

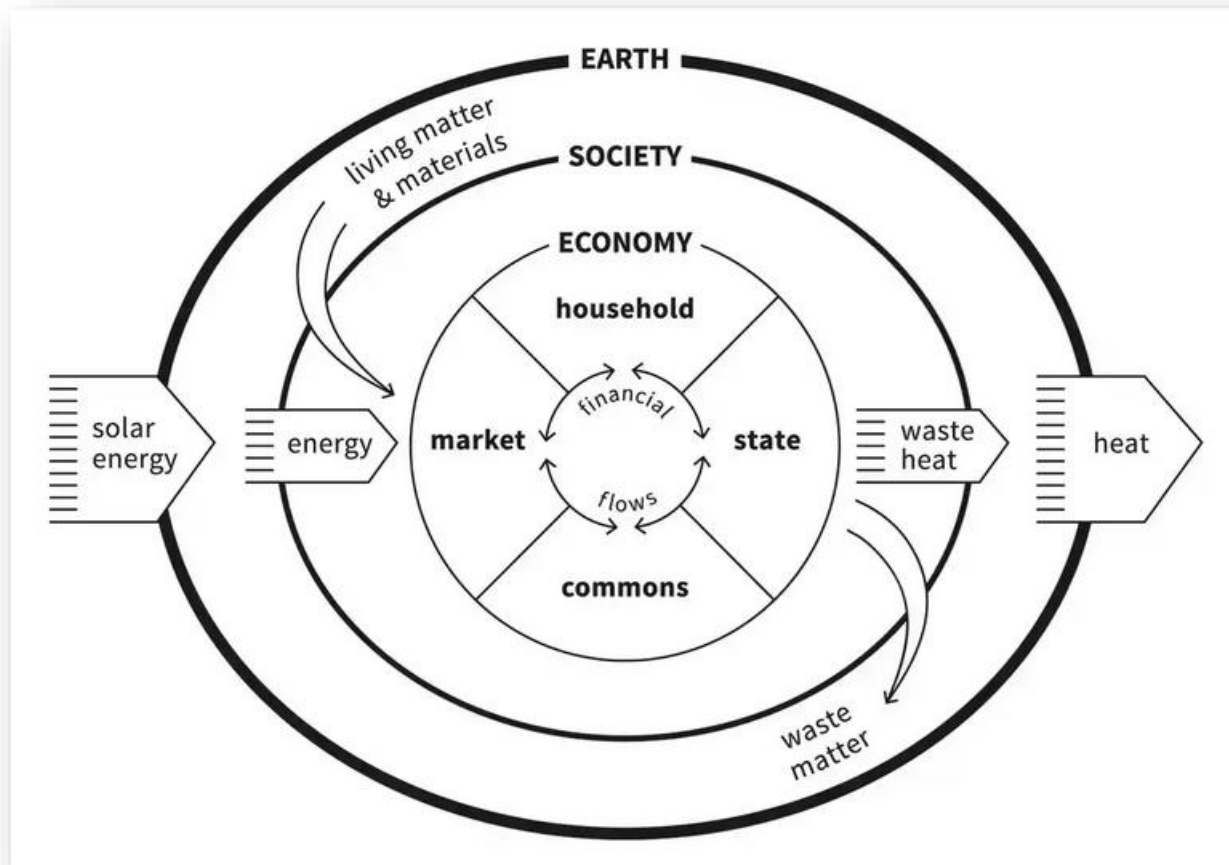


De grenzen aan de markt

Webinar 9 december 2021

Jan Mertens, Oikos

The embedded economy

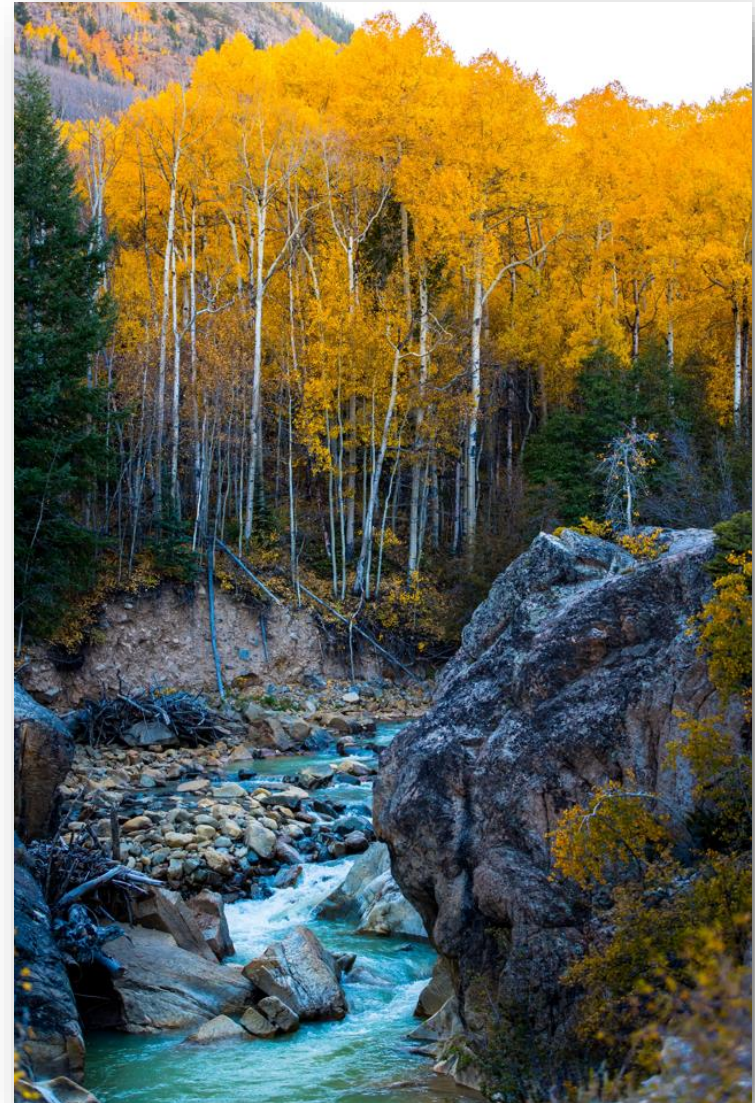


Wat is vrijheid?

