

D66
1997
10

Wetenschap en politiek

Living apart together

Jan C. Terlouw

AME

Wetenschap en politiek

living apart together

JAN C. TERLOUW

Rede uitgesproken op 8 oktober 1997 in de Aula van de
Universiteit van Amsterdam ter gelegenheid van de openbare aanvaarding
van de benoeming vanwege de Gemeente Amsterdam tot
Bijzonder Hoogleraar op de Wibautleerstoel
op het terrein van de grootstedelijke problematiek,
in het bijzonder gericht op Amsterdam

DOCUMENTATIECENTRUM
NEDERLANDSE POLITIEKE
PARTIJEN



amsterdam study centre for the metropolitan environment



ISBN 90-75246-14-5

© 1997

Universiteit van Amsterdam

AME Amsterdam study centre for the Metropolitan Environment

Nieuwe Prinsengracht 130

NL – 1018 VZ Amsterdam

Tel: (+31 20) 525 4062

E-mail: AME@frw.uva.nl

Fax: (+31 20) 525 4051

Internet: <http://www.frw.uva.nl/rei/ame>

Wetenschap en politiek

Living apart together

JAN C. TERLOUW

Mijnheer de Rector,
zeer gewaardeerde toehoorders.

De Wibautleerstoel is een klein onstoffelijk monument dat herinnert aan de relatie tussen de gemeente Amsterdam en de voormalige Gemeentelijke Universiteit—nu de Universiteit van Amsterdam—en door zijn naamgeving aan Wibaut. Florentinus Marinus Wibaut was langdurig lid van de Eerste Kamer en van Provinciale Staten van Noord-Holland, maar vooral was hij zijn halve leven lid van de Amsterdamse gemeenteraad. Met name tussen 1920 en 1930 maakte hij de dienst uit in het gemeentebestuur. Woningbouwpolitiek had zijn speciale belangstelling. Wie meer over hem wil weten leze de interessante rede van één van mijn ambtsvoorgangers, Willem Heinemeijer, *In Wibauts voetspoor*.¹

Wetenschap en politiek

Zo roept de Wibautleerstoel onvermijdelijk het verband op dat bestaat tussen politiek en wetenschap. Voor zover dat bestaat.

De eerste gedachte is dat het antipoden zijn. Wetenschap is zo objectief mogelijk, politiek houdt zich bezig met belangen, die wel subjectief moeten zijn. Een politicus die begint te twijfelen aan wat hij doet kan maar beter een andere levensinvulling zoeken, een wetenschapper die ophoudt met twijfelen aan wat hij doet deugt niet meer voor zijn vak. Twijfel, de bondgenoot van de naar feiten en waarheid zoekende wetenschap, de vijand van de politicus die overtuiging moet uitdragen.

Als er een rapport verschijnt met een maatschappelijke slotsom op grond

¹ Willem F. Heinemeijer (1993) *In Wibauts voetspoor*. Amsterdam. Centrum voor Grootstedelijke Onderzoek CGO / Amsterdam study centre for the Metropolitan Environment AME.

van een wetenschappelijke beschouwing (kernenergiecentrales, grote infra-structurele werken, defensiestrategieën, etc.) dan worden politici geacht daarover een oordeel uit te spreken nog voor de inkt droog is (of tegenwoordig: nog voor het offset apparaat is afgekoeld), terwijl de wetenschappers die het rapport hebben opgesteld stijf staan van de aarzelingen. Politici moeten zuinig zijn met aarzelingen, op straffe van verlies aan gezag en geloofwaardigheid. Wetenschappers moeten voorzichtig zijn met zekerheden, want een zekere wetenschapper is haast een *contradictio in terminis*.

Plato laat in zijn *Dialogen*² de jonge Socrates vragen aan Protagoras of hij werkelijk de kunst van politiek onderwijst en of hij belooft van mensen goede burgers te maken.

‘Dat, Socrates, is precies het beroep dat ik uitoefen,’ antwoordt Protagoras. ‘Nou,’ zegt Socrates, ‘dan hebt u waarachtig een edel beroep. Want ik moet u eerlijk zeggen, Protagoras, dat ik betwijfel of deze kunst kan worden onderwezen... Ik moet u zeggen dat ik van mening ben dat deze kunst niet van man tot man kan worden overgebracht. De Atheners zijn begripvolle mensen en ze worden ook als zodanig door de andere Grieken geacht. Nu valt me op dat als we in vergadering zijn, en het onderwerp dat we bespreken heeft te maken met bouwen, dat bouwers worden gehoord als adviseurs; gaat het over scheepsbouw, dan scheepsbouwers; en zo ook de andere vaardigheden waarvan men denkt dat ze kunnen worden onderwezen en geleerd. En als er iemand opstaat die met een advies komt terwijl hij niet deskundig is op het betreffende gebied, hoe goed hij er ook uitziet, hoe rijk hij ook is, of hoe eerbiedwaardig, dan luisteren ze niet, maar ze lachen hem uit... Zo hoog schatten ze vakmensen, deskundigen. Maar als het gaat over een politieke zaak, dan mag iedereen zijn woordje doen—de timmerman, de ketellapper, de schoenmaker, de matroos, de passagier; rijk en arm, hoog en laag—iedereen die maar opstaat; al heeft hij niets geleerd en meent hij toch te moeten adviseren, niemand maakt hem een verwijt zoals in het eerste geval; klaarblijkelijk omdat men van mening is dat dit soort kennis niet kan worden onderwezen. Dit geldt niet alleen voor de staat, ook voor individuen; de besten en de verstandigsten van onze burgers slagen er niet in hun politieke wijsheid over te dragen aan anderen.’

Zo dacht Plato al zo’n 400 jaar voor het begin van onze jaartelling over de

² *Protagoras*. De dialogen van Plato.

relatie tussen deskundigheid en politiek, al moet worden gezegd dat politiek toen, naar ik vrees, meer werd geassocieerd met deugden dan heden ten dage het geval is; want in zijn antwoord spreekt Protagoras over de politieke deugd ‘die alleen kan bestaan door middel van rechtvaardigheid en wijsheid; ...iedereen moet aan dit soort deugden kunnen deelnemen, want zonder dat zou de Staat niet kunnen bestaan.’

Waar hoor je dat nog tegenwoordig—de overtuiging dat wijsheid en rechtvaardigheid de essentie zijn van het politiek handelen. Daar zou ik wel eens een advies van de WRR over willen lezen.

