

Paradigms 4.0

- Over digitale transformatie

DE ELEKTRISCHE TOEKOMST: EEN WERKLOZE TOEKOMST?

28 JANUARI 2019 STEVE DHONDT GEEF EEN REACTIE

Onze Duitse collega's van Fraunhofer (IAO) hebben uitgerekend wat het elektrificeren van het voertuigpark op termijn zal betekenen voor de werkgelegenheid in de aandrijftechniek-industrie. De energietransitie heeft zo zijn onbedoelde gevolgen. De conclusie, laten we daarmee starten, is dat afhankelijk van de berekeningsmethode en het scenario, tussen de 23.000 en 97.000 werknemers hun baan zullen verliezen. Dat is tussen elf en 35 procent van de huidige werkgelegenheid in de Duitse aandrijftechnologie-industrie. Grote paniek in Duitsland. Ik vermoed dat we er in de Lage Landen ook onze tik van zullen krijgen, maar de Duitsers rekenen 'onze' mensen meestal niet in de toeleverketen mee.

Onze Duitse collega's nemen het woord sociaal rechtvaardige transformatie in de mond. De transformatie is meer sociaal gerechtvaardigd als de overheid inzet op plug-in hybrides en niet alleen voor vol-elektrische aandrijving zou gaan. De overheid moet ook steun geven aan het verminderen van emissies bij klassieke motoren, lees: voortzetten van de klassieke aandrijving.

Interessant van deze analyse is dat het hier niet gaat zozeer om de arbeidseffecten van nieuwe productietechnologie, maar vooral om het werkgelegenheidseffect van nieuwe producten die worden geleverd. Dat kan natuurlijk ook. De Fraunhofers richten zich vervolgens vooral op de overheid. Een toekomstgerichte strategie leunt in grote mate op de overheid. De volgende maatregelen zijn bedacht:

- Monostructurele regio's (regio's die op een specifieke technologie zijn gericht) vergen een gecoördineerde industrieel beleid.
- Wetenschap kan helpen met meer onderzoek naar de impact van decarbonisatie en digitalisering op de werkgelegenheid.
- Bedrijven zullen minstens ambidextrous (twee rechterhanden) moeten worden: zowel auto's met verbrandingsmotoren als met elektrische motoren kunnen bedienen. Deze "gemengde productie" brengt niet alleen nieuwe

organisatorische eisen, maar vergt de ontwikkeling van nieuwe vaardigheden bij de medewerkers. Medewerkers moeten bereid zijn om zich bij te scholen.

- De aandacht moet vooral op het MKB/KMO gericht zijn omdat zij belangrijke lacunes hebben in de kennis wat de elektrische mobiliteit zal worden.

En dit naast het lobbyen voor het verzachten van de te halen normen.

Wellicht zijn er voor het industriebeleid mogelijkheden in het onderzoeken of meer diensten geleverd kunnen worden. De teruggang in productie kan niet alleen met andere productie of herscholing worden opgevangen. Voor de Lage Landen brengt deze transformatie ook een verschuiving met zich mee. Wellicht moeten we niet alleen de kansen zien, maar toch nog even de bedreigingen goed onder ogen zien.

Voor meer informatie: Bauer, W., Riedel, O.I., Hermann, F., Borrmann, D. (2018). ELAB 2.0. Wirkungen der Fahrzeugelektrifizierung auf die Beschäftigung am Standort Deutschland. Stuttgart: Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO