

Nu inleveren levert straks resultaat

Duurzaamheid in de ruimtelijke ordening van Nederland

De druk op de ruimte in ons land is groot. Zonder een stevig beleid verandert Nederland in een gebied met tussen een paar grootstedelijke gebieden een groot aantal plukjes bebouwing, met plukjes groen; dat alles versiert met lange slingers van files. Dit beleid zal een ruime tijds-horizon hebben. De processen en ontwikkelingen op de vorming van woon-, werk, recreatie, en natuurgebieden zijn alleen op de lange termijn (bij) te sturen. Het lastige is dat de hedendaagse consumptiemaatschappij nú bediend wil worden. De behoeften van vandaag zijn veel concreter en worden dringender gevoeld dan de vage theorie van 'over 25 jaar'. Het is aan de politiek om een consistent duurzaam beleid op te stellen en hiervoor onder de bevolking draagvlak te creëren door duidelijk uit te leggen hoe er vandaag moeilijke keuzes gemaakt moeten worden om ook op termijn Nederland leefbaar te houden.

Freek Zandbergen

Organisatieadviseur en accountant.

f.zandbergen@hccnet.nl

Duurzaamheid is een uitgehold begrip. In de kern betekent het zoets als oplossingen die ook op de lange duur stand houden. Tegenwoordig denken we daarbij vooral aan diverse milieuaspecten. Het probleem is uiteraard dat "duurzaam" een zeer politiek correcte term is geworden. Wie zal nog van zijn idee zeggen dat het prachtig is, met als enige nadeel dat het niet duurzaam is? Een besluitvormer in de ruimtelijke planning van Nederland bevindt zich in een niet te onderschatten spanningveld. De ruimte is schaars, en de belangen groot. Het speelveld wordt ruwweg bepaald door twee tegenstellingen: de lange versus de korte termijn, en de maatschappij versus de burger. De eerste komt uiteraard vaak uit de 2^e voort.

Maar de maatschappij wordt toch gevormd door burgers en ze hebben toch allemaal belangen op lange en korte termijn? Tja. Als onderdeel van de maatschappij wil de burger allemaal prachtige zaken. Een bewust milieubeleid, goed openbaar vervoer, bescherming van natuurgebieden, behoud van de groene ruimte, enzovoorts. Als individu is de gemiddelde burger echter een grote fan van Queen: "I want it all, and I want it now". Idealen, prachtig, maar nu even niet. Nu moet hij consumeren en genieten. Hij heeft zelf veel elektrische apparaten in huis nodig, een grote auto (ja maar die van de partner is heel klein), wil met zijn mountainbike "off the road" de natuur in en wil graag een ruime bouwkveld aan de rand van dat gezellige dorp. Oh ja, en het mag hem zelf niet te veel kosten. Meer openbaar vervoer, prima, maar de belastingen mogen uiteraard niet omhoog en accijns op brandstof al helemaal niet. En die nieuwe trein geweldig, maar niet in zijn achtertuin. Biologisch eten prachtig, maar te duur. Kistkalveren, vreselijk, maar het vlees moet natuurlijk betaalbaar blijven. Enzovoort.

Korte termijn idealen

Aan de overheid de taak om alle belangen tegen elkaar af te wegen, en gebalanceerde keuzes te maken. Het probleem is uiteraard dat de maatschappij geen stem heeft, geen ingezonden stukken schrijft, en niet de-

monstreert of actie voert. De burger daarentegen kan tegen alles wat hem niet zint ten strijde trekken. En jawel we zeggen wel dat een politicus niet verder kan denken dan tot de volgende verkiezingen, maar komt dat misschien doordat de gemiddelde kiezer een sterk ontwikkeld korte termijngeheugen heeft? En meer aandacht heeft voor wat hem allemaal is ontzegd, dan voor wat er voor goeds is gedaan? Ik overdrijf natuurlijk. Veel kiezers in de huidige informatiemaatschappij zijn zich er wel degelijk van bewust dat niet alles tegelijk kan. Welke wijze zei het ook weer zo mooi: "Je mag al mijn doelen bepalen, als ik dan maar mag aangeven wat de randvoorwaarden zijn".

Het is echter wel aan de volksvertegenwoordigers, in de gemeente, in Den Haag of in Brussel, om een goed beleid te formuleren en zowel de te bereiken doelen als de noodzakelijke keuzes duidelijk uit te leggen en te verdedigen. En daar schort het vaak aan. Het klinkt voor de televisie veel beter als je gewoon alle idealen tegelijk na streeft en niet te lang stil te blijft staan bij lastige consequenties. Bijvoorbeeld bij het feit dat sommige idealen tegenstrijdig zijn.