Wetenschap en politiek hebben elkaar nodig maar leiden toch ieder hun eigen leven. Een LAT-relatie. Stel er moet een besluit worden genomen over een belangrijke zaak de ruimtelijke inrichting betreffend. Noord-Zuidlijn, IJburg, HSL, Nationale luchthaven, voorbeelden te over. Wetenschappelijke ondersteuning is nodig om onder andere de volgende redenen:

- om het project te situeren in een breder concept;
 - om een zo nauwkeurig mogelijke voorspelling te doen over de consequenties van een bepaalde uitvoering;
 - om alternatieven in beeld te brengen;
- maar dikwijls ook om tijd te winnen als de tijd niet rijp blijkt voor het nemen van een besluit.

Dat laatste heeft enige toelichting nodig. Veranderingen ontmoeten weerstand, dat geldt zowel in fysieke als in spirituele zin. De natuurkundige wet $K = m \cdot a$, die zegt dat er een kracht nodig is om een massa een versnelling te geven, om een massa in beweging te krijgen, is qua strekking ook geldig voor politieke voorstellen. Er zijn krachten nodig om iets tot stand te brengen.

De politicus, of de politieke partij, die een verandering wil bewerkstelligen in een democratie als de onze, mobiliseert die krachten: door geschriften en toespraken, door overreding, door IOU's uit te delen, door deals te sluiten met politieke tegenstanders en vul maar in. Soms redt hij het daar niet mee. Soms heeft hij maatschappelijke krachten nodig die nog moeten groeien, maar die onontbeerlijk zijn om zijn plan over de streep te helpen. Daar is tijd voor nodig. ‘De tijd moet zijn werk doen.’ zeggen we. Hoe win je die tijd? Door om meer onderzoek te vragen.

Het komt geregeld voor dat een politieke fractie zegt niet te kunnen beslissen *omdat er informatie ontbreekt*. Dikwijls is dit een manier om te zeggen dat

het besluit binnen de fractie of binnen de partij moet rijpen. Een nieuw onderzoek zal nauwelijks iets nieuws opleveren, dat weet zowel degene die er om vraagt als de minister of bestuurder die het onderzoek toezegt.

Rekening-rijden was in de tachtiger jaren geen haalbare kaart, ofschoon het departement van Verkeer en Waterstaat grondig van de noodzaak was overtuigd. Nu is er bijna niemand meer te vinden die er tegen is. En toch was de toename van de congestie tien jaar geleden heel goed te prognostiseren. De tijd moest zijn werk doen, dat wil zeggen de noodzakelijke maatschappelijke krachten moesten groeien.

Een onevenwichtigheid in de relatie tussen wetenschap en politiek is gelegen in het feit dat met enige inspanning de wetenschapper wel het werk van de politicus kan volgen, maar dat het omgekeerde niet het geval is. Zelfs met aanzienlijke moeite is het voor de politicus onmogelijk de gespecialiseerde kennis van de zo rijk gevarieerde wetenschappen te bevatten. Politieke besluiten moeten op hoofdlijnen worden teruggebracht, omdat ze door volksvertegenwoordigers van zeer divers plimage moeten worden beoordeeld. De wetenschap moet ook het detail onderzoeken, omdat daarin de geheimen zich vaak openbaren.

Beoefenaars van wetenschap dragen een grote maatschappelijke verantwoordelijkheid. Immers, de ontwikkelingen in onze samenleving zijn tot in al hun vezels doortrokken van de resultaten van wetenschap en technologie. De welvaart in al z'n facetten is er het gevolg van, maar ook ethische aspecten worden voor een belangrijk deel, naar mij voorkomt, beïnvloed door wetenschappelijke resultaten. Zou niet het beeld van de Sojourner op Mars—in het algemeen de verdieping van onze kennis van het heelal—invloed hebben op religieuze contemplatie? Zou niet de ontwikkeling van de pil de sexuele ethiek beïnvloeden? Zou de mogelijkheid voor velen om zich over de globe te bewegen en andere culturen van nabij te zien, geen invloed hebben op onze houding ten opzichte van andere rassen en huidskleuren?

De meeste politieke besluiten hebben een relatie met de resultaten van de wetenschappen. En verder zijn de beoefenaars van de wetenschappen voor een belangrijk deel afhankelijk van politieke beslissingen. Kortom, wetenschappers behoren zich mede verantwoordelijk te voelen voor politieke beslissingen en ze hebben daar ook belang bij. Er is op dat gebied veel te wensen.

Aan de andere kant is het voor politici bijna ondoenlijk op de hoogte te

blijven van de resultaten van wetenschap en techniek. Dat is alleen enigermate mogelijk als het vanuit de wetenschap wordt gestimuleerd en makkelijker wordt gemaakt.

Politiek en wetenschap, de botsing tussen subjectiviteit en objectiviteit. Zoals gezegd, politiek bestaat voor een belangrijk deel uit overtuiging en belangenstrijd, wat wel in hoge mate subjectief moet zijn. Wetenschap verdient die naam niet zonder objectiviteit.

Het is daarom van groot belang dat wetenschappers hun werk in onafhankelijkheid kunnen doen. Wie onderzoek doet, gefinancierd door een specifieke opdrachtgever, of dat nu is op organisatorisch of op wetenschappelijk gebied, heeft het er moeilijk mee om de belangen van zijn opdrachtgever geheel uit zijn hoofd te bannen; niets menselijks is ons vreemd. Daarom moeten we er voor waken te veel onderzoek in de vorm van contract-research te laten verrichten. Interessant zijn in dit verband recente artikelen in de *New Scientist* over het broeikas-effect en over de mogelijke relatie tussen elektromagnetische straling en leukemie. Wie financiert het onderzoek en welke belangen zijn in het geding? Alleen al het feit dat deze vragen gesteld worden geeft te denken.

Met andere woorden, de universitaire research mag niet te afhankelijk worden van belanghebbende sponsors. Waar wetenschapsbeleid wordt vertaald in onderzoeksbeleid moet de politieke component uitgefilterd worden. Van waardevrije naar waardeloze wetenschap is maar een kleine stap.³

De beperkte mogelijkheden van de overheid

Naar mijn mening hebben vooral de natuurwetenschappen, waaruit ik afkomstig ben, de plicht de politiek te helpen de juiste vragen te kunnen stellen. Ruimtelijke wetenschappen, waar de Wibautleerstoel zijn plaats vindt, zijn maatschappelijker geïntereerd. Vorig jaar sprak op deze plaats collega Salet over *de conditie van stedelijkheid*.⁴ Hij kwam tot de conclusie dat de overheid niet zozeer stedelijke uitbreidingen moet ontwerpen in de vorm van integrale gebiedsconcepten, maar moet reageren op maatschappelijke initiatieven, met het

³ New Scientist (1997) 'Greenhouse Wars'. 19-7-1997; New Scientist (1997) 'Power crazy'. 9-8-1997; C.M. Braams. Private communication. *De promotor blijft zijn voormalige promovendus voeden met wetenswaardigheden.*

⁴ Willem Salet (1996) *De conditie van stedelijkheid*. 's-Gravenhage: VUGA.

oogmerk verschillende activiteiten op elkaar te laten aansluiten. Advies vanuit de ruimtelijke wetenschappen naar een stedelijke overheid.

