

*gevallen, waarin niet voorzien is.* (In de gezamenlijke gemeenten Velsen en Beverwijk is daardoor geen plaats te vinden voor een tweede wederopbouwkamp voor Hoogovens. Op ons *eigen* terrein ver ten Noorden van de fabriek mogen we het niet zetten; met de architectuur van een eenvoudig dienstgebouw op ons eigen terrein, in het geheel niet zichtbaar van de openbare weg af, bemoeit zich reeds thans de overheid). Is het dan een wonder, dat ik huiverig sta tegenover de nog veel verder gaande plannen van de schrijver, die blijkens zijn 10e stelling de gemeentelijke autonomie ook nog verder zou willen uithollen en het hele vestigingsvraagstuk in handen van enkele staatsambtenaren wil centraliseren?

Ik meen dan ook, dat ik me voorshands geheel zou kunnen verenigen met een ruimtelijke planning, die niet verder gaat dan die van stelling 8 en zeker bezwaar zou hebben tegen het „bewuste ombuigen van de bestaande ontwikkelingstendenzen” van stelling 9.

Terecht noemt de schrijver zelf een bij de ruimtelijke planning gemaakte fout irreparabel. Maar dat maant dan ook tot grote voorzichtigheid. Ook de overheid heeft een dienende taak. Het gaat er niet om te weren hetgeen schaadt, maar positief mee te werken aan het vinden van de voor de industrialisatie benodigde vestigingsplaatsen.

Ik herhaal: de heer Bakker Schut heeft ons een grootse conceptie geschilderd. Maar hij doet me denken aan een kapitein, die te midden van een storm van de brug gaat om het project te gaan maken voor een toekomstschip, dat, als het ooit zal varen, onder geheel andere omstandigheden zal varen. En ik vraag me met bezorgdheid af, of bij de Rijksdienst voor het Nationale Plan wel voldoende werkelijkheidszin aanwezig is. Het Nederlandse volk verwacht voorlopig van zijn leiders, dat alle beschikbare intellect en energie zich richten op een verantwoorde reconstructie, op het bouwen van woningen, scholen en fabrieken op de gronden die daartoe geschikt zijn. En ik zou het slechts kunnen toejuichen, wanneer ook de schrijver van dit prae-advies minder zou streven naar wat hij persoonlijk volmaakt acht, dan naar wat de overgrote meerderheid van het Nederlandse volk practisch en op korte termijn noodzakelijk acht.

*De heer Prof. Dr. E. W. Hofstee (inleidend debater):*

Mijnheer de Voorzitter, Dames en Heren!

Zoals U weet, heb ik op mij genomen enkele opmerkingen te

maken over planning in de landbouw. Om te beginnen zou ik er de nadruk op willen leggen, dat m.i. landbouwplanning niet alleen is te zien als een stuk economische planning. Naar ik meen zijn in de agrarische wereld economische, sociale en ruimtelijke planning zo nauw verbonden, dat zij niet slechts elkaar raken en beïnvloeden, doch slechts als één geheel, althans in zeer nauw verband met elkaar kunnen worden behandeld. Om dit laatste met een enkel concreet voorbeeld te illustreren, moge ik herinneren aan de door de Minister van Landbouw ingediende voorstellen, die reeds met een enigszins wijdse term zijn aangeduid als een zesjarenplan voor de landbouw. Zoals bekend, is het algemene doel, dat met de in de voorstellen vervatte maatregelen wordt nagestreefd, een verhoging van de agrarische productie en een verlaging van de kostprijs. Zo op het eerste gezicht lijkt dit vrij onschuldig economisch, doch de weg, die hier wordt ingeslagen, leidt tot verreikende gevolgen voor alle delen van het maatschappelijk leven. De middelen, waarmee men het gestelde doel wil bereiken, zijn, in de eerste plaats bevordering der mechanisatie van de landbouw en het doen uitvoeren van cultuur-technische werken, o.a. ruilverkaveling. De mechanisatie heeft natuurlijk ten doel een verhoogde arbeidsproductiviteit te verkrijgen. Al zal misschien in sommige gevallen deze mechanisatie gepaard gaan met de teelt van meer arbeid vragende gewassen, het is aan geen twijfel onderhevig, dat ze zal leiden tot een afname van de werkgelegenheid in de landbouw, zodat een aanzienlijk aantal arbeidskrachten de landbouw zal moeten verlaten. Ik zeg met opzet *moeten* verlaten en niet *zal* verlaten. Was het vanzelfsprekend, dat deze, door de mechanisatie overbodig gewordenen, de landbouw zouden verlaten, dan zou men deze verder aan de sociale planners kunnen overlaten. In de gebieden met grote bedrijven, waar de uitstoting vermoedelijk de vorm zal aannemen van een vermindering van de omvang van het in loondienst zijnde personeel, kan dit misschien ook. In de gebieden met kleine bedrijven, waar de mechanisatie ook, zij het misschien in mindere mate, zal moeten doordringen, zal echter het aantal inwonende medewerkende kinderen moeten verminderen en niet zelden het aantal bedrijfjes. Op de kleine bedrijven blijven de kinderen vaak grotendeels uit sleur op het bedrijf hangen en groeien daardoor, zonder dat men zich van de gevolgen voldoende rekenschap geeft, geleidelijk in het boerenbedrijf op. Eerst als ze langzamerhand hogere eisen gaan stellen,

