



Later in Nederland

Een betere wereld, daar willen we aan werken

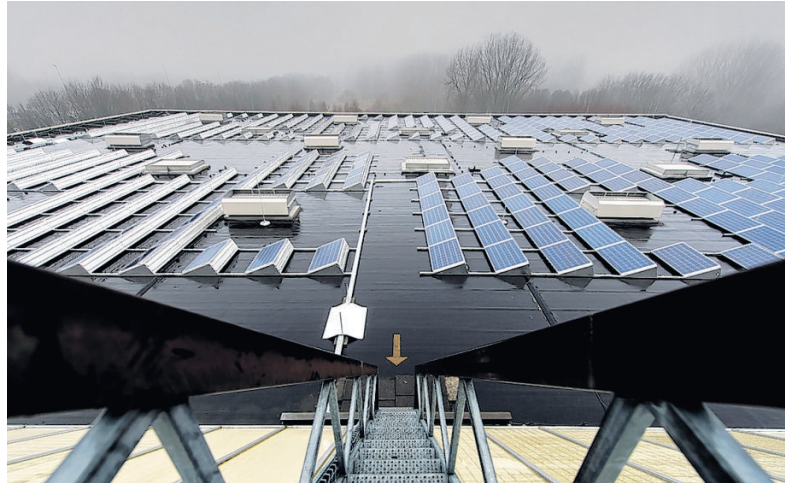
Burgers zijn best bereid om hun gedrag te veranderen als dat hun leefomgeving ten goede komt, stelt PBL-directeur Maarten Hajer.

De taak van de planologie is het schetsen van mogelijke werelden. Zo formuleerde de planoloog Hans van der Cammen eens de opdracht van de planologie. Dat is een mooie one-liner die tot uitdrukking brengt dat de toekomst nooit eenduidig moet worden voorgesteld. We hebben wat te kiezen. Altijd. Dat geldt ook voor de duurzame toekomst van Nederland.

Duurzaamheid vertelt ons niet wat we moeten doen. Het is een ideaal van een samenleving die steeds zorgt dat de toekomstige generaties het tenminste net zo goed hebben als wij zelf. Met wat meer culturele ambitie zou je kunnen pleiten om iets te willen toevoegen: Nederland als een cultureel kunstwerk dat we iedere generatie iets mooier, beter, prettiger proberen te maken, zonder dat te doen ten koste van de levenskwaliteiten elders op de wereld.

Stoer doen

Wetenschappers breken zich het hoofd over de vraag hoe we die duurzaamheid het beste kunnen bereiken. Daarbij spelen waarden steevast een grote rol. Sommigen verwachten vooral veel van technologie en innovatie. We vervangen verkwistende, stinkende apparaten door zuinige en schone. We namen afscheid van de oude stadsbus en vrachtwagen met zijn ziekteverwekkende dieselpuilen. En misschien gaan we nog wel verder: de auto zonder bestuurder kondigt zich al aan. En wie dan even doordenkt, realiseert zich dat hier veel meer in het verschiet ligt. Als we de auto nu eens zouden kunnen reserveren via een app: dan is duur bezit niet langer noodzaak, wordt vervoer een dienst en ontstaat er een nieuwe markt voor elektrische auto's. Het wordt dan zelfs voorstelbaar dat de oude indeling tussen openbaar en privé-vervoer vervaagt. Als



Zonnepanelen op het dak van de RAI in Amsterdam. FOTO KOEN VAN WEEL, ANP

we toch al niet meer aan het stuur (hoeven) zitten maakt het ook minder uit als we goedkoop en efficiënt met een paar anderen kunnen worden vervoerd.

Technisch kan het allemaal. Maar dan komen de waarden toch nog om de hoek kijken: willen we dat wel, een wereld zonder eigen auto's, waarmee we stoer kunnen doen en die ons helpen te laten zien wie we willen zijn?

Maar waarden zijn niet onveranderbaar. Hier is het verleden een wijze les. Vroeger rookten we in het vliegtuig en in de trein. Ik was eerst sceptisch dat burgers dit roken in de trein makkelijk zouden opgeven. Maar het gebeurde toch. En ja, de meeste hondenbezitters ruimen tegenwoordig de uitwerpselen van hun viervoeters op. Het geeft aan wat de kracht is van de collectieve waarden van een schone en gezonde leefomgeving.

Ons eten zal veranderen. Er ligt geen toekomst in astronautenvoer, maar evenmin in de bulk van kiloknallers. Welvaartswinst, en daar blijven we op toch maar even van uitgaan, zal zich vertalen in een wens naar beter, smakelijker voed-

sel. De tijd dat onbespoten appels steevast een worm opleverden ligt achter ons. Nu al is 6 procent van ons eten duurzaam of verantwoord geproduceerd. Ook dit zal uitbreiden als de voedselindustrie deze markt met hoge toegevoegde waarde ontdekt. Niet onvoorstelbaar dat zij hier geholpen zal worden door enkele voedselschandalen. Het is een sector die internationaal opereert, toezicht en handhaving achterblijven en cowboys nog steeds hun kansen schoon zien.