Een andere collega, Van der Cammen,⁵ sprak ook vorig jaar en ook hier, over de wereld van de ruimtelijke planning. Hij haalde Kreukels⁶ aan, die zegt dat 'het sturingsvraagstuk pas kan worden opgelost nadat eerst het aandrijvingsmechanisme, de motor ervan, veel meer in de samenleving zelf is gesitueerd in plaats van binnen de overheid. De samenleving is wel degelijk maakbaar, namelijk allereerst in en door de samenleving zelf, en afgeleid daarvan door een meer of minder geprononceerde overheid...Het grote verschil met het huidige bestuurlijke bestel is dat de samenleving zelf de primaire motor is en dat ordening en sturing vanuit de overheid daarvan een afgeleide zijn.'

Kan de overheid een stad ontwerpen, het land inrichten, economische en ruimtelijke ontwikkelingen geïntegreerd sturen? Natuurlijk kan de overheid dat in zekere zin. Kijk maar naar Flevoland, naar de stad Almere, naar Vinex. Maar Salet wijst er op dat particuliere initiatiefnemers zich op micro-niveau dwars door de gebiedsafbakening heen bewegen. Hij noemt als voorbeeld de Amerikaanse steden in de jaren '70, toen door het gedrag van de bevolking de suburbanisatie toesloeg en de binnensteden verpauperd achter dreigden te blijven. Maar ook alweer door particuliere investeringen, althans voor een deel, hebben de centra van de grote steden een nieuwe functie gekregen.

Gedurende mijn bestuurlijke jaren in Gelderland heb ik ook gemerkt hoe moeilijk het is om vastgesteld beleid in de praktijk doorgevoerd te krijgen. Een natuurgebied kun je als overheid beschermen. Een Vinexlocatie kun je vol bouwen. Maar je kunt niet precies voorschrijven hoe de verkeersstromen moeten lopen. Je kunt geen sluitend beleid op tafel leggen ten aanzien van vrij komende boerderijen,⁷ waar zich particulieren vestigen die vervolgens met de milieuwetten in de hand nabij gelegen agrariërs hinderen; of waar iemand een minibedrijfje vestigt dat uitdijt; of waar iemand een disco begint die een inkomengenererende trekpleister wordt.

Micro-ontwikkelingen die samen een macro-effect krijgen

Hoe lang kan een overheid een particulier initiatief tegenhouden dat veel

⁵ H. van der Cammen (1996) *Mogelijke werelden: de wereld van de ruimtelijke planning*. Delft: TNO Inro, nr. P96-019.

⁶ A.M.J. Kreukels (1994) 'Maakbaarheid van de samenleving in de jaren negentig', *Beleid en maatschappij* 1-2.

⁷ Zie bijvoorbeeld Trouw 22-7-1997: *Platteland heeft niets aan bedrijven in koeienstallen*.

werkgelegenheid schept? Het kan enkele jaren duren, maar de kans is groot dat er een moment komt dat de druk om werkgelegenheid te scheppen zo toeneemt dat heilige inrichtingsprincipes aan de kant worden geschoven.

De individuele burger denkt al gauw dat je de strijd met de overheid altijd verliest. Maar in een democratie is de macht van de overheid kleiner dan hij op het eerste gezicht lijkt, omdat de overheid althans over de tijd gemiddeld een afspiegeling is van de bevolking.

Grootstedelijke problematiek

De Wibautleerstoel beweegt zich op het terrein van de grootstedelijke problematiek. Grote steden hebben we niet, gemeten aan de grootste steden op de wereld, de problematiek wel. De Nederlandse grote steden zijn piepklein, maar ze zijn belangrijk. Zoals ook Nederland in Europa piepklein maar niet onbelangrijk is.

Dat we met problematiek van de steden te maken hebben, blijkt uit bijvoorbeeld het *Sociaal Cultureel Rapport 1996*,⁸ waaraan ik het volgende ontleen. In 1973 verschilde de werkloosheid in de grote steden niet noemenswaard van de landelijke werkloosheid. Nu is de werkloosheid in de vier grootste steden 12 procent tegen een landelijk gemiddelde van 8 procent. Terwijl het totaal aantal banen van werknemers in Nederland met een derde toenam, stagneerde dat in de vier grote steden. Sinds geruime tijd ligt de uitkeringsafhankelijkheid in de grote steden op een relatief hoog niveau.

Al in 1977 lag het gemiddeld inkomen in de grote steden onder het landelijk gemiddelde. Weliswaar zijn de huishoudens in de grote steden gemiddeld kleiner dan elders, dus minder personen hoeven van deze lagere inkomens rond te komen. Maar worden de inkomens gestandaardiseerd naar een vaste huishoudingssamenstelling, dan ligt het gemiddelde inkomen in de vier grootste steden toch nog 11 procent onder het landelijke cijfer, en 13 procent onder het cijfer voor de randgemeentes.

Het percentage van hoog opgeleiden in de bevolking in de vier grootste steden is hoog, maar er is ook een oververtegenwoordiging van laag opgeleiden. De leerlingen in het basisonderwijs behalen lagere scores voor taal en rekenen dan elders. De schooluitval is bijna driemaal zo hoog als in gemeenten met minder dan 100.000 inwoners.

⁸ *Sociaal Cultureel Planbureau (1996) Sociaal Cultureel Rapport 1996. Rijswijk: SCP.*

De vier grootste steden huisvesten 13 procent van de totale Nederlandse bevolking, maar in 1994 vond meer dan een kwart van de misdrijven in deze steden plaats. In het algemeen is, in relatie tot de bevolkingsomvang, de misdaadfrequentie in de grootste steden ongeveer het dubbele van de landelijke frequentie.