Een actueel voorbeeld is de zogenaamde 'Strategie van Lissabon, een Europees plan uit 2000 om van de Europese economie in 2010 de 'meest concurrerende en dynamische' ter wereld te maken, beter zelfs dan de Amerikaanse economie. Een bij voorbaat kansloos idee omdat de meeste Europeanen de harde Amerikaanse maatschappij te sociaal vinden. Wij accepteren liever een iets mindere sterke economische groei, als we daarmee een socialere samenleving behouden.

Doordachte plannen

En dat is de crux van de meeste belangrijke plannen. Je kunt uitgebreid jubelen over de voordelen ervan, maar die liggen meestal voor de hand. Het is belangrijker om goed na te denken over de nadelen, lastige aspecten en kosten van een plan of beleid. In de huidige complexe maatschappij heeft alles met alles te maken. Je zult dus een brede samenhangende visie moeten



Auto's op koolzaad, nieuwe impulsen voor de landbouw

formuleren voor waar je heen wilt met deze samenleving. En van welke hoek of principiële benadering je de samenleving ook bekijkt, het zal altijd gaan om een balans tussen prioriteiten; een combinatie van principiële en praktische keuzes die je in dit verband moet maken. Vervolgens moet vanuit die eigen ideaalvisie een praktisch uitvoerbaar beleid worden geformuleerd, waarbij een onderdeel van het 'praktische' inhoudt dat je ervan uit gaat dat het beleid maatschappelijk draagvlak moet halen. En jawel: die visie en dat beleid moet duurzaam zijn. De oplossingen voor morgen moeten overmorgen ook nog werken. En het is de harde werkelijkheid dat bepaalde doelen op de langere termijn offers vragen op de kortere termijn. Maar

zoals gezegd: de hedendaagse kiezer weet duidelijke afwegingen in een doordacht geheel te waarderen.

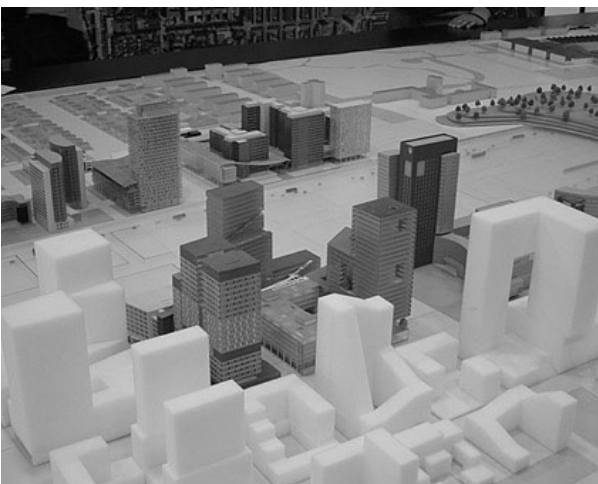
Kiezen

De versnippering van de bebouwing in Nederland, zowel voor wonen als voor werken, maakt dat in veel gebieden het openbaar vervoer zeer onrendabel is. Bovendien slijbt het landschap langzaam dicht met bebouwing en zijn er steeds minder grote natuur- of recreatiegebieden. Als we toe gaan naar een bebouwing die wat meer gericht is op 'assen' of 'stroken', zeg maar 'ketens' van dorpen, steden, industriegebieden, scholen enz. langs de grotere verkeersaders, dan zal over enkele tientallen jaren een goed openbaar vervoer

