

De achterkamers van het Schipholdebat

Het besluit over de noodzaak en de eventuele aanleg van een tweede nationale luchthaven zal uiteindelijk door de Tweede Kamer worden genomen, zei president-directeur Hans Smits van Schiphol afgelopen dinsdag bij de presentatie van zijn voorkeur voor een nieuwe luchthaven in de Noordzee. Dat is juist. Formeel gesproken is Schiphol's voorkeur slechts een bijdrage aan het publieke debat over nut en noodzaak van een tweede nationale luchthaven. Via de 'Projectorganisatie TNL1' (Toekomstige Nederlandse Luchtvaart Infrastructuur), die de nut-en-noodzaakdiscussie organiseerde, kan iedereen in principe zijn mening kenbaar maken: Schiphol, maar ook elke willekeurige andere geïnteresseerde. Maar niet ieders mening weegt even zwaar. Waar het uiteindelijk om gaat is wie over de juiste contacten beschikt om zijn mening door te laten dringen tot degenen die de politieke beslissing voorbereiden. Welk standpunt de regering na afloop van het publieke debat zal innemen, is natuurlijk nog niet bekend. Dat er een tweede luchthaven zal komen, valt echter met redelijke zekerheid te voorspellen. Vooral voorstanders en belanghebbenden beschikken namelijk over uitstekende ingangen naar de overheid.

De voorbereiding van het regeringsstandpunt verloopt via gremia als de Raad voor ruimtelijke ordening en milieuhygiëne (een onderraad van de ministerraad), een reeks adviesorganen zoals de rijksplanologische commissie, de rijksmilieuhygiënische commissie, en de vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat. Daarnaast is ook de opvatting van de interdepartementale commissie inzake het economisch structuurbeleid, waarin topambtenaren zitting hebben, van groot belang. In een netwerkanaly-

se die Elite Network Research van deze kringen van beslissingsvoorbereiders maakte, ging het vooral om de vraag: welke mensen komen de leden van deze gremia via hun functies en nevenfuncties tegen? Als men dit in kaart brengt, wordt immers ook duidelijk welke bedrijven en (belangen)organisaties het meest direct invloed op de besluitvorming rond Schiphol kunnen uitvoeren, en welke organisaties als draaischijf van contacten fungeren.

Om met het laatste te beginnen: de contacten van de beslissingsvoorbereiders met de samenleving blijken vooral te verlopen via de lobbyclub Nederland Distributieland, de Nationale Havenraad (een adviescollege van de regering) en de werkgeversorganisatie VNO-NCW. Daarnaast zijn er – onder andere via commissariaten – ook veel banden met de Luchthaven Schiphol, de NS, de Stichting Toekomstbeeld der Techniek, de Orde van Nederlandse Raadgevend Ingenieurs en de universiteit van Utrecht. Al met al ontmoeten de 40 à 50 beslissingsvoorbereiders via deze en andere platforms zo'n 440 mensen die op hun beurt weer een kleine 1700 (neven)functies hebben bij rond 750 organisaties. Aan de top van deze lijst van 750 zijn zo'n beetje alle grote bouwondernemingen en belangenorganisaties rond infrastructuur en vervoer te vinden, evenals een reeks ingenieurs- en adviesbureaus. Direct belanghebbenden, kortom, bij de naar schatting 150 miljard gulden die Nederland de komende decennia aan infrastructurele werken zal gaan besteden. Deze pot met goud is als een bijenkorf vol honing, waar velen van willen (en zullen) profiteren.

Als we kijken naar de sleutelfiguren in dit zoemende stelsel van netwerken, dan duikt één groep nogal prominent op: het 'Oosterschelde-net': een 17-tal ingenieurs, die elkaar in de jaren zeventig, bij de aanleg van de dam in deze zee-arm, leerden kennen. De meesten stonden toen nog aan het begin van hun carrière en hebben het daarna vergeschopt. Vier werden hoogleraar, anderen zijn te vinden bij een grote aannemer (ir. Rob de Leeuw, HAM), een ingenieursbureau (ir. Hans Huis in't Veld, DHV) en een onder-

zoeksinstituut (ir. Frank Spaargaren, Waterloopkundig Laboratorium). Een deel kwam terecht bij de overheid. Zo is de projectleider van de Betuweroute bij v & w, ir. Tjebbe Visser, een 'Oosterschelde-boy'; net als zijn collega bij het projectbureau voor de hogesnelheidslijn-zuid (ir. Wim Korf), de hoofdingenieur-directeur van de Bouwdienst van Rijkswaterstaat (ir. Rinus Olierook) en de hoofdingenieur-directeur voor Rijkswaterstaat in Zeeland (dr. ing. Henk Saeijs). Ze vormen niet alleen zelf een 'old boys network', maar ontmoeten via hun functies en nevenfuncties ook tal van belangrijke mensen bij de overheid, de politiek en het bedrijfsleven.

In een bijlage van de *Haagsche Courant* van oktober 1996 bliken de 17 terug op hun glorietijd. Indertijd, bij het ontwerp en de bouw van de Oosterscheldedam, konden zij hun creativiteit naar hartelust botvieren. Het was een hoogtepunt in hun leven, zoals zij daarna niet meer hebben meegemaakt. Naarmate zij ouder worden neemt de nostalgie in hun harten toe, zo bleek uit de terugblik van de *Haagsche Courant*. Of zoals ir. Frank Spaargaren het uitdrukte: 'De stormvloedkering in de Oosterschelde was een fantastisch ding om te maken. Je hoort soms de wat oudere kerels van toen hardop mijmeren over het afsluiten van hun carrière met nog één keer zo'n soort werk'.

Met name één van de 'Oosterschelde-boys' springt er in de netwerkanalyse van Elite Network Research uit: de al genoemde Hans Smits, president-directeur van Schiphol. Als voormalig secretaris-generaal van het ministerie van Verkeer en Waterstaat is hij een goede bekende van Rob den Besten, eveneens voormalig secretaris-generaal van dit departement, en thans voorzitter van de raad van bestuur van de NS. Zij ontmoeten elkaar veelvuldig, onder andere via het algemeen bestuur van de werkgeversorganisatie VNO-NCW en in de raad van advies van ABN-Amro – overigens de enige grote bank die over echt goede aansluitingen met de 'Schiphol-netwerken' beschikt.

Samen met ir. A. van der Plas, de huidige secretaris-

generaal van v & w, vormen Smits en Den Besten de kern van de netwerken die de beslissing over een tweede Schiphol voorbereiden. Smits heeft of had onder andere banden met het vno, Nederland Distributieland, de Nederlandse Spoorwegen, de klm, abn Amro en het adviesbureau Twijnstra Gudde. Hij is bovendien lid geweest van de Nationale Havenraad. Hij kan er zeker van zijn dat zijn opinie op alle plaatsen waar dat nodig is serieus wordt genomen.

Behalve Smits, Den Besten en Van der Plas zijn er nog twee andere topnetwerkers in het luchthavendebat die kunnen worden beschouwd als vertegenwoordigers van de belangen van Rotterdam en Amsterdam. De een is H. Pieck, die onder andere oud-voorzitter is van de Scheepvaartvereniging Noord (nu 'Scheepvaart en Industrievereniging Noordzeekanaalgebied' geheten), lid van de Kamer van Koophandel Amsterdam-Haarlem en bestuurslid van de Amsterdam Ports Association. De tweede is drs. H. Welters, die verbonden is aan organisaties als de Scheepvaartvereniging-Zuid en de Kamer van Koophandel Rotterdam en Beneden-Maas. Welters ontmoet Smits via de Stichting Toekomstbeeld der Techniek, Pieck via de commissie van advies van Nederland Distributieland.

Er zijn drie partijen die in dit netwerkgeweld het onderspit delven: de politiek, de tegenstanders van een nieuwe luchthaven en het grote publiek. De projectorganisatie TNLI, die het publiek moest laten meepraten, blijkt min of meer in de lucht te hangen. Er zijn maar weinig contacten van TNLI-functionarissen met de echt belangrijke netwerken. Deze organisatie heeft geen enkel maatschappelijk draagvlak en de door haar verzamelde opinies is dan ook een droevig lot beschoren: ze zullen hoogstwaarschijnlijk in de la verdwijnen.

De vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat lijkt op het eerste gezicht wél goed mee te netwerken; maar op het tweede gezicht blijkt dit vooral op het conto te moeten geschreven van het CDA-Kamerlid Yvonne van Rooij en de PVDA'er Henk Vos, die beiden behoorlijk wat

nevenfuncties hebben. Verder vallen de contacten van de Kamerleden met de Schiphol-netwerken nogal tegen.

De milieubeweging, ten slotte, komt in het hele verhaal nauwelijks voor. Met één uitzondering: de Vereniging tot behoud van Natuurmonumenten. In het bestuur daarvan zitten twee mannen met interessante dubbelfuncties. Mr. ir. F. Rauwenhoff is namelijk tevens commissaris van Schiphol, terwijl zijn collega-bestuurslid mr. D. Sinnighe Damsté in de raad van bestuur van de Hollandse Betongroep zit. Hier tekent zich dus een mogelijk ‘conflict of interest’ af.