In de jaren '70 lag het naar leeftijdsopbouw gestandaardiseerde sterftecijfer in de grote steden nog op het gemiddelde niveau. Dat is in ongunstige zin veranderd. In 1992 was het gestandaardiseerde sterftecijfer voor de mannelijke bevolking al 30 procent boven het landelijke cijfer. Voor vrouwen 20 procent.

Geen rooskleurig beeld van de vier grootste steden. Wie zou er nog willen wonen?

Vrijheid van wonen

In het welvarende Nederland anno 1997 heeft een aantal mensen de keus om te wonen hetzij in een stad, hetzij in een dorp, hetzij in iets er tussen. Er is vrijheid van vestiging, in ieder geval in koopwoningen boven een bepaalde prijs en velen zijn voldoende welgesteld om iedere werkdag tientallen kilometers af te leggen tussen woonhuis en arbeidsplek. Files zijn irritant, maar naar het schijnt niet irritant genoeg om dichterbij het werk te gaan wonen. Veel Nederlanders zijn tegen de auto in het algemeen en voor de eigen auto in het bijzonder.

Het zou kunnen zijn dat de keus tussen een dorp en een stad, ruw gezegd, niet in de eerste plaats wordt bepaald door het antwoord op de vraag wat het inkomensniveau is, of hoe men de kans om een hoge leeftijd te bereiken taxeert, maar door de vraag of men zich vooral door de natuur of vooral door de cultuur laat inspireren. Het beukenlaantje, of een boomgaard van Van Gogh. De koeien in de wei of de stier van Potter.

De vier grootste steden, met 13 procent van de bevolking, huisvesten 23 procent van de bioscopen, 19 procent van de boekhandels, 20 procent van de horecabedrijven en 33 procent van de professionele podiumuitvoeringen, aldus alweer het *Sociaal Culturele Rapport 1996*. Per inwoner is de rijkssubsidie voor cultuur in de randstad drie á viermaal zo hoog als elders in het land. Een troost voor de niet-randstadbewoners is dat het Concertgebouworkest of het Rijksmuseum er is voor alle Nederlanders.

Of hebben de mensen niet echt de keus? Als die er is, is hij wel van zeer recente datum. Ga maar na:

In de oudheid (u denke aan zo'n 5000 jaar geleden) bestonden steden uit weinigen, die de macht hadden om velen met een status van lijfeigene of horige er onder te houden en te dwingen de extra levensmiddelen te produceren waarvan die weinigen een goed leven konden hebben. Een keus voor stad of platteland was er in feite niet. Wie slaaf was werkte op het land, wie de macht had werd geacht productieve arbeid te minachten.

Grunfeld⁹ neemt aan dat vooral door technische ontwikkelingen in de Grieks-Romeinse periode meer en grotere steden konden ontstaan en in navolging van Pirenne¹⁰ veronderstelt hij dat voor het ontstaan van steden in het post-Romeinse Europa vooral ridderhofsteden en bisschopszetels als kristallisatiepunt fungeerden. Weinig gelegenheid, dunkt me, om te kunnen kiezen tussen stad en land.

De middeleeuwse stad, met z'n ambachtslieden en z'n gilden, lijkt niet onaanvaardbaar te zijn geweest. Er waren rechten en plichten, er was waardering voor vakmanschap, er was helderheid over ieders positie. Kooplieden konden zich in de stad vestigen, de bevolkingssamenstelling werd heterogener. Dat, zegt Grunfeld, gaf mogelijkheden voor vernieuwingen op sociaal, cultureel en technologisch gebied, dat gaf stimulansen voor een verhoging van de agrarische productie, en zo schiep de stad, via arbeidsverdeling en specialisatie, zelf de voorwaarden voor haar eigen groei en ontwikkeling. Ik neem aan dat het af en toe mensen lukte om het zware werk op het platte land te ontvluchten en een beter bestaan in de stad te vinden.

Sedertdien heeft de trek van het dorp naar de stad dramatische vormen aangenomen. De industrialisatie van de vorige eeuw veroordeelde voormalige landarbeiders en ambachtsleerlingen tot lange, zware, eentonige werkdagen in onaantrekkelijke stedelijke fabrieken, tot wonen in veelal slechte huizen in uniforme stadswijken, voorwaar geen voordelige ruil in vergelijking met het veel gevarieerdere werk in de ambachten of zelfs met het zware werk in de open lucht op het land.

En wat we deze eeuw zien in minder ontwikkelde landen, de miljoenen uit de dorpen die door armoede gedwongen naar de steden trekken, die zo uitgroeien tot monsteragglomeraties met tientallen miljoenen inwoners, bidon-

⁹ F. Grunfeld (1978) Sociale Problemen 1, Verstedelijking, *Utrecht: Het Spectrum*.

¹⁰ H. Pirenne (1948) *Medieval Cities: their Origins and the Revival of Trade*. Princeton University press.

villes van een falend beleid, heeft met een vrije keus tussen stad en land al helemaal niets te maken.

Wonen in de volgende eeuw

Het directoraat-generaal van de Ruimtelijke Ordening van het departement van VROM is vorig jaar met het project Nederland 2030 begonnen, in de vorm van een zoektocht naar de mogelijke, waarschijnlijke en wenselijke ruimtelijke inrichting van ons land in 2030.¹¹ In het kader daarvan wordt een *Perspectievennota 2030*¹² voorbereid, waarin ruimtelijke toekomstbeelden met bijbehorende interventies worden geschetst.

Hoeveel nieuwe ruimte er nodig is tussen 2010 en 2030 hangt af van de economische groei die gerealiseerd zal worden. Het Centraal Planbureau heeft daarvoor verschillende scenario's. Voor wonen gaat het om minimaal 11.000 en maximaal 37.000 ha. in de betreffende periode. Wáár zullen we wonen? Het departement schetst vier perspectieven:

- STEDENLAND. Concentratie in bestaande steden en open houden van het platteland.
- STROMENLAND. Bundeling van activiteiten (woningbouw, bedrijven) rond vervoersassen en concentratie van investeringen op knooppunten van vervoersmodaliteiten.
- PARKLANDSCHAP. Op regionale schaal worden stad en land met elkaar verweven. Suburbanisatie gaat samen met een 'vergroening' van de bestaande stad.
- PALET. Overheidssturing bij de ruimtelijke ordening wordt vrijwel losgelaten. Push en pull factoren vanuit de markt bepalen de ruimtelijke ordening.

Naar wat ik beluister (en wat het best aansluit bij het vigerende beleid) is *Stedenland* het favoriete model bij de deskundigen, en bij de in ruimtelijke ordening gespecialiseerde politici.

