



DRIEMASTER

3 en 4 juni
Congres te Soesterberg

IN DIT NUMMER O.A.:

Zijn massa ontslagen een noodzakelijk kwaad?

door Jan Lambers

Wat doet het verkeer in het milieu?

door Ko v. Doorn en Jan Lambers

Vervolg: uitputting hulpbronnen

door Jan Lambers

Aktie Columbia

Alle nieuws uit de organisatie

Zijn massaontslagen een noodzakelijk kwaad?

De laatste maanden zijn de voorspelde donkere wolken aan de Nederlandse economische hemel verschenen. En daaruit zijn een aantal massaontslagen gevallen, waarvan die bij het Akzo-concern wel het hardst zijn aangekomen.

In de meteen hoog opgelaaide emoties en discussies rond deze laatste affaire zijn nogal harde dingen gezegd. Den Uyl schreef het debacle, wel erg gemakkelijk, onmiddellijk toe aan het zijns inziens verkeerde produktiesysteem, dat dan ook zou moeten veranderen.

Prof. van Zuthem, de socioloog, stelde op een P.P.R.-congres dat de ramp feitelijk de schuld van de arbeiders en de vakbeweging was, aangezien deze nooit voldoende zeggenschap hadden geëist. Ten slotte drs. Bakkenist, president-directeur van Akzo en tevens voorzitter van het V.N.O., die zei dat het allemaal van de huidige overproductie in de wereld kwam en dat sluiting van enkele bedrijfssonderdelen nodig was om de rest van het concern overeind te houden.

Zo te zien bekeek een ieder de feiten en oorzaken dus door zijn eigen bril. Doch allemaal zien ze het zelfde, namelijk dat de huidige toestand onbevredigend is.

In weerwil van een deel der linkse oppositie valt echter sterk te betwijfelen of massaontslagen in ongeacht welk economisch systeem altijd zijn te vermijden.

Alleen in een land, dat volstrekt geen economisch verkeer met het buitenland onderhoudt en dat bovendien een sterk gecentraliseerde produktieplanning hanteert, zijn de kansen op massaontslagen betrekkelijk minimaal. Zo'n land bestaat echter niet. De enige twee landen die deze toestand min of meer benaderen zijn de Sowjet-Unie en Comm. China. Doch ook in deze landen ontkomt men niet aan **technologische vooruitgang**. Deze laat zich namelijk maar gedeeltelijk plannen, terwijl de fasering helemaal een moeilijke zaak is. Technologische vooruitgang doet zich namelijk schoksgewijs voor. Uitvindingen ten behoeve van goedkopere produktieprocedures kunnen dus plotseling bestaande fabrieken doen verouderen. Het laten doordraaien van die fabrieken komt dan doorgaans neer op maatschappelijke verspilling, zodat massaontslag onvermijdelijk wordt. Dit geldt echter alleen voor zeer belangrijke uitvindingen. Meestal zal een meer geleidelijke verschuiving in de werkgelegenheid optreden.

Het Communistische produktiesysteem

Overigens werkt het systeem in de Sowjet-Unie alleen maar in theorie beter. Want het wil daar nogal eens voorkomen dat de ambtenaren op een van de grote planningsdepartementen met hun schattingen de plank mis slaan. Overproductie kan men veelal

nog wel in de doofpot kwijt. Anders wordt het evenwel als er, zoals vorig jaar bijvoorbeeld in Tsjecho-Slowakije, een nijpend tekort aan zoiets als drinkwater ontstaat; dergelijke staaltjes van communistische planning verschijnen onverbiddeijk in de westerse pers.

Het produktiesysteem in een open economie

In een open economie (d.w.z. met buitenlandse handel, zoals Nederland zo sterk heeft) is de kans op massaontslagen echter wel een stuk groter. Men krijgt hier immers te maken met zich regelmatig wijzigende voorkeuren voor onze produkten in het buitenland, waar de regering niets aan kan doen, althans niet rechtstreeks. Voorbeelden zijn veranderde concurrentieverhoudingen (wij kunnen ons bijvoorbeeld uit de markt prijzen), zoals b.v. in de tuinbouwsector; verminderde belangstelling voor onze produkten om b.v. andere redenen; door een hoger besteedbaar inkomen kan b.v. de toeristenstroom zich naar een duurder land verplaatsen. Verder behoren in dit rijtje monetaire en belastingmaatregelen in het buitenland.

Moeten wij dan onze open economie opgeven? In de dertiger jaren is dit inderdaad de reactie geweest, doch dit heeft de werkloosheid in het algemeen verergerd doordat het buitenland dan meestal ook zijn grenzen ging sluiten. Speciaal voor Nederland zou

DRIEMASTER

24e jaargang, mei 1972.

Maandblad van de onafhankelijke Liberale Jongeren-Organisatie Vrijheid en Democratie (JOVD).

EINDREDACTIE: Mej. A. Gijsberts. HOOFDREDACTEUR: Drs. J. H. Lambers, Helperzoom 349, Groningen, telefoon (050) 57540. LEDEN VAN DE REDAKTIE: Anneke Gijsberts, Ko van Doorn, Jan Weggemans en Duke Dominicus van de Bussche.

REDACTIE- en ADMINISTRATIEADRES: Van Nijenrodestraat 105, Den Haag, telefoon (070) 244787.

Kopij JOVD-JOURNAAL: Nw. Kijk in 't Jatstraat 127 Groningen. Giro 953500.

ABONNEMENTSPRIJS: Minimaal f 7.50 per jaar; voor leden gratis. ADVERTENTIEARTIKELIEN worden gaarne verstrekt door de administrateur. BETALINGEN van advertentie- en abonnementsgelden uitsluitend op giro-rekening 277760 t.n.v. Stichting „De Driemaster” te Den Haag.

ALGEMEEN SECRETARIAAT van de JOVD: Vossenakker 3, Ede. Tel. 08380 - 17170. ALGEMEEN PENNINGMEESTER van de JOVD: Girorekening 953500.

zoiets rampzalig zijn, omdat wij ongeveer de helft van ons nationaal inkomen met de export verdienen.

De sluitingsplannen van AKZO

Intussen is nog steeds niet de specifieke oorzaak van de Akzo-sluitingsplannen genoemd. De hoofdzaak hiervan moeten we namelijk rangschikken onder de gevolgen van **te optimistische toekomstverwachtingen aangaande de te bereiken afzet**, die men in het verleden koesterde en op grond waarvan de investeringsbeslissingen zijn genomen. Het is waarschijnlijk dat enkele wel reeds genoemde oorzaken daarbij de klap verergerd hebben, doch niet primair veroorzaakt; als zodanig kunnen bepaalde Amerikaanse maatregelen gelden.

Ten aanzien van de genoemde hoofdoorzaak is echter wel degelijk ons specifieke productiesysteem in het geding. Immers in ons vrije, ondernemingsgewijze productiesysteem is een ieder in principe vrij om te investeren in wat hij wil en zoveel hij wil. De kunst van het ondernemerschap daarbij is om de concurrenten steeds een slag voor te zijn. Alleen dan is een behoorlijke rentabiliteit mogelijk. Doch om de eerste te kunnen zijn houdt men zijn investeringsplannen zoveel mogelijk voor elkaar geheim. Doch wanneer nu alle producenten menen dat zij de eerste zijn, kunnen de gevolgen na enkele jaren rampzalig blijken. **Vandaar dat een beperkte kartellering in de zin van productieafspraken op zichzelf niet zo bezwaarlijk hoeft te zijn.** Doch ook dan bestaat altijd nog de kans dat men zich gezamenlijk vergist in de capaciteit van de markt.

Wijziging in het productiesysteem

Nu iets over de wijziging van ons productiesysteem. Prof. van Zuthem heeft de arbeiders en vakbonden van het débacle de schuld gegeven. Maar wie het vorige goed heeft gelezen, ziet dat deze socioloog kennelijk niet

al te veel van ons productiesysteem begrijpt. Want hoe zou het gegaan zijn indien de werknemers en de vakbonden de investeringsbeslissingen hadden kunnen nemen? Dan was waarschijnlijk precies hetzelfde gebeurd. Want feitelijk lopen de belangen van ondernemer en werknemer in dit opzicht parallel. **De investeringsbeslissing van de werknemer zou namelijk worden getoetst aan het doel om over een zo lang mogelijke periode een behoorlijk inkomen aan de ondernemingsactiviteiten te ontfangen.** Misinvestering betekent een minder hoog looninkomen voor de werknemer, maar het betekent voor de ondernemer, als hij miskleunt, een drastische winstverlaging, waarbij we nog kunnen opmerken dat procentueel gezien de winst veel meer daalt dan de uitkeerbare loonsom. Dit laatste zien we duidelijk ook weer bij de Akzo. Procentueel gezien neemt de totale loonsom door de ontslagen maar weinig af; de overgeblevenen krijgen zelfs weer meer.