Als gezegd: de 40 à 50 mensen die nauw betrokken zijn bij de voorbereiding van de beslissing over Schiphol hebben directe contacten met zo’n 440 (direct of indirect) belanghebbenden, die zelf weer deel uitmaken van 750 bedrijven en organisaties. Ook deze lijst van 440 bevat weer tal van namen die bekend in de oren klinken, zoals de topmannen van ABN Amro, de ING Groep en de Rabobank (Kalff, Jacobs en Wijffels), voorzitter Blankert van VNO-NCW, Frans Andriessen en Koos Andriessen, topman J. van Duijn van Robeco, Cor Herkströter van Shell, enzo voort.

In de jaren zestig werd Nederland beheerst door de ‘200 van Mertens’. In de jaren zeventig belandden de relaties tussen het bedrijfsleven en de overheid op een dieptepunt. In de jaren tachtig kwam het bedrijfsleven weer in de gratie en herstelden die relaties zich weer. Nu er weer geld te besteden valt en er – te beginnen bij de Betuwespoorlijn – weer gepraat wordt over grootscheepse nationale investeringen, blijkt dat er opnieuw een soort ‘schaduwregering’ bestaat. Dat is geen geheim genootschap en die term klinkt wellicht wat te samenzweerderig, maar het is een feit dat er in Nederland een select gezelschap van (voornamelijk) heren bestaat, zowel binnen de overheid als daarbuiten, die allen met infrastructuur te maken hebben en die daarover op een soepele en informele wijze, via verschillende platforms, met elkaar communiceren. In hun kringen wor-

den de plannen gemaakt, zij voeren de èchte maatschappelijke discussie. In zekere zin bepalen zij in hoge mate hoe Nederland er in de 21ste eeuw zal uitzien. Hun manier van opereren – in wandelgangen, achterkamers en besloten netwerken – is er een van alle tijden. Die manier is echter niet bevorderlijk voor het opbouwen van een breed maatschappelijk draagvlak, zoals eerder bij de besluitvorming over de Betuweroute al bleek, en zoals ook een concern als Shell aan den lijve heeft ondervonden.

Kruispunten

Organisaties die betrokken zijn bij het Schipholdebat, in volgorde van belangrijkheid. Tussen haken staat vermeld welk deelnetwerk de grootste rol speelt in de organisatie.

1. Nederland Distributieland (Oosterschelde-net)
2. VNO-NCW (Werkgeversvereniging) (Oosterschelde-net)
3. Nationale Havenraad (Oosterschelde-net)
4. Stichting Toekomstbeeld der Techniek (Oosterschelde-net)
5. Orde van Nederlandse Raadgevende Ingenieurs (Oosterschelde-net)
6. NV Luchthaven Schiphol (Oosterschelde-net)
7. Universiteit Utrecht (Projectorganisatie TNL I,)
8. NV Nederlandse Spoorwegen (Oosterschelde-net)
9. Havenschap Terneuzen (Oosterschelde-net)
10. NV Verenigd Streekvervoer Nederland (Raad v. RO en Mil.)
11. DHV Beheer BV (Ingenieursbureau) (Oosterschelde-net)
12. Erasmus Universiteit Rotterdam (Raad v. RO en Mil.)
13. Amsterdam Ports Association (Oosterschelde-net)
14. EVO (ondernemersorganisatie voor Transport) (Projectorganisatie TNL I)

uit: *NRC-Handelsblad*, 12 juni 1997

REACTIES

TON TUKKER

De machtskwestie in ander perspectief

In hun artikel 'De achterkamers van het Schipholdebat' in *NRC-Handelsblad* van 12 juni 1997 betogen Van Hezewijk en Metze dat de politiek, de tegenstanders van een nieuwe luchthaven en het grote publiek het onderspit delven in de besluitvorming omdat zij geen onderdeel uitmaken van de achterkamertjespolitiek. Helaas kent ons land vele kapitale infrastructurele projecten met soortgelijke besluitvormingsfundamenten. Frank Siddiqui legde in zijn artikel 'Een duistere club; de lobby achter de Betuwelijn' (Intermediair van 20 december 1996) een soortgelijke constructie bloot.

Achterkamertjespolitiek is als sex en regen: niets nieuws onder de zon en moeilijk af te schaffen. Doet een organisatie als Greenpeace er daarom maar beter aan te infiltreren in het bitterballen-circuit? Nee. Natuurlijk niet. Noch om principiële redenen, noch vanuit strategische overwegingen. Het is immers juist de rol van pressiegroepen als Greenpeace om zaken in de openbaarheid te brengen en het publiek te mobiliseren.

Maar daarmee is de kous niet af. Greenpeace moet zich afvragen wat haar rol is in een veranderende maatschappij. Dat geldt overigens ook voor de overheid, het bedrijfsleven en de burger.

De rol van de overheid

Het zijn veelal de bedrijven die besluiten over onderzoek en technologische innovatie. De overheid heeft daarbij het nakijken. Anders geformuleerd: problemen van vandaag, gebaseerd op technologische innovaties van gisteren en in-

vesteringen van eergisteren, kunnen in het beste geval pas morgen worden bestreden hetgeen dan overmorgen effect zal hebben. De politiek houdt zich in deze zin vaak bezig met de gevolgen van beslissingen die ‘niemand’ genomen heeft of waar geen *publieke* debatten aan vooraf zijn gegaan.

Bovendien groeit de afstand tussen politiek en kiezer. Referenda over IJburg of de Amsterdamse Noord-Zuidlijn en zoenende staatssecretarissen bij de Elfstedentocht zijn niet meer dan lapmiddelen. Het eigenlijke probleem is dat de macht niet altijd bij de politiek ligt en dat de burger heel goed weet dat het rode potlood slechts beperkte invloed biedt.

Bovendien wordt in toenemende mate de besluitvorming overgelaten aan het vrije spel der marktkrachten. Voor het bedrijfsleven is dat niet altijd zonder meer een gunstige ontwikkeling. De zekerheid over wat wel en niet mag verkleint. Dat maakt lange termijn- investeringen hachelijk. Geen wonder dat men steeds vaker de dialoog met pressiegroepen zoekt. Greenpeace waardeert dat, maar realiseert zich te moeten oppassen om niet te worden ingekapseld in een overlegstructuur waarin onze beperkte middelen snel zouden kunnen verzanden. Ook beseffen we dat bedrijven maar al te vaak ons ‘goedkeuringszegel’ zoeken.

Ook het publiek mag zich afvragen of het gediend is met de terugtrekkende overheid. Greenpeace heeft immers niet het mandaat voor het voeren van onderhandelingen (als we daartoe sowieso al zouden besluiten). We zijn niet democratisch gekozen en vertegenwoordigen – ondanks 600.000 donateurs – slechts een deel van de Nederlandse bevolking. Bovendien ontbreekt het ons aan kapitaal en menskracht om met het bedrijfsleven in totaliteit een dialoog aan te gaan, laat staan om een controlerende functie te vervullen.

Greenpeace blijft daarom op haar eigen manier het par-

lement wijzen op haar verantwoordelijkheden, ondanks de tekortkomingen in ons democratisch bestel.

Er is echter wel een groeiend probleem, mooi beschreven door de socioloog Manuel Castells in *NRC -Handelsblad* van 8 november 1997: de informatietechnologie maakt wereldwijde netwerken mogelijk, waarin individuen, bedrijven en instellingen met elkaar verbonden zijn. Eén van de gevolgen is een *netwerkeconomie* die de wereld voortdurend afgraast, op zoek naar nieuwe productie- en consumptiemogelijkheden. Een economie waarin voortdurend wisselende en flexibele ketens van bedrijven en instellingen worden gevormd. Het is een ordening waarin massaproductie plaatsmaakt voor flexibele productie, en waar allerlei producten overal ter wereld gemaakt kunnen worden.

Deze ontwikkeling leidt tot een decentralisatie en desintegratie van grote verticale organisaties en tot zeer flexibele netwerken van kleine verspreide eenheden: individuen, bedrijven en bedrijfjes die veranderlijk zijn en zich goed en zeer snel kunnen aanpassen aan gewijzigde omstandigheden. De informatie-technologie stelt ons in staat gedurende een bepaalde periode te werken als eenheid, terwijl we ons op verschillende plaatsen bevinden en vaak ook tot andere organisaties of bedrijven behoren.

Het verloop van dit proces wordt, volgens Castells, niet beheerst door nationale overheden, niet door internationale instellingen en al helemaal niet door individuele mensen. Nationale overheden hebben het vermogen verloren om de economie te beheersen; die economie is nu eenmaal internationaler en onoverzichtelijker geworden. Belangrijke beslissingen zijn steeds meer in handen gekomen van Europese en mondiale instellingen. Daarmee is regeren dus gecompliceerder geworden, en de besluitvorming steeds verder weg komen te liggen van de individuele kiezer. Nationale regeringen worden steeds meer bemiddelaars tussen supranationale en lokale instellingen. Bestu-

ren komt neer op je weg weten te vinden in een gigantisch netwerk. Politici en bestuurders zullen steeds meer verbanden moeten doorzien, proberen nieuwe verbindingen te leggen en mensen, bedrijven en instellingen aan elkaar te knopen.

