Toespraak van de minister van Economische Zaken,

dr GJ. Wijers, D66-Congres (plenair), Noordwijk, 30 maart 1996

INLEIDING

Investeren in de toekomst. In wat voor land willen we straks wonen en werken. Daar hebben we het vandaag over. Een typisch D66 onderwerp. Niet obsessie van het verdelen van wat we vandaag hebben, maar vormgeven van de toekomst. Want investeren in de toekomst maakt politiek tastbaar. Onze huidige samenleving is een afspiegeling van politieke keuzes, die jaren, soms zelfs eeuwen geleden, zijn gemaakt. Ook nu vormen spoorlijnen, wegen en luchthavens thema's waarop politieke partijen zich moeten en willen profileren. Ondertussen dreigt de burger de samenhang tussen politieke visies en concrete besluiten uit het oog te verliezen. Ik denk dat een politieke partij, die geen consistente politieke visie op de inrichting van ons land kan overbrengen, in toenemende mate door de burger zal worden afgestraft. Sterker nog; één van de centrale thema' s voor de volgende verkiezingen. Aan ons als D66 de

verantwoordelijkheid om een concrete visie te bepalen.

Daarvoor hebben we minder tijd dan we misschien denken. Want de toekomst staat 'al voor de deur te trappelen. Zo verscheen de eerste regeringsnota over de hoge snelheidslijn in 1987, terwijl de lijn pas in 2004 gereed zal zijn. Kortom, voor infrastructurele projecten, en zeker niet alleen de hele grote, ligt tussen idee en realisatie al snel een periode van 15 a 20 jaar. Alhoewel dit in de toekomst sneller moet, onderstreept het de urgentie van het thema van vandaag. Als we in bijvoorbeeld 2015 iets willen, moeten we snel, liefst nu, beginnen.

TRENDS

Investeren in de toekomst doe je op basis van politieke keuzen. Die keuzen maak je op grond van toekomstige maatschappelijke ontwikkelingen en mogelijkheden. We beschikken daarbij niet over een glazen bol en kunnen niet alles weten. Toch zijn er sleuteltrends in de samenleving, die van cruciaal belang zijn. Ik noem een paar harde feiten;

- de bevolking blijft groeien; de komende 20 jaar komen er in ons land naar schatting bijna 2 miljoen mensen bij

- we weten ook iets over de samenstelling van de bevolking; de culturele verscheidenheid groeit, de gemiddelde leeftijd neemt toe.
- die 2 miljoen mensen hebben huizen nodig; in de komende 20 jaar komen er nog 1,1 miljoen woningen bij; woningen voor kritische consumenten, want het aantal koopwoningen neemt verhoudingsgewijs toe.
- er zijn veel meer banen nodig; in ons land werkt 50 % van de mensen die kunnen werken; in Duitsland is dat 60%, in de VS 70% en zelfs 80% in Japan. Ik vind dat wij de komende 10 jaar ook zeker op 60 % moeten komen. Dan heb je alleen al in de komende jaren minstens één miljoen banen extra nodig. Banen, die kunnen ontstaan in de dienstensector. Maar ook in de industrie, de transport- en distributiesector. Dit vraagt om een structurele en arbeidsrijke economische groei van 3% per jaar.
- die extra mensen gaan zich verplaatsen. De moderne mens wil reizen, ontmoeten en ervaren. Mobiliteit wordt steeds belangrijker. Natuurlijk zijn er ook ontwikkelingen als telewerken en videoconferencing. Maar al met al denk ik dat

het uitgesloten is dat onze persoonlijke mobiliteitsbehoefte zal afnemen

KNELPUNTEN

Als we niets doen leidt de combinatie van deze ontwikkelingen onontkoombaar tot knelpunten. Welke? Ik noem er maar weer een paar.
werkgelegenheid; ik sprak net over een economische groei van structureel 3% per jaar. Om dit te realiseren moeten de investeringen omhoog. Werk, werk, werk betekent investeren, investeren, investeren. Niveau is nog steeds te laag. Zitten met investeringsquote, dat is het aandeel van de investeringsuitgaven van bedrijven in het bruto binnenlands produkt, van 12% nog steeds ruim 1 procent-punt onder het niveau van eind jaren 80. Is zorgelijk. Moet omhoog, liefst natuurlijk met paar procent-punt. Exacte getal vind ik echter minder belangrijk. Bedrijven doen namelijk ook aan R&D, marketing, design, software, reklame e.d. Zaken die niet als investering gemeten worden, maar wel belangrijk zijn voor versterking van de concurrentiepositie en dus voor werk. Niet