De winst is echter gevoelig gekelderde, zodat het maar goed is dat daarvan vrijwel niemand hoeft te leven. **Als werkelijk de werknemers de investeringen mochten regelen zouden de vakbonden daarom vermoedelijk als hazen komen tot productiekartellering.**

Bij een dergelijke, ingrijpende, wijziging zien we dan nog af van de moeite die de werknemers en of vakbonden zouden hebben om tot verantwoorde investeringsbeslissingen te komen.

Dat zou wel tot geweldige doublure's binnen en buiten de onderneming leiden. Doch die mensen die menen dat zeer ingrijpende veranderingen verbeteringen vermogen te zijn, kunnen beter eisen dat de helft van de Raad van Commissarissen uit werknemersvertegenwoordigers moet bestaan. Dat is veel eenvoudiger en efficiënter dan de bla-bla van sommige sociologen. Slechte direktieleden kunnen met zo'n constructie veel gemakkelijker worden verwijderd.

Het AKZO-debat in de Tweede Kamer

Na het voorgaande zal nu tevens duidelijk zijn dat de motie Wiebenga, die de regering in het Akzo-debat vroeg zonedig een of meer van de te sluiten bedrijven over te nemen zeer dicht in de buurt van demagogie kwam. Want zou een zaak als de Enka dan ineens niet meer verliesgevend zijn? In Italië, waar men deze heilloze weg ook sinds geruime tijd volgt, zijn bijna alle overheidsbedrijven zwaar verliesgevend. **Overname door de Staat van een particulier bedrijf, alleen maar om arbeidsplaatsen te redden, leidt uiteindelijk tot massale verstarring en verspilling van gemeenschapsgelden**, die we tegenwoordig veel te hard voor andere doeleinden nodig hebben.

Overname zou slechts te rechtvaardigen zijn wanneer vaststaat dat werknemers anders **lange tijd** zonder werk zouden blijven en wanneer de nadelen daarvan in de vorm van beslag op gemeenschapsgeld en sociaal leed groter moet worden geacht dan het exploitatieverlies bij voortzetting van het bedrijf. **Misschien dat dit laatste actueel wordt als de strotaktonindustrie in Oost-Groningen zou moeten saneren.**

Speciaal in Nederland zal men wel heel voorzichtig moeten zijn met eventuele overname door de Staat. In een zo open economie als de onze moet de concurrentiepositie van het nationale bedrijfsleven nauwlettend worden bewaakt. Gaan we onrendabele bedrijven en bedrijfstakken subsidiëren dan zullen de nog gezonde bedrijfstakken mede daarvan de kosten moeten dragen, waarmee een gevaarlijk hellend vlak wordt betreden.

We mogen namelijk niet uit het oog verliezen dat Nederland zonder zijn export zijn ruim 13 miljoen inwoners nauwelijks een bestaansminimum kan garanderen!

Daarom had de discussie in de Twee-

de Kamer moeten handelen over hoe wij onze werknemers zo flexibel mogelijk kunnen maken en in welke richting de omscholing dient plaats te vinden. Wie zo sterk op de export is georiënteerd als wij moet niet de dynamiek uit zijn produktiesysteem halen.

Het rapport MANSHOLT

Natuurlijk is het voorgaande maar een halve oplossing. We dienen dan ook zeker naar verdere oplossing te streven. 'n het rapport Mansholt wordt o.m. om die reden gepleit voor nationalisatie van de grootste banken en de basisindustriën, scherpe controle op en het vaststellen van richtlijnen voor het investeringsgedrag van de verzekeringsmaatschappijen, gedetailleerde meerjarenplanning van produktie, investeringen, consumptie enz.

Over de konsekwenties van 'n dergelijk massief overheidsingrijpen zwijgt de commissie evenwel. Zeker is niet-temin dat vele duizenden ambtenaren

extra nodig zullen zijn voor de beoogde controle en beslissingen. Extremem gesteld kijkt in zo'n systeem de ene helft van de bevolking de andere helft op de vingers. Er mag met recht getwijfeld worden aan de doeltreffendheid van zo'n systeem.

Wat een veel reëlere maatregel zou kunnen zijn is het uitbreiden van de taak van het Centraal Planbureau tot een registratie van de geplande investeringen van het particuliere bedrijfsleven. Net als bij de C.B.S.-tellingen kunnen daarbij de individuele bedrijfsgegevens geheim blijven doch de someringen kunnen worden gepubliceerd. Op grond van deze uitkomsten kan het C.P.B. dan voortschrijdende middellange termijnprognose's met betrekking tot vraag- en aanbodverhoudingen maken.

Aan de aldus verkregen inzichten van het C.P.B. heeft de industrie echter nog niet voldoende om eventueel investeringsbeslissingen te kunnen herzien. De gegevens moeten zoveel mogelijk internationaal worden verza-

meld. **Daarom moet er tenminste een Europees Centraal Planbureau komen,** die vervolgens nauwe contacten gaat onderhouden met soortgelijke instituten in de Ver. Staten, Japan en de Sowjet-Unie, eventueel via V.N. of Wereldbank. Aldus kan een belangrijke bijdrage worden geleverd aan de vermindering van de verspilling in in de wereld.

Nationalisatie van banken en rigide controle op de verzekeringsmaatschappijen vormen zijn voornamelijk schijnoplossingen en in sommige gevallen zelfs erger dan de kwaal. De D.S.M. doet het heus niet beter dan de Akzo en de ups en downs van de K.L.M. zijn zo langzamerhand ook algemeen bekend; de P.T.T. kampt met grote structurele capaciteitstekorten enz. enz.

In het algemeen bereikt men nog het meest met eenvoudige maatregelen, die zuiver praktisch zijn en niet ingegeven door ideologische issues.

j.h.l.

FGH

Friesch Groningsche Hypotheekbank N.V.

pandbrieven

een veilige belegging met zeer hoog rendement

Wat doet het verkeer in het milieu?

Uit de titel zou te lezen kunnen zijn: "Wat doet het verkeer in ons **fysische** en **biologische** milieu". Zijn er vormen van verkeer die ons fysische en biologische milieu schade berokkenen en hoe? Maar het woord milieu betekent niet alleen lucht, water en bodem en het denken over milieu beperkt zich niet tot het denken over de kwaliteit van lucht, water en bodem. Er bestaat ook zoiets als een sociaal milieu waarin het verkeer een medium-functie vervult, d.w.z. het verkeer helpt ons in onze communicatie.

Zo ook vormt het verkeer een schakel in onze economische bedrijvigheid, in ons economisch milieu. Tot zover dan deze uiteenzetting over de titel van dit artikel.

Omdat in beide vorige Driemasters bij het denken over milieu toch wel het accent op het wel en wee van ons fysische en biologische milieu gelegd werd, zal ten eerste de invloed van het verkeer op deze belangrijke milieuaspecten, de nodige aandacht krijgen.

Daarna zal aandacht besteed worden aan de invloed van het verkeer op ons sociale en economische milieu en ook op ons psychische milieu, d.w.z. de geestelijke volksgezondheid. Reeds nu dringt zich het feit op, dat alle tot dusver genoemde aspecten onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Wat betreft de invloed van het verkeer op ons sociale en economische milieu, zal een verband gesignaleerd worden tussen de vormen van verkeer en die van wonen en woningbouw en hun wederzijdse beïnvloeding.

Verkeersvormen en hun invloed op het fysische en biologische milieu

We onderscheiden als verkeersvormen het openbaar en het particulier vervoer. Bij beide vormen van vervoer zien we personenvervoer als wel vrachtvervoer, waarbij we dan in alle vervoersactiviteiten nog onderscheid maken in vervoer wat noodzakelijk is in een strikt economische bedrijvigheid en vervoer wat een meer sociaal-maatschappelijke functie heeft.

Natuurlijk zal een bezinning op wat en wanneer iets openbaar vervoer of particulier vervoer is, enige lastig definieerbare grensgevallen opleveren. De Nederlandse taxi is een vorm van particulier vervoer, omdat er maar één klandizie of één klant met één rit afgehandeld wordt. Er worden geen ritten, dus klanten, gecombineerd zoals dat met de zogenaamde Turkse taxi het geval is. De Turkse taxi is wellicht een vorm van **openbaar** vervoer te noemen. Verder is bijvoorbeeld de buxi, die geen vaste stand en halteplaatsen heeft, maar gewoon een gebied naar vervoersbehoefte afrijdt, een flexibele vorm van openbaar vervoer. Zo ook de particuliere bussen die - voor scholen - kinderen uit en thuis brengen.

Na deze overwegingen zullen we t.b.v. dit artikel een scheiding tussen openbaar en particulier vervoer als volgt maken:

Openbaar vervoer is het vervoeren van grotere aantallen tegelijk. Particulier vervoer is juist het tegenovergestelde. Dat laatste geldt zéér sterk voor een wijdverbreide vorm van particulier vervoer, de personenauto. Wanneer dus gezegd wordt dat Nederland langzamerhand een gemotoriseerde natie wordt, dan **moet** hiermee wel bedoeld worden, particulier gemotoriseerd.