of trouwplannen krijgen, realiseert men zich de moeilijkheden. Het is dan veelal te laat. De tijd voor onderwijs en scholing is voorbij en buiten het boerenbedrijf vallen dan alleen nog maar de ongeschoolde beroepen in de mogelijkheden. Afgezien van het feit, dat in de ongeschoolde beroepen de werkloosheid in de regel het grootst is en in het bijzonder in tijden van minder gunstige conjunctuur het moeilijk is om in dit kader emplooi te vinden, verzet zich de boerentrots tegen overgang naar deze maatschappelijk het laagst aangeslagen groep. Het resultaat is, dat zoons van kleine boeren in het bedrijf blijven hangen, ook al zijn ze daar overcompleet. Het behoeft nauwelijks betoog, dat deze gang van zaken de uitvoering van de plannen tot verhoging van de arbeidsproductiviteit en verlaging van de kostprijs in de landbouw in zeer sterke mate kan belemmeren. Om deze reden o.a. moeten m.i. de plannende organen op het gebied van de landbouw rechtstreeks geïnteresseerd zijn in de wijze, waarop de overgang van de landbouw naar andere beroepen plaats vindt, m.a.w. in de sociale planning. Men kan van de zijde van de landbouw niet rustig afwachten of men van de sociale kant misschien al of niet met plannen in deze richting wil komen. Leidt dus o.a. de mechanisatie van de landbouw als vanzelf in de richting van de sociale planning, wie ruilverkaveling zegt, zegt ruimtelijke planning. Het behoeft geen betoog meer, dat ruilverkaveling, vooral wanneer deze op iets grotere schaal geschiedt, niet alleen maar een aangelegenheid van cultuur-technici is. De herordening van de ruimte, die zij mee moet brengen, is van zo ingrijpende aard, dat deze herordening op zichzelf onderwerp van — ruimtelijke — planning dient te worden. Aan de andere kant echter kan men van de zijde van de landbouw deze ruimtelijke planning niet rustig aan het een of andere buiten de landbouw staand orgaan overlaten. Er is immers nauwelijks één element in deze ruimtelijke planning, dat de landbouw niet rechtstreeks raakt. Evengoed als ten aanzien van de sociale planning, is het daarom voor de hand liggend, dat de plannende organen van de zijde van de landbouw ook de ruimtelijke planning tot op zekere hoogte binnen de sfeer van hun activiteit zullen trekken.

Het hier genoemde voorbeeld zou met andere, die eveneens het enge verband tussen sociale, ruimtelijke en economische planning, dat in de landbouwsector bestaat, aantonen, kunnen worden vermeerderd.