Rol van pressiegroepen

Pressiegroepen vullen politieke partijen aan. Zij beschikken over veel informatie en deskundigheid ten aanzien van hun strijdpunten en hun – soms zeer omvangrijke – achterban zet de opvattingen kracht bij. Politieke partijen kunnen aan hun steun minder conclusies verbinden; zij werken aan een rijk gevarieerd assortiment aan onderwerpen. Ten slotte kunnen pressiegroepen belangen onder de aandacht brengen die anders niet zouden worden onderkend of worden verwaarloosd.

Greenpeace is en wordt nooit een politieke partij. Niet omdat het pluche van de Tweede Kamer ons afstoot, maar omdat we slechts één belang dienen. Als zogenaamde *single issue* groep voor het milieu bemoeien we ons niet met de mediawet of de slachtpartijen in Algerije.

Greenpeace voorziet publiek en politiek van informatie ondermeer door spraakmakende acties. Bij voorkeur op de plek des onheils zelf: bij de afvalverbranding, op het olieplatform en zo dicht mogelijk bij het nucleaire testgebied.

Ook onderzoeken en ontmaskeren we de milieupolitiek van bedrijven. Menig bedrijf suggereert immers meer dan het waarmaakt. *Greenwashing* noemen we dat. Zo werden de Shell-commercials over ‘schone benzine’ met verwijzingen naar plaatsnamen als Schoonhoven en Schoonebeek na de Brent Spar affaire snel op de plank gelegd. Bovendien kunnen we bedrijven beïnvloeden en assisteren in het nemen van hun ecologische verantwoordelijkheid.

En ten slotte kunnen we onze achterban mobiliseren om bedrijven ervan te overtuigen dat consumenten waar-

de hechten aan bepaalde issues. In dit verband waren bijvoorbeeld Duitse consumenten een belangrijke 'informatiebron' voor Shell tijdens de Brent Spar affaire. De moderne consument kiest in toenemende mate met zijn hart: als een bedrijf hem niet bevalt, dan loopt hij naar de concurrent. Het bedrijfsleven is dan ook in toenemende mate doordrongen van de kracht die van pressiegroepen uitgaat.

Greenpeace blijft een *single issue* beweging en politiek en financieel onafhankelijk van overheid en bedrijfsleven. Een Tweede-Kamerzetel of een commissariaat bij een groot bedrijf is dus voor ons niet weggelegd en ook niet wenselijk.

Juist een organisatie als Greenpeace dient een transparante organisatie te zijn. We zijn daarom niet van plan ons via recepties en achterkamers invloed te verschaffen. We zouden daarmee onze achterban het zicht op onze meningen en methoden ontnemen en daardoor, terecht, die achterban kunnen verliezen.

Achterkamertjespolitiek is dus wel het laatste waar Greenpeace aan denkt. Juist de openbaarheid van ons werk wordt door het bedrijfsleven en de overheid als lastig ervaren. Dat is dus juist onze kracht.

De rollen in een veranderende samenleving

De samenleving moet zichzelf nieuwe vragen stellen. We moeten de principes van de democratie en de nationale staat, opnieuw bekijken en ze aanpassen aan de technologische omstandigheden. Overheden, bedrijven, pressiegroepen en burgers moeten die uitdaging gezamenlijk aangaan.

Overheden zouden de verantwoordelijkheden die de kiezers hun hebben gegeven weer dienen op te pikken. Geen halve afspraken en vage convenanten, maar duidelijke regelgeving, controle en stimulerende fiscale wetgeving.

De uiteindelijke afweging van belangen dient in een par-

lementaire democratie plaats te vinden in het parlement. Door de ontwikkeling van een mondiale netwerkeconomie zou die rol verlegd kunnen worden naar internationale publieke organisaties en parlementen.

Bedrijven dienen zich er rekenschap van te geven dat zij een verantwoordelijkheid dragen ten aanzien van de samenleving waar zij deel van uitmaken. Het gevleugelde begrip *ethisch ondernemen* wordt steeds meer afgedwongen door de consument en leidt al in toenemende mate tot een concurrentievoordeel, maar het zit nog maar een beperkt aantal ondernemers werkelijk in de genen.

Pressiegroepen moeten hun horzelfunctie onafhankelijk blijven spelen. En ze kunnen alleen confronterend en succesvol zijn als ze competent en transparant blijven. Maar de uiteindelijke belangenafweging dienen ze aan de parlementaire democratie te laten. Vandaar ons pleidooi voor een meer op de technologisch en sociaal veranderende maatschappij gerichte houding van politici.

De burgers, ten slotte, hebben de sleutel tot dit alles in handen. De burger is kiezer voor het parlement, consument voor het bedrijf en achterban voor de pressiegroep. Hij heeft daarmee de morele en financiële macht om transparante beslissingsprocedures af te dwingen. Achterkamertjespolitiek is iets van alle tijden. Maar het past bij een moderne maatschappij van kritische, goed opgeleide en mondige burgers om er geleidelijk een eind aan te maken. In een democratie dient het afwegingsproces op de juiste plek plaats te vinden. En de burger is degene die dat kan afdwingen.

RIA BECKERS-DE BRUIJN

Van verlangen naar beweging.

Van beweging naar groene politiek.

De milieubeweging en de bewonersgroepen rond de Betuwelijn en Schiphol weten het uit ervaring: de lobby achter Nederland Distributieland is een sterke lobby. Toch is het verhelderend al die namen weer eens op een rij te zien. Voeg daar de rol van de grote adviesbureaus bij, die bij het schrijven van het ene rapport al denken aan hun volgende opdracht, en je beseft weer eens hoe moeilijk het voor de politiek moet zijn om onafhankelijk te oordelen en democratisch te besluiten.

De invloed van zo'n netwerk als Nederland Distributieland heeft verschillende kanten. De mannen (en een enkele vrouw) zitten op strategische posten, met een gemeenschappelijk belang. Ze kennen elkaar en ontmoeten elkaar. Er is dus weinig nodig om op één lijn te blijven en die lijn te bewaken. Ze vertegenwoordigen bovendien het dominante denken over groei, economie en infrastructuur, vanuit het verleden opgebouwd, en bevestigen elkaar daarin. Ook dat maakt hen sterk. Voor zolang als het duurt. In hun kring heerst consensus, geen discussie, en men sluit zich af voor de buitenwereld. Er is sprake van groepsdenken. En zoals bekend, is dat binnen organisaties gevaarlijk. Het leidt tot te lang doorgaan in een bepaalde richting waar door de buitenwacht al lang wordt onderkend dat verandering van koers nodig is.

Nederland Distributieland is een kind van haar tijd. Aan 'de markt' is niet te ontkomen, zeggen 'de' economen, zegt 'het' bedrijfsleven, zeggen regeringen. Het samenvallen eind jaren tachtig van een vrije handel, met een wereld zonder grenzen en een explosie van nieuwe technologie zien ze als een wildwaterstroom die alles met zich mee-

voert. Wil je nog iets voorstellen, dan moet je mee. (Zie Minister Jorritsma, die een Nederland zonder Betuwelijn en Tweede Maasvlakte graag afschildert als het Jutland van Europa.)

Maar Liberalisering en Globalisering hebben een onverwachte keerzijde. Er blijkt tegelijk sprake van een uniek samenvallen van heel andere bewegingen: de Rioconferentie in 1992, voortbouwend op de intuïtie van de jaren zestig en de milieuconferentie van Stockholm in 1972. Rio is bedacht door de milieu-, de vrouwen- en de Derde Wereld-beweging, en onder hun druk van de VN afgedwongen. Voor het eerst in de geschiedenis onderhandelen het rijke Noorden en het arme Zuiden van de wereld over 'duurzame ontwikkeling'. En maar liefst 120 landen verplichten zich aan een agenda voor de 21e eeuw. Daar, in Brazilië, worden economie en ecologie aan elkaar vastgeklonken. Vanaf dat moment zijn milieu en sociale rechtvaardigheid twee kanten van één medaille.

Opvallend is overigens dat de wereldspraakmakers alweer bijstellen. Aan de *mensen* die hun markten bevolken hadden ze even niet gedacht. Globalisering lijkt nu de kreet. Wereldwijde mogelijkheden blijken bij mensen juist een herwaardering van hun directe omgeving op te roepen, hun eigen cultuur, hun natuurlijke en sociale omgeving, veiligheid en gezondheid. Wat is dit anders dan het verlangen, dat de beweging van de onderstroom voedt?