Het beeld van de Amerikaanse steden in de jaren '70, een roset van onsaamenhangende suburbs om een verpauperde binnenstad, is planologen en planners en stedenbouwers een gruwel. Restrictief beleid, strakke contouren

¹¹ *Directoraat van de Ruimtelijke Ordening (1997)* Aan zet voor Nederland 2030. Nederland 2030 – tussenbalans. 's-Gravenhage: Ministerie VROM.

¹² *Rijksplanologische Dienst (1997)* Perspectievennota Nederland 2030. 's-Gravenhage: RPD.

rond de steden en zelfs rond de kleinere kernen is goed voor de rentabiliteit van investeringen, goed voor behoud van natuur en landschap en een lust voor het oog. Of de bevolking daar ook zo over denkt, is de vraag.

De hele wereld verstedelijkt in een snel tempo, met name in ontwikkelingslanden. In de OESO-landen woont op het ogenblik circa 75 procent van de bevolking in stedelijke gebieden. De Verenigde Naties verwachten dat in 2015 ongeveer 61 procent van de wereldbevolking in steden zal wonen.¹³ In Nederland is dat nu al tegen de 90 procent.

Sociale samenhang

In de discussies duikt geregeld het verschil op tussen verstedelijking en stedelijkheid. Stedelijkheid is diversiteit (cultureel, economisch, demografisch, etc.) maar wel op een manier dat er wederzijdse beïnvloeding, wederzijdse inspiratie is. Diversiteit met samenhang.

In iedere definitie van een stad staat het woord 'sociaal' dan ook centraal. Den Dunnen¹⁴ omschrijft de stad als 'een in de loop van de tijd groeiend sociaal systeem in fysieke setting'. Grunfeld wijst er (in: *Sociale problemen*) op dat er een correlatie aanwezig is tussen sociale en ruimtelijke afstand in moderne stedelijke nederzettingen. 'Zodra sociale verhoudingen van boven- en onder-schikking niet meer gezien worden als vanzelfsprekend en blijvend, treden er ruimtelijke segregatieverschijnselen op ter beveiliging van de eigen sociale positie.' Musterd onderbouwt dit in zijn beschouwing over *Ruimtelijke segregatie en sociale effecten*.¹⁵ In de Angelsaksische literatuur wordt aan steden vaak gerefereerd als aan *urban communities*, waarbij het dus gaat om de relaties tussen de bewoners van de stad. Belangrijker dan de hoge bebouwingsdichtheid, of de niet-agrarische structuur, of welke kenmerken er voor een stad ook zijn te geven, is dat er voorzieningen, structuren, gewoonten zijn die de stedelingen met elkaar verbinden. Het aspect van stedelijkheid dus. Feitelijk is een stad de integraal van een aantal menselijke interacties.

De wijze waarop mensen met elkaar omgaan, de ethiek van de samenleving, is altijd aan verandering onderhevig geweest, is plaats- en tijdafhankelijk. Nu

¹³ United Nations (1989) Prospects of World Urbanisation. New York: UN.

¹⁴ R. den Dunnen (1995) 'Steden en verandering', Rooilijn 28.

¹⁵ Sako Musterd (1996) Ruimtelijke segregatie en sociale effecten. Assen: Van Gorkum.

heb ik sterk de indruk dat een trend van de laatste decaden is dat mensen steeds minder verantwoordelijkheid wensen te nemen, voor zichzelf en voor anderen. Dat lijkt me relevant voor stedenbouwers.

De 'gouden handdruk' is een typisch voorbeeld. Als iemand die daarvoor is aangesteld er niet in slaagt een groep mensen te leiden en tot een productieve eenheid te maken zou hij zich, helemaal afgezien van de schuldvraag, daarvoor verantwoordelijk kunnen voelen en plaats kunnen maken. *Quod non*, in veel gevallen.

Ander voorbeeld. We zien een verontrustende groei van het 'claimgedrag'. Als er iets mis gaat wordt de industrie verantwoordelijk gesteld, of de overheid. Als een kind met zijn fiets valt en met berenklaauw in de berm van de weg in aanraking komt, wordt de gemeente verantwoordelijk gesteld, die had moeten zorgen dat er geen bereknauw groeide, of de fietsenmaker, die moet zorgen dat de band niet lek kan raken, of de buurman, wiens hond blafte en het kind liet schrikken; iedereen, maar niet de ouders, die zich verantwoordelijk zouden kunnen voelen voor het fietsgedrag van hun kind.

Er zijn veel meer voorbeelden te geven, maar ik zal me beperken. De deal in de Verenigde Staten met de tabaksindustrie vind ik hoogst vreemd en verontrustend. Wie is er nu eigenlijk de eerst verantwoordelijke voor dat iemand die rookt ziek wordt, de roker of de sigarettenfabrikant? Verbieden van tabak is een middel erger dan de kwaal, dat hebben we gezien aan de drooglegging in de dertiger jaren en dat zien we aan het drugsbeleid, met name buiten Nederland, nu. De enige juiste weg lijkt mij mensen verantwoordelijk maken, maar de tendens is in tegenovergestelde richting.

Het is de laatste jaren meerdere malen voorgekomen dat iemand verdrinkt in een gracht of singel, gadeslagen door tientallen mensen die geen hand uitsteken. Waarom? Blijkbaar voelen we minder verantwoordelijkheid voor elkaar dan vroeger. Of we denken dat het de taak van de overheid is de drenkeling te redden.

Vreemde ontwikkeling eigenlijk. De burger emancipeert, krijgt meer rechten ten opzichte van de staat. Anderzijds legt de burger steeds meer verantwoordelijkheden die hij vroeger zelf droeg, bij de staat of bij het bedrijfsleven. Daar zit iets paradoxaals in. Hoe moeten de overheid en het bedrijfsleven met die verantwoordelijkheden omgaan? Er zijn, dunkt me, twee mogelijkheden. Of de staat trekt veel macht naar zich toe, of de overheid verwijst naar marktpartijen. De marktpartijen, met name de verzekeringsmaatschappijen, stellen hun regels. Daardoor zijn het in toenemende mate de verzekeringsmaatschappijen die het

gedrag van hun verzekerden sturen door het stellen van zorgvuldigheidseisen en door de hoogte van eigen risico en premie.¹⁶ Met andere woorden, normbesef wordt meer en meer een kwestie van marktwerking.

Het is een gevolg van juridisering van de samenleving, die, zegt Schuijt,¹⁷ bij het ordenen van sociale relaties het primaat van het sociale naar het juridische doet verschuiven.