Het behoeft na het voorafgaande nauwelijks betoog, dat, gezien vanuit het oogpunt van de landbouwplanning, de onvoldoende coördinatie van de planning dient te worden betreurd. De prae-adviseurs zien blijkbaar zonder uitzondering in een samensmelting ofwel een intensieve samenwerking van de Rijksdienst voor het Nationale Plan en het Centraal Planbureau een noodzakelijke voorwaarde voor het tot stand brengen van de coördinatie. Ik ben het hiermee geheel eens en meen, dat de radicale oplossing, door de heer Bakker Schut voorgestaan, de meest juiste is. Toch zal met het scheppen van een goed toporgaan, dat de coördinatie ter hand kan nemen, het doel niet zijn bereikt. Belangrijker voor de coördinatie dan de vraag of er een orgaan is, dat de coördinatie ter hand kan nemen, is de vraag, of er iets te coördineren valt, d.w.z. of de elementen, die samengebracht moeten worden tot een centraal plan, aanwezig zijn. Wanneer bepaalde essentiële elementen, die in het centrale plan een rol moeten spelen, ontbreken, wordt elke coördinatie onmogelijk met o.a. als gevolg, dat de wel aanwezige deelplannen een autonomie krijgen, die hen niet toekomt. Naar mijn mening wordt op het ogenblik een goede coördinatie in de planning in Nederland veel meer belemmerd door een onevenwichtige ontwikkeling van de planning in de verschillende afzonderlijke factoren, dan door de — ongetwijfeld — onjuiste organisatie van het centrale planningapparaat. Ik had dan ook graag gezien, dat de inleiders bij hun beschouwingen over coördinatie wat meer aandacht hadden besteed aan de lacunes, die zich, wat betreft de samenstelling der deelplannen, op het ogenblik nog voordoen. Vooral ook zou ik graag een duidelijk antwoord hebben gehoord op de vraag, welke de functie is van de verschillende deelplannen, welke inhoud zij dienen te hebben en in het bijzonder ook, welke plaats de verschillende deelplannen ten opzichte van elkaar moeten innemen, kortom ik zou gaarne hebben gehoord hoe wij tot een logisch stelsel van deelplannen komen, waarbij mij natuurlijk in het bijzonder inhoud, functie en plaats van het agrarisch plan zou hebben geïnteresseerd. Van de prae-adviseurs geeft in dit opzicht de heer Bakker Schut alleen enkele algemene opmerkingen, terwijl de heer van Cleeff jammer genoeg van de economische planning en feitelijk zelfs van de planning van handel en nijverheid niet los komt en zich bovendien meer bezig houdt met de plannende organen, dan met de plannen. Wanneer ik hier enkele opmerkingen wil maken over dit punt, doe

ik het in de hoop hiermee enige aankopingspunten te geven voor een nadere uiteenzetting van de zijde van de prae-adviseurs.

Naar mijn mening kan men in de planning verschillende stadia onderscheiden, die wel niet steeds een chronologische volgorde kunnen aangeven, doch in ieder geval de plaats van de deelplannen van de verschillende sectoren ten opzichte van elkaar bepalen. De plaats, welke een deelplan ten opzichte van de rest inneemt, wordt m.i. bepaald door de mate, waarin de betreffende sector ten opzichte van de rest van het maatschappelijk leven een richtinggevende of stuwende functie, dan wel een dienende of afgeleide functie heeft. Een stuwende functie dient men m.i. in de huidige economische verhoudingen, om verschillende redenen, in de eerste plaats toe te kennen aan de landbouw en de primaire of stuwende industrie, in het algemeen dus de grote industrie. In de eerste plaats bepaalt de verspreiding van deze beide bedrijfstakken over het land grotendeels de verspreiding van de bevolking. Niet alleen immers de woonplaats van de direct bij deze bedrijfstakken betrokkenen, doch ook die van de plaatselijk verzorgende en regionaal verzorgende bevolking wordt in hoofdzaak door de verspreiding van deze primaire bedrijven bepaald. Ruwweg geschat is iets minder dan 50 % van onze beroepsbevolking bij primaire bedrijven en beroepen betrokken en van deze primaire beroepsbevolking vragen landbouw en primaire industrie — vóór de oorlog althans — elk ongeveer 40 à 45 %, zodat, zoals gezegd, de verspreiding van de totale bevolking door de verspreiding van landbouw en industrie grotendeels wordt bepaald. In de tweede plaats zijn de landbouw en de primaire industrie voor het overgrote deel de leveranciers van de producten voor onze uitvoer. De aard en de omvang van de productie in deze bedrijfstakken is dus in de eerste plaats bepalend voor onze deviezenpositie. Ik vergeet hierbij niet, dat ook het verkeer gedeeltelijk een primaire functie heeft (zeescheepvaart, Rijnvaart), dat ook nog steeds onze buitenlandse handel een zelfstandig scheppende kracht in onze economische ontwikkeling is en dat beide een grote invloed hebben, zowel op de ontwikkeling, als op de vestigingsplaats van onze industrie. Dit neemt echter niet weg, dat m.i. planning van landbouw en primaire industrie een overwegende rol spelen en dat — wil men met de planning tot goede resultaten komen — het zo snel mogelijk opstellen van landbouw- en industrieplannen een eerste noodzaak is. Deze planning zal moeten geschieden door