Het netwerkverhaal van de *NRC* hoeft echt niet tot pessimisme te leiden. Voor wie het wil zien is het fascinerend hoe de maatschappelijke krachten in snel tempo sterker worden. En getuige onze geschiedenis, kan het verlangen van mensen naar veiligheid, ontwikkeling, harmonie met de natuur, solidariteit, wel degelijk trendbreuken veroorzaken. Trendbreuken hebben vaak een lange aanlooptijd van veertig tot vijftig jaar. Menigeen is dan al teleurgesteld afgehaakt, omdat alle inspanningen tevergeefs bleven. En

dan ineens, als niemand het meer verwacht, gebeurt het: het vrouwenkiesrecht overal in Europa, het afschaffen van de Apartheid in Zuid-Afrika, het einde van de Koude Oorlog. En pas achteraf is te onderscheiden hoe een veelheid van ontwikkelingen, maatschappelijke inzet en actie en schijnbaar toevallige gebeurtenissen haast onontkoombaar moest leiden tot dit resultaat.

Ik zie Rio '92 als de voorbode van een nieuwe voor de mensheid beslissende trendbreuk, die in de jaren zestig werd ingezet. (Rachel Carson: '*Silent Spring*'; De Club van Rome.) En dat zou betekenen dat de wereld er in 2020 toch anders uitziet.

Zo'n omslag naar duurzame ontwikkeling gaat echter niet vanzelf. In een interview in *Vrij Nederland* zei Herman Wijffels van de Rabobank: 'We zitten in een overgangsfase van een maatschappij die economische groei nastreeft naar een maatschappij die streeft naar kwaliteit, naar duurzaamheid. Die sprong gaat gepaard met een hele reeks veranderingen. Maar dat wordt nog nauwelijks onder ogen gezien. In mijn beleving beweegt de bovenstroom nog helemaal in de klassieke richting. De hele officiële wereld van besturen, instituties en organen houdt nog vast aan de oude methoden en denkwijzen'.

Mijn antwoord aan hem en aan de schrijvers van de *NRC* is: onderschat de onderstroom niet. Want die blijkt enorm aan breedte en kracht te winnen. We zien hoe een scala van maatschappelijke groepen, organisaties en bewegingen over de hele wereld stem geeft aan wat de markt vergeet en praktisch werkt aan duurzaamheid: vrouwenconferenties, Agenda 21 gemeenten, kerken, ecoteams Een enorm potentieel aan vernieuwend gedrag. We zien dat het internationale bedrijfsleven daardoor niet meer om een aantal basiseisen van ethisch handelen heen kan, of het nu om tropisch hout, om de Brent Spar, om kinderarbeid of mensenrechten gaat. We zien hoe maatschappelijke bewegingen naar elkaar toegroeien en verrassende coali-

ties sluiten met anderen, met wie ze kort geleden nog niet door één deur liepen: de boeren en de milieubeweging bijvoorbeeld, van aartsvijanden tot bondgenoten voor het behoud van het landelijk gebied. We zien hoe Stichting Natuur en Milieu door het bedrijfsleven wordt betrokken bij grote investeringen in wind- en zonne-energie; hoe maar liefst zes en twintig maatschappelijke organisaties, waaronder de Consumentenbond en de Jonge Boeren, de politiek vragen om ‘*Groen Licht voor de Biologische Landbouw*’. Alles wijst erop dat er op de drempel van de 21e eeuw iets wezenlijks aan het veranderen is.

Het verschil tussen de bovenstroom en de onderstroom is dat de eerste aan het verleden hangt en de tweede zich op de toekomst richt. Het verschil tussen de jaren zestig en negentig is dat de grenzen van de groei nu daadwerkelijk bereikt worden.

In het debat rond luchtvaart en infrastructuur kan de politiek leren van wat er in de landbouw is gebeurd. Jarenlang zijn alle signalen over vervuiling en verzuring in de la verdwenen. Jarenlang werden gezinsbedrijven de dupe van een simplistisch marktdenken en de hang naar grootschalige technische efficiency. Het netwerk van agro-industrie, landbouworganisaties en Ministerie gaf zich niet gewonnen: de export leverde veel geld op. Men ‘vergat’ alle landbouwsubsidies die de belastingbetaler moest opbrengen, de schadeposten aan natuur en milieu, de verloedering van het platteland, de kosten aan gezondheidszorg en uitkeringen. Tot de politiek er niet meer omheen kon en milieueisen ging stellen. Eindeloze gevechten volgden over mest en ammoniak. En dan zegt de consument: we willen de Nederlandse tomaat niet meer, die smaakt naar water; we willen niet zoveel bestrijdingsmiddelen; we willen geen dierenellende. En de crisis is daar. En anno 1998 is het netwerk om. De omslag van kwantiteit (massaproductie) naar kwaliteit komt op gang. En men weet: kwaliteit heeft voor de consument alles te maken met de wijze waarop wordt

geproduceerd. Ook de varkenshouderij ontkomt er niet aan: de weg loopt dood.

Verkeer en vervoer is de tweede sector die in ons kleine land zichtbaar tegen zijn grenzen aanloopt. De landbouw laat zien dat op tijd bijsturen veel minder pijn doet dan wachten tot het niet meer kan. Nederland Distributieland is achterhaald. Nodig is een samenhangend beleid waarin ook het vliegtuig zijn plaats heeft. Maar de luchtvaart kan niet langer boven de wet staan. En de politiek mag niet langer manipuleren met wat wettelijk en democratisch is vastgelegd, met de veiligheid en gezondheid van zoveel mensen. Vijftig tot tachtig miljard gulden voor een nieuwe luchthaven is ongelooflijk veel. Dat betekent: meer, meer, meer vliegen, want het geld moet worden terugverdiend. Ons aller welzijn wordt daar alleen maar slechter van. Bovendien: van diverse kanten wordt gewezen op de onzekere toekomst van de (wereld)luchtvaart. We kunnen dit enorme bedrag echt beter besteden.

Economie is bedoeld voor mensen. Het is niet andersom. Ook de kerken laten dat dezer dagen weten. Er zit uiteindelijk maar één ding op voor Den Haag. Dat men zich laat leiden door wat wij mensen nu én straks echt nodig hebben. Voldoende welvaart voor iedereen, maar ook rust, ruimte en natuur, en een schone gezonde omgeving.

MAARTEN BRABERS

Het Schipholdebat: moeten kwaliteit en leefbaarheid wijken voor economie, of is een combinatie mogelijk.

Bij de locatiekeuze in het Schipholdebat speelt tot op heden uitsluitend de economische factor en de invloed en macht van de Nederland Distributieland Lobby een rol van betekenis. Ook voor de economische driehoek in de rege-

ring, hierbij gesteund door de minister van Verkeer en Waterstaat geldt de werkgelegenheid en de welvaart – ofwel ‘geld, geld, geld’ – als belangrijkste drijfveer bij de besluitvormingsrichting. Als de economie groeit en er welvaart is, dan zal het met het welzijn en de kwaliteit van leven ook wel goed komen lijkt men te denken.

De ministers van *VROM*, *LNV* en *VWS* zitten bij de besluitvorming over Schiphol duidelijk op de tweede rij.

De andere zijde van de veelbezongen economische medaille, namelijk die van rust, ruimte, ongerepte natuur en kwaliteit van woon en leefomgeving krijgt niet of nauwelijks aandacht. En dit terwijl die kant van het leven nu juist steeds noodzakelijker wordt om het jachtige bestaan in de 24 uren economie te kunnen volhouden en de economische motor te laten draaien.

In geen van de varianten van de locatiekeuze voor Schiphol wordt aan deze aspecten aandacht besteed.

Als directeur van Staatsbosbeheer, een organisatie die de binding van ecologie en economie hoog in het vaandel heeft staan, pleit ik er dan ook sterk voor om ecologie en economie in dit kader beter te vervlechten en meer van elkaar te laten profileren. Pas dan kunnen we in de toekomst in welvaart leven in een mooier, natuurrijker en schoner land, dat aantrekkelijk is voor recreant en toerist en waar honderdduizenden trekvogels zich op hun plaats voelen. In dit artikel vraag ik dan ook de aandacht voor de andere kant van de medaille.

Situatie

De luchtvaart maakt in ons land al meer dan een decennium een bijna exponentiële groei door. Schiphol zal daarvoor naar verwachting over niet al te lange tijd ‘vol’ zijn. In opdracht van het kabinet wordt nu koortsachtig gestudeerd op de mogelijkheden van drie potentiële locaties voor een overloop- of satelliet-luchthaven: een Tweede Maasvlakte, Flevoland of een kunstmatig eiland in de

Noordzee. Deze locatie-opties hebben met elkaar gemeen dat ze liggen in de waterrijke zone rond de Randstad. In deze zone voelt Staatsbosbeheer zich (mede-)verantwoordelijk voor twee belangrijke zaken: de grote betekenis van de Noordzeekust, duinen en het IJsselmeer voor zes miljoen rust- en ruimtezoekende Randstedelingen (en toeristen) en de grote internationale betekenis van Noordzeekust, IJsselmeer en Waddenzee voor miljoenen trekkende vogels.

Verantwoordelijkheid staatsbosbeheer

Staatsbosbeheer beheert zo'n 200.000 hectare natuur- en bos in Nederland, ongeveer een derde deel van de totale oppervlakte. We hebben bij ons beheer een meervoudige doelstelling, waarbij recreatie en natuur even zwaar wegen. Staatsbosbeheer spant zich in om zijn terreinen toegankelijk (85% is voor iedereen opengesteld), bruikbaar en bereikbaar te maken voor brede lagen van de bevolking. Daarom neemt onze aandacht voor natuur rond verstedelijkte gebieden toe. Want 'natuur om de hoek' is bereikbaar voor een groter publiek en maakt veel recreatieve autokilometers overbodig.

