

## ‘Wat heb jij nodig om je mening te herzien?’

**Anton van Hoorn (35) is stedenbouwkundig ingenieur. Hij is co-auteur van studies als *Verkenning regionale luchthavens* en *Winkelen in megaland*. Op dit moment werkt hij aan het project *Windenergie op de Noordzee*.**

“Toen ik nog bij architectenbureau MVRDV werkte ontwierpen wij varkensflat *Pig City*. Er is één ding dat je moet weten over de vleesverwerkende industrie en dat is dat de capaciteit van het slachthuis maatgevend is voor de keten; daar wordt de varkensfok op afgestemd. Een slachthuis kan heel wat varkens aan en als je varkens een lange dodenrit bespaart door ze dichtbij hun eindstation te huisvesten, dan krijg je dus een flat. Juist die grote schaal stelde ons in staat om allerlei leuke dingen te bedenken die aansluiten bij het gedrag van varkens in het wild, zoals inpandige eikenbomen waaronder ze lekker konden wroeten. Ook ecologisch zat het mooi in elkaar, met gesloten waterkringlopen en zuivering via het stro. Toch was de publieke weerstand tegen de varkensflat enorm. Dat fascineert mij. Als je een staande praktijk ook ruimtelijk inzichtelijk maakt, kan dat kennelijk heel veel reacties oproepen. Ook nu ik hier op het Planbureau werk, vertaal ik onderzoek in ruimtelijke beelden en kaarten. En ik zie nog steeds graag dat die beelden discussie losmaken.

Discussies zijn vaak eenzijdig: je bent vóór of je bent tegen. Rond de mogelijke komst van een grote *shopping mall* in Tilburg-Noord is de klacht bijvoorbeeld: ‘Zo’n megawinkel aan de rand van de stad maakt onze binnenstad kapot’. Waarop gemopper wordt over ‘oneerlijke concurrentie’ omdat parkeren bij dat winkelcentrum gratis is. Maar hoe oneerlijk is die concurrentie als we die auto’s eigenlijk niet in de binnenstad willen? Wat je heel vaak ziet, is dat mensen met een uitgesproken mening rondneuzen in onderzoek om vervolgens alleen de hun welgevallige informatie eruit te pikken. Aan iemand die geneigd is om een groot winkelcentrum bij voorbaat moreel verwerpelijk te vinden, vraag ik: ‘Als we nu zonnepanelen op het dak van het winkelcentrum plaatsen en zorgen voor goed openbaar vervoer zodat ook bejaarden daar rustig kunnen winkelen, ben je dan nog steeds tegen?’ Als het antwoord ‘ja’ is, vraag ik: ‘Wat heb jij nodig om je mening te herzien?’ Mocht zo’n persoon reageren dat hij hoe dan ook tegen blijft, dan zeg ik: ‘We zijn uitgepraat; je plaatst jezelf buiten het verhaal.’

Er wordt vaak veel te grof over *megamalls* gepraat en ik zie het als een uitdaging om wat ratio in de discussie te brengen. Het helpt om te denken in functies. Ga je naar zo’n winkelcentrum om de boodschappen voor de hele week in één keer in de auto te laden? Ga je erheen om je te oriënteren op een voor jou uitzonderlijke aankoop, zoals een bed of een koelkast? Of ga je naar zo’n winkelcentrum om te *funshopen*? In die laatste twee gevallen heeft de kruidenier op de hoek niets van die *mall* te vrezen. In *Winkelen in megaland* concluderen wij dat megawinkels er in een open markt vroeg of laat zullen komen. We presenteren in die studie enkele grootschalige winkeltypen die zich in het buitenland voordoen – van de Franse hypermarchés tot de megamall in Oberhausen – en laten zien dat de vorm die zulke winkels aannemen het resultaat is van de specifieke regels die de overheid daar heeft opgesteld. Ook in Nederland zal het type winkel dat wij krijgen afhangen van onze regelgeving. Door de mogelijke regels systematisch te variëren kun je dus een beetje in de toekomst kijken. Zo’n exercitie lijkt op modelwerk, alleen gaan de rekenregels nu over maat, functie en locatie van gebouwen.

Bij megawinkels bestudeerden we dus vormvarianten. Onze studie naar de uitbreiding van de luchthavens bij Lelystad, Rotterdam en Eindhoven boog zich over groeivarianten. In feite onderzoek je dan wanneer uitbreiding interessant wordt voor een regio. Als Lelystad jaarlijks 1 miljoen extra passagiers aanneemt, levert dat extra overlast op maar profiteert de regio niet. Pas bij 2 à 4 miljoen passagiers extra wordt het interessant, want dan kan Lelystad een nieuwe terminal bouwen met een goede pendelverbinding die gelijk een OV-probleem oplost waar de regio al een tijdje mee worstelt. De kunst is dus om een oplossingsvariant te vinden die op meerdere terreinen gunstig uitpakt, zodat

een wethouder opeens denkt: 'Hé, zo had ik het nog niet bekeken!' De wethouder van Almere is verklaard tegenstander van de uitbreiding van het vliegveld. Maar toen wij hem tijdens een workshop slinks bij het team plaatsten dat zich boog over de hoogste groeivariant, bleek hij open en speels genoeg om mee te doen. Je zag zijn houding ter plekke veranderen; hij kwam rode blokjes tekort waarmee hij kon aangeven wáár die uitbreiding het beste zou kunnen komen. Niet dat hij nu voorstander is, maar op zo'n moment gebeurt er wel iets. Over Lelystad hadden we uiteindelijk een hele rake discussie. Rond Rotterdam Airport lukte dat veel minder – dat hangt ook van toevalligheden af. De discussie zat daar politiek helemaal vast en dan zijn de ambtenaren ook niet meer zo creatief.

