

Datum: 20 en 21 mei 2010
Locatie: Rotterdam, Hotel New York
Gastheer: Stadsregio Rotterdam
Thema: Regionale bijdragen aan de klimaatopgave en energietransitie

Energie voor de toekomst

Regionale klimaatagenda



Duurzaamheid is de toekomstige economie

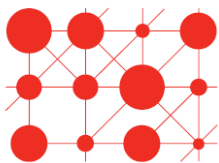
Een duidelijke conclusie uit deze tiende bijeenkomst wordt getrokken door Ewald van Vliet, burgemeester van gemeente Lansingerland en portefeuillehouder Groen en Milieu van de Stadsregio Rotterdam. "Duurzaamheid is niet tegen de economie, maar betekent juist de economie van de toekomst." De toekomstige economie is voor velen ver weg. Daarom is één van de hoofdvragen hoe de burger mee te nemen in het verdienmodel van de toekomst, vat Jeroen Saris samen. Om energetisch en klimatologisch aan een duurzame toekomst te werken, is optimaal functioneren van de netwerksamenleving nodig. Duurzaamheid kan immers niet gewoonweg voorgeschreven worden, maar ontwikkelt zich met de beschikbare informatie, maatschappelijke veranderingen en technologieën. Dergelijke kennis is slechts op te doen in bredere netwerken.

Stedenbouw en ruimtelijke ordening hebben een belangrijke rol. Ondermeer in het verbinden van concentraties van wonen, werken en winkelen aan openbaar vervoer – net als in het voorzien van voldoende waterberging. Het Groenblauwe Structuurplan van de Stadsregio Rotterdam is een goed voorbeeld: praktisch en in beeldvorming wordt aanzienlijk bijgedragen aan de duurzaamheid van de regio op termijn.

Een periode van energietransitie, kenschetst Saris het huidige tijdsgewricht. Met een blijvende groei van de wereldbevolking is de wijze waarop wij met grondstoffen omgaan niet houdbaar. Naast fossiele brandstoffen raakt bijvoorbeeld ook fosfaat op en verdwijnen zeldzame metalen die in de nieuwste apparatuur worden verwerkt. De hoogste tijd om de transitie naar een duurzame samenleving bewust in te zetten. Er wordt in deze transitie veel gevraagd van ambtelijke deskundigheid: steeds meer specialistische kennis is nodig. Kleine gemeenten hebben vaak niet de middelen om die specialisten aan te trekken, waarmee een directe rol voor de regio is weggelegd. In deze problematiek kunnen de huidige regionale samenwerkingsverbanden als kennis- en organisatienetwerken veel betekenen.

Quotes

- "Schaalgrootte en morele overwegingen maken duurdere emissierechten een vorm van welbegrepen eigenbelang." Jaap Jelle Feenstra
- "Verkeer wordt een veel grotere energiefactor dan het wonen." Ton Dassen
- "Een lage energieprijs frustreert energiezuinige ambities." Pieter Hameetman
- "Een nieuwe IJstijd kan al binnen een eeuw arriveren. Mensen doen er minder toe dan ze denken." Pieter van Genugten.
- "Samenwerking met marktpartijen die energieneutraal willen bouwen vraagt andere vaardigheden vanuit de overheid dan normering" Marjolein van Dongen.
- "Ook op de kleine schaal doen kwaliteit en innovatie ertoe, zeker als je de consument tot ander gedrag wilt aanzetten". Marjolein Stamsnijder.



Marjolein van Dongen: Duurzame ambities in Stadsregio Rotterdam

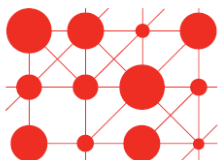
De stadregio heeft als verstedelijkt gebied met veel bedrijvigheid en transport te maken met geluidhinder, luchtverontreiniging en een hoge CO₂ uitstoot. Door samenwerkende gemeenten in de regio te ondersteunen met advies, projecten en investeringen wil de Stadsregio Rotterdam daar verandering in brengen. Drie jaar geleden is de Regionale Klimaatagenda tot stand gekomen naar aanleiding van politieke en ambtelijke aandacht voor Gore's Inconvenient Truth. De zestien portefeuillehouders Milieu in deze regio hebben gekozen voor prioriteit van CO₂ reductie en klimaatbestendigheid. De doelstelling is om 40% CO₂ reductie in 2025 ten opzichte van 1990 te realiseren door samen te werken op een tiental kernpunten en daarbinnen op effectiviteit te concentreren. Want waar heb je als samenwerkende gemeenten eigenlijk invloed op? Dat blijkt ongeveer de helft van de stedelijke CO₂ uitstoot te betreffen. Gekozen is om met tal van kleinere ingrepen zich op het grotere doel te richten: een pakket 'knoppen' waar de regio aan kan draaien. Gemeenten zelf kunnen eigen gebouwen, openbare verlichting en het eigen wagenpark aanpassen. In de woningbouw blijken corporaties een goede gesprekspartner. Voor duurzame bedrijvenlocaties wordt naast informatiebijeenkomsten meer gebruik gemaakt van bestaande milieuwetgeving. Meer windmolens en bio-energie worden in de hele regio gestimuleerd.