alleen bedrijven moeten forse extra inspanningen plegen. Ook overheid. Kabinet werkt daar stevig aan. Je ziet in cijfers ware ommekeer. Over jaren tachtig heen was cumulatieve volumestijging collectieve uitgaven ruim 25% terwijl volume aan investeringen in infrastructuur en milieu over diezelfde periode ruim 3% aframen. Vanaf 1994 - het begin van deze regeerperiode - tot en met 1996 nemen volume collectieve uitgaven nog geen 2% toe, terwijl investeringsvolume infrastructuur en milieu bijna 25% toenemen. En dit is nog maar het begin. Want we staan voor nog veel grotere uitdagingen ruimte: voor de nieuwe woningen, maar ook voor de nieuwe banen, is ruimte nodig. Hoe gaan wij ons land in de toekomst inlichten? De huidige en toekomstige generatie wil niet alleen ruimer wonen, maar ook mooier wonen. Sommigen denken dan aan wonen in het groen, anderen aan wonen in schilderachtige wijken in de stad. Ik zie het ais een uitdaging om dit steeds voller wordende land ook mooier te maken en prettiger om in te wonen en te werken. Kortom: leefbaarder, bereikbaarheid; door de groeiende mobiliteit zullen files en volle treinen ons zorgen blijven baren.

milieu: we moeten er in kunnen slagen, en slagen er ook steeds beter in, om een aanpak te kiezen waarin groei, werkgelegenheid en de zorg voor een schoon milieu hand in hand gaan.

- de steden; die wil ik toch apart noemen. De ontwikkeling van onze grote steden baart mij grote zorgen. Jacob Kohnstamm heeft in overleg met mijn departement het Actieplan Economie en Werk uitgebracht. Dat biedt een uitstekende aanzet. Maar we zullen in de toekomst moeten blijven investeren in de grote steden. Om de steden weer aantrekkelijk te maken om te werken en te wonen. Dus ook voor de gezinnen met kinderen, die de afgelopen decennia in groten getale de steden de rug hebben toegekeerd.

AMBITIES: SAMENHANG EN KWALITEIT

Aan ons de uitdaging strategieën te ontwikkelen die een geloofwaardig en realistisch perspectief bieden voor een antwoord op deze ontwikkelingen. Twee dingen moeten daarbij voorop staan: samenhang en kwaliteit.

Wat bedoel ik met samenhang? Wonen en werken moeten onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Zo heeft een bereikbaarheid, die steeds slechter wordt, negatieve gevolgen voor de werkgelegenheid en het milieu. Kortom; de knelpunten hangen nauw met elkaar samen. We moeten dus ook streven naar oplossingen, die met elkaar samenhangen.

Dat klinkt als de logica van een kind. Maar ik heb de afgelopen anderhalf jaar geleerd, dat iets wat zó logisch is, in het Haagse wereldje soms compleet vermalen kan worden tussen departementen en portefeuilles. Ieder heeft z'n eigen terrein en z'n eigen belangen. Die kunnen soms zó strijdig zijn, dat enige samenhang ver te zoeken is. Dat is overigens niet alleen in Den Haag zo, maar ook op het lokale en internationale niveau. Het vinden van samenhang is dus voor een groot deel een bestuurlijk en politiek probleem. Een bestuurder loopt het risico te worden verleid tot het zoeken naar opportunistische oplossingen omdat die nu eenmaal makkelijker te realiseren zijn. Maar of die op de lange termijn effectief zijn is vers twee. Dit bestuurlijke vraagstuk is juist van groot belang voor een partij als D66. Hoe

bewaken we de samenhang in de politieke besluitvorming? Hoe maken we die samenhang duidelijk aan de burger? Ik heb niet de pretentie deze vragen van een simpel antwoord te kunnen voorzien. Kortom: werk aan de winkel.

Een tweede sleutelwoord is: kwaliteit. In de eerste plaats als economische noodzaak. We zullen in de volgende eeuw meer dan ooit bloot staan aan internationale concurrentie.

Maar kwaliteit heeft nog een andere dimensie. Wij moeten toekomstige generaties een mooi en schoon land aanbieden, zonder urenlange files. Een land waarin men goed kan werken en waarin ons natuurlijk en cultuurhistorisch erfgoed zo verzorgd mogelijk wordt doorgegeven.