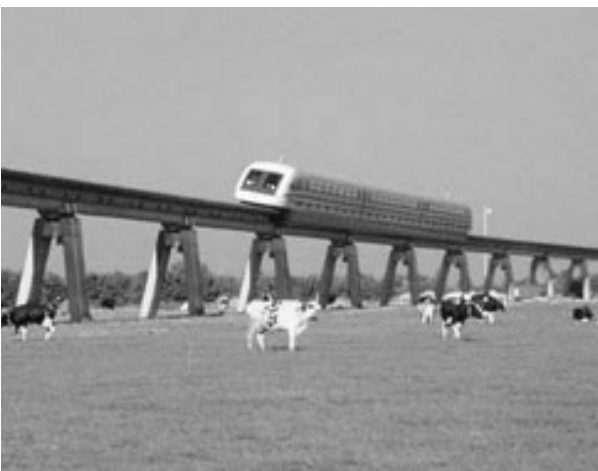
makkelijker te handhaven zijn. Bijkomend voordeel is dan dat in de gebieden buiten die assen, aangesloten natuurgebieden kunnen worden gevormd. De bewoners in die gebieden zijn enerzijds vlakbij natuur, groen, recreatie, en kunnen ook snel de andere kant op, richting werk, school enz. De nadelen, of neutraler de consequenties zijn dat de groene ruimte tussen de bebouwing in de "lengterichting" verder volgebouwd zal worden en dat het openbaar vervoer naar de dorpjes die buiten de assen liggen nog onrendabeler zal worden en uiteindelijk opgeheven zal worden. Deze dorpjes zullen dus langzaam uitsterven. Wilt u dat niet? Nee? Wilt u dan meebetalen aan het huidige onrendabele vervoer? Ook niet? Wel kiezen graag...



Kiezen voor een open landschap heeft consequenties voor onze manier van wonen



Een compacte stad kan voordelig zijn voor de bereikbaarheid en het open houden van het landschap



De zweeftrein: snel maar niet goedkoop

Auto op koolzaad

Het kabinet zou het volgende kunnen voorstellen. Met ingang van 2005 worden 3 jaar lang personenauto's die op koolzaadolie of iets dergelijks lopen fiscaal beloond (gefinancierd door extra accijns op de andere brandstoffen). Na 3 jaar mogen (nieuwe) personenauto's alleen 'koolzaadolie'-motoren en zeer zuinige motoren die op benzine of gas lopen hebben.

Het voordeel is duidelijk. Een forse vermindering van allerlei uitstoot van schadelijke stoffen en een energiebron die niet op raakt. En passant levert het de agrarische wereld nieuwe mogelijkheden op die ze, zoals bekend, wel kunnen gebruiken.

Voor het beroepsvervoer is een uitzondering of ruime overgangsregeling nodig anders zou, als Nederland dit eenzijdig zou invoeren, het concurrentienadeel veel te groot zijn. De regering gaat in Brussel pleiten voor het Europees invoeren van deze maatregel.

Het nadeel is uiteraard dat autorijden duurder wordt en dat het ombouwen van de huidige dieselmotoren het nodige zal kosten. De nieuwe auto's die op koolzaadolie zullen lopen zijn in de eerste jaren duurder, omdat de autoproducenten de ontwikkelingskosten terug moeten verdienen. Een gedeelte van de kosten voor de BV Nederland worden terugverdiend doordat overschrijding van de in Europa afgesproken emissienormen niet meer hoeven worden afgekocht door de emissieruimte in een Oostblokland te kopen.

Poldermodel

Bovenstaande voorbeelden zijn in een namiddag bedacht en zijn bepaald nog niet de doordachte totaalvisie die ik voorsta. Wat ik wil aantonen is dat er best constructieve en/of creatieve ideeën zijn te bedenken, waar ook best draagvlak voor gevonden zou kunnen worden. Het punt is dat we wel keuzes moeten maken en duidelijke prioriteiten moeten stellen waar we met zijn allen de nadruk op zouden willen leggen. Op ongerepte natuur of veel recreatiegebieden. Op een sterke economie zonder files, een schone rustige leefomgeving, of uiteraard allerlei afgewogen combinaties daarvan. Als we geen keuzes durven maken en maar wat ad hoc pappen en nathouden krijgen we op den duur ge-

woon van alles het slechtste. Niet dat ideeën nooit mogen worden aangepast en er over idealen geen compromissen gesloten mogen worden. Maar laten we ons hoeden voor het sparen van de kool en de geit.

Dus planners en politici: maak samen mooie plannen en ga dan het land in en houd je nog eens recht!

Summary

Sustainability is a much used concept. Every politician uses it to sell his plans. For real sustainability though it is necessary to make choices. These choices may not always be easy. There is a constant tension between the needs of the individual and society and a tension between plans for the short or the long term. Ideals for society may not always be beneficial for the individual, and ideals on the long term can conflict with ideals for the short term, and vice versa. As well different ideals that don't have this tension can be in conflict too. It is up to the politicians to make a total vision for which they stand. This total vision should be clear about what goals are to be reached and be honest in telling what sacrifices are need to be made. What ever vision we strive for, it is important that we make choices. Because if we don't choose between two worlds, we will get the worst of both.