

Dames en heren,

Economische Duurzame Delta is een Delta met een goed vestigingsklimaat, waarin continue economische groei, sociaal welzijn (sociale rust in evenwichtige woonwijken, onderwijs en cultuur) en ecologie samengaan, elkaar versterken en op lange termijn houdbaar blijven. Het bedrijfsleven kan niet zonder zo'n solide basis. Duurzaamheid in de Delta gaat over kwaliteit van de steden, van de infrastructuur, de energiehuishouding, de kwaliteit van de natuur, etc.

Onze Delta, en dan met name de Randstad is eigenlijk klein. De drie provincies beslaan nog geen 20% van het landoppervlak van Nederland, maar huisvesten bijna de helft van de bevolking en de helft van de economische productie vindt er plaats.

De huidige ontwikkeling van de vestigingsvoorwaarden is niet positief. De kwaliteit van de steden staat onder druk, de energiehuishouding is onduurzaam (zowel qua productie als gebruikscondities in de economie), we verspillen energie en stoten onnodig veel CO2 uit, het verkeer beleeft een continu infarct, het landschap verrommelt en de kwaliteit van de natuur, de verscheidenheid van biodiversiteit loopt steeds verder achteruit.

De druk op de Delta zal nog flink toenemen. De bevolking in de Randstad zal groeien met 1 miljoen mensen, en in het verlengde daarvan zal de druk op de vervoersinfrastructuur en op de kwaliteit en de leefbaarheid van de steden toenemen. Bovendien zal naar verwachting het vrachtvervoer van de mainports verdubbelen en blijft de vraag naar energie sterk stijgen. De duurzaamheid en daarmee de kwaliteit van de vestigingsvoorwaarden van de economie in de Delta vereisen urgente aandacht. Verbetering van de vestigingsvoorwaarden, het duurzaam maken van de Randstad kan niet meer met incrementele maatregelen, maar vereist een radicale en technologisch innovatieve aanpak in de steden, in de vervoersinfrastructuur, in de energiehuishouding en in de bewaking van de kwaliteit van de natuur en het landschap.

Een duurzame Randstad, duurzame vestigingsvoorwaarden. Waar praten we dan over? Wat is duurzaam eigenlijk? Een vaag containerbegrip? Nee, de contouren van een toekomstige duurzame samenleving worden steeds scherper. Regeringen in NL en EU kan niet verweten worden dat ze niet helder zijn: de duurzaamheidsdoelen zijn inmiddels in politiek geaccordeerde percentages en streefbeeldens vastgelegd. Regeringen hebben haarscherp omschreven wat ze bedoelen met een duurzame energiehuishouding en een duurzame natuur en biodiversiteit.

Duurzame doelen voor de energiehuishouding in 2020 (NL en EU) zijn:
20-30% CO2 reductie = 50% vermindering/halvering fossiele energie-intensiteit van het BNP. We praten hier over niets minder dan een technologische revolutie in de energiesector. Waarvoor een verdubbeling van het energiebesparingstempo nodig is. We hebben het ook over een verviervoudiging van de duurzame elektriciteitsproductie tot eenderde van totale elektriciteitsproductie. Alle technologie, alle plannen rondom blauwe energie (osmose-energie, getijdenenergie, wind op zee) moeten uit de kast om in de buurt van deze doelen te komen. 20% duurzame energie; dat impliceert 6000 megawatt wind op zee (nu 200 MW) en 3000 MG op land (nu 1500). Het is nodig om 4 miljoen bestaande woningen energiezuiniger maken en om alle nieuwbouwhuizen CO2 neutraal te maken. Schoner en energie-extensievere mobiliteit is een urgent issue. Terugdringing van files en een enorme verbetering van OV, mn in de Randstad is een topprioriteit voor de realisering van duurzame vestigingsvoorwaarden. De kilometerheffing die in de pijlpijn zit zal echter alleen effectief zijn als de NS 50% meer passagiers gaat vervoeren in de spits in de Randstad en als er een verbeterd mobiliteitsmanagement komt in de grote steden.