BELEIDSKNOPPEN

Samenhang en kwaliteit: dat zijn de sleutelwoorden voor de komende eeuw. Maar welke knoppen hebben we om aan te draaien? Ik noem er twee:

• inrichten van onze ruimte en economie; we moeten onze

bestaande voorraden land en infrastructuur beter en efficiënter gebruiken. We kunnen onze wegen nog veel efficiënter gebruiken door de kosten van het gebruik daarvan directer in rekening brengen. Bijvoorbeeld door elektronische systemen van rekening rijden. Overheid en bedrijfsleven kunnen elkaar helpen door carpoolen en het gebruik van openbaar vervoer te stimuleren. Ook moeten we manieren bedenken om onze infrastructuur flexibeler te gebruiken. Zo kunnen flexibelere winkel-, werk- en schooltijden leiden tot een evenwichtiger gebruik van de infrastructuur over de dag.

Investeren in de toekomst is onze rode draad voor vandaag. Met samenhang en kwaliteit als sleutelwoorden. Mijns inziens moeten we vooral investeren in de leefomgeving, in bereikbaarheid en in kennis.

INVESTEREN IN DE LEEFOMGEVING

Ruimtegebrek, de steden en de bereikbaarheid blijven op langere termijn knelpunten. Bij het zoeken naar oplossingen moeten we ons eerst afvragen hoe wij als D66 vinden dat Nederland er uit moet zien in de volgende eeuw. Ik noem daarbij

twee belangrijke keuzes:

- verdichten of verdunnen? Willen wij onze bestaande stedelijke ruimte intensiever gebruiken (verdichten), of willen we juist meer ruimte per persoon (verdunnen)? Oftewel: meer hoogbouw met terrassen of meer eengezinswoningen met minen?
- uitschuif in de zee of uitschuif naar het zuiden, het oosten en het noorden? Vroeger of later zullen we gedwongen zijn om nieuwe ruimte te zoeken om te wonen en te werken vanwege de ruimtedruk in de Randstad. Hoe pakken we dat aan: door nieuw land te maken, zoals een kustlokatie vóór Den Haag, of door nieuwe ruimte te zoeken buiten de Randstad?

Iedere politieke keuze in deze vraagstukken heeft zijn eigen logica en gevolgen. Het zijn dus geen zwart-wit keuzen tussen groen en economie, of de Randstad en de rest van het land. Zo bieden dichte, compacte steden gunstigere voorwaarden voor een rendabel openbaar vervoer. Maar: wil de burger wel compact wonen, en bij welke dichtheid worden onze grote

steden onleefbaar? Iedere keuze brengt dus eigen investeringsscenario's met zich mee: bij verdichting moeten we forser investeren in de herinrichting van bestaande stedelijke gebieden. Bij verdunning moeten we een extra inspanning plegen in onze groene ruimte.

Hier liggen belangrijke discussiepunten voor onze partij. Urgente discussiepunten, omdat het volgende kabinet een nieuwe Nota Ruimtelijke Ordening zal uitbrengen, waarin strategische keuzes zullen worden gemaakt. Om de discussie te stimuleren zal ik een aantal schoten voor de boeg geven:

- De Nederlander in de 21ste eeuw zal kieskeurig consumeren, dus ook op het gebied van wonen. Kwaliteit en individualiteit zijn sleutelwoorden. Meer ruimte per inwoner dus. Als we de grote steden op de lange termijn aantrekkelijk willen houden voor brede groepen in onze samenleving, dan zullen de steden deze ruimte moeten bieden. Wijst dit niet in de richting van een verdunning op de lange termijn? We moeten daar eens goed over denken.
- Het bedrijfsleven, vooral de industrie en de logistieke sector, is

georiënteerd op de Europese economische centra in Duitsland en Frankrijk. Dit heeft ook een ruimtelijk effect. In de afgelopen jaren hebben we gezien dat het economisch zwaartepunt als het ware verschuift uit de Randstad in zuidelijke en oostelijke richting. Er trekt structureel werkgelegenheid weg uit de Randstad richting het zuiden en het oosten. Ik denk dat het moeilijk zal zijn om deze magneetwerking van de grote Europese economische centra uit te schakelen, als we dat al zouden willen. Op den duur heeft deze ontwikkeling consequenties voor de woningbouw. Ik denk dat een uitschuif van wonen en werk uit de Randstad in zuidelijke en oostelijke richting op den duur onvermijdelijk is. Over de gevolgen van deze ontwikkeling zullen we als partij goed moeten nadenken.

INVESTEREN IN BEREIKBAARHEID

Alles in onze samenleving gaat tegenwoordig sneller, maar het lijkt alsof het verkeer
steeds langzamer gaat.

Ook hier moeten we weer keuzes maken;

- willen we blijven autorijden, sporen en vliegen, of moeten we minder gaan reizen?
- willen we als economie sterk blijven op het gebied van transport en distributie, of moeten we bewust afstevenen op een versterking van andere sectoren?

