

Architect Thomas Rau bouwt aan nieuw economisch model

'Ik pleit voor het einde van bezit'

Stel je een toekomst voor waarin we niet langer lampen en wasmachines kopen, maar betalen voor lichten en wasburten. Grondstoffen blijven eeuwig circuleren en gaan niet langer verloren als afval. Dat alternatief economisch model is volgens bedenker en architect Thomas Rau de oplossing voor de ecologische crisis.

Wereldwijd geniet de Duits-Nederlandse architect Thomas Rau faam door zijn ontwerpen van duurzame en energieproducerende gebouwen. Maar hij is ook de man die lampenproductent Philips overtuigde om hem geen lampen te verkopen voor zijn nieuw kantoorgebouw maar lichten, en om in te staan

voor de energiekost en eventuele herstellingen. Philips ontwierp daarop een lichtplan met veel minder lampen die ook nog eens energiezuiniger waren. Dat inspireerde Thomas Rau om samen met zijn echtgenote Sabine Oberhuber een nieuw economisch model te ontwikkelen, waarbij consumenten niet langer een product bezitten maar als dienst afnemen. In hun boek 'Material Matters' doen zij dat model stap voor stap uit de doeken.

Welk voordeel heeft het om een product als dienst te verkopen?
Thomas Rau: 'Vandaag leven wij in een

We meten de economie in richten als een bibliotheek.

Thomas Rau

roefbouw economie. We delen grondstoffen, verwerken ze tot producten en gooien ze vervolgens weg. Maar de aarde is een eindig systeem, dus dat lineaire model is onhoudbaar. In mijn model blijft de producent eigenaar van zijn product en is de consument er niet langer verantwoordelijk voor. Dat puzt de producent om een duurzaam product te ontwerpen en vooraf na te denken over hoe hij nadien de gebruikte materialen kan recupereren. Ik pleit dus voor het einde van bezit, en dat vergt een mentale verandering. Vandaag bepalen we namelijk onze identiteit voor een groot deel op basis van wat we hebben. Maar in de toekomst zullen we dat doen op basis van wie we zijn. Kijk maar naar de jongere generatie: die wil geen auto meer hebben, maar wil gewoon mobiel zijn.'

Julie model bouwt voort op de circulaire economie, maar is toch niet helemaal hetzelfde.

'In de circulaire economie recupereren we grondstoffen uit afval. Als volgende stap moeten we de economie organiseren als een grote bibliotheek. Alle boeken zijn voor iedereen toegankelijk, zonder dat je die moet aankopen. Van alles wordt geregistreerd waar het zich bevindt. Dat geldt niet alleen voor producten maar ook voor materialen. Neem als voorbeeld een kopermijn in Chili. Die blijft eigendom van het land en zijn inwoners. De mijn leent het boek koper uit aan een bedrijf voor een bepaalde duur. Daarna keert het koper terug naar de mijn, in plaats van dat het verloren geraakt op een stort.'

Kun je dat idee van een bibliotheek ook vertalen naar woningen?

'Natuurlijk, als architect doe ik dat al. Wanneer ik een gebouw ontwerp, weet ik op voorhand dat de heketen tijdelijk is. Daarom zou ik dan al die stalen balken aankopen en er eigenaar van worden? In plaats daarvan leen ik die voor dertig jaar van een staalproducent. Het uitgangspunt is dat we de economie zodanig organiseren dat iedereen recht krijgt op alles, zonder dat je het hebt. Een woningcoöperatie is dan niets anders dan een dienstverlener voor het recht wonen. Ook grond zie ik als een dienst en moet voor mij eigendom blijven van de gemeenschap. Maar zolang jouw huis erop staat, wordt de grond tijdelijk aan jou toegewezen om hem te beheren.'

► 'Wanneer producenten eigenaar blijven, zullen ze duurzame producten ontwerpen', zegt architect Thomas Rau

De gigantische afvalberg die er vandaag is, zie ik als gestolen werkgelegenheid.

Thomas Rau

Wat betekent het voor de werkgelegenheid als producten diensten worden?

'De gigantische afvalberg die er vandaag is, zie ik als gestolen werkgelegenheid. In mijn model komt er een waardeketen bij rond grondstoffen die niet langer verloren gaan. Nieuwe economische activiteiten ontstaan waarbij we producten weer uit elkaar halen en nieuwe toepassingen bedenken voor de gebruikte materialen. In theorie verdubbelt de werkgelegenheid, omdat de economie niet langer lineair verloopt maar in twee richtingen.'

Zullen financiële prikkels volstaan om bedrijven te overtuigen van jullie model?

'Die zullen er zijn, maar er is meer nodig dan dat. Ik heb onlangs een lezing gegeven in het Vaticaan. De paus roept in zijn encycliciek 'Laudato Si' wetenschappers op om nieuwe businessmodellen te bedenken tegen armoede en klimaatverandering. Het is een ongelooflijke stap vooruit dat de Katholieke Kerk, die al meer dan duizend jaar de wereld probeert te veranderen langs de morele as, zich realiseert dat zij ook de financiële as moet bespelen. De dag nadien heb ik dezelfde lezing gegeven aan het bestuur van een Nederlandse bank. Ik vertelde dat het nu aan hen is om de morele as te ontdekken. Ik zie dus een maatschappelijke beweging waarbij spiritualiteit en economie elkaar ontdekken, na eeuwenlang los van elkaar te functioneren. We zijn er rijp voor om die twee te integreren.'

Geloof je dat we de ecologische crisis kunnen oplossen?