Ik ben een oplossingsgerichte technisch ingenieur uit Eindhoven – niet zo gespitst op data, meer op driedimensionale objecten. Meetgegevens en modellen laten licht op een zaak schijnen, maar je moet je een onderwerp ook voor kunnen stellen. Voor het project *Energie en Ruimte* hebben we kaartbeelden laten maken van de energievoorziening van Nederland. De kaarten maken inzichtelijk dat de keten van bron tot levering er voor de verschillende grondstoffen heel anders uitziet. Vanuit het Zuiden varen boten kolen aan die hier in havens worden overgeslagen. Het ruimtelijk spreidingspatroon van gasbuizen is totaal anders; je ziet een netwerk in de Noordzee en richting Rusland. Een andere kaart laat zien dat Flevoland veel grote windmolens telt, Friesland een flink aantal kleine, en Gelderland om precies te zijn één - terwijl er net over de Gelderse grens in Duitsland juist weer heel wat staan. Zo zie je in één oogopslag dat spreiding van windmolens niet alleen afhangt van type landschap en sterkte van de wind ter plekke, maar ook van subsidies en bestuurlijke maatregelen. Zo'n kaart brengt die informatie tot leven. Volgens mij is dat heel belangrijk omdat discussies er concreter van worden. Voorstellingen maken het mogelijk om te communiceren met mensen buiten je eigen vakgebied.

Het is niet mijn opzet om een mooi plaatje bij een onderwerp te maken; een ontwerpstudie is geen proeve van creativiteit. Ik zie mezelf als technicus. Het maken van een systematisch ontwerp veronderstelt dat je een bepaalde thematiek rationeel doordenkt. Dergelijke beelden of ontwerpen zijn dan een argument op zichzelf en een onmisbaar onderdeel van de conclusie. Om het voorbeeld van de *megamalls* nog eens aan te halen: je kunt louter de vierkante meters tellen die megawinkels beslaan, maar de driedimensionale vorm die zo'n winkel zal aannemen, bepaalt of omwonenden de winkel ervaren als verrommeling of als een voortzetting van de bestaande bebouwing. Een thema moet zich er wel voor lenen natuurlijk. Als een vraagstuk niet raakt aan kwesties rond vorm, opstelling of locatie, dan is een ontwerpstudie niet het geschikte middel om zo'n thema te bestuderen.

Sinds kort ben ik projectleider *Windenergie op de Noordzee*. Het is de bedoeling dat het opgestelde windvermogen op de Noordzee doorgroeit totdat het ongeveer 150 gigawatt bedraagt; in dat geval zal windenergie voor Nederland een belangrijke component van het energiesysteem zijn. Morgen rijdt ik met vier collega's vanuit PBL-Den Haag in de auto naar Bilthoven voor een startbijeenkomst; we bespreken dan wat we uit dit project willen halen en wat voor product we straks willen leveren. De Bilthovense collega's hebben een indrukwekkend overzicht over de beschikbare kennis, dat is heerlijk voor dit project. Niettemin betrekken we er ook specialisten van buiten bij. Zo heeft een mariene ecoloog ons verteld dat het geluid van windmolens onder water resoneert op een wijze die de libido van de bruinvis verstoort. Voor zo'n specialist is dat misschien reden genoeg om het hele windmolenpark stil te zetten; *wij* moeten die kennis integreren in het totaalbeeld.

Ik zie het als mijn uitdaging om tot een voorstelling van een windmolenpark te komen die realistisch en concreet is en verschillende belangen combineert. De oplossing is volgens mij altijd: denken in varianten. Je moet niet dé visie op de Noordzee willen ontwikkelen, maar drie of vier varianten schetsen die de belangen rond windenergie, vrachtschepen, mariene ecologie, enzovoort, steeds in een net iets andere verhouding tot elkaar plaatsen. Door op die manier verschillende ruimtelijke opties in kaart te brengen, blijken er vaak onvoorziene deals tussen belangengroepen mogelijk.

Belangengroepen laten namelijk eerder het achterste van hun tong zien als je ze varianten voorlegt. Je ziet waar ze bereid zijn in te leveren - en onder welke voorwaarden. Varianten lokken een ander soort communicatief gedrag uit. Dat vind ik mooi.

De collega's in Bilthoven zijn wat strakker op beleid gericht dan wij. Zij rekenen echt verschillende beleidsopties door. Ik vind de aanwezige kennis in Bilthoven prachtig, maar het is soms nog wel zoeken naar de gezamenlijkheid, naar dezelfde taal. Wat versta je bijvoorbeeld onder een stad? Zelf ben ik echt een stedeling, ik hou van de stad. Sommige nieuwe collega's vinden een stad in de eerste plaats een vies en gevaarlijk rood ding. Als ik dan doorvraag, zeggen ze: 'Een stad is natuurlijk wel een efficiënte manier om de ruimte te benutten'. Maar dat is dezelfde reactie in een ander jasje, want eigenlijk bedoelen ze: 'Een stad is een efficiënte manier om het groen te ontlasten'. Dus met zo'n antwoord neem ik geen genoegen. Anderzijds zet het mij ook weer aan het denken: Wat vind ik nu eigenlijk zo fijn aan een stad? Hoe verwoord ik dat?"

© Marjan Slob / PBL, 2009.