Het sociale aspect van een stad heeft natuurlijk in de eerste plaats te maken met de directe contacten tussen mensen. In de uitgave *Grote-stedenbeleid* van het ministerie van Binnenlandse Zaken¹⁸ wordt verwezen naar opvattingen van ir. Kurpershoek die (opnieuw, het steekt van tijd tot tijd de kop op) er op wijst dat de menselijke maat uit de stedelijke economie is verdwenen. Waar is de huisvlijt? Waar is de buurtrijverheid? Waar is de buurtwinkel? Waarom gaat het altijd alleen maar om het goedkoper en efficiënter maken van productieprocessen?

Een goede buur is beter dan een verre vriend. Anders gezegd: in de praktijk blijkt dat je het best bevriend raakt met de mensen met wie je werkt, die je dagelijks ziet. Met het verdwijnen van de menselijke maat uit de stad, van het dorp in de stad, krijgt het sociale aspect van de stad een ander karakter.

Stadsplanning, woningbouw in het bijzonder, heeft veel te maken met sociale patronen. Er zijn steden in de wereld waar wijken van de stad hermetisch worden afgesloten voor een deel van de bevolking. In ons land neemt het aantal particuliere bewakingsdiensten toe in de steden. Kortom, wie nadenkt over de stedelijke ontwikkeling in de volgende eeuw kan de ontwikkeling van het sociale gedrag niet buiten beschouwing laten.

Bereikbaarheid

Van de vele problemen die de grote stad heeft wil ik er één noemen die mijn speciale belangstelling heeft en dat is de in het gedrang komende bereikbaarheid. Samarkand, de op een na grootste stad van Oezbekistan, was in de vierde eeuw voor Christus bekend als Maracanda. Na een veelbewogen geschiedenis was de stad van de jaren 1720 tot 1770 onbewoond. Samarkand ontleende zijn commerciële betekenis in de oudheid en in de middeleeuwen

¹⁶ Ferry Versteeg (1997) 'Pech moet weg', NRC Handelsblad, 8-8-1997.

¹⁷ Cees Schuijt (1997) Nederlands. Juristenblad, 23-5-1997.

¹⁸ *Grote-stedenbeleid*, kwartaalblad Ministerie van Binnenlandse Zaken, juli 1997.

aan zijn locatie op het kruispunt van karavaanroutes uit China en India. Vanaf 1896 leefde de stad op door de aanleg van een spoorlijn. Er tussen in, toen de bereikbaarheid wegviel, werd de stad praktisch non-existent.

Colorado Springs (Colorado) werd in 1871 gesticht als Fountain Colony door Generaal William J. Palmer, bouwer van de Denver en Rio Grande Western Railroad. Colorado Springs zou er zonder de spoorlijn niet zijn geweest. Zo zijn er natuurlijk nog talloze voorbeelden te geven.

Alle belangrijke steden van voor deze eeuw liggen aan zee, aan een rivier of liefst aan de monding van een rivier. Ze zijn gebouwd aan de dam in een rivier, of bij de brug over een waterloop. En ze zijn er naar genoemd. Brugge was al in 892 ook bij laag water bereikbaar voor de scheepvaart, later is de stad in verval geraakt door het verzanden van het Zwin.

Ik wil hiermee aangeven dat de toekomst van een stad staat of valt met zijn bereikbaarheid, zowel extern als intern.

Ik zie ervan af de verkeers- en vervoersproblemen van de grote steden hier uitvoerig te bespreken. Alleen even enkele feiten ter illustratie.

- In de OESO-landen is het particuliere autoverkeer de afgelopen 20 jaar met 3,3 procent per jaar toegenomen;
- Voor het vrachtautovoer is dat bijna 5 procent per jaar;¹⁹
- Het bouwen van meer en meer wegen in steden en hun omgeving heeft geen merkbare verlichting van de verkeersopstoppingen gegeven;
- Daar waar het openbaar vervoer aanmerkelijk is verbeterd heeft dat in het algemeen niet geleid tot minder gebruik van de auto;
- Nieuwe technologieën worden nog weinig toegepast. ‘Opvallend is dat men —nu het autoverkeer vastloopt—terugvalt op oude vervoersplanologische concepten van spoorvervoer, in plaats van zich te bezinnen op de kansen van nieuwe technologieën en markten’, constateert Le Clercq;²⁰
- De kosten van congestie worden geschat op circa 2 procent van het nationaal inkomen. Ook de kosten van vervuiling door het verkeer bedragen meerdere procenten van het nationaal inkomen;
- Om bij Nederland te blijven: de op zichzelf juiste doelstellingen van het SVV II zijn bij lange na niet gehaald.

¹⁹ ECMT (1995) *Urban Travel and Sustainable Development*. Paris: OECD.

²⁰ Frank le Clercq (1996) *De spannende relatie tussen verkeer en verstedelijking*. *Twijstra Gids* 1996.

Samenvattend: geen stad kan zich veroorloven zijn bereikbaarheid te verwaarlozen wil hij gezond blijven; maar bereikbaarheid waarborgen geeft enorme problemen.

Het gemeentebestuur van Amsterdam heeft de laatste jaren enkele maatregelen genomen de binnenstedelijke bereikbaarheid betreffend. Ondanks de aanvankelijke kritiek lijken ze te werken. Ik moest daaraan denken toen ik een conclusie las van *Round Table nr. 102* van de CEMT: 'De vraag of mobiliteitsgedrag kan worden veranderd, hangt in de eerste plaats af van de vraag of opinieleiders en beleidsmakers ervan kunnen worden overtuigd dat een *modal switch* mogelijk is. Het hangt niet altijd af van ingrijpende maatregelen; het leidt niet altijd tot onredelijke offers.'²¹

Het voorgaande brengt me tot enkele gevolgtrekkingen die niet met elkaar in hartelijke harmonie zijn:

- De problematiek van de grote steden neemt toe (werkgelegenheid, gezondheid, scholing en dergelijke).
- Desalniettemin is voortgaande verstedelijking in ons land gewenst.
- De overheden beschikken over beperkte mogelijkheden om de ruimtelijke ontwikkelingen over een langere periode te sturen.
- Bij de stedenbouwkundige planning vormt bereikbaarheid een groot en toenemend probleem.
- In het licht van de sociaal samenhangende eenheid die een stad is, verdienen bepaalde sociale ontwikkelingen de aandacht.