Ook hier zal ik een aantal schoten voor de boeg geven. Ik heb al eerder gezegd dat ik het niet realistisch vind dat onze mobiliteitsbehoefte zal kunnen dalen. We moeten dus manieren vinden om in deze structureel stijgende mobiliteitsbehoefte te voorzien.

Zonder dat dit ten koste gaat van het milieu en onze directe leefomgeving.

Dat betekent dat we moeten investeren in verkeer en vervoer. Maar wel op een doordachte en innovatieve manier. Want op de lange termijn biedt het steeds opnieuw uitbreiden van de bestaande infrastructuur geen structurele oplossing. We zullen met durf en visie nieuwe technologieën en vervoersconcepten moeten toepassen. Daarbij moeten openbaar vervoer en

individueel vervoer steeds meer naar elkaar toegroeien. Een openbaar vervoer dat meer is toegesneden op individuele behoeften. En een auto die meer is toegesneden op collectieve behoeften, zoals een beter milieu en minder files.

In dit beeld passen verschillende ideeën om in de Randstad grootschalige nieuwe projecten aan te leggen. Een groot ondergronds net van openbaar vervoer bijvoorbeeld; het lijkt een jongensdroom. Maar D66 zou zich sterk moeten maken om te kijken of dit soort innovatieve oplossingen haalbaar en verstandig zijn. Ik doe het in ieder geval wel.

Ik kom nu op transport en distributie. We mogen deze sectoren, waarin wij sterk zijn, niet verwaarlozen. Daarmee bedoel ik niet, dat ze mogen groeien tegen elke prijs. Ook voor het goederenvervoer geldt, net als voor alle andere economische activiteiten, dat economische vooruitgang gepaard moet gaan met ecologische vooruitgang. En dat kan.

Bijvoorbeeld door een betere toerekening van milieukosten aan het transport. En door nieuwe technologieën. Vrachtwagens

kunnen nog veel stiller, schoner en zuiniger worden. Maar ook investeren in nieuwe, innovatieve transportsystemen. We moeten met een open mind kijken naar plannen voor elektronische geleiding van containers, of meer buizentransport. Kortom, goederen zoveel mogelijk vervoeren over innovatieve transportsystemen in plaats van over platgetreden paden.

INVESTEREN IN KENNIS

We hebben kennis nodig om onze knelpunten op te lossen. Maar ook om kansen te scheppen voor nieuwe, hoogwaardige werkgelegenheid. Want in de toekomst zullen alleen hoogwaardige, kennisintensieve economische activiteiten kunnen overleven. Ook dit vergt goed doordachte, strategische investeringen in onze kennisinfrastructuur en ons onderwijs. Misschien minder spectaculair dan nieuwe landaanwinningsprojecten in de zee of grootschalige nieuwe vervoerssystemen. Maar minstens even belangrijk. En minstens zo urgent.

Investeren in kennis betekent investeren in mensen. Human Capital. Een hoog opleidingspeil van de bevolking vormt niet alleen de sleutel voor een economische overlevingsstrategie, maar vormt ook de basis van een samenleving waarin veel ruimte is voor kunst en cultuur. Léren leren, dat moet je met de paplepel ingegoten krijgen.

Maar kennis vormt ook één van de sleutels voor de oplossing

van maatschappelijke problemen. We hebben stillere en schonere motoren nodig, we moeten sneller en goedkoper ondergronds kunnen bouwen, de auto moet nog veel veiliger worden. De overheid moet hierin blijven investeren. Hoe: door financiële bijdragen aan onderzoeksprogramma's, door ondersteuning van hoogwaardige top-instituten, maar ook met regelgeving die het bedrijfsleven stimuleert om kennis toe te passen die bijdraagt aan de oplossing van maatschappelijke problemen.

SLOT

Ik geloof dat we door gericht investeren in de toekomst hardnekkige maatschappelijke problemen structureel kunnen oplossen. Hardnekkige problemen op het terrein van de werkgelegenheid, de bereikbaarheid, de kwaliteit van het wonen, het milieu en de grote steden. Als we daarbij tenminste steeds blijven streven naar samenhang en kwaliteit.

Want wonen, werken en mobiliteit hangen onlosmakelijk met elkaar samen. Als politieke partij moeten wij werken aan een geloofwaardige visie, op basis waarvan heldere politieke keuzen kunnen worden gemaakt en gecommuniceerd.

Ik heb hiervoor een aantal voorzetten gedaan. We zullen als partij nog heel wat tijd moeten investeren om die voorzetten verder uit te werken. Maar het is de moeite waard. Want het gaat tenslotte om onze toekomst.