In Nederland rijden en staan nu 2,25 miljoen auto's. Om dit astronomische getal in een eenvoudige vergelijking zichtbaar te maken, in de Parijse agglomeratie zijn 4 miljoen auto's. In Los Angeles ook 4 miljoen. De negatieve invloeden van een dergelijk autoverkeer zijn in die buitenlandse agglomeraties nog wat duidelijker dan in onze randstad Holland, welke laatste agglomeratie als min of meer verstedelijkt gebied gestalte gaat krijgen, maar nog niet zo uitgesproken "stad" is als Parijs en Los Angeles.

Over negatieve invloeden gesproken dus. Een ieder zal de direkte luchtvervuiling - de stank die het verkeer verspreidt in de direkte omgeving, waarin het zich beweegt - kennen. Verder is in Californië op grond van wetenschappelijke studies erkend, dat de uitlaatgassen van de auto's zich onder invloed van zonlicht tot giftige gassen verbinden, waarvoor de verzamelaam 'fotochemische smog' is¹).

De inwerking daarvan op mens, dier en plant is destructief. Toen wij in de randstad op fraaie herfstdagen in 1971 met fotochemische smog te maken kregen, werd vooral in autovakkingen ontkend, dat dit iets met de auto te maken zou hebben. Men wees op specifieke californische omstandigheden, men zei dat de omstandigheden hier heel anders waren en gaf de industrie de schuld. En dan te bedenken dat de omstandigheden in de fraaie herfst zoveel leken op die in Los Angeles, waar men 300 dagen per jaar zon heeft en weinig of geen wind. Gedachtig het feit dat General Motors zowel in Californië als hier een groot gedeelte van de P.K.'s levert, kan gesteld worden dat de verontschuldigheden van subtiële onzinnigheid getuigen.

De personenauto's, goeddeels uitgerust met benzinemotoren, vormen een hoofdbron van luchtvervuiling. Een benzinemotor vervuult méér dan een dieselmotor. We zijn geneigd andersom te denken, wanneer we een vrachtauto, meestal uitgerust met een dieselmotor, in stof en rook zien optrekken.

We moeten ons ook nog realiseren dat van de 2,3 miljoen auto's in ons land er zo'n 1,8 miljoen personenauto's zijn.

Het zich fors uitbreidende nederlandse wagenpark vraagt een dito infrastructuur in de vorm van wegen en kunstwerken. Een steeds dichter web van wegen spint zich over ons landje en verknipt landschappelijke eenheden en woonstreken. Vooral tegen het eerste zijn aktiegroepen in het geweer gekomen en niet zonder succes, getuige het afschrijven van de Leidse baan, de omlegging van R.W. 27 bijna langs het landgoed Amelisseweerd in plaats van er doorheen, het in de ijskast gestopte project van de duinweg langs Katwijk en verder de actie tegen de nieuwe rijksweg 3 die Rotterdam en Amsterdam direct zou verbinden, dóór het groene hart van Holland wat volgens bestemmingsplannen groen zou blijven.

Maakt het dan zóveel uit, nog zo'n drukke weg door een landschap? Ja, want in een strook van ongeveer 300 meter breed is het afgelopen met iedere vorm van gevarieerd dierlijk en plantaardig leven. Verder wordt kilometers in de omtrek de rust verstoord, wat in iets mindere mate hetzelfde effect geeft. De vaak hoge taluds waarop de wegen gelegd worden - b.v. de nieuwe rijksweg 3 - vormen niet alleen uit esthetisch oogpunt een barrière, maar veroorzaken bijvoorbeeld door hun ligging geluidshinder.

Hoe meer auto's hoe meer wegen, de omgekeerde volgorde geldt ook. Als

Wat weet U van

kiesrecht, medezeggenschap, politieke partijen, inkomens- en bezitsverdeling.....

Cursus

BURGERSCHAPSKUNDE 40 schriftelijke lessen voor f 25.—.

het raadslidmaatschap, begroting, ruimtelijke ordening gewestvorming.....

Cursus

DE GEMEENTERAAD 23 schriftelijke lessen voor f 20.—.

invloed van de burger, parlement, gemeente, economisch beleid, recht, dienstplicht.....

Cursus voor jongeren

POLITIEK BEKEKEN 12 schriftelijke lessen plus documentatiemappen voor f 9.50

(in samenwerking met de Ned. Politieke Jongeren Contact Raad).

Vraag nog heden een gratis prospectus onder vermelding van de naam van de cursus(en) en de letters DM bij:

**Stichting
Burgerschapskunde
POSTBUS 349 - LEIDEN**

we zo doorgaan zullen er in de toekomst amper meer wegen omgelegd kunnen worden om iets anders te sparen! Wat natuur is, is meteen ook **reservaat**.

Verkeersvormen en hun invloed op het sociaal economische milieu.

Niet alleen wat betreft de **vrije natuur** is onze manier van verkeer en vervoer verantwoordelijk voor reservaatvorming. Dit moge uit het volgende blijken.

In het laatste decennium zien we een scheiding optreden van de plaatsen waar gewoond en waar gewerkt wordt. Vroeger had een stadscentrum zowel een woon- als een werkfunctie, maar tegenwoordig hebben de stadscentra een sterk verminderde woonfunctie toebedeeld gekregen (ongeveer 30% minder dan 15 jaar geleden). Daarentegen ontstaan slaapsteden, zoals Zoetermeer, waar de meeste mensen in stapelbouw wonen.

Natuurlijk is het verkeer niet alléén maar **oorzaak** van een dergelijke evolutie. Toenemende verkrotting en sanering van binnensteden, de prijs van de grond en dus van nieuwbouw aldaar veroorzaken mede de ontvolking van de stadscentra. Het gevolg is dat de bevolking, en met haar het gevarieerde leven in onze binnensteden, steeds meer plaats dreigen te maken, voor de uitingen van de binnenstad als economisch centrum, als werkcentrum. Er verrijzen steeds meer gebouwen van openbare instellingen en voorzieningen zoals metrostations en parkeerplaatsen. Kennelijk neemt de economische waarde van een stadscentrum dus nog steeds toe. Waarschijnlijk wordt dit in de hand gewerkt door een lokale overheid, die dan ook ten koste van zeer veel de binnenstad voor grote massa's auto's bereikbaar wil houden.

Goed beschouwd is dit eigenlijk een absurd proces, want vooral dáárdoor trekken de bewoners van die binnenstad weg, naar ondermeer de zojuist genoemde slaapsteden. Om echter hun woon-werk en werk-woon verkeer te verwerken worden afzichtelijk grote investeringen in metro's en andere massavervoersmedia gedaan.

De kern van de vraag is waarom het bedrijfsleven het stadscentrum nog steeds als een voor háár aantrekkelijk centrum ziet. Is het nu echt zinvol dat het hoofdkantoor van Bank A naast het hoofdkantoor van verzekeringsbedrijf B naast het kantoor van krant C naast het kantoor van luchtvaartmaatschappij D naast enz. enz. staat? De lokale overheid zou eens een inventarisatie moeten maken van al die vestigingen die **ten behoeve van het publiek** een centrale ligging behoeven, zoals een postkantoor, gemeen-

tehuis (althans bepaalde afdelingen), sommige scholen, enz.

Alle andere vestigingen zouden eenvoudig moeten worden verboden.

Een instelling die een nieuw kantoor wil gaan bouwen of betrekken moet dan maar naar bijvoorbeeld de noord- of zuidzijde van de stad, waarbij het dan het eigen belang van de werknemers is daar ergens in de buurt te gaan wonen. De miljarden voor metro, enz. kunnen dan grotendeels voor betere doeleinden worden besteed. Bij het huidige ontwikkelingsproces verwordt het stadscentrum steeds meer tot een soort monsterachtig hart, dat ongeveer om de twaalf uur geweldige horden mensen beurtelings samentrekt en weer wegperst, met de metrolijnen en autowegen als slagaderen. Het gevaarlijke hierbij is dat dit proces de neiging heeft zichzelf te versterken. Want eerst maakt de overheid in haar blinde kortzichtigheid vrij baan voor het verkeer, hetgeen met een mooi woord stadssanering heet, maar waardoor talloze bewoners naar de slaapsteden verjaagd worden. En de achterblijvers gaan hen vanzelf achterna omdat de overheid met haar sanering tevens de invalspoorten heeft geopend voor het vergif van de uitlaatgassen, ongelukken en lawaaioverlast, waardoor het leven in de binnenstad vanzelf ondragelijk wordt, speciaal voor kinderen. Het bedrijfsleven krijgt door ontvolking van de centra dus vanzelf de ruimte waar zij om vraagt. De bewoners van een of ander grachtenpand vertrekken met hun auto, als ze die al hadden, naar een slaapstad en zullen daar dan zeker een auto nemen; het grachtenpand wordt betrokken door een of andere zaak met tien werknemers die zo nodig alle tien met een auto komen (ze komen immers van de slaapstad). De overheid reageert dan door driftig nieuwe sanering en de aanleg van een metro. En daarmee is de cirkel rond. De uit dit proces voortkomende vorm van milieuverpesting is nu eens duidelijk niet aan het bedrijfsleven te wijten maar aan de overheid. Zij is de enige schuldige, namelijk door haar hele beleid ten aanzien van de grondprijzen, sanering ten behoeve van verkeersvoorzieningen en in latere instantie de aanleg van metro's enz. En intussen wordt de binnenstad als cultureel trefcentrum doodgedrukt. Welk een visie van al deze lokale overheden (enkelen dan uitgezonderd)!

Her wordt de hoogste tijd dat het begrip **gebundelde deconcentratie** ook eens in de gemeentehoofden doordringt!

Zoals het nu is zijn de stadscentra met de auto te bereiken werkreservaten, waar het verkeer veel ergernis en

overlast geeft en waar bloed vloeit; het zijn een soort wildreservaten. Moegestreden trekken we ons 's avonds in ons woonreservaat terug en gaan in het weekend naar een recreatieservaat.

Zoals al gesteld geeft onze manier van vervoer een autonome ontwikkeling te zien die nog sterker tot reservaatvorming aanleiding zal geven.

Behalve dat er nu nadelen van de auto, impliciet de revue gepasseerd zijn, is intussen ook een conflict-situatie aan de orde tussen openbaar en particulier vervoer. De opzet van onze manier van wonen, onze planologie, schept een situatie waarin het openbaar vervoer slecht kan concurreren. Immers de woondichtheid binnen de zogeheten forensenplaatsen is aanzienlijk geringer dan in de traditionele wooncentra, waardoor noch de stadsbus, noch de streekbus een voldoende kans krijgt. We kozen voor de ruimte in de forensenplaats maar maakten die ruimten weer vol met rijdend blik. Het begrip welvaart kreeg gestalte in de auto. De auto bleek het middel om "te kunnen gaan en staan", waar je wilt. De wereld lag voor veel mensen open toen ze bezitters werden van een eigen voertuig, iets wat vroeger alleen de elite beschoren was.

Dat de auto voordelen heeft is nu duidelijk. Deze voordelen worden door het machtige blyksyndicaat breed uitgemeten. De woordvoerders van alles wat met auto of weg te maken heeft, zeggen dat openbaar vervoer voor **die** mensen die geen auto kunnen kopen of rijden, zoals bejaarden, de minst draagkrachtigen, de arme student, de schoolgaande jeugd, moet blijven. Deze woordvoerders verkondigen ook dat iedereen recht heeft op een auto en dat wij nu eenmaal voor de auto gekozen hebben. Het openbaar vervoer is in hun visie een underdog. Het is een feit dat 20% van onze economische activiteit meer of minder direct met de auto te maken heeft, wegen- en bruggenbouw, olieindustrie, enz. Maar het is goed dat niet iedereen deze ontwikkeling zo maar wil laten doorgaan in een land waar de grenzen van infrastructurele dichtheid alras naderen.

Er zijn en er komen ideeën voor een meer integrale planning van de ruimte in Nederland.²⁾ Tot nu toe werd bijvoorbeeld het openbaar vervoer nooit meegepland met de opzet van woonwijken, recreatiegebieden. Die vervoersvoorzieningen ijlden altijd na, zoals minister W. Drees opmerkte. Zoals bekend geeft Drees een prioriteit aan de ontwikkeling en investeringen in het openbaar vervoer. Het feit dat er nu een minister op Verkeer en Waterstaat zit, die er voor zorgde,

dat dit ministerie niet langer een gesloten bolwerk, een staat in een staat is, verklaart ten dele het succes van actie groepen, wiens activiteiten reeds genoemd werden. De tijd is rijp voor actie en het is gezond dat er tegen de achtergrond der monopolisering van het vervoer door de auto, eens over alternatieven gedacht wordt in de sfeer van het openbaar vervoer.

Voordelen van openbaar vervoer zijn:

1. Het neemt veel minder ruimte in dan de auto. Bijvoorbeeld is daar het plan van de N.S. om in plaats van de Leidse Baan aan te leggen, de spoorlijn Den Haag-Leiden met twee sporen uit te breiden. Deze spoorlijn krijgt dan de capaciteit van een **tienbaans autoweg**. Een voorziening die er al is wordt dus gewoon uitgebreid. Verder is daar het plan van een Schipholspoorweg, die het intensieve verkeer op de bestaande R.W. 4 van Amsterdam naar Den Haag kan ontlasten.
2. Natuurlijk wordt door de grotere vervoerscapaciteit van het openbaar vervoer, er minder energie verbruikt dan door meer dan 2 miljoen auto's en bovendien op een veel schonere manier, wanneer we denken aan ons fysische en biologische milieu.

Het veiligheidsaspect in het verkeer

Het openbaar vervoer is veel veiliger dan het particulier vervoer. Dit laatste vergt jaarlijks ruim 3000 doden en 70.000 gewonden. En daar komt dan nog eens de niet te becijferen economische schade overheen. Afgezien van het feit dat alleen reeds de exploitatiekosten van het particuliere autovervoer (en dan rekenen we de afschrijfkosten op de auto nog niet eens mee), bij 50% bezetting ten opzichte van het openbare vervoer, één à twee keer zo duur zijn als dat openbare vervoer, moeten wij dus wel zeer zware **extra** offers voor deze afgod van de na-oorlogse tijd brengen. Het duidelijkst springen in het oog de enorme kosten voor revalidatie van verkeersslachtoffers, de kosten van blijvende invaliditeit van velen, de directe ziekenhuiskosten en de niet te becijferen maatschappelijke ellende. En wie meent dat het met de persoonlijke kans op ongelukken wel meevalt, het volgende rekensommetje:

Bij 2,25 miljoen auto's, een gemiddelde jaarkilometrage van 18.000, een gemiddelde bezetting van 2 personen per auto, loopt iemand, die 20.000 km per jaar rijdt, elk jaar een kans van circa 1/500 op een ongeluk met ernstiger gevolgen dan alleen blikshade. Deze kans is aanmerkelijk groter dan de kans op de 100.000 in de Staatsloterij!

Nee, als je al deze nadelen sommeert,

N.V. Scheepswerven „Piet Hein” v.d.z.d. Fa. W. SCHRAM & ZONEN BOLNES/PAPENDRECHT NIEUWBOUW EN REPARATIE

- twee dwarshellingen van 115 m.
- overdekt dubbel droogdok van 115 m.
- twee nieuwe droogdokken VOOR ELK GETIJ van 104 en 93 m.
- snel schroefwisselen en kleine roer- en steven-reparaties in nieuw HEFDOK

Tel.:	ROTTERDAM	010 — 139275
	BOLNES	01804 — 3644 — 3409
	PAPENDRECHT	01850 — 51222 — 51466

dan is de indruk bijna onontkoombaar dat het nationaal gezien, waarschijnlijk veel goedkoper is om **alle** openbaar vervoer (behalve luchtverkeer) **gratis** aan te bieden! Dit zou ons met elkaar grote voordelen opleveren. Deze voordelen zijn dus voordelen voor ons fysisch en biologisch milieu, voor ons economisch-sociale milieu en voor ons eigen lichamelijk en geestelijk welzijn.

Een eerste stap — en dat zal voor velen een pijnlijke zijn — is een pakket maatregelen wat een selectiever gebruik van de auto tot gevolg zal hebben. Het door minister Drees in te stellen verkeersfonds zien wij als een stap in de goede richting. De raadsadviseur bij Verkeer en Waterstaat, Prof. Mr. K. Vonk, is hier óók voorstander van, getuige een artikel in de NRC van dinsdag 18 april. Hij signaleert bovendien het verschijnsel wat we in ons artikel beschreven, nl. de verstikking van ons milieu in **iedere** zin, door de particuliere motorisering. Op dezelfde dag treffen wij in de NRC een artikel aan waarin Mr. Leopold

van NS pleit voor een vorm van integrale planning, waarin het begrip „gebundelde deconcentratie” — wat wij in dit artikel hanteerden — centraal staat. Gebundelde deconcentratie betekent: Een meer geïntegreerde bouw van steden, waar kantoren, winkels en scholen dicht bijeen liggen en te voet bereikbaar zijn. Er zullen dan weer functioneel en maatschappelijk samenhangende stadsgewesten ontstaan.

Op het onderwerp „Stedebouw” wordt in een volgend artikel dieper ingegaan.

KO v. DOORN - JAN LAMBERS

¹⁾ Smog is taalkundig een samen-trekking van smoke en fog. Ook fabrieken en huisbrandstoffen zijn voor het ontstaan van smog verantwoordelijk.

²⁾ De "planners" moeten er wel rekening mee houden, dat er in Nederland al zo veel is volgebouwd, op basis van *niet* integrale planning. Het resultaat daarvan is niet meer onge-daan te maken. De ruimte die er in ons land voor integrale planning overblijft, is beperkt.

Erkenning D.D.R.

De regering Brand-Scheel van de Bondsrepubliek heeft het maar moeilijk. Nu eindelijk, 27 jaar na het beëindigen van de tweede wereldoorlog de regering wil bijdragen tot wat ontspanning in West-Europa door de goedkeuring van de verdragen van Warschau en Berlijn dreigt door het overlopen van parlementsleden deze politiek doorkruist te worden. Achter de politieke schermen wordt door Strauss van de oerconservatieve Beierse CSU weer hard gewerkt. In het verleden zijn al eens dergelijke praktijken in de publiciteit gekomen.

Voor de goedkeuring van de verdragen is de uitslag van de komende verkiezingen in de deelstaat Baden-Württemberg van groot belang. Wanneer de CDU de meerderheid haalt kan zij die goedkeuring nogal bemoeilijken. Het is nu zelfs zover dat de neo-fascisten van de N.P.D. daar niet

aan de verkiezingen meedoen om zo de CDU daarbij een handje te helpen. Het vreemde is nu dat van CDU-zijde diverse malen verklaard is dat voor het geval de CDU-CSU zou gaan regeren na de eerstvolgende landelijke verkiezingen en vóór deze verkiezingen de verdragen van Warschau en Berlijn door het huidige parlement zouden worden goedgekeurd, de CDU de verdragen zal uitvoeren. Over rechtlijnigheid gesproken.

Het zou daarom goed zijn dat de Tweede Kamerfractie van de VVD duidelijk laat uitkomen dat zij bij verwerping van de verdragen ogenblikkelijk zal streven naar erkenning van de DDR, het liefst in bondgenootschappelijk verband. Op deze wijze kan zij haar geestverwanten, de liberale FDP moreel steunen, op dezelfde wijze als waarop de Partij van de Arbeid de SPD ondersteunt. j.w.

Vervolg Uitputting van de hulpbronnen

VII De invloed van het energieverbruik op Moeder Natuur

De mensheid wordt in de tamelijk nabije toekomst niet alleen bedreigd door energie- en grondstoffentekorten. Feitelijk nog verontrustender is de invloed van het geforceerde verbruik van de fossiele brandstoffen op het natuurlijke evenwicht op aarde. Het zorgwekkende hierbij is dat over deze invloeden bepaald nog geen eenstemmigheid bestaat; er is nog onvoldoende over bekend. Wel is het zeer waarschijnlijk dat reeds kleine verstoringen binnen het zgn. ECO-systeem reeds desastreuze gevolgen voor het leven op aarde kunnen hebben.

De invloed van het energieverbruik op het natuurlijke milieu is drieërlei:

- 1) de repercussies op de waterhuishouding
- 2) de gevolgen voor de zuurstofbalans
- 3) de consequenties voor de temperatuur op aarde als gevolg van de verhoogde concentratie van stof en CO₂ in de atmosfeer.

ad 1) Repercussies op de waterhuishouding

Met name de opwekking van electriciteit brengt de behoefte aan grote hoeveelheden koelwater met zich mee. De preciese gevolgen van een temperatuursstijging van het water, die hiervan het gevolg zijn, zijn nog niet bekend, maar dat er gevolgen zijn staat vast. In water boven een bepaalde temperatuur kunnen bijv. ziekteverwekkende organismen voorkomen, waartegen allerlei vissen en andere waterdieren niet bestand zijn. Een temperatuursstijging van slechts enkele graden blijkt voor een groot deel van de waterfauna reeds funest te zijn. Overigens lijkt wateropwarming niet uitsluitend negatief op de waterfauna in te werken. Zo schijnt bijvoorbeeld forel en karper in door centrale's enigszins opgewarmd water juist heel goed te kunnen gedijen. Een conventionele centrale van 1000

M.W. heeft ca. 40 m³ water per sec. nodig; een kerncentrale van die omvang zelfs 60 m³ per sec.

Gaat de temperatuur nog verder oplopen dan slechts enkele graden dan neemt het zuurstofpercentage in het water af, waardoor uiteindelijk dit water dood wordt, zodat er ook geen zgn. zelfreinigende werking meer van uitgaat.

Het percentage zuurstof in zoet water van

0 graden is	14,7%
10 graden is	11,5%
15 grad en is	10,3%
20 graden is	9,4%
30 graden is	7,8%

ad 2) Het effect van het stoken van fossiele brandstoffen op de zuurstofbalans

Door verbranding van fossiele brandstoffen, wat in feite een versneld oxydatieproces is, worden grote hoeveelheden zuurstof aan de atmosfeer onttrokken en voornamelijk in CO₂-vorm gebonden. Een deel van deze CO₂ kan echter weer onder invloed van zonlicht, door de plantenwereld worden omgezet in zuurstof. Het belangrijkste deel wordt echter door de oceanen opgenomen, waar het enkele decennia blijft opgeslagen, om daaruit in de vorm van carbonaten, bijv. verscheidende kreeftachtigen, weer te verdwijnen.

Nu is deze koolstofkringloop in de geschiedenis nogal eens onstabiel gebleken. Dit heeft indertijd o.a. tot gevolg gehad dat in het carboon massale afzettingen van fossielen zijn opgetreden die thans onze energiereserves vormen.

Het is niet uitgesloten dat de mens, die momenteel grote delen van de oceanen vervuult, massale ontbossingen pleegt en de in een tijdsbestek van vele miljoenen jaren aangemaakte brandstoffen in een geforceerd tempo in warmte en CO₂-omzet, bezig is de koolstofkringloop opnieuw te verstoren. Het hoogst ernstige risico daarbij is dat er over een X-aantal

decennia een tekort aan zuurstof in vrije toestand, onontbeerlijk voor alle levende mechanismen en dus ook voor de mens ontstaat.

Hoewel ook op dit gebied nog geen zekere voorspellingen zijn te doen, is het natuurlijk uitermate wenselijk om de reeds begonnen vervuiling van de oceanen stop te zetten en te keren. De oceaan is nl. onze belangrijkste zuurstofproducent; nl. door middel van het koolstofassimilatie-proces in het in de zee aanwezige wier en ander plantaardig materiaal.

De grote onbekende is thans de invloed van de vervuiling van de zee, voornamelijk uit hoofde van organische afvalstoffen, op de vorming en ontwikkeling van voornoemd plantenmateriaal. Met name de afvoer van fosfaten kan een overmatige algengroei ten gevolge hebben. Elke dag stort een rivier als de Rijn 100 ton fosfor in de Noordzee.

ad 3) Consequenties voor de temperatuur op aarde als gevolg van stof- en CO₂-vorming in de atmosfeer

De aardatmosfeer bestaat uit N₂, O₂, wat CO₂, waterdamp en stof. Al deze stoffen hebben grote invloed op het klimaat op aarde.

In een onderzoek van Rasool en Schneider (Physics Today, oktober 1971) is het gevolg van een toename van de atmosferische CO₂-concentratie onderzocht, waarbij gebruik werd gemaakt van een model van de aarde en de huidige energiebalans. Uit dit onderzoek blijkt dat een toename van het koolzuurgehalte niet de hoeveelheid tot de aarde doordringende zonnestraling beïnvloedt. De terugkaatsing blijft nl. onveranderd. Deze bedraagt ca. 31%, zoals door satellieten eveneens is vastgesteld.

Niettemin versterkt een toename van het CO₂-gehalte het *broeikas* effect, aangezien een verhoogd CO₂-gehalte wel meerdere infraroodstraling doet absorberen en vervolgens naar de



Isolatie- en
Plaatwerkbedrijf
ROTAMISOL



**Uitvoerders van warmte-,
koude- en geluidsisolatie**

Kantoor: Verschoorstraat 69-71,
Rotterdam, tel. 010 - 273954
Couperusstraat 48, Ridderkerk,
tel. 01804 - 5503



Strijdt voor Vrijheid en Democratie voor
iedereen, behalve voor Houtvernielers.

Bestrijdt deze door uw hout onder hoge
druk te laten impregneren bij:

v. d. SIJDE's HOUTBEREIDING N.V.

SPUI 40 — STRIJEN — TELEFOON 01854 - 280

aarde doet uitstralen. Kortom, de aarde stijgt in temperatuur.

Sommige waarnemers speculeren dat, wanneer de mens doorgaat met de verhoging van het CO₂-gehalte de aarde zo heet zal kunnen worden als Venus. Rasool en Schneider ontdekten echter dat wanneer het gehalte tien maal zo hoog wordt, hetgeen duizenden jaren zou vergen, de temperatuur slechts 2,5° K zou toenemen. Verdere toevoeging van CO₂ beïnvloedt de temperatuur niet. Slechts wanneer de totale atmosfeer uit CO₂ zou bestaan zou een "run away" optreden, waardoor de aarde even heet als Venus zou worden. Concluderend lijkt het er dus op dat wij voor een verhoging van de CO₂-concentratie niet zo bevreesd hoeven te zijn.

Wanneer daarentegen de hoeveelheid stof in de atmosfeer toeneemt zijn de gevolgen minder geruststellend. De berekeningen hiervoor zijn ook aanzienlijk ingewikkelder. Het stof zal zowel zonnestraling absorberen als terugkaatsen. Hetzelfde gebeurt met de teruggekaatste straling. Door berekeningen, waarbij men ook vergelijkingen met de situatie op Venus heeft gemaakt, die eveneens nogal ingewikkeld waren, kwamen voormelde onderzoekers tot enkele interessante gevolgtrekkingen.

- 1) De terugkaatsing door het aanwezige stof is hoog voor het zichtbare licht.
- 2) De terugkaatsing is lager voor het infrarood; de absorptie neemt snel af naarmate de optische dichtheid toeneemt.
- 3) De absorptie van het door de aarde teruggekaatste infrarood licht verandert bij toenemende optische dichtheid nauwelijks.

Het uiteindelijke resultaat is dat bij een toenemende hoeveelheid stof meer zonnestraling wordt teruggekaatst dan infrarood-straling, dat door de aarde wordt teruggekaatst, wordt geabsorbeerd. De aarde koelt dan dus af. Bij verhoging met een factor vier vonden Rasool en Schneider dat de temperatuur 3,5° K daalde. Hierbij werd echter aangetekend dat de conclusies niet onaanvechtbaar zijn omdat de toenemende hoeveelheid stof ook wel eens oorzaak zou kunnen zijn voor een groter wolkendek; dus voor een toenemende hoeveelheid waterdruppeltjes. Dit zal een verdere afkoeling betekenen, maar het zou evengoed het broeikaseffect kunnen versterken. Indien de temperatuur inderdaad 3,5° K zou dalen zou dat voldoende zijn om een ijstijd te veroorzaken. Sommige onderzoekers menen dat de mens in de komende vijftig jaar de hoeveelheid stof met een factor 6 tot 8 doet toenemen. *Deze uitkomsten zijn even-*

wel sterk afhankelijk van de gebruikte energiebron.

De berekeningen van Rasool en Schneider suggereren, ondanks het feit dat ze op globale middelen zijn gebaseerd, heel duidelijk dat een betrekkelijk kleine verandering in de hoeveelheid stof dramatische gevolgen voor het klimaat op aarde kan hebben.

VIII Het beleid op het niveau van de landsregering en Europese Commissie ten aanzien van het energieprobleem

E.E.G.-beleid inzake research en ontwikkelingswerk

Hiertoe kan worden verwezen naar de nota van de Europese Commissie aan de Raad van Ministers betreffende communautaire actie op dit gebied. (Supplement 1-71).

In deze nota signaleert de Commissie het ontbreken van gemeenschappelijk research- en ontwikkelingswerk. *Daardoor zijn door de Gemeenschap geen omvangrijke en originele technische programma's van de grond gekomen.* Men heeft een afwachtende houding aangenomen.

Weliswaar hebben de staats- en regeringshoofden tijdens de zgn. Haagse Conferentie (op 1 en 2 december 1969) hun bereidheid om dit alsnog te bevorderen geuit, doch dit heeft nog steeds nauwelijks gevolgen gehad. „De bestaande structuren voor de programmering en voorbereiding van communautaire besluiten op research- en ontwikkelingsgebied blijken onvoldoende georganiseerd, onvolledig en derhalve nauwelijks in staat om de opdracht van de Haagse conferentie uit te voeren.”

Zodoende gaat de verspilling en de steriele concurrentie door, terwijl de aanpak van grote objecten nog steeds achterwege blijft.

In het licht van de hiervoren geschetste problemen op het gebied van energie- en grondstoffenvoorziening alsmede de andere gevaren die onze leefwereld bedreigen, wordt het echter hard noodzakelijk dat er nu eindelijk iets gaat gebeuren. **Europa heeft een instituut als bijv. de Nasa nodig, waar wetenschapsmensen en technici van alle deelnemende landen aan meedoen, dat een wel-omschreven doelstelling heeft en dat kan beschikken over fondsen die voor een veel langere periode dan 1 jaar worden verstrekt.**

Als dit niet gebeurt zal West-Europa niet alleen steeds verder achterkomen op de Verenigde Staten, de Sovjet-Unie en Japan, maar als we het grondstoffen- en energieprobleem niet oplossen zullen we zelfs in welvaart en leefbaarheid gaan terugvallen.

Aan de Amerikaanse Uitdaging van de heer Servan Schreiber is aldus

een nieuwe dimensie toegevoegd. (Een van de opmerkelijkste lessen die dit boek gaf was wel dat Europa veel meer aan technologische vernieuwing moest doen).

Pas in oktober 1971 heeft de Europese Commissie voor het eerst voor meer dan een jaar geld beschikbaar gesteld voor Euratom, nl. 245 mln. dollar voor een periode van 3 jaar, teneinde Euratom nieuw leven in te blazen (men had het bijna laten doodbloeden) en langerlopende onderzoeksprojecten mogelijk te maken.

IX De noodzaak van een nationaal en supranationaal energiebeleid

Een gezamenlijke krachtsinspanning op het gebied van research- en ontwikkelingswerk op alleen zuiver energetisch gebied is echter niet voldoende. Veronderstel namelijk dat het inderdaad mogelijk wordt grote en veilige kernenergiecentrales te bouwen, eerst op atoomenergie en later op basis van de kernfusie. Dan is er nog altijd het probleem van de energiebehoefte die niet door electriciteit wordt gedekt.

Uit het onderstaande overzicht blijkt dat van het totale verbruik van primaire energie slechts 25-30% in de vorm van electriciteit wordt afgenomen. De overige 65-75% wordt gebruikt voor het verkeer, ondervuring en huishoudelijke verwarming.

Aandeel van het verbruik van primaire energiedragers ten behoeve van de electriciteitsproductie

Land c.q. Landengroep	Aandeel 1968	Aandeel 1969
E.E.G.	24,2%	24,7%
E.V.A.	32,2%	33,3%
U.S.A.	27,0%	27,4%

Bron van de Basisgegevens: Basisstatistieken Europese Gemeenschap.

Berekenmethode: Uitgegaan is van de totale bruto electriciteitsproductie in GWh. Dit is omgerekend in tonnen steenkoolequivalent. Voor de omrekening in benodigde ske. aan primaire energiedragers is vervolgens een rendement van 35% verondersteld.

In principe is het natuurlijk mogelijk om ook de 65-75% door electriciteit te vervangen, doch er duiken dan twee immense nieuwe problemen op:

- a) het koelwaterprobleem
- b) het transportvraagstuk

ad a) Deskundigen hebben uitgerekend dat bij de huidige verbruiksgroei van electriciteit (elke 8 à 10 jaar een verdubbeling) ons land tot ongeveer het jaar 2000 in de behoefte aan koelwater kan voorzien. Daarna ontstaan moeilijkheden. Wanneer het nu evenwel nodig zou blijken, door schaarste aan fossiele brandstoffen, en of de invloed van de verbranding hiervan op de atmosfeer en aardtemperatuur,

massaal op kernenergie over te schakelen dan is het Nederlandse koelwaterareaal natuurlijk volstrekt onvoldoende. En dan ligt Nederland geografisch gezien nog bijzonder gunstig. In Duitsland zal dit probleem echter al spoedig de zwaarte van een molensteen verkrijgen.

Het is met andere woorden de vraag of het wel mogelijk is onze electriciteit nog steeds via de omweg van stoomturbines, waarbij bijna 2/3 van de energie in het koelwater verloren gaat, te blijven opwekken. Ook al vanwege het reeds gesignaleerde probleem van de verhoging van de aardtemperatuur.

Fundamentele research naar directe vormen van electriciteitsopwekking lijkt dus een onontkoombare eis voor de komende decennia. De vorderingen op dit gebied zijn thans evenwel nog volstrekt onvoldoende. Een massale en verenigde krachtsinspanning lijkt nodig.

ad b) *Het transportvraagstuk*

Het transport van electriciteit is niet alleen uiterst kostbaar, het is voorzienbaar, dat het binnen enige decennia ook niet meer op de huidige wijze kan worden verzorgd. Dit zal zeker niet meer mogelijk zijn indien door de uitputting van de fossiele brandstoffen electriciteit op basis van kernenergie ook zou moeten worden gebruikt voor het opvangen van de energiebehoefte die nu door olie en gas wordt gedekt. Er zal dus naar een geheel andere transportvoorziening moeten worden gezocht. Laserstralen komen momenteel echter alleen nog maar in James Bond-films voor.

X Enkele conclusies

Concluderend mag na dit alles worden vastgesteld dat wij om velerlei redenen bezig zijn met een internationale roofofbouw op de bestaande energiereserves, aangezien wij de oplossingen van de problemen, die een steeds snellere uitputting van deze reserves (in de jaren '70 wordt er bijv. meer olie verbruikt dan in de gehele olieperiode voor '70) oproepen, nauwelijks in concept kunnen aangeven.

Dit alles wordt in de hand gewerkt door het geringe aandeel van de bestedingen van particulieren en bedrijfsleven aan energieaankoop, hetgeen bij beide categorieën in totaal slechts ca. 4 à 5% bedraagt.

Een flinke prijsverhoging zou een al te uitbundige verbruiksstijging wellicht kunnen afremmen. De huizen zouden bijv. meer warmte-isolerend kunnen worden geconstrueerd; fabrikanten zullen qua energie zuiniger apparaten gaan produceren. De aanschaf van een elektrische gazonmaaier wordt misschien wat uitgesteld enz. enz. Vermoedelijk zal de prijsstijging om

matiging van enige omvang te be-
werkstelligen echter wel tenminste
100% moeten bedragen.

