

Column *Dubai versus Nederland*



Foto: Balancia

Is sneller altijd beter?

“Everything is possible here”, zegt de man die tegenover me aan tafel zit in een Arabisch accent. Een uitspraak die ik vaak hoor tijdens mijn verblijf in Dubai, met altijd veel enthousiasme en gedrevenheid. Het is het credo in Dubai. De ene na de andere wolkenkrabber schiet de lucht in. De landwinning gaat onverstoord door en aan de westelijke kustlijn van Dubai verrijst Waterfront, een compleet nieuwe stad voor 2 keer zoveel inwoners als Amsterdam. Alles draait om status en aanzien. In een ongekend tempo realiseert Dubai de grootste projecten. Maar is *sneller* ook altijd *beter*?

Door: Suzanne van Rooijen (Balancia)

Balancia is een adviesbureau voor duurzame mobiliteit en te bereiken via www.balancia.com.

Nederland worstelt met de traagheid waarmee besluiten worden genomen over grote infrastructurele werken. Daarnaast zijn vertragingen bij lopende projecten meer regel dan uitzondering. Is het niet zorgwekkend dat veel Amsterdammers er al bijna niet meer van op kijken dat de complexiteit van de Noord/Zuidlijn voor vertraging zorgt? Om over de stijging van de bouwkosten nog maar te zwijgen. Maar dat neemt niet weg dat Amsterdam - als het niet tegenzit - in 2015 een metrolijn van 9,7 kilometer heeft die je in een kwartier van Noord naar Zuid brengt. En dat is best snel, toch?

Passie voor getallen

Car-minded Dubai werkt ook aan de aanleg van een metro netwerk. Het moet uiteraard een imponerend systeem worden. Met een passie voor getallen is de streefdatum voor de eerste Dubai metrolijn 09-09-2009. De tweede metrolijn zou op 10-10-2010 open gaan maar de bouw gaat voorspoediger dan verwacht dus dit is naar 21-03-2010 verschoven. Dat 11-11-2011 te snel is voor de derde lijn beseffen ze zelfs in Dubai, maar 2012 is wel haalbaar. De eerste metrolijn heeft een lengte van 52 kilometer, de tweede lijn 22 kilometer en de derde lijn 51 kilometer. In slechts enkele jaren wordt dus een omvangrijk metrosysteem uit de grond gestampt.

(Lees verder op pagina 15, kolom 1).

(Vervolg van pagina 14, kolom 2).

Traject van jaren

“Hoe krijgen ze het voor elkaar?”, heb ik me regelmatig afgevraagd in Dubai. Kort geleden nog was ik betrokken bij de aanleg van een nieuwe weg van slechts enkele kilometers in de provincie Utrecht. Een kort tracé, maar een traject van jaren. Als jonge consultant verbaasde ik me over de tijdrovende procedures en het grote aantal betrokken partijen vertegenwoordigd in de projectgroep. Tijd is geld en veel tijd heeft het gekost voordat gemeente en Provincie overeenstemming bereikten over het ontwerp van de weg. Jaren verstrijken voordat alle procedures zijn doorlopen en de weg in gebruik kan worden genomen. Is dat nou echt nodig? Of willen we, net als Dubai, de vaart erin houden?

Snelheid heeft een prijs

Het kabinet vindt versnelling van de besluitvorming in Nederland een urgent maatschappelijk vraagstuk. Lange procedures en besluiteloosheid zijn immers niet bevorderlijk voor de kwaliteit van zowel de economie als de leefomgeving. Dubai laat ongetwijfeld zien dat het anders kan, maar de snelheid heeft ook een hoge prijs. De goedkope Aziatische arbeidskrachten werken onder erg slechte arbeidsomstandigheden aan de bouwprojecten. Verder ontbreekt het vaak aan een goede afweging tussen verkeersafwikkeling, groen en leefmilieu. De wijken zijn niet bepaald voetgangersvriendelijk en de eerste metrolijn roept vraagtekens op of deze niet aan de verkeerde kant van de snelweg wordt aangelegd omdat de belangrijkste bestemmingen aan de overzijde liggen. Dat zet je aan het denken, waar liggen de prioriteiten?

Krappe deadlines

De dynamiek in Dubai laat echter ook ambitie en gedrevenheid zien. Deze maken het mogelijk resultaten te bereiken die in onze ogen haast onmogelijk zijn. Krappe deadlines worden vastgesteld en breed gecommuniceerd, met als resultaat een algemeen vertrouwen dat dit haalbaar is. Nederland legt de focus vaak op kosten, in Dubai denken ze vooral in opbrengsten. Een mooi voorbeeld is het veilen van de namen van de metrostations. De hoogste bidder mag voor een bepaalde periode een naam geven aan het station. In Amsterdam heeft Wethouder Herrema aangekondigd de mogelijkheden om de opbrengsten van de Noord/Zuidlijn te vergroten te onderzoeken. Hoeveel zal de ING of ABN AMRO ervoor over hebben om de naam van station Amsterdam Zuid voor de komende 10 jaar te wijzigen in hun bedrijfsnaam?

Sneller én beter

Het contrast tussen Nederland en Dubai is groot. Gelukkig stelt onze samenleving hoge eisen aan elke ruimtelijke maatregel en hebben burgers de mogelijkheid om actief op te komen voor hun belangen. Ruimte is schaars en kostbaar. Terwijl Dubai duurzamer, zorgvuldiger en verantwoord om moet gaan met verschillende belangen, moeten wij waken voor een bestuurlijk en politiek onvermogen om besluiten te nemen. In beide situaties, moet en kan het anders. Hiervoor nodig is een gezonde dosis gedrevenheid gecombineerd met de ambitie van een duurzame samenleving, zodat het *sneller én beter* kan.