Twee paradigma's

- Ik mag op geen enkele manier 'ingeperkt' worden in het uiten van mijn individuele vrijheid. De mens is als een atoom, door eindeloze begeerte gedreven, afgunstig. De optelsom van dat alles zou collectief winst opleveren. Mens als consument. (= de neoliberale visie)
- Mijn vrijheid eindigt waar die van een ander begint. Ik kan pas individu zijn vanuit het besef van mijn verbondenheid. Ik kan pas vrij zijn als ik de kansen van een ander (elders of later) op een waardig leven niet verminder. Mens als burger.

Welke waarde zie je?



Welke 'toegevoegde waarde', welke vernietigde waarde?



Welke rationaliteit? De laatste vis in de zee.



Welke logica?

- *“We kunnen perfect volledig modulaire smartphones maken waarbij elk onderdeel volledig opnieuw kwalitatief in de kringloop kan komen, maar er is geen markt voor.”*
- *“We kunnen echt (echtig in’t echtig) niet beter qua klimaat, want dan zijn we niet meer competitief.”*

De gangbare economie kan alleen maar ‘economisch’ zijn door niet-economisch te zijn, door structureel te ‘externaliseren’.



De zogenaamd 'vrije' markt is helemaal niet vrij...

- Voorbeeld: de luchtvaart.
- Wat zien we? Systematische 'marktverstoring', nefaste rol van groeistreven en toenemende ongelijkheid.

Blootgelegd: 32 miljoen euro subsidies voor verlieslatende regionale luchthavens

PERSBERICHT Erik Grietens 06 mei 2019

24% of Ryanair airports likely to be propped up by subsidies – fueling rapid emissions growth

Almost a quarter of the EU airports served by Ryanair are likely to be loss-making and propped up by taxpayers' money which is used to subsidise airlines' rapidly growing emissions, a new analysis finds. The report concludes that 52 of the low-

NOVEMBER 26, 2021

Aviation's climate pledges contradicted by huge growth forecasts

Can the aviation sector honour its pledge of carbon to expand?

Elite minority of frequent flyers 'cause most of aviation's climate damage'

Small group taking most flights should face frequent flyer levy, says environmental charity



✎ In the US, 12% of people took 66% of all flights. Photograph: PA

An "elite minority" of frequent flyers cause most of the climate damage resulting from aviation's emissions, according to an environmental charity.

Figure 5: Main categories of consumption among highest emitters in the EU (2010)³⁰

Marktregeles als inperking of versterking van de vrijheid?

Mag je een SUV verbieden?

- “Als ik een SUV wil kopen, omdat ik dat een stoere auto vind en omdat ik me daarin veilig voel, dan mag niemand mij dat verhinderen.” In deze enge liberale visie op vrijheid mag je hoogstens via fiscaliteit het gedrag sturen, meer niet.
- Keuzes doen zich nooit voor in een ‘lege’ wereld en zijn dus nooit zomaar ‘privé’ of ‘neutraal’. De gulzigheid van de ene leidt tot het tekort van de andere. Je mag dus ook vragen stellen bij een SUV. Er is nood aan een sterke publieke dienst en er is nood aan regels die de kwaliteit van producten bepalen.

Consumer preferences for SUVs could offset the benefits from electric cars. The growing appetite among consumers for bigger and heavier cars (SUVs) is already adding extra barrels to global oil consumption. SUVs are more difficult to electrify fully, and conventional SUVs consume 25% more fuel per kilometre than medium-sized cars. If the popularity of SUVs continues to rise in line with recent trends, this could add another 2 million barrels per day to our projection for 2040 oil demand.

Worrying trend towards heavily polluting SUVs undermines carmakers' sustainability claims

Carmakers are lining up this week to show off their latest electric models at Munich's international motor show, but, behind all the talk of sustainability, engine-driven SUVs are the fastest growing car segment.

[Sam Hargreaves](#) · September 6, 2021 · 16:57



Naar een echt 'vrije' markt, de vrijheid van grenzen

Een markt is pas vrij als ze geen sociale of ecologische schuld genereert. Naar een welvaart binnen planetaire grenzen, in plaats van groeiverslaving. Raworth: "regenerative and redistributive by design"

Enkele voorbeelden:

- Een circulaire economie met kwantitatieve normen
- Een verplichte repareerbaarheid van producten
- Gebouwen als Lego basic
- Een fair trade van het vliegen, met een veelvliegerstaks



granted to everyone. In Kate's model, an economy is prosperous when all twelve life's essentials are met without exceeding the ecological ceiling. In order to do so, **a new economy is required that is regenerative and redistributive by design.**

Het nieuwe paradigma is al aanwezig...



Voor wie nog wat meer wil lezen...

COLUMN Weten dat er voor iedereen een zitplaats is, is voor mij de ultieme vorm van vrijheid

In de trein is plaats genoeg voor iedereen

JAN MERTENS • 5 DECEMBER 2021

[f](#) [t](#) [in](#)



Er zit meer vrijheid en vooruitgang in het streven naar een 'genoeg voor iedereen' dan in het blind vasthangen aan een 'steeds meer', schrijft MO*columnist Jan