deskundige organen en niet door het centrale planning-instituut, al zal dit uit de aard der zaak richtlijnen kunnen geven en al zal voortdurend overleg, en contact nodig zijn. Deze landbouw- en industrieplannen zullen, gezien de geconstateerde nauwe samenhang tussen sociale, economische en ruimtelijke planning, min of meer „totalitair” dienen te zijn. Zo zal een landbouwplan — om mij hiertoe te bepalen — niet alleen de nodige economische gegevens moeten verschaffen, doch zal b.v. ook moeten aangeven, hoe men zich de afvloeiing van de overtollige bevolking denkt, welke beloning voor boer, tuinder en landarbeider men zich in de toekomst voorstelt, hoe men zich het landbouwwonderwijs en het wetenschappelijk onderzoek ten behoeve van de landbouw denkt enz. Ook echter zal men in grote lijnen (detaillering is een taak van de gewesten) moeten aangeven, hoe men zich de ruimtelijke verspreiding van de landbouw en wat daarbij is betrokken, voorstelt, wat men zich voor de verschillende delen van het land denkt ten aanzien van herontginning, ruilverkaveling, bedijking, drooglegging en hoe men — weer in grote lijnen gezien — de ruimtelijke oplossing van het een en ander ziet. Dat bij het opstellen van een dergelijk „totalitair” plan b.v. voor de landbouw, voortdurend overleg nodig is met verschillende andere organen, b.v. van Sociale Zaken, ligt voor de hand, maar het totale landbouwplan dient uiteindelijk een stuk „aus einem Gusz” te zijn en dient uit te gaan van het plannende orgaan op het gebied van de landbouw.

Zijn op deze wijze een landbouwplan en een plan voor de grote industrie tot stand gekomen en zijn deze door het centrale plannende orgaan op de juiste wijze gecoördineerd en aan de gestelde algemeene richtlijnen getoetst, dan is hiermee de grondslag voor de economische, ruimtelijke en sociale planning gelegd. Op dit basisplan kan dan een verkeersplan, een middenstandsplan, een woningbouwplan enz. worden geënt, om op deze wijze tot een alomvattend plan te komen.

Natuurlijk behoeft men niet op het tot stand komen van het industrie- en landbouwplan te wachten, vóór men met de andere deelplannen begint, doch uiteindelijk zullen deze zich daaraan moeten aanpassen, al zal vanzelfsprekend de mogelijkheid moeten openblijven, dat men b.v. uit verkeersoverwegingen tot secundaire wijzigingen in het landbouw- en industrieplan komt.

Ik ben er mij van bewust, dat hetgeen ik zojuist als wenselijk-

heid naar voren heb gebracht, ver van de realiteit ligt. Van een industrieplan en ook van een alomvattend landbouwplan is nog nauwelijks sprake en de organen, die die plannen moeten maken, zijn niet of slechts in embryonale staat aanwezig. Een eerste eis is m.i. dan ook, dat de organen, die op snelle en doeltreffende wijze een landbouwplan en industrieel plan kunnen opstellen, worden geschapen, dan wel op het noodzakelijke peil worden gebracht. Een vraag van belang, vooral door de heer van Cleeff besproken, is natuurlijk door wie die organen moeten worden gevormd. Buiten beschouwing latende, wat theoretisch het meest wenselijk moet worden geacht, meen ik, dat de praktijk er toe zal leiden, dat de verschillende departementen het leeuwenaandeel op zich zullen moeten nemen, al zullen ze er verstandig aan doen, zoveel mogelijk met de organen van het bedrijfsleven overleg te plegen.