Een tweede belangrijke duurzaamheids doelstelling betreft het stoppen van verder verlies aan biodiversiteit in 2010 (Europese doelstelling) en de afronding van ecologische hoofdstructuur in NL/voldoen aan de EU richtlijnen. Daarvoor moet volgens de plannen van de regering 111.741 ha in aaneengesloten natuurgebied worden omgezet. Daaraan wordt sinds 1990 gewerkt en de helft van de doelstelling is inmiddels gerealiseerd. In de komende 10 jaar zal nog 50000 ha landbouwgrond in natuur moeten worden omgezet en is een verdere uitbreiding aan de orde van natuurbescherming in het water van de Wadden, Zeeland, Markermeer, etc.

Kortom over vaagheid van duurzaamheids doelstellingen kan men niet klagen. De regeringen in Nederland, in Europa zijn heel duidelijk. De doelen zijn volstrekt helder. Duurzaamheid is allesbehalve een onduidelijk containerbegrip.

Het moge duidelijk zijn dat we hier spreken van een geweldige technologische revolutie op het gebied van energieproductie en energiegebruik en een technologische revolutie op het gebied van bouw en infra-ontwikkeling:

- a. halvering van de fossiele energie-intensiteit
- b. verviervoudiging van de windenergieproductie
- c. 4 miljoen woningen energiezuinig maken
- d. ruimte creëren voor natuur en tegelijkertijd 800.000 nieuwe woningen bouwen in 12 jaar tijd, vooral in de Randstad
- e. het wegennet uitbreiden en natuur behouden; OV-infra verdubbelen

Deze technologische revolutie zal niet mogelijk zijn zonder een parallelle revolutie op bestuurlijk-juridisch gebied, want de zojuist genoemde noodzakelijke infrastructurele uitbreidingen zullen plaats moeten hebben in pak hem beet 12 jaar tijd. Weet u nog 12 jaar geleden; 1996: De brugklassers van nu werden toen geboren. En in 1996 werd de top-40 hitlijst aangevoerd door Borsato met *Dromen zijn bedrog* en Freek de Jonge met *Leven na de dood*. Ik bedoel maar zo lang is 12 jaar niet.

Er is ook haast geboden om te voorkomen dat we snel verouderende technologie installeren, want de huizen die we nu bouwen zijn pas over dertig jaar toe aan de eerste grote onderhoud, de half miljoen auto's die dit jaar de weg op gaan rijden nog 12 jaar rond, de energiecentrales bepalen onze technologiepad en CO2 uitstoot voor de komende 40 jaar. Fouten die we nu maken werken nog lang na!

Deze formidabele uitdagingen leiden soms ook tot formidabele uitspraken van de MP (VOC mentaliteit) en grootse plannen van het Innovatieplatform (Zandmotor, Plan Lievense, IJsselmeer en Afsluitdijk).

Jan Blokker in de NRC van 11/2 had medelijden met de wat benarde positie op het Innovatieplatformcongres van Balkenende en Huizinga toen zij verreichende plannen etaleerden. Blokker schreef een column getiteld: "Een Tulpeneiland voor de kust; waarom eigenlijk niet?". En hij stelde terecht dat in het licht van noodzakelijke technologische revolutie we moeten durven denken en dromen. Maar in de praktijk zijn er altijd weer deskundigen die voor elke oplossing van andere deskundigen wel weer nieuwe problemen weten te bedenken. Jalousie de metier, gebrek aan creativiteit??

Maar er is geen tijd meer om elkaar af te katten en betweterig te zijn. De tijd om een duurzame Delta te realiseren raakt razend snel op. Als we niet binnen tien jaar de noodzakelijke radicale duurzaamheidsvernieuwing realiseren dan hoeft het niet meer. Dan is de Randstad een interessant openluchtmuseum geworden, waar de files vanzelf oplossen omdat de economie inzakt en de mensen vertrekken. Dan zijn de duurzaamheidsdromen gewoon bedrog en is er gewoon geen leven na de dood.

De uitdaging van het duurzaam onderschap voor het bedrijfsleven is om samen met overheden de condities te scheppen om die fantastische nieuwe technologie van ruimtegebruik en

energietechnologie te ontwikkelen. Over de hele Randstad, bovenregionaal dus, moeten oplossingen gezocht worden, dat zal pijnpunten opleveren, maar biedt ook compensatiemogelijkheden. Dat vergt integraal denken van alle stakeholders.