Willen we echter streven naar een gelijkmatiger verdeling van het energieverbruik in de wereld dan zal het prijsmechanisme dit in de praktijk alleen niet kunnen klaarspelen, omdat voorlopig ook de koopkracht in de wereld erg scheef verdeeld is.

Zou prijsstijging politiek niet haalbaar zijn, d.w.z. over bijvoorbeeld een tijdsbestek van 5 jaar, dan is het waarschijnlijk dat een aantal jaren later rantsoenering nodig wordt, hetgeen waarschijnlijk politiek nog veel grotere problemen zal opleveren.

Overigens loopt de Rijke Wereld een flinke kans dat als zij niet uit eigen beweging tot matiging komt de Derde Wereld haar hiertoe zal dwingen, aangezien deze over het overgrote deel van de energiereserves in de wereld beschikt. In dit licht bezien is theoretisch zelfs niet eens uitgesloten dat tegen bijvoorbeeld 1980 de rollen in

de wereld grotendeels zullen zijn omgedraaid en dat het nu rijke deel der wereld geleidelijk aan gaat verpauperen bij gebrek aan grondstoffen en energie.

Besluitend zou men kunnen zeggen, dat als ergens en ooit in de samenleving een vooruitziende blik nodig was deze thans wordt gevraagd en wel primair op het gebied van de energie- en grondstoffenvoorziening. Zonder dat is het de vraag of rampzalige oorlogen te vermijden zullen zijn. j.h.l.

Naschrift:

Intussen kunnen we dan toch het bescheiden begin meemaken van een soort energiepolitiek. Door een extra belastingheffing op energie hoopt minister Langman in de komende 7 jaar maximaal f 328 mln te kunnen bijdragen aan de ontwikkelingskosten van het gezamenlijke project van Duitsland en de Benelux ten behoeve van de bouw van een snelle kweekreactor te Kalkar.

..... De VVD heeft geen vertegenwoordiger gestuurd naar de manifestatie van het Vietnam-comité. Nu de landelijke organisatie van de JOVD zich van dit comité heeft gedistancieerd en de afdeling Amsterdam JOVD er nog wel in zit, willen ze de landelijke JOVD niet in de wielen rijden.

Prettig voor de JOVD te weten op welke wijze de VVD politiek te beïnvloeden is. Je kan nooit weten hoe het nog eens van pas komt.

— Het schijnt dat die grote broek Vonhoff nog past ook want het ding zakt niet af.

— Het Volkscongres van Meis en co. was weer eens precies het tegen-gestelde van wat het was: Geen congres, want discussie was er niet bij en niet iets van het volk, want de werkende jongeren mochten bijvoorbeeld niets zeggen. Maar als je alleen maar „De Waarheid” leest kom je er ook niet achter dat een „Volks-Democratie” het zelfde is als Partij-Diktatuur.

— We hebben nu met eigen ogen kunnen zien dat Haya erg goed kan toneel spelen.

Van de

HB-tafel

HB-activiteiten naar buiten

— De algemene ledenvergadering van de VVD op 24 en 25 maart werd door enkele HB-leden bezocht. Onze voorzitter, Domien van Wees, stelde enkele kritische vragen ten aanzien van de, door de VVD altijd hardnekkig afgewezen maar toch doorgevoerde, belastingverhoging. Ons oud-HB-lid J. Weggemans wees op de noodzaak van woningrenovatie zonder direct tot afbreken over te gaan.

— Op 21 en 22 april bezocht ondergetekende het CHJO/KVPJC congres te Arnhem. Het thema was relatie geloof en maatschappij. De federatievoorzitter, Loek Schipper, sprak

zich in zijn openingsrede o.a. uit voor medewerking van de drie confessionele partijen aan „volkspartijen van progressieve signatuur”.

— Domien van Wees voerde op het LSVN-congres van 22 april het woord, daarnaast werd er door JOVD-ers en studenten gediscussieerd over het liberalisme.

's Middags kon men de strijd tussen de forumleden Van Riel, Gruyters, Roethof, Polak en Van Leeuwen aanhoren en opwarmen.

De heer Van Riel achtte het weinig zinvol over het gekozen onderwerp Partijvernieuwing te praten, omdat praten hierover doorgaans slechts duidt op pogingen tot lijfsbehoud en niets met de werkelijke vernieuwing te maken heeft. Er ontwikkelde zich tussen hem en de heer Gruyters van D'66 een interessante discussie. Deze laatste was overtuigd van de sa-

menwerking tussen „de drie”. Zo zeer zelfs dat hij meende dat D '66 in 1975 niet meer zou bestaan maar in een andere partij zou zijn opgegaan! Roethof (PvdA), een oud-voorzitter van de JOVD, zette zich sterk af tegen het liberalisme in de VVD in plaats van over partijvernieuwing te praten. Polak (DS '70) vond het voor zijn partij niet opportuun over vernieuwing te praten omdat deze partij net nieuw is. (Noot van ondergetekende: een liberaal zou zich altijd willen vernieuwen!). Polak stak de JOVD een pluim op de hoed door het in de congresstukken opgenomen gedeelte van de in Ede uitgebrachte liberale beginselverklaring van de JOVD te prijzen als een stuk waar ook zijn eigen partij zich niet voor zou behoeven te schamen.

Van Leeuwen (VVD-lid Rijnmondraad) sprak over de these (De analyse van de zes van Mansholt) en antithese (Het liberaal manifest). Hij onthulde dat in juli een groep VVD-ers met een stuk gaat komen dat als leidraad kan dienen voor het liberaal manifest. Het forum stond onder leiding van Dr. Ferry Hoogendijk, die enige critische geluiden aan het adres van de VVD liet horen.

HB-activiteiten naar binnen

Naast de lopende zaken werden nog de volgende vergaderingen bezocht: — Op 30 maart bezocht ondergetekende een geanimeerde vergadering van de afdeling Leeuwarden. De precaire positie van de landbouwer werd hier uitvoerig besproken.

— Op 14 april bezochten Domien van Wees, Arthur Edwards en Ellen van Bekkum de oprichtingsvergadering van de afdeling Het Gooi en omstreken. Naast de voortreffelijke plaatselijke voorzitter, Jan Franssen, hield Domien van Wees een speech. Verder was er een forum bestaande uit Drs. D. J. D. Dees (bijna 2de kamer VVD), Drs. E. Nypels (2de kamer D '66), B. Roolvink (2de kamer ARP) en Mr. P. R. Stoffelen (2de kamer PvdA).

— Een week later, vrijdag 21 april had de afdeling Z.O.-Drenthe een bijeenkomst over fluoridering. Als spreker was uitgenodigd Dr. Heerspink, hoofd van het ziekenhuislaboratorium in Emmen. De heer Heerspink was tegenstander van fluoridering en vond onder meer dat de onderzoekcommissies te eenzijdig zijn samengesteld.

Aktie Columbia

SOLIDARITEIT

Van maart tot ongeveer eind augustus '72 wordt er in Nederland een aktie gevoerd onder de naam 'aktie Columbia', voornamelijk geleid door Leon Weeber en Liduine Zumpolle, die als socioloog en maatschappelijk werker werkzaam zijn in Columbia en door drie Colombiaanse vormings/onderzoekingsorganisaties werden uitgezonden om in een rijk Westers land gelden bijeen te verzamelen voor een 7-tal vormingsprojecten; voor en dóór boeren uit te voeren.

Sinds '68 bestaat er in Columbia een nationale boerenorganisatie (50% van de bevolking is boer), de ANUC (Asociación Nacional de Usuarios Campesinos), destijds opgezet door de regering.

Deze organisatie echter is thans uitgegroeid tot een bewuste en weerbare groep van meer dan anderhalf miljoen boeren, die na zovele malen in zijn verwachtingen te zijn gefrustreerd (niet adequaat uitgevoerde 'landhervorming', onvoldoende kredieten, onvoldoende techn. agrarische voorlichting etc.) zich steeds radicaler gaat opstellen. Aangezien deze tendens een bedreiging vormt voor de politieke en economische machthebbers (grootgrondbezitters, industriëlen, Kerk) zijn onlangs alle subsidies ingetrokken, vormingsleiders ontslagen, en is in enkele gebieden de rechtspersoonlijkheid van de ANUC ingetrokken. Voorts vindt er thans openlijke repressie plaats; boeren worden door krijgswaarden berecht, gevangen genomen en ook wel vermoord; ook is het

geen uitzondering dat oogst en huizen worden vernield en verbrand in de dorpen, waar het leger vrij spel heeft. De ANUC heeft ondanks - of dankzij - dat, in samenwerking met voornoemde onderzoekorganisaties verschillende vormingsprojecten opgezet. Deze projecten behelzen boerenbedrijven op gemeenschappelijke en coöperatieve basis annex vormingscentra, die zich op den duur zelf zullen financieren. De mensen, het kader, de programma's zijn er; alleen het geld ontbreekt nog (in totaal een half miljoen gulden).