Voor de duidelijkheid moge ik tenslotte mijn betoog in enkele punten samenvatten:

1. Economische planning, sociale planning en ruimtelijke planning zijn in het algemeen moeilijk te scheiden, doch dit geldt in het bijzonder voor de planning in de landbouw.
2. Een goede coördinatie van de werkzaamheden ten behoeve van de planning aan de top, bij voorkeur door samensmelting van de Rijksdienst voor het Nationale Plan en het Centraal Planbureau moet uit oogpunt van de agrarische planning dan ook alleszins wenselijk worden geacht.
3. Belangrijker echter dan een goed georganiseerd toporgaan is de harmonische opbouw van een stelsel van deelplannen voor de verschillende sectoren van het maatschappelijk leven.
4. De grondslag voor alle verdere planning moet worden gevormd door de deelplannen voor de landbouw en de primaire industrie.
5. In deze deelplannen zullen, naast de economische, de sociale en de ruimtelijke aspecten van de planning in deze bedrijfstakken moeten worden behandeld.
6. De werkzaamheden ten behoeve van het opstellen van het landbouwplan zullen, onder inachtneming van de door het centrale planningapparaat te geven richtlijnen en zo nodig in overleg met andere departementen, moeten worden verricht door een orgaan van het Ministerie van Landbouw, Visserij

en Voelselvoorziening, zoveel mogelijk in samenwerking met organen uit het bedrijfsleven.

De heer *Dr. H. C. Kuiler* (inleidend debater):

Mijnheer de Voorzitter!

Wanneer ik hier zal spreken over planning van het verkeer, wordt mij dat betrekkelijk makkelijk gemaakt, doordat Minister Vos hedenmorgen dit punt reeds heeft aangeroerd. Ik behoef niet heel veel anders te doen dan daarop voort te bouwen.

Het verkeer is in eerste instantie steeds de overbrugging van een bepaalde afstand. Dit maakt, dat het verkeer in eerste instantie ook onderdeel moet zijn van de ruimtelijke planning. Hoewel misschien niet zo bewust uitgesproken, is de overheid zich van dit feit toch al vrij spoedig bewust geweest. Ik moge slechts herinneren aan de binding van de aanleg van spoorwegen aan een concessie, een binding, welke van meet af aan heeft bestaan. Het doel, dat hier voorzat, was inderdaad toezicht te houden op het gebruik van de bodem voor de aanleg van spoorlijnen. Vooral later zijn daar nog wel andere overwegingen bijgekomen, maar de min of meer bewuste gedachte van ruimtelijke planning heeft er toch steeds een element van uitgemaakt. Ook op andere verkeerswegen is deze gedachte overgebracht. Thans kan men daardoor wel zeggen, dat bijna het gehele verkeerswegennet in overheidshanden, althans onder overheidstoezicht, is gekomen. Niettemin moet geconstateerd worden, dat het nog niet gelukt is om tot een weloverwogen ruimtelijke planning van het gehele verkeerswegennet te komen, ondanks enkele min of meer geslaagde pogingen voor onderdelen van dit net. Op de oorzaken van dit falen kom ik nog terug.

Verkeer is evenwel niet alleen afstandsoverbrugging, het is ook onderdeel van de productie. Als zodanig vormt het dan ook een object van de economische planning.

Het doel van het vervoer — gezien als schakel in het productieproces — is steeds de „disutilities imposed by distance” weg te werken en daardoor „new utilities of place” te scheppen. Dat dit uiteraard met zo min mogelijk opofferingen moet geschieden, is duidelijk. Een typisch kenmerk van het verkeerswezen is nu, dat steeds gewerkt moet worden met een zeer omvangrijk en kostbaar apparaat van meestal zeer duurzame productiemiddelen. Dit verschijnsel, dat zich vrijwel nergens anders in de productie in die