In de regio om het meest verstedelijkte deel van Nederland, de Randstad, heeft Staatsbosbeheer belangrijke terreinen in beheer als de Oostvaardersplassen, de duinen bij Schoorl, Wassenaar en Noordwijk en grote oppervlakten natuur op Texel, Vlieland en Terschelling. Hier kunnen de effecten van een nieuwe luchthaven merkbaar zijn. Bovendien is Staatsbosbeheer medeverantwoordelijk voor het realiseren van de ecologische hoofdstructuur, die niet alleen onmisbaar is voor onze flora en fauna, maar ook voor de leefbaarheid van Nederland. Niet voor niets geeft het Structuurschema Groene Ruimte formele bescherming aan de EHS. Alle drie locatie-opties raken of beïnvloeden die ecologische hoofdstructuur.

Effecten van een nieuwe luchthaven

Rond elke luchthaven zullen mensen (én dieren) moeten leven met geluidshinder, lichtverontreiniging (de nacht is niet meer donker) en luchtverontreiniging in een wijde omgeving rond de luchthaven. Een luchthaven op een landlocatie – zoals Flevoland – legt verder een groot beslag op de toch al schaarse ruimte in ons land: het gaat om zeker 2400 tot 4800 hectare. Daarbij komt nog de fysieke ruimte voor infrastructuur en de door de luchthaven aangetrokken bedrijvigheid. Dit heeft tot gevolg dat enkele voor Nederlandse begrippen grootschalige open gebieden (verder) worden verkleind, wat leidt tot ecologisch en recreatief kwaliteitsverlies.

Het Rijks Instituut voor Kust en Zee (RIKZ) voerde een verkennende studie uit naar de effecten voor het kustgebied van de twee luchthavenlocaties in zee. Daaruit komt het volgende beeld naar voren. Een kunstmatig eiland voor de kust of een landaanwinning bij de Maasvlakte is een onnatuurlijk element in het systeem. Door de aanleg daarvan wordt een grootschalige herverdeling van zand in gang gezet met een vergaande en vaak onomkeerbare invloed op het kuststelsel. De effecten kunnen doorwerken tot het einde van de volgende eeuw. Door de veranderde waterbeweging en mengkracht zal ook de verspreiding van stoffen en slib ingrijpend wijzigen, wat kan leiden tot een verminderde toevoer van slib en organismen naar de Waddenzee.

Natuurmonumenten heeft een onderzoek laten doen naar de effecten op de recreatie in Flevoland van een luchthaven aldaar. Daaruit komt naar voren dat recreanten in een groot gebied daaromheen ernstige hinder zullen ondervinden tussen 9.00-19.00 uur. Bewoners zullen juist vooral 's nachts het lawaai als hinderlijk ervaren: uitwijken naar bepaalde tijdstippen om de hinder te verminderen lijkt dus niet mogelijk. De kwaliteit van de recreatieve beleving is onder meer afhankelijk van rust, oftewel de afwezigheid van geluidsverstoring, zo blijkt uit een onderzoek van het Staringcentrum. In de zonering van de natuurge-

richte recreatie komt Staatsbosbeheer hieraan tegemoet door rekening te houden met geluidsniveaus. In de terreindelen, waar wij veel mogelijkheden voor recreatie schep- pen, streven wij naar een geluidsbelasting van maximaal 45 dB (A). In gebieden waar wij meer rust willen handhaven is het streefniveau 35 dB (A). In een gebied van tientallen kilo- meters doorsnee rond de luchthaven zullen deze streef- niveaus niet meer haalbaar zijn. Zo zullen 12 van de 45 Staatsbosbeheer-kampeerterrinen hun status van na- tuurkampeertrein kwijtraken (Natuurkampeertrei- nen zijn eenvoudige kampeerterrinen in een natuurlijke en rustige omgeving)

Rust en natuur dragen bij aan welzijn

Re-creatie betekent letterlijk her-schepping, ontspanning, verpozing, 'je geestelijk verfrissen'. In een steeds com- plexere, jachtiger maatschappij hebben we dat her-sche- ppen hard nodig. Nederlanders zoeken de natuur dan ook vooral op voor de rust. De relatie tussen mens en natuur is vooral emotioneel. Zintuiglijk contact blijkt de essentie van onze band met de natuur, belangrijk voor ons geluk. Recreëren in de natuur draagt dus bij aan welzijn, aan zowel geestelijke als lichamelijke gezondheid. Uit het on- derzoek 'Publiek draagvlak voor natuurbeleid' (1997) van het Staringcentrum blijkt maar liefst 99% van een repre- sentatieve groep van 2000 Nederlanders gezondheid een belangrijke functie van natuur te vinden. Uit datzelfde onderzoek blijkt ook, dat naarmate mensen meer verste- delijk wonen, de behoefte aan natuur toeneemt. Juist in de Randstad is er een grote drang naar 'ontsnapping' aan de files, de volle parkeerplaats, de stress en de drukte. Rand- stedelingen zoeken rust en ruimte om te recreëren vooral aan de Noordzeekust, in de duinen en rond het IJsselmeer. Alleen al in Staatsbosbeheerterrinen langs de Noordzee- kust komen jaarlijks naar schatting tussen de 6,5 en 7 mil- joen bezoekers. In flevoland recreëren in de bossen en na- tuurterreinen van Staatsbosbeheer jaarlijks zo'n 850.000

mensen en dit aantal stijgt elk jaar. De economische waarde van een nieuwe luchthaven moet daarom goed afgewogen worden tegen de grote welzijnswaarde van rust en ruimte rond de Randstad.

Economische betekenis rust en natuur

Vaak wordt er een tegenstelling geschetst tussen de harde waarde van een luchthaven – namelijk in klinkende munt en arbeidsplaatsen uit te drukken – en de zachte, softe waarden van natuur en rust. Het valt nog te bezien of dat geen achterhaalde zwart-wit tegenstelling is. Er schuilt namelijk een grote economische waarde in de betekenis die natuur heeft voor bijvoorbeeld recreatie, woon- en vestigingsklimaat en drinkwaterwinning. De economische potenties van een nieuwe luchthaven moeten daartegen afgewogen worden. Zo vormt de kwaliteit van de leefomgeving, waarvan natuur, rust en ruimte belangrijke componenten zijn, voor multinationale ondernemingen een steeds zwaarder wegend criterium bij de selectie van een vestigingsplaats. Het rapport ‘Groen op kaart’ van de gezamenlijke provincies stelt: ‘door een steeds zwaarder accent op de dienstensector en een toename van de welvaart wordt een kwalitatief hoogwaardige woonomgeving voor werknemers steeds belangrijker. De kwaliteit van de ‘groene ruimte’ is daarin een belangrijk element. Wanneer die kwaliteit te wensen over laat, vertrekken werknemers naar elders. Op korte termijn leidt tot een verhoging van de mobiliteit, op langere termijn tot leegloop: bedrijven volgen hun werknemers.’

Daarnaast is de toeristisch-recreatieve sector sterk afhankelijk van waarden als natuur, rust en ruimte én een steeds belangrijkere economische factor. De omzet in deze sector groeit met 6,8% per jaar (de Nederlandse economie groeit gemiddeld met zo’n 3,2%) en heeft nu al een omvang van zo’n 40 miljard. Het is daarmee één van de belangrijkste economische motoren van Nederland. Binnen de recreatie is met name de actieve buitenrecreatie in

de natuur – wandelen, fietsen, kanoën etc. – een snelle groeier. En juist in de zone rond de Randstad – de Noordzeekust, de duinen en rond het IJsselmeer – recreëren miljoenen Nederlanders en buitenlandse toeristen.

Internationale waarde Waddenzee en IJsselmeer voor vogels
De wetlands Waddenzee en het IJsselmeer zijn de grootste luchthavens voor watervogels in Noordwest-Europa. Hier landen jaarlijks tienduizenden brand- en rotganzen op de kwelders, dobberen duizenden duikeenden en nonnetjes op de golven, strijken tienduizenden sierlijke zwarte sterns neer op de zandplaten en zwermen grote wolken bonte strandlopers, rosse grutto's en wulpen in de hoge lucht boven het weidse, vlakke waterlandschap. In totaal gaat het alleen al in de Waddenzee om minimaal zes miljoen doortrekkende en overwinterende eend-achtigen (ganzen, zwanen, eenden en zaagbekken) en steltlopers. Van maar liefst elf vogelsoorten doet zelfs het merendeel van de Europese populaties genoemde Nederlandse wetlands aan. Een feit waar we trots op mogen zijn, maar waar we ook zuinig mee moeten omspringen. Niet voor niets heeft Nederland internationale verplichtingen op zich genomen in het kader van onder meer de Ramsar (wetland)-conventie, de Bonn-conventie (ter bescherming van bedreigde trekkende diersoorten), de Europese vogelrichtlijn en de Habitat-richtlijn. Nederland loopt internationaal graag voorop met natuurbeschermings-idealen, zoals in de strijd tegen de teloorgang van de tropische regenwouden, omdat deze zo essentieel zijn voor de mondiale ecologie. Het zou de geloofwaardigheid van ons land niet ten goede komen als we bereid blijken in eigen land afbreuk te doen aan de grote internationale betekenis van onze natte delta-natuur.

