broeck, & S. Winters (2018), *Evaluatie van de kosteneffectiviteit van SHM's en SVK's*. Leuven: Steunpunt Wonen.