Als de wetenschap en de politiek, *living apart*, toch *together* tot de conclusie komen dat *stedenland* het meest gewenste model is voor ons land in de volgende eeuw;

en als steeds weer blijkt dat de overheid de samenleving niet zomaar zijn wil kan opleggen;

dan is een voor de hand liggende gedachte dat geprobeerd wordt de bevolking *Dritte im Bunde* te maken, om er ook nog maar een derde taal aan toe te voegen.

Dit betekent dat noch de politiek, noch de wetenschap, zich kan veroorloven de voorkeuren van de bevolking niet in de overwegingen te betrekken. Een theoretisch model, hoe fraai vgend ook, zal altijd theorie blijven als het

²¹ ECMT (1996) 'Changing Daily Urban Mobility: Less or Differently?', Round Table 102. Paris: OECD.

niet wordt gedragen door een meerderheid van de bevolking. Mijn ambtsvoorganger, prof. Roobeek, heeft zich ook met dit onderwerp beziggehouden.

Een stad is een fysieke nederzetting, met een dichte bebouwing, met straten en kantoren en winkels, met functies van velerlei aard; maar het is vooral een nederzetting met een innerlijke sociale samenhang. Als die onvoldoende aandacht krijgt bij onderzoek en besluitvorming ontbreekt het meest wezenlijke element.

In dit verband een paar woorden over het referendum. Na de Amsterdamse referenda over IJburg en de Noord-Zuidlijn is er veel geschamperd over het instrument referendum. Het feit dat de meerderheid van de in te kleine getale opgekomen bevolking in beide gevallen tegen was maar niet zijn zin kreeg, zou het instrument waardeloos maken.

Ik ben het daar grondig mee oneens. Stel dat IJburg en de Noord-Zuidlijn door het referendum onderuit waren gehaald. Dat zou pas echt verontrustend zijn geweest. Twee majeure besluiten, met overgrote meerderheid door de democratisch gekozen gemeenteraad genomen, zou dan niet kunnen rekenen op steun van de meerderheid van de bevolking. Dat zou zeer ernstig zijn voor onze democratische rechtsstaat.

Is het referendum dan nutteloos? Geenszins. Soms, gelukkig sporadisch, gaapt er een grote kloof tussen een gemeentebestuur en de bevolking. In de zestiger jaren besloot het gemeentebestuur van Utrecht alle singels te dempen, om plaats te maken voor een rondweg voor autoverkeer: het 'plan Feuchtinger'. Een referendum was er nog niet, maar de bevolking kwam in opstand en uiteindelijk is alleen een stukje Catharijnesingel gedempt, om enkele gezichten te redden. Was het instrument referendum er geweest, dan waren ongetwijfeld voldoende burgers tegen gaan stemmen om het plan te verwerpen, en dan was sneller helderheid geschapen.

Recenter zijn de referenda in Rotterdam en Amsterdam over stadsprovincies. Wonderlijk genoeg hadden beide gemeentebesturen niet begrepen dat de Rotterdammers en Amsterdammers hun steden niet opgedeeld wensten te zien; tot dit uit een referendum bleek. En dat kan maar beter tijdig blijken. Ook als wetenschap en politiek een bondgenootschap vormen, zijn ze samen toch niet sterk genoeg om de bevolking altijd hun wil op te leggen.

Procedures

Gevoelens in de samenleving veranderen in de tijd. Dat kan een probleem inhouden voor het realiseren van grote infrastructurele projecten. Ik roep u in herinnering wat er allemaal moet gebeuren voor zo'n project is gerealiseerd.²²

- INITIATIEFFASE: initiatieven en onderzoek door diverse partijen;
- VERKENNINGSFASE: aanvangsbeslissing kabinet; begeleidingscommissie; onderzoek; regiobijeenkomsten; projectbeslissing; startnotitie MER; overleg met Tweede Kamer;
- BEGINSELFASE: planologische kernbeslissing; PKB1: beleidsvoornemen; PKB 2: reacties van inspraak, bestuurlijk overleg en advies; PKB 3: kabinetsstandpunt na de inspraak; behandeling in de Tweede Kamer; PKB 4: beginselbesluit; tracébesluit; beroep bij de Raad van State;
- UITVOERINGSFASE: ontwerp-tracébesluit op detailniveau; ter inzagelegging bij lagere overheden; (beperkte) inspraakmogelijkheden; toetsingsadvies commissie MER; hoorzittingen en schriftelijke reacties van burgers en instanties; eventueel aanwijzing van de Minister naar lagere overheden; definitief tracébesluit; beroep van belanghebbenden tegen tracébesluit bij Raad van State; wijziging van streek- en bestemmingsplannen; aanvraag bouwvergunningen; beroep bij rechtbank en Raad van State tegen streek- en bestemmingsplannen en vergunningen; eventuele onteigeningsprocedures; programma's van eisen; definitieve ontwerpen en bestekken;
- BOUWFASE.

Dit is een zeer summiere samenvatting van de besluitvormingsprocedures. Zoals bekend (en gezien het voorgaande begrijpelijk) duurt het vaak tien of meer jaar voordat de bouwfase is aangebroken. Dat is een lange tijd met het oog op de snelheid van veranderingen in de samenleving op politiek, economisch, ecologisch, cultureel, technologisch gebied. Ik was zelf tien jaar geleden een krachtig voorstander van de aanleg van de Betuwelijn. Intussen heb ik aarzelingen en bevind me daarbij in het goede gezelschap van o.a. de hooggeleerde Pols.²³

Moeten we dan maar weer opnieuw beginnen met de hele procedure, op

²² B.A. Datema en J. van der Zijde (1997) Besluitvormingsprocedure Grote Infrastructurele Projecten. *Van de Bunt adviseurs*.

²³ A.A.J. Pols (1997) Internationale concurrentiekracht en Mainport-strategie. 's-Gravenhage: WRR.

grond van veranderde inzichten? Dat kun je niet lichtvaardig bepleiten. De overheid moet betrouwbaar en consistent zijn.

Om een ruimteschip buiten de effectieve aantrekkingskracht van de aarde te brengen is een bepaalde ontsnappingsnelheid nodig. Ik heb het gevoel dat we ook grote infrastructurele projecten een ontsnappingsnelheid moeten meegeven. Daar zouden de procedures op onderzocht moeten worden. In ieder geval denk ik dat de wetenschap de politiek behulpzaam zou moeten zijn door een tijdige, diepgaande studie te maken van dit soort projecten en hun alternatieven.