'De ecologische crisis is niet iets wat ons overkomt, maar is het resultaat van alle tot nu toe bedachte businessmodellen. Als we de realiteit willen veranderen, dan moeten we gewoon die businessmodellen veranderen. En vooral: we moeten niet langer doen wat mogelijk is, waar we ons met andere woorden nog comfortabel bij voelen. Nee, we moeten doen wat nodig is. En vandaag zijn er ongelooflijke kansen om van de ene dag op de andere alles te veranderen.'

Leen Grevendonck

Op bezoek bij werkplaats NMBS in Schaarbeek

'Het vandalisme op treinen is de laatste jaren toegenomen'

Wie met de trein Brussel binnenrijdt via Schaarbeek, kan niet naast de werkplaats van NMBS kijken. Tientallen treinen staan er broederlijk naast elkaar, klaar voor hun onderhoud. Visie moet kijken hoe dat in zijn werk gaat.

Hoewel er langs de werkplaats van NMBS in Schaarbeek heel wat sporen liggen, kun je er niet zomaar naartoe met de trein. Speciale diensttreinen vertrekken vanuit het station Brussel-Noord en de treinbegeleider controleert dat er enkel personeel meereist. Daarom krijg ik een lift aangeboden van een dienstwagen vanaf het station van Schaarbeek. Aan de werkplaats wordt ik opgewacht door Luc Bosmans, afgevaardigde voor ACV-Transcom en gids van dienst. Luc is een van de 206 NMBS-personeelsleden die hier werken. Als technisch coördinator stelt hij de werkplanning op voor de technici.

'De NMBS telt 13 werkplaatsen verspreid over België', weet Luc. 'Onze werkplaats doet het onderhoud en de herstellingen van zo'n 300 ruitjes. Dat gebeurt volgens een vast programma. Zo worden de ruitjes dagelijks gepoetst. De schoonmaakploeg verwijderd dan het grootste vuil. Een keer per jaar is er een grondige schoonmaak gepland, waarbij ook de wanden en het plafond onder handen worden genomen.'

Graffiti

Wanneer ik de treinen bekijk die buiten staan opgesteld, valt onmiddellijk op hoe-



► Luc Bosmans, ACV-afgevaardigde bij werkplaats NMBS Schaarbeek.

veel ruitjes beklad zijn met graffiti. Volgens Luc neemt het probleem alsmat toe. 'Graffiti-puiters betrappen op heterdaad is bijna onmogelijk. Want vooraleer de spoorwepolitie hier is, zijn ze allang gevlucht. De collega's van de veiligheidsdienst doen er wel alles aan om het graffiti-puiters moeilijk te maken om hun ding te kunnen doen. Graffiti verwijderen is trouwens niet zo eenvoudig. We hebben een reinigingsproduct om de verf te verwijderen. Maar omdat dat product moet intrekken, kunnen we het niet gebruiken als het regent.'

Binnen in een van de treinen is een zogenaamde 'schouwer' aan het werk. 'Aan de hand van een fiche kijkt hij na of er mankementen zijn', legt Luc uit. 'Hij controleert de deuren, de zitbanken, de verlichting, de verwarming enzovoort. Als er herstellingen nodig zijn, geeft hij dat door aan de planningsdienst. Die stuurt dan een team uit om de problemen op te lossen. De laatste jaren merken we dat het vandalisme is toegenomen. Vandaag is er bijvoorbeeld een ruitje binnengekomen waarvan het plafond beschadigd is en de ruiten bekrast zijn.'

Luc nodigt me uit om een kijkje te nemen in het atelier. Daar staan enkele ruitjes gestald voor hun halfjaarlijks groot onderhoud. 'Er is plaats voor maximaal twintig ruitjes. Die nemen we drie dagen uit rotatie, maar we hebben reserve ruitjes die we kunnen uitlenen. We wandelen rond in het atelier waar her en der technici bezig zijn met metproeven, smeerburten en allerhande testen.

Investeringsplannen

Ik vraag aan Luc wat hij denkt van het nieuwsbericht dat de NMBS tegen 2022 moet krimpen met tweeduizend mensen. 'Hoewel dat plan nog niet definitief is, volgen wij het als vakbond toch nauwlettend op. Je moet weten dat hier al vijftig man minder werkt dan tien jaar geleden. Deels komt dat doordat de schoonmaak is uitbesteed aan een externe poetsfirma. Maar er is ook gewoon minder werk. Daarom ben

ik erg benieuwd of wij in de toekomst de nieuwe M3-dubbeldektreinen van Bombardier zullen mogen onderhouden. Onze werkplaats is volop bezig met de voorbereiding van de investeringsplannen, zodat we in een later stadium paraat staan om de M3-ruitjes te kunnen ontvangen.'

Ook in onze werkplaats zijn we nog altijd op zoek naar technische profielen.

Luc Bosmans, ACV-afgevaardigde

Geruststellend is wel dat de NMBS nog altijd blijft aanwerven. 'Ook in onze werkplaats zijn we nog altijd op zoek naar technische profielen. NMBS blijft een belangrijke werkgever, ook regionaal. Hier werken veel jonge mensen die in de omgeving van Schaarbeek wonen. Daardoor wordt er wel meer Frans gesproken op de werkvloer dan vroeger. Tweetaligheid is belangrijk, maar iedereen spreekt in principe zijn eigen taal. Het is fijn om deel uit te maken van ons team. Samen zorgen we ervoor dat het treinverkeer veilig kan verlopen.'

Leen Grevendonck



► Elke zes maanden komt een ruitje binnen in het atelier voor een groot onderhoud.