Gevel printen

Onze huizen zullen zonder meer veranderen. Op dit moment kan de nieuwbouw al 'klimaatneutraal' worden gerealiseerd. Dat betekent ook dat mensen daar geen geld meer hoeven te reserveren voor hun elektriciteit en gasverbruik. Mooie illustratie dat duurzaamheid helemaal niet ten koste van welvaart hoeft te gaan. Maar 80 procent van de huizen van 2050 staat er al. Voor die huizen zal iets anders moeten worden bedacht. Hier en daar zie je het al: we gaan onze huizen inpakken. Er komt een schil omheen en er wordt techniek aan toegevoegd. Nu is het nog duur

(60 tot 80 mille per huis) maar die prijs gaat straks zakken. Nu is er nog ontzetting over de lelijkheid maar straks printen we er een prima traditionele gevel omheen. Komen die uitkragende dakranden bij de jaren-dertigwoningen toch nog mooi van pas. Zo kunnen we dertig procent van onze CO₂-emissies vermijden.

Het goede nieuws is dat onze Europese steden de toekomst hebben. Bijzonder natuurlijk, juist die geschiedenis van de middeleeuwse, en bij ons vooral 17de eeuwse, stedenbouw is nu onze kracht. We hebben een traditierijke, ervaringsvolle stad te behouden die zich steeds weer aan laat passen aan de nieuwe eisen van de tijd. Met de Europese dichtheden is veel dichtbij en zijn de afstanden kort. Veel uitbreidingen hoeven er niet meer bij te komen. De bevolking krimpt. We kunnen ons richten op het leefbaarder en efficiënter maken van de bestaande stad.

Heel grote windmolens

Spannend wordt het bij onze energie-opwekking. Nog niet iedereen realiseert zich wat wij in het Serenergieakkoord al hebben afgesproken. 6000 Megawatt windenergie op land vraagt om duizend heel grote windmolens. Noem het transitiepijn. Natuurlijk hopen we dat er straks een andere bron van duurzame energie zal zijn zonder die slagschaduw en effecten op het landschap. De voorspellingen over een revolutie in zonne-energie zijn hardnekkig. Maar voorlopig is Nederland nog steeds voor meer dan 95 procent afhankelijk van fossiele brandstoffen. Dat is een bizar gegeven voor een land dat op termijn in zijn voortbestaan wordt bedreigd door de gevolgen van klimaatverandering.

Dit is de eerste aflevering van de vierdelige serie 'Later in Nederland', over hoe ons land er op de lange termijn uit zal zien. Komende zaterdag: Martijn Burger over de economie.



Maarten Hajer
directeur Planbureau
voor de Leefomgeving (PBL)

commentaar

De mening van de krant, verwoord door leden van de hoofdredactie en senior redacteuren.

Offer geen natuurgebied op voor asfalt dat later leeg blijft

Hopelijk zal de PvdA zinloze uitbreiding van wegen tegenhouden

Lekker leeg zijn deze zomer de tien rijstroken van de A2 tussen Utrecht en Amsterdam. Vaste benutters van dit traject weten dat dit genot van korte duur is. Vanaf september zal dit asfalt weer grotendeels bedekt zijn, zeker tijdens de spitsuren. Net zo'n brede weg moet er komen tussen Amsterdam en Almere, als het aan VVD-minister Schultz ligt. Die weg zou nodig zijn met het oog op de enorme groei van de bevolking van Almere. Haar partij houdt van zulke megaprojecten als de uitbreiding van de A9, de aanleg van de Blankenburgtunnel en de A13 en A16 bij Rotterdam en de uitbreiding

van de A27. Ook de kosten zijn mega. De Blankenburgtunnel kost meer dan een miljard, de uitbreiding van wegen rond Amsterdam wel 4,2 miljard. En dat zijn dan alleen de financiën. Minstens zo zwaarwegend, maar minder makkelijk meetbaar, is het verlies aan natuurgebied. Er moeten dus wel heel erg goede redenen zijn om asfalt uit te breiden. Minister Schultz baseert die argumenten op berekeningen van de toename van het wegverkeer. Die berekeningen lijken op die gekleurde elastiekjes waar momenteel van die vrolijke armbandjes van worden gevlochten. Het is rekbaar en je kunt het er net zo uit laten zien als je wilt.

Dat komt doordat alle relevante factoren kunnen veranderen en doordat plannen voor uitbreiding van wegen zich over tientallen jaren uitstrekken. Bureaus die moeten voorspellen hoeveel auto's er in 2030 op de A9 tussen Almere en Amsterdam zullen rijden, geven daarom verschillende scenario's aan. De economie kan hard groeien of stagneren, jongeren kunnen later vooral thuis werken, de olieprijs kan stijgen waardoor autorijden duur is. Het scheelt zomaar twee of drie stroken asfalt wanneer cijfers hierover lager uitpakken dan verwacht. Minister Schultz is bij het aanvoeren van argumenten steeds uitgegaan van de variant

die voorziet in enorme groei van Almere en flinke groei van de economie. Nu die cijfers lager uitvallen, zou het toch wel onbestaanbaar zijn miljarden uit te geven en natuur op te offeren aan een weg die er later het hele jaar door uitziet of het vakantie is. Nu ligt er hierover het een en ander vast in het regeerakkoord. De VVD kan daar wel mee zwaaien, maar van de PvdA is te verwachten dat die alles doet om zinloze uitbreiding van asfalt tegen te gaan. De berekening van het Planbureau van de Leefomgeving leidt tot slechts één conclusie. Zoveel asfalt als de VVD wil, is ernstige verspilling. Niet doen dus.