Living apart, working together

Wetenschap en politiek hebben ieder hun eigen verantwoordelijkheid. Toch zou ik graag zien dat ze hun relatie versterkten.

Een politicus of bestuurder die de gevolgtrekkingen van de wetenschap negeert of geringschat, deugt niet voor zijn vak. Onvermijdelijk wordt dat op den duur ook zichtbaar. De waarheid komt altijd aan het licht en de wetenschap zoekt de waarheid.

Klassiek is het voorbeeld van Lysenko, die in de voormalige Sovjetunie de genetica jarenlang met pseudo-wetenschap op een dwaalspoor heeft gehouden.²⁴ Het communistische systeem vond het een zeer onaantrekkelijke gedachte dat er in hun heilstaat erfelijke ziekten zouden bestaan, dus een bioloog die het bestaan van genen ontkende en de ontdekking van DNA negeerde, kon tot grote hoogte stijgen. Deze alliantie tussen politiek en pseudo-wetenschap heeft de Sovjetunie onnoemelijke schade bezorgd.

Veel lastiger ligt het met de spiegelbeeldige relatie. Als de wetenschap de politiek negeert zal dat wellicht op de zeer lange duur leiden tot verminderde overheidsuitgaven voor wetenschapsbeoefening. Maar politici kunnen alleen op hoofdlijnen, alleen globaal, een oordeel hebben over wetenschappelijk onderzoek, terwijl dat onderzoek zo cruciaal is voor het politieke beleid voor de lange termijn.

Daarom rust op de beoefenaren van wetenschap de morele plicht om het politiek mogelijk te maken de juiste vragen te stellen.

Een morele plicht, heb je daar iets aan in de zakelijkheid van alle dag?

²⁴ Dick Zeilstra (1997) *Wetenschap voor het vaderland*, Skeptex juni.

Verdampt die niet snel in de realiteit van belangenstrijd? Misschien. Niet altijd. Niet bij iedereen. Maar het kan geen kwaad om ook te zoeken naar de gemeenschappelijke belangen en naar het belang van iedere groepering apart bij samenwerking.

De politieke bestuurder doet er goed aan te beseffen dat zijn plaats in de geschiedenisboeken gevaar loopt als hij zijn beslissingen niet toetst aan de lange termijn-effecten die de wetenschap hem kan helpen voorspellen.

Wetenschappers worden zelden rijk en machtig. Het is onthullend te bedenken dat een groot wetenschapper in zijn leven slechts een fractie zal verdienen van wat een goede voetballer bij elkaar weet te schoppen. De grootste beloning van de wetenschapsbeoefenaars is dan ook satisfactie over het ontrafelen van geheimen en het respect dat ze daarvoor verdienen van de samenleving. Een beoefenaar van wetenschappen die zijn integriteit ten aanzien van de waarheid (en dat is een *conditio sine qua non*) uitbreidt tot integriteit ten aanzien van de samenleving die hem financiële middelen verschaft, die, bouwend op kennis vergaard door *eerdere* generaties, een verantwoordelijkheid voelt tegenover *komende* generaties, die verdient dat respect ten volle.

Tot slot

Amsterdam is een fascinerende stad. Sommige van de grootstedelijke problemen zijn er groter, andere kleiner dan elders. Op het gebied van mobiliteit zijn de laatste jaren veel ingrijpende besluiten genomen. Mijn ambtsvoorganger Annemieke Roobeek en haar mede-auteurs constateren in hun publicatie *Mobiliteit in het grootstedelijk gebied Amsterdam*²⁵ dat mobiliteit, in de zin van het aantal verplaatsingen dat nodig is voor het functioneren van de samenleving en deelname daaraan, een groot goed is. Het mobiliteitsbeleid zou moeten rusten op de volgende doelstellingen: 'beperkingen van de (gemiddelde of dagelijks af te leggen) verplaatsingsafstanden en versterking van de rol en (dus) de kwaliteit van ruimte- en energievriendelijke vervoerswijzen als lopen, fietsen en openbaar vervoer ten opzichte van autogebruik'.

Deze opvatting is in lijn met vele nationale en internationale toekomstverkenningen. Ik hoop dat ik in de eervolle functie die aanleiding is dat ik vandaag deze rede houd, een bijdrage kan leveren aan vergroten van het inzicht

²⁵ *Annemieke Roobeek (1996) Mobiliteit in het grootstedelijk gebied Amsterdam. Amsterdam: Universiteit van Amsterdam.*

in de problematiek van belangrijke steden, waar ook Amsterdam mee wordt geconfronteerd.

Mijn aandacht zal in de eerste plaats uitgaan naar bereikbaarheid, de economische aspecten ervan, stadsdistributie, de aanzienlijke potentie van het Amsterdamse havengebied en verwante onderwerpen. Maar ik kan wellicht vooral een bijdrage leveren waar het gaat over de zo noodzakelijke wederzijdse beïnvloeding van wetenschappelijk onderzoek en politieke besluitvorming.

Dames en heren,

Mijn loopbaan heeft een boeiend en grillig verloop gehad. Van tallozen heb ik daarbij steun en vriendschap ondervonden. Ik begin er niet aan hen te noemen, maar ik ben er dankbaar voor.

In Utrecht ben ik begonnen met een periode van wetenschappelijk onderzoek in de fysica. Ik vind het prachtig om na zoveel jaren nog een functie aan de universiteit van 's lands hoofdstad te mogen vervullen, op een gebied waar politiek en bestuurlijk werk mijn belangstelling voor heeft gewekt. Het college van B en W van Amsterdam ben ik er dankbaar voor dat het me heeft willen voordragen, het college van bestuur van de universiteit dank ik voor het vertrouwen dat uit mijn aanstelling blijkt.

De collega's in de faculteit van de Ruimtelijke Wetenschappen hebben me, vreemde eend in de bijt, zeer vriendelijk ontvangen, wat erg prettig is. Met name de hulp die ik krijg van collega Frank le Clercq en van bestuur en secretaris van de Stichting Centrum voor Grootstedelijk Onderzoek, schat ik op hoge waarde.

Mijn vrouw Alexandra heeft al mijn capriolen meegemaakt en ze heeft niet aflatend voor vangnetten gezorgd. Ook onze kinderen, nu mensen met hun eigen maatschappelijke verantwoordelijkheid, zijn een enorme stimulans geweest tot op de huidige dag.

Ik dank u voor uw aandacht.

Ik heb gezegd.

amsterdam study centre for the metropolitan environment

universiteit van amsterdam

nieuwe prinsengracht 130

1018 VZ amsterdam