(Een mogelijk gevolg van de aanleg van een nieuwe luchthaven is overigens dat Staatsbosbeheer zijn natuurbeheer moeten aanpassen. Immers, gebieden in de omgeving van de luchthaven moeten onaantrekkelijk worden voor grote groepen vogels. Dit is het geval binnen een

straal van 5,5 kilometer rond de baankoppen: bij een Flevolandse luchthaven langs de A6 zouden de Oostvaardersplassen binnen die straal vallen. Dan zou zich de tamelijk Kafkaëske situatie voordoen dat wij opzettelijk afbreuk moeten doen aan de natuurwaarden van een van Nederlands belangrijkste natuurgebieden: dat is natuurlijk volstrekt onacceptabel voor Staatsbosbeheer.)

Slot

De luchtvaart wordt door het kabinet gezien als een van de pijlers van de Nederlandse economie en welvaart. Dat is een politieke keuze. Als Staatsbosbeheer treden we daar niet in – we zijn ook zeker niet gekant tegen de luchtvaart. Wél vinden we dat de internationale betekenis van de Nederlandse wetlands en het belang van rust en ruimte rond de Randstad veel meer dan tot nu toe meegewogen moeten worden in de standpuntbepaling. Natuur en recreatie kunnen immers gezien worden als een accu voor ons welzijn – waarmee we ons kunnen opladen – en daarmee tevens voor onze economie. Als we in staat blijken economie en ecologie beter te vervlechten en meer van elkaar te laten profiteren, dan kunnen we in de toekomst leven in een mooier, natuurrijker en schoner land.

N. SMEENK - ENSERINK

Gebogen naar de aarde om de hemel te zien

Door het open slaapkamerraam waaien kamperfoeliegeuren naar binnen. Het is een lome zomeravond na één van de weinige warme dagen van dit jaar. Ontspannen val ik in slaap. Met een schok word ik even later wakker; het is kwart voor twaalf. Ik ben gewekt door een vliegtuig dat luid afremmend overvliegt op weg naar de Kaagbaan. Even later komt er een tweede toestel aan. Wég is de ont-

spanning. Zijn dit de randen van de nacht? Onrustig slaap ik weer in om een uur later opnieuw wakker te schrikken. Het is weer een vliegtuig en nog één en nog één. Waarschijnlijk vrachtvliegtuigen en vertraagde charters. Na een uur onrustig draaien en na tien, twintig, veertig vliegtuigen sluit ik het raam en neem een slaappil. Er zijn voorstanders van Schiphol die beweren dat ieder mens wel een paar keer per nacht wakker wordt. Maar dan toch niet door zo'n herrie? En dan toch wel op momenten dat het eigen lichaam het aangeeft? Lamkendig word ik om kwart over vijf definitief gewekt door de eerste toestellen die vanaf zes uur 's morgens officieel mogen landen. Het is een aanzwellend gebrom en voortdurend geronk.

Hezewijk en Metze wijzen aan wie er onder andere verantwoordelijk zijn voor de groei van Schiphol en dus indirect ook voor mijn verstoorde nachtrust. Hierbij speelt de spanning tussen economie en milieu een grote rol, veel meer dan bij de bouw van de Oosterscheldedam.

Bij de bouw van de Oosterscheldedam werd letterlijk en figuurlijk iets groots verricht. Zonder de natuur op al te grove wijze in te perken, werd een grote mate van veiligheid bereikt voor een deel van ons land. Het moet een geweldige uitdaging zijn geweest om de belangen tussen milieu en veiligheid af te wegen. En hoewel de bouw van deze dam onder meer heeft geleid tot veranderingen in het kustmilieu – tot aan de Waddenzee toe – kan het resultaat van de afweging tussen veiligheid en milieu in dit geval positief gewaardeerd worden. Ik kan me dan ook voorstellen dat de betrokkenen nogmaals zo'n veelzijdig project zouden willen aanpakken. Maar de bouw van een tweede Schiphol is echt iets anders.

Bij een nieuw Schiphol gaat het namelijk niet om een gerechtvaardigde bescherming tegen natuurkrachten. Het gaat hier om het vergroten van economie en mobiliteit ten koste van andere waarden. De groei van Schiphol levert altijd meer milieuproblemen op, wat men ook beweert.

Schiphol alle ruimte geven binnen de huidige milieunormen is onmogelijk. De gevolgen blijven bovendien niet beperkt tot ons eigen land, maar doen zich wel in eerste instantie hier gelden.

Het is in bijna ons hele land een voortdurend geronk, geraas en permanent achtergrondlawaai. De prachtige zin van prinses Irene geeft dat goed weer: 'De stem van de vogel wordt nergens omsloten door stilte'. Geluidhinder is één van de meest manifeste gevolgen van Schiphol. Lawaai is echter niet het enige en zeker niet het ergste probleem dat door Schiphol wordt veroorzaakt, al heb ik daarvan wel de meeste last. De verbrandingsgassen van de te goedkope, want accijnsvrije, kerosine zijn veel schadelijker. De kooldioxide van het vliegverkeer zorgt slechts voor enkele procenten van het broeikaseffect, maar groei van het vliegverkeer gaat toch in tegen de afspraken van Kyoto, die reductie van de uitstoot van kooldioxide tot doel hebben. Al met al vind ik de groei van het verkeer, zowel over de weg als door de lucht, buitengewoon zorgelijk. De economische voordelen van 'Nederland-distributieland' komen bij een beperkt deel van de bevolking terecht en zij zijn in ieder geval veel kleiner dan vaak wordt beweerd, zeker in internationaal verband. Een veel aangehaald voorbeeld zijn de veertien jumbojets die dagelijks naar het Midden-Oosten vliegen, volgeladen met Nederlandse kippen-eieren. Gaan ze leeg terug? Zijn er in het Midden-Oosten zelf geen mogelijkheden om die eieren bij elkaar te krijgen? En zijn wij hier niet creatief genoeg om degenen die nu in de desbetreffende branche werkzaam te zijn aan zinvolle, andere arbeid te helpen? Dat is beter voor het milieu en dat verdient de voorkeur met het oog op rechtvaardige, sociale verhoudingen.

De bouw van Schiphol is voor mij niet alleen een milieu-probleem, maar vooral ook een symbool van menselijke hoogmoed en hebzucht. Het is de onbewuste weigering van mensen om zichzelf en het leven te aanvaarden volgens menselijke maat. Ik zie het als een zonde in de bijbelse

zin: net als Adam en Eva proberen de grenzen die ons zijn gesteld, te overschrijden en meer eruit te halen dan verantwoord is. Het bijbelse scheppingsverhaal nodigt juist uit tot een leven in overeenstemming met de natuur, een leven in matigheid.

Het vertrouwen in de techniek en het gebrek aan ook maar enige vorm van zelfbeperking maken me verontwaardigd. Die verontwaardiging probeer ik om te zetten in positieve daden. Daarom heb ik een boom geplant namens de werkgroep Kerk en Milieu in het Bulderbos: tégen de Schiphollobby en tégen de collectieve consumptiekolder. Met de eik, die ik heb neergezet, was niet iedereen even gelukkig. Voor mij echter is die boom een symbool van onze strijd om het zwakke – de natuur, de schepping, alles wat geen stem heeft – te beschermen tegen de geweldenarij van de mensen die denken dat alles wat kan ook mag. Het is ook een uitnodiging aan de Schiphollobby om eens na te denken over een nieuwe afweging tussen het geweld van mensen en de veiligheid van de natuur in plaats van zoals indertijd tussen het geweld van de natuur en de veiligheid van de mensen.

Bijna iedere kerkdienst en viering begint met de groet: ‘Onze hulp is in de naam van de Heer, die hemel en aarde gemaakt heeft.’ Deze uitspraak is zowel een geloofsbelijdenis als een opdracht. Zelf ervaar ik de natuur als Gods schepping. Soms betekent dat dat we de aarde tegen andere mensen moeten beschermen. Dat betekent voor mij dat het schijnbaar autonome proces van economische groei doorbroken moet worden. Er is zelfs nauwelijks een nut-en-noodzaak-discussie gevoerd. Het wordt tijd dat we ons afvragen wat we nu eigenlijk willen in ons land en met ons land en met het Nederlandse landschap. Het wordt tijd dat de mens stilstaat, verwonderd om zich heen kijkt en zich afvraagt waarmee hij nu eigenlijk bezig is. In mijn kleine bijbeltje heb ik ooit geschreven: ‘Gebogen naar de aarde

om de hemel te zien'. Voor mij waren de wonderen van de schepping een manier om God te ontmoeten, om de hemel te zien. En iedere keer als ik de regenboog ontdek, moet ik denken aan het verhaal van het verbond dat God na de zondvloed sloot, niet alleen met Noach, maar met álle levende wezens.