Ik ben het slechts deels eens met bestuurskundigen die op VNO congres (NRC 8/2) erop wezen dat wetten en regelgeving juist bestemd zijn ter bescherming van waarden (In t Veld: "procedures zijn er om de status quo te beschermen" conservatisme heeft zo zijn goede kanten. Of zoals Ten Heuvelhof zei: er is geen winst meer te halen uit verdere afstemming van bezwaren- en milieuprocedures). Dit is m.i. korte termijn weinig integraal bestuurlijk beleid. We moeten groter kunnen en durven denken, over regio's heen.

De Zeeuw pleitte op VNO congres voor integraal denken, weg van het cijfermatig ingevulde normenfetisjisme. Uitrusten en bespreekbaar maken van belangen. Ik zou daaraan toe willen voegen: maak de problemen groter: letterlijk neem niet de verlenging van de A4, maar kijk naar veel grotere gebieden en bespreek autowegen en railwegen. Maak de problemen ook figuurlijk groter: maak sociale, economische en milieuwaarden uitruikbaar/compenseerbaar.

Om in de toekomst een aantrekkelijk vestigingsklimaat te behouden en om voldoende ruimte te scheppen voor al onze woon, werk, energiewensen, mobiliteitswensen en natuureisen, zullen revolutionaire oplossingen nodig zijn. Daar is durf, lef en ondernemerschap voor nodig. Ik ben het met Jan Blokker eens: we zijn te voorzichtig!

Goede ondernemers wachten niet af, maar scheppen hun eigen kansen en zoeken met hun stakeholders naar oplossingen. Ondernemerschap wil ik hier ook bepaald niet onderschatten; er is veel creativiteit en er wordt al veel samengewerkt. Het initiatief *Building with nature*, waarin de top van het Nederlandse bedrijfsleven optrekt met overheid en kennisinstellingen. Er worden ook enorme kwaliteitssprongen gemaakt bij voor de infrastructuur essentiële bedrijven als NS en Prorail. De Nederlandse bouwwereld is van een relatieve achterblijver tot koploper in de wereld geworden met ondergrondse bouw in slappe bodem. We hebben hier veel geleerd. Bescheiden begonnen in de ondergrondse bouw zijn we nu in staat om de meest complexe tunnels te bouwen.

Ondernemerschap stelt naast lef en creativiteit, technologisch vernuft echter ook goed risicomanagement. Terecht want het gaat om de centen van de aandeelhouders en de banen van de medewerkers. Zoals de overheid zorgvuldig met belastinggeld hoort om te gaan, zo moet bedrijfsleven aan goed risicomanagement doen.

Duurzaam ondernemerschap en risicomanagement laat zich in termen van bedrijfsstrategisch management duiden op verschillende niveaus van risico's:

Risico's zijn echter goed in beeld te brengen en bedrijfseconomisch hanteerbaar te maken. Dat hoort allemaal bij goed ondernemerschap.

Er is bijvoorbeeld veel goed traceerbare kennis en voorspelbare trends in variabelen van sociale, demografische, technologische, economische, milieu, ruimte en energievoorwaarden van de toekomst. Voldoende info voor goede risicoafweging. Voorbeelden; aantal en plaats van te bouwen woningen, ontwikkeling energie-eisen aan woningen en gebouwen, groei van het reizigersverkeer in de Randstad, groei van het vrachtverkeer.

Er kan dus met beleid gewerkt worden aan eco-shaping in verstandig duurzaam ondernemerschap. Dat is ook noodzakelijk om de vestigingsvoorwaarden van de toekomst te verbeteren en om een duurzame energiehuishouding mogelijk te maken. Dat vergt kennisontwikkeling, samenwerking: op naar co-creatie van duurzaamheidswaarden in de Delta.

Ik realiseer me overigens ook dat we pas echt iets gaan doen als de problemen ernaar zijn. Maar zover is het nu en dat wordt nog onvoldoende gezien door overheden maar ook door bedrijven.

We kunnen niet meer wachten. We moeten de zee op om voor een duurzame energievoorziening. Er is dringend behoefte aan kustversterking tegen zeespiegelstijging en risicomanagement van het enorme kapitaal dat in de Randstad hebben neergelegd. We moeten naar duurzame mobiliteit.

We gaan niet naar zee voor de lol, daar is het te kostbaar voor. Bovendien zijn er veel achterlandoplossingen denkbaar, want buiten Randstad daalt bevolking. We hoeven voor die tweede luchthaven niet naar zee; wellicht zijn er buiten de Randstad goede oplossingen denkbaar.