Men hoopt echter vóór augustus tenminste f 180.000 - bij elkaar te hebben voor de financiering van drie urgente projecten, die dan van start moeten, nl. een boerencongres, een serie vormingscursussen voor boerenleiders (tevens als voorbereiding voor het congres) en een krant.

Uw solidariteit met de moeilijke en lange strijd van deze boeren kunt U op tweeërlei wijzen tonen; door geld te storten **ofwel** door samenwerking met de aktie in Nederland (informatiespreiding en fondsenwerving) b.v. d.m.v. het organiseren van plaatselijke acties en publikatie. Meer informatie? bel. 020 - 12.53.22 Binnenkort verschijnt er een uitgebreide informatiemap die op het aktieadres te bestellen is.

Leon Weeber - Liduine Zumpolle 1e Helmerstraat 141.
Amsterdam - 020 - 125322
giro 1918108 CLAT Nijmegen
t.b.v. 'Aktie Columbia'

— Die Merijntje Gijzen van vroeger blijkt nu toch het verkeerde pad te zijn opgegaan.

— Het PvdA-kamerlid Wierenga wil van Groningen een tweede regeringscentrum maken. Maar aan 25.000 dromerig naar buiten starende rijksambtenaren heeft Groningen geen behoefte. Dromerig staren kunnen de koeien rond Groningen namelijk ook wel, alleen hoeven ze het niet door een raam te doen. Bovendien hebben ze aan gras genoeg en laten zich daarvoor nog uitmelken ook. Bij rijksambtenaren lukt dat veel minder.

— 1672: „Het volk redeloos, de regering radeloos en het land reddeeloos”. En dat schijnt nu al weer drie honderd jaar geleden te zijn, vertelt de kalender.

— Nieuwe uitdrukking: De direktie akzooit maar wat aan.

— In de Russische dwangarbeiderskampen naaien gevangenen zich uit protest tegen hun slechte behandeling de mond dicht. Wie weet, stuurt het Medisch Comité Vietnam nog eens naalden en draad.

— Zou het daar in Brazilië, met die Indianen en die onderdrukking en zo, wel zuivere koffie zijn? Die uitdrukking bestaat namelijk reeds langer dan het Angolacomité.

— Betalen die voetbalmaatschappijen eigenlijk wel belasting over de winsten op verkochte spelers? Misschien iets voor speculatiewinstbelasting van Vondeling!

Afdelingsnieuws

Voor zover mij bekend en niet reeds in het bovenstaande vermeld, waren er de volgende activiteiten:

— Allereerst een niet zo zeer afdelingsactiviteit. Het district Noord van de JOVD organiseerde van 12 t/m 16 maart een uitstekend geslaagde reis naar Straatsburg, waar het Europees Parlement werd bekeken. Ook werd een vergadering van de liberale fractie bijgewoond. Op weg naar Straatsburg deden we Luxemburg aan. Een lezing over het Hof van Justitie en een lezing over de Europese Investeringsbank vormden daar het programma.

— Vrijdag 24 maart had de afdeling Zuidlaren een bijeenkomst over het Ontwerp Streekplan Noord-Drenthe. Als voorbereiding hierop kregen de leden een uittreksel uit het plan, gemaakt door de Provinciale Planologische Dienst, toegestuurd. Spreker was Drs. A. J. J. Herfkens uit Assen.

— Vrijdag 7 april had de afdeling Fivelingo in samenwerking met de landbouwverenigingen Garmerwolde, Ten Boer en Woltersum een zeer druk bezochte bijeenkomst over de landbouwpolitiek. Spreker was ir. J. Baas, landbouwspecialist en lid eerste kamer voor de VVD, tevens lid van de liberale fractie in het Europees Parlement.

— Vrijdag 14 april ontving de afdeling Groningen het VVD-eerste kamerlid Prof. Zoutendijk die sprak over Hoger Onderwijs en Wetenschapsbeleid in Maatschappelijk Perspectief. Zoals altijd met professor Zoutendijk was de discussie aangenaam en toch zeer „to the point”.

— Eveneens over onderwijs doch in ruimere zin sprak en meer nog discussieerde Prof. Braams uit Utrecht op 20 april in Groningen. Professor Braams, die voorzitter van de VVD-onderwijscommissie is, kwam op uitnodiging van het district Noord.

— Vrijdag 21 april had de afdeling Zuidlaren een informatie-avond over Release. Spreker was de heer W. Nijlunsing van Release. De avond was druk bezocht en leverde een aantal nieuwe leden op.

Congres Soesterberg

Het zomercongres wordt dit jaar, na jaren van traditie, niet in Dalfsen maar in Soesterberg gehouden in het „Kontakt der Continenten”.

Datum is 3 en 4 juni, het programma staat elders in dit blad afgedrukt.

Het onderwerp Milieubeheer zal iedereen nopen te komen, vandaar dat ik u allen zal zien in Soesterberg.

Tot ziens.

DUKE E. P. DOMINICUS
VAN DEN BUSSCHE

— Als ook de exponentiële groei van het aantal in de Tweede Kamer gestelde vragen doorgaat, dan zijn in het parlementaire jaar 2030 24 uur per dag 4 parlementszaal nodig om alle vragen in het openbaar te stellen.

— In het jaar 2030 zijn er in de Randstad zoveel rijstroken naast elkaar, dat je alleen nog met een kompas kunt oversteken.

— Dolf Coppens wil niet met D '66 in zee, niet zo erg want de VVD zet haar sluisdeuren wel open. Ze moeten alleen wel zorgen dat de waterstand goed is, anders kan het binnenwater wel eens naar de zee lopen.

— „Ambtenaren laten niet met zich sollen”. Ze laten zich niet verkassen. Het kabinet weet toch dat dat ook niet kan. Kasplantjes zijn teer.

Zomercongres

Programma: zaterdag

- 14.00 uur: Congresrede door de voorzitter
- 14.30 uur: MILIEUBEHEER:
De volgende sprekers zullen een inleiding van ca. 20 minuten houden:
Prof. Dr. R. Zonderland over Milieuwetgeving
Dr. L. Ginjaar over Milieu techn. aspecten
Drs. R. Ronteltrap over Planologie en Ruimt. Ord.
Dr. R. Terlouw over de Politieke en Economische aspecten
- Theepauze
- 16.30 uur: Vergadering in werkgroepen samen met bovengenoemde inleiders.
- 18.30 uur: Diner
- 19.30 uur: Kort verslag door de rapporteurs van de werkgroepen.
- 20.00 uur: Replieken van de Inleiders.
- 20.30 uur: Algemene Plenaire discussie.
- 22.00 uur: FEEST

Programma: zondag

- 8.30 uur: Ontbijt
- 10.00 uur: Voetbalwedstrijd.
- 11.00 uur: Evaluatie discussie Milieubeheer
- 13.00 uur: Lunch.
- 14.00 uur: Huishoudelijke vergadering
- 16.30 uur: Sluiting van het congres.

Agenda huishoudelijke vergadering

- Opening.
- Ingekomen stukken en mededelingen
- Notulen.
- Bestuurswisseling
Onze tweede secr. Ellen van Bekkum heeft de wens te kennen gegeven om af te treden.
Het hoofdbestuur stelt kandidaat:
2e secr. Elly Westerling (thans 7e HB-lid) afd. Leeuwarden.
7e HB-lid Roy Lantain Afd. Leiden.
- Samenvoeging bladen politieke jongerenorganisaties.
- Projekt ontwikkelingssamenwerking.
- JOVD-nota Collegegeldverhoging
- Rondvraag.
- Sluiting huishoudelijke vergadering.

Deelnemerskosten f 33.— p.p. te betalen ter plaatse. Opgaven aan Ellen v. Bekkum, Berkenweg 17, Doorn. Tel. 03430-2333.

Staalconstructies
 voor alle doeleinden
 Speciaalbedrijf voor
 zwaar plaatwerk
 Constructiewerkplaat-
 sen

W. HUIZER n.v.

CAPELLE a/d IJSSEL
 TELEFOON 01804 - 2657

bouwwerken
 heiwerken
 pijpleidingen
 zinkers
 grondboringen

VISSER & SMIT'S AANNEMING MIJ NV



PAPENDRECHT TEL. 01850-51044



DEZE CHAUFFEUR LAADT EN LOST IN 4 MINUTEN 21 SECONDEN !!!

Hoe kan dat nou? Simpel! Eén chauffeur, één truck en Van Weelde's wissellaadbakken. 'n Enorme besparing op wachttijd, arbeidsloon verzekering en motorrijtuigenbelasting. Alle wissellaadbakken conform toegestane draagvermogens,

voor elk soort vervoer en in diverse afmetingen. De metalen bodemframes zijn uitgerust met draibare of inschuifbare steunpoten. Iedere truck voorzien van hydraulische hefinstallatie in vermogens van 5 t/m 15 ton.



CARROSSERIE- EN CONTAINERFABRIEK

PAUL & VAN WEELDE N.V.

'S-GRAVENWEG 350 - NIEUWERKERK A/D IJSSEL - TEL. (01803)- 3944 - TELEX 23240