Tegenwoordig heb ik vaak een heel ander gevoel: wanneer ik in de lucht een witte streep zie, vraag ik me af wat God daarvan vindt. Zou Gods goedheid wel stand houden bij zoveel ontheiliging van zijn goede schepping? Jammer, dat die witte strepen bij lang niet alle vliegtuigen te zien zijn, want dan zouden we misschien iets vaker denken: 't Is toch zonde... De hemel geve dat we steeds opnieuw schrikken van zo'n streep in de lucht en ons afvragen wat er aan de hand is. Ivo de Wijs schreef over witte strepen de volgende tekst*:

Er zit een vliegtuig in elk vergezicht

Er zit een vliegtuig in elk vergezicht
Er loopt een streep door alle blauwe luchten
De landschapschilder zet zich aan z'n plicht
Maar ieder panorama doet hem zuchten
Hij rekende op wolken, zon en licht
Maar elke hemel hangt vol wrange vruchten
Er zit een vliegtuig in elk vergezicht

Er loopt een streep door alle blauwe luchten
De lobby zegt: Er wordt iets groots verricht
Maar wij hebben slechts overlast te duchten
Er jaagt een Boeing dwars door dit gedicht
Wij kunnen nooit meer vluchten voor de vluchten
Er zit een vliegtuig in elk vergezicht

*Voorgedragen in het VARA-radioprogramma 'Vroege vogels'.

De verantwoordelijkheid van ondernemers en de betekenis van levensbeschouwelijke uitgangspunten.

Is de zorg voor het milieu een hopeloze inspanning?

We gaan nu een nieuw millennium in maar onze wereld worstelt nog steeds met milieuproblemen die al lang bestaan. Bovendien ontdekken we telkens nieuwe bedreigingen waarvan de invloed op de gezondheid van de mens en de ecologische functies nog maar nauwelijks is te schatten. Er zijn duidelijke signalen dat we aan de grens zijn gekomen van wat ecologisch nog verantwoord is. We zien dit aan de bijna leeggeviste zeeën, de zeer beperkte beschikbaarheid van voldoende zoet water en de ontbossing en erosie van jaarlijks verontrustende hoeveelheden land. Het wetenschappelijk onderzoek op milieugebied is de afgelopen jaren sterk uitgebreid en heeft alarmerende zaken aan het licht gebracht die wij hier grotendeels als bekend veronderstellen. Maar er volgt wel een vraag uit: Als we het met zijn allen al redden, hoe redden we het dan?

De manier waarop we onze houding hiertegenover bepalen heeft een levensbeschouwelijk aspect omdat onze omgang met deze vraag uiteindelijk al onze mogelijkheden en beperkingen, onze angsten en verlangens, en ook al ons handelen raakt. Dit is bij uitstek een benadering die de 'core-business' is van de kerken. Het artikel van Van Hezewijk en Metz wijst ons op de sociale aspecten van het milieuvraagstuk, op kwesties van macht en ethiek, van mentaliteitsverandering en dagelijkse dilemma's. Daarmee is de zorg voor het milieu niet alleen een zaak van de mensheid tegenover de natuurlijke omgeving, maar ook een kwestie tussen mensen onderling en hun verantwoordelijkheden jegens elkaar. Het is zaak daar op diverse niveaus heel nauwkeurig naar te kijken. Internationaal valt

daarbij te denken aan de verdeling van eindige grondstoffen tussen Eerste en Derde Wereld. Op nationaal niveau vinden we vormen van politieke besluitvorming en machtsstructuren binnen bedrijfsleven en overheid zoals ze door Metzger en Van Hezewijk op het beperkte terrein van de (lucht-)verkeersinfrastructuur worden blootgelegd. Maar ook op lokaal niveau botsen visies en belangen. Het is zaak zo goed mogelijk kennis te nemen van feitelijke verhoudingen en tegenstellingen, dat geldt ook dan wanneer we onze blik hier beperken en richten op ontwikkelingen in het bedrijfsleven. Dat doen we ook om te werken aan een eigentijdse religieuze visie.

Vrijwillige initiatieven in het bedrijfsleven.

In de geschiedenis van de verhouding tussen het milieu en de zakelijke wereld ligt de nadruk vaak op de milieuproblemen die door de industrie en andere zakelijke activiteiten in het verleden zijn veroorzaakt. Het kan niet ontkend worden dat vele generaties van industriële activiteiten, met vaak ernstige gevolgen voor het milieu, een zware last op onze schouders gelegd hebben. Voor de vertegenwoordigers van het bedrijfsleven een reden te meer om zich bewust te zijn van de medeverantwoordelijkheid voor de bescherming van het milieu tegen verdere aantasting. Op bepaalde bedrijfstakken, zoals die op het gebied van het (lucht-)verkeer, rust een vergaande verantwoordelijkheid, ook waar het gaat om de mogelijkheden die bestaan om bij te dragen aan de bescherming en het herstel van ons milieu. De ter beschikking staande kennis, de mensen en middelen, kapitaal, technologie, uitgebreide netwerken en een unieke communicatiestructuur zijn voor het bedrijfsleven belangrijke gereedschappen. Deze geven het bedrijfsleven de mogelijkheid om een leidende en innovatieve rol te spelen waar het gaat om het vinden van nieuwe wegen om in harmonie met de Schepping te leven. Het bedrijfsleven heeft – onbewust – unieke mogelijkheden die veel verder gaan dan wat wetgevers en politici vermogen te

bereiken. De tijd is er rijp voor en in de voorhoede van het bedrijfsleven zijn er bewegingen zichtbaar in deze richting. De onderstroom van mevrouw Beckers beweegt ook groepen ondernemers!

In het verleden was de verhouding tussen milieu en bedrijfsleven tamelijk gespannen. Milieumaatregelen in het bedrijfsleven moesten vaak worden afgedwongen met wettelijke maatregelen. Veel ondernemers zagen deze maatregelen als een bedreiging voor een gezonde economische ontwikkeling. Het bedrijfsleven was tamelijk defensief en ging wat de zorg voor het milieu betrof niet veel verder dan hetgeen wettelijk verplicht was. Deze houding is snel aan het veranderen. In de afgelopen tien jaar zijn vele nieuwe wereldwijde initiatieven in de voorhoede van het bedrijfsleven ontwikkeld. Niet onder druk van de regelgeving maar op basis van een groeiend bewustzijn onder de leden van de zakelijke gemeenschap. Het groeiende bewustzijn dat het zakenleven zijn eigen verantwoordelijkheid dient te nemen.

Veel bedrijven en bedrijfsorganisaties hebben vrijwillig gedragscodes met betrekking tot milieuzorg ontwikkeld en aangenomen. Er is een voorhoede in het bedrijfsleven in gang gekomen die zelf actief wil werken aan de bescherming van ons milieu. Toch bestaat er bij vele ondernemers een vooroordeel met betrekking tot milieumaatregelen. Deze ondernemers erkennen het milieuprobleem wel, maar zien milieumaatregelen en milieu-investeringen vooral als een kostenfactor zonder bijdrage aan een gezonde bedrijfsontwikkeling. Ze vrezen dat milieu-uitgaven niet bijdragen aan de bottom line en dat ze zelfs schadelijk kunnen zijn voor de concurrentieverhoudingen. Deze ondernemers zijn terughoudend. Ze zien vrijwillige initiatieven van verantwoordelijke ondernemers als een privilege voor grote ondernemingen die zich dit wel kunnen permitteren. Bij veel ondernemers bestaat – ondanks goede

intenties – daarom een mentale drempel voor vrijwillige milieu-initiatieven.

Gelukkig komen er in het bedrijfsleven meer en meer voorbeelden die een ander beeld laten zien. Het blijkt dat veel ondernemingen (ook kleine bedrijven) die investeren in schonere productieprocessen, in productinnovatie (gericht op de ontwikkeling van schonere milieuproducten en -diensten en recycling en hergebruik) daarmee ook hun financiële en marktpositie kunnen verbeteren. Recent economisch onderzoek naar de verhouding tussen milieuprestaties van ondernemingen en de financiële prestaties komt tot gunstige conclusies: het loont om milieuverantwoord te ondernemen. Dit is ook niet verwonderlijk. Milieubewustzijn en een goed milieumanagement in bedrijven leiden tot een besparing op grondstoffen, energie en een meer economisch gebruik van middelen. Het leidt tot innovatie en een gunstiger concurrentiepositie in de markt. Er zijn ook aanwijzingen dat dit leidt tot een gunstiger waardering van deze ondernemingen in de financiële wereld. Recent zijn studies gepubliceerd waaruit zou blijken dat de waarde van aandelen van ondernemingen met goede milieuprestaties verhoogd is ten opzichte van ondernemingen die dit niet kunnen laten zien.