En laten we ook gaan nadenken over de internationale economische samenhangen. Waar zou de tweede internationale luchthaven komen als we met Duitsland en België zouden samenwerken? Bij Maastricht (en vandaar in 1 uur per HSL naar 10 verschillende miljoenensteden). In Zeeland (navervoer per trein naar Zuid Nederland en België). Waarom uitbreiding in Lelystad of waarom een vliegveld in zee? Blijkbaar omdat we Amsterdam als centrum van de wereld voor ogen hebben. Wat zouden we doen als BV Nederland als Rotterdam, Antwerpen en Hamburg een havenbedrijf zouden zijn, wat voor vrachttoedelingen zouden er dan zijn en wat voor consequenties voor infra zouden er dan mogelijk zijn.

Als ondernemend en besturend Nederland erin slaagt om samen aan deze technologische revolutie te werken, dan leren we zoveel dat we een prachtig exportproduct hebben ontwikkeld voor alle die Delta's in de wereld. Delta's in China, India, Brazilië, etc. waar ze inmiddels ook het geld hebben om voor mooie hoogstaande producten te betalen.

Laten we samen burgers, bedrijven en overheden plannen gaan maken. Want wat we willen met zijn allen is langzamerhand redelijk duidelijk: geen files, meer beter en sneller OV, mooie huizen, open landschappen en geen gezeur meer over onduurzame energie. Laat overheid de parameters vaststellen, de randvoorwaarden. Laat de overheid ook de processen van de integrale aanpak bevorderen: belangenafwegingen, belanguitruil en compensatie op bovenlokaal schaalniveau. De beste technische oplossingen moeten voortkomen uit de samenspraak van bedrijven en hun stakeholders/belangengroepen. De overheid moet niet willen kiezen op techniek, maar facilitator van proces zijn.

De duurzame Delta, verbetering van vestigingsvoorwaarden voor het internationale en nationale bedrijfsleven leidt in mijn opinie tot nauwe samenwerking om in elk geval de volgende plannen te realiseren:

1. Een duurzame energiehuishouding heeft eerste prioriteit. Voor duurzame energie moet alles uit de kast. Alle plannen moeten bespreekbaar worden gemaakt en in slimme ontwikkelingsprocessen in gang worden gezet (wind op zee, osmose in de Afsluitdijk, getijdenenergie, zonne-energie, gewoon alles). Functiecombinaties van energiewinning, kustbescherming, dijksversterking etc. zijn nodig op grote schaal. Alle technologie, alle plannen zijn nodig en iemand mag alleen een plan afschieten als hij een beter alternatief brengt.
2. Duurzame mobiliteit is een tweede topprio. Als we ruimte willen open houden, natuur willen beschermen is het noodzakelijk om een duurzaam OV systeem te ontwikkelen. Als we ruimte voor de groei van vrachtvervoer willen creëren, dan moet personenvervoer over de weg worden beperkt. Rondjes Randstad, lightrail, etc. lijkt me allemaal volstrekt onvoldoende. Wat nodig is, is een samenhangend boven- en ondergronds metrosysteem, dat functioneert met duurzame voertuigen en werkt op duurzame energie (wind uit zee?) En laten we nog eens praten over de locatie van de tweede luchthaven: Goes en Maastricht zijn voor mij belangrijker

3. Duurzame woningbouw is de derde prio: 1 miljoen meer mensen huisvesten in een CO2 neutrale omgeving. Om natuur en landschap te beschermen en om goede aansluiting te houden met OV systemen is het nodig om de bouw te concentreren in de steden: meer de hoogte in en meer woningondersteunende functies onder de grond.

Dit lijkt veel, teveel, overambitieuus? Ik zou het eigenlijk willen omdraaien. Als we niet in voldoende mate voortgang maken met innovatieve duurzame technologie om deze drie prioriteiten rondom duurzame energie, duurzame vervoer en mobiliteit en duurzame woningbouw waar te maken, dan heeft Nederland een groot probleem. Dan zijn we er namelijk niet in geslaagd om een duurzaam vestigingsklimaat te realiseren in onze Delta en in de Randstad. En dat is het begin van het einde. Ik pleit voor een stevige voortzetting van een innovatief duurzaam begin. Er ligt een grote verantwoordelijkheid, juist ook voor het bedrijfsleven zelf. Maar de uitdaging van duurzaam innovatief ondernemen is voor al ook de lol ervan: de 'fun' van vernieuwing.

Gerard Keijzers