Voorzover machtsblokken ondemocratisch functioneren en er sprake is van ‘old-boys networks’ waarin moderne inzichten te weinig doordringen, moet dit aan de kaak gesteld worden – ook vanuit het bedrijfsleven zelf. In de praktijk betekent dit dat ‘good-business practice’ wordt geformaliseerd en grote positieve gevolgen voor het milieu kan hebben. Meer dan ooit worstelen ondernemingen met vraagstukken rond normen en waarden. Een voorbeeld daarvan zijn de ontwikkelingen binnen Shell. Shell heeft er beleid van gemaakt vele vertegenwoordigers van het eigen ‘old-boys-network’ de dialoog aan te laten gaan met non-gouvernementele organisaties over hun verantwoor-

delijkheden en mogelijkheden. Daarbij schuwde men niet ook de onderliggende waarden aan de orde te stellen. Als resultaat daarvan publiceerde deze onderneming onlangs haar eerste 'Social responsibility Report' onder de titel: *'Profits and Principles-does there have to be a choice?'* Het rapport gaat in op de maatschappelijke verantwoordelijkheid van Shell in financieel en sociaal opzicht en met betrekking tot het milieu. Bovenaan de derde pagina in het rapport staat met grote letters: *This report is about values.* Een citaat uit de inleiding: *'Answers are not always easy to find, but managers who run a business in this uncertain world have no choice to make difficult decisions in the face of complex dilemmas'*.

Wat voor Shell geldt, geldt in meer of mindere mate voor iedere ondernemer die in zijn dagelijks bestaan steeds meer geconfronteerd wordt met dilemma's op verschillende gebieden. Ze vragen om beslissingen, die niet alleen te maken hebben met zakelijke aspecten en overwegingen; ook de kwestie van maatschappelijke verantwoordelijkheid komen aan de orde, naast ook verantwoordelijkheid en zorg voor de natuur, het menselijke levensmilieu. Het zijn kwesties, die te maken hebben met normen en waarden. Normen en waarden bestaan echter nooit 'los'. Ze wortelen in levensvisies, in levensbeschouwingen. Vandaar dat aandacht voor levensbeschouwing niet meer verwezen kan worden naar het puur privé-terrein van de ondernemer, niet meer tot een kwestie van privacy verklaard kan worden.

Begrijpelijk, dat op deze manier het levensbeschouwelijke aspect en ook het levensbeschouwelijke debat tot het interessegebied van de ondernemer gaan behoren en steeds meer zal moeten gaan behoren. De noodzaak dringt zich namelijk op om als ondernemer helderheid te hebben ten aanzien van normen en waarden, waaraan zijn beslissingen getoetst moeten worden.

Gunstig daarbij is, dat binnen het gebied van de levens-

beschouwingen ook meer aandacht bestaat juist voor de problemen, de dilemma's en beslissingen, waarvoor ondernemers zich geplaatst zien.

Een kerkelijke en levensbeschouwelijke invalshoek

In dat verband is het de moeite waard in te gaan op de groeiende belangstelling binnen de R K kerk en de andere christelijke kerken ten aanzien juist van allerlei principiële vragen en beschouwingen rond onze zorg voor het milieu.

Onze maatschappij is diep geworteld in christelijke tradities en waarden; grote groepen ontleen hieraan hun opvattingen en duiden in deze termen hun verantwoordelijkheden. De boodschap dat respect en verantwoordelijkheid voor de schepping op deze christelijke tradities zijn gebaseerd kan voor verantwoordelijke ondernemers een sterke leidraad zijn in hun zakelijk leven. Dit geldt met name ten aanzien van zaken die niet zo duidelijk liggen zoals bijvoorbeeld onzekerheden over de invloed van bepaalde menselijke activiteiten op het milieu in de toekomst. Of: moeilijke afwegingen en dilemma's waar een levensbeschouwelijke visie de doorslag kan geven. Wij zijn van mening dat voor een verantwoordelijk ondernemer het maken van keuzen op basis van een levensbeschouwelijke visie soms een betere leidraad is dan het maken van keuzen op basis van tegenstrijdige wetenschappelijke, technische of financiële argumenten. Het geloof kan ondernemers een handreiking bieden en bovendien helpen geen onderscheid te maken tussen eigen persoonlijke waarden en de te hanteren waarden in het zakenleven.

Om dat te kunnen adstrueren is het nodig te wijzen op ontwikkelingen binnen de kerken zelf – in dit verband de R K kerk die meer en meer vraagtekens plaatst bij gedrag en opvattingen die de aarde zo sterk beheersen en beïnvloeden dat ook het menselijk leven wordt aangetast, dat landschappen verdwijnen, hulpbronnen opraken en de in te ademen lucht, het te drinken water vervuild raken. De

paus spreekt zelfs van een ‘environmental holocaust’. De aard van de vragen die deze kerk stelt zijn profetisch en gericht op de rol van mensen in het geheel van de kosmos en binnen de hen omringende natuur.

Minstens zo waardevol kan kerkelijke aandacht voor dit thema zijn wanneer het de motivatie onder woorden helpt brengen van vele mensen binnen onze moderne Europese samenleving die vorm geven aan het toepassen van adequate technieken en organisatievormen die milieuproblemen verkleinen, die uiting geven aan protest tegen milieuschandalen, en die inhoud geven aan de kwaliteit van nieuwe levensstijlen en nieuwe vormen van spiritualiteit.

De kern van het kerkelijk spreken ligt in de religieuze dimensie van de boodschap. De milieucrisis draagt er feitelijk toe bij dat christenen binnen en buiten de katholieke kerk op diverse niveaus zich hernieuwd en sterker bewust worden van een onderdeel van hun levensbeschouwing: het besef dat het menselijk leefmilieu voor de gelovige een onderdeel is van de door God geschapen werkelijkheid. Wanneer de katholieke kerk spreekt over de crisis van het milieu, dan spreekt ze allereerst over de crisis van de menselijke ervaring van en verhouding tot de natuur – ook de christelijke geloofservaringen. De milieucrisis is daarmee voor de kerk niet alleen een fysische, chemische of biologische kwestie, maar vooral levensbeschouwelijk van aard. Onze huidige levensbeschouwelijke vragen luiden veeleer hoe de mens zichzelf trouw kan blijven bij de overvloed aan mogelijkheden tot verandering, vernietiging en opbouw. De kerken kunnen helpen bij het formuleren van deze vraag, al was het maar in kritische zin. Terwijl in onze cultuur de visie op de werkelijkheid verregaand bepaald is door een natuurwetenschappelijk wereldbeeld, houden de kerken het besef levend dat er voor ‘leven’ en ‘wereld’ niet alleen enkelvoudige verklaringen mogelijk zijn. De kerken spreken over de hedendaagse milieuproblematiek met een

boodschap die zeer oude wortels heeft en een specifiek religieus gehalte. Maar niet alleen deze wortels zijn van belang, ook in de traditie van de kerken tot op heden kunnen leerstellige opvattingen, aanwijzingen op het terrein van de liturgische symbolen en de sacramenten en op het gebied van de spiritualiteit en inzichten binnen de kerkelijke moraal en bijvoorbeeld de deugdenethiek (bijv. de *sobrietas*) richting geven aan een authentiek religieus levensbesef en handelen. Daarmee hebben de kerken potentieel een eigen inbreng in het debat over de milieuproblematiek in de verschillende Europese landen. De kern van kerkelijke verklaringen zou om die reden meer en meer moeten liggen bij de scheppingstheologie en bij de neerslag van tradities binnen de afzonderlijke kerken (bijvoorbeeld in de katholieke sociale leer). De specifieke christelijke boodschap is het uitgangspunt en verdient om die reden alle aandacht. In de christelijk-religieuze boodschap staat het bewustzijn van de menselijke contingentie centraal, een bewustzijn dat gerelateerd is aan het geloof in een scheppende God. Vandaaruit kunnen de kerken in debat gaan met personen en groepen die andere visies aanhangen en die andere handelings- en sociaal-politieke consequenties trekken uit de feitelijke bedreigingen van het natuurlijk leefmilieu.

Allerwegen wordt aanvaard, dat de milieuproblematiek niet alleen opgelost kan worden langs politieke of technische weg. Genomen en te nemen maatregelen zullen namelijk pas effect hebben op lange termijn, als die gedragen worden door een verandering van mentaliteit bij de burgers. Van die mentaliteitsverandering zal afhangen, of burgers inderdaad 'van harte' deze maatregelen zullen opvolgen en of ze daarin ook een stimulans vinden om op eigen initiatief verdere stappen te zetten tot een zinvolle benadering van de huidige problematiek en ter voorkoming van nieuwe verslechtingen. We menen te mogen constateren, dat bij steeds meer mensen het besef begint te

groeien, dat 'een nieuwe levensstijl' nodig is, om een adequaat antwoord te vinden en te kunnen geven op de vragen, waarmee de milieuproblematiek ons steeds indringender confronteert. De kerk zou zich dienen te scharen aan de zijde van deze groep. Er bestaan immers ook duidelijke christelijke uitgangspunten voor een verantwoorde wijze van omgaan met de schepping, waartoe ook de mens zelf behoort.

Reden genoeg waarom kerken juist ondernemers kunnen aanspreken.