Belangrijk is klimaatadaptatie in groter verband te zien: ons milde klimaat hangt bijvoorbeeld sterk af van de warme Golfstroom. Wat is nu een goede en slimme rol voor de regio in dergelijke grootschalige vraagstukken? Belangrijk blijken stedenbouwkundige en landschappelijke plannen op de regionale schaal. In het Groenblauw Structuurplan worden parken, water- en groenzones op regionale schaal verbonden in relatie tot zoetwatervoorziening, infrastructuur en water-woonmilieus. Resultaten zijn er nu al: inmiddels is 1.000 hectare gerealiseerd, en de komende drie jaar volgt nog dubbel zoveel. Andere belangrijke 'knoppen' blijken de relaties tussen verstedelijking en openbaar vervoersverbindingen en vooral de Regionale Klimaatagenda met het bijbehorende bestuurlijke en ambtelijke netwerk.

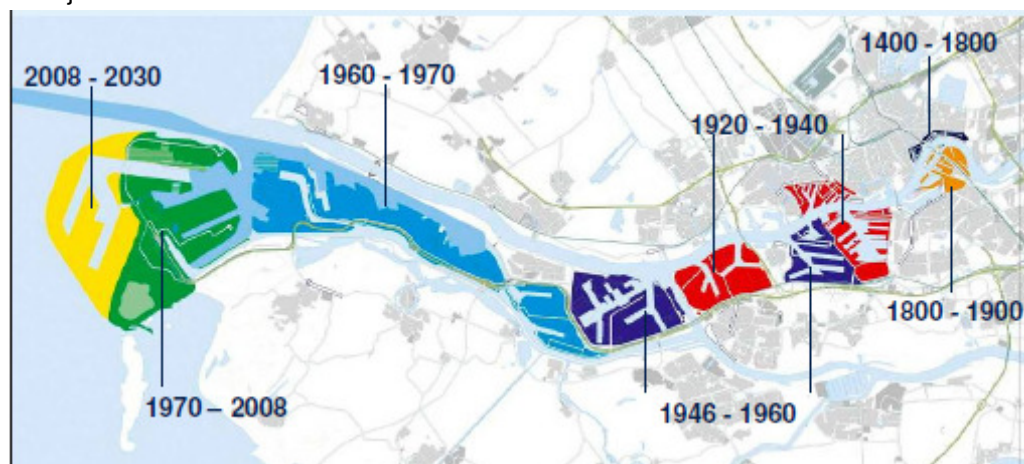
Jaap Jelle Feenstra: Transitie naar een energie-efficiënte haven

Het Rotterdamse havengebied is meer dan 10.000 hectare groot en behoort tot de vier grootste zeehavens ter wereld. Met een aanvankelijk bescheiden groei, kwam Rotterdam aan het einde van de 19e eeuw met de opening van de Nieuwe Waterweg pas echt op gang. Daarvoor was het doorsteken van de duinen nodig, een risicovolle onderneming die met lef werd aangegaan. Het Rotterdamse havengebied bevat ondermeer Shortsea activiteiten, Botlek met vijf raffinaderijen, Europoort waar opslag een grote rol speelt en de twee grootschalige Maasvlakten met containers, energiefuncties en distributie.

Een goede zeehaven voldoet aan vier essentiële kenmerken: altijd bereikbaar aan de zeezijde, ruimte in letterlijke en figuurlijke zin (milieueisen), landzijdige bereikbaarheid en organisatie. Rotterdam voldoet aan deze kenmerken en is met 20 m. vaardiepte altijd bereikbaar voor de grootste schepen. De haven draagt met meer dan 7% dan ook aanzienlijk bij aan het Nederlandse BNP. De CO₂ emissie is tevens groot: bijna een kwart van de totale Nederlandse uitstoot. Het Havenbedrijf heeft besloten om de CO₂ met 50% te gaan reduceren, ondanks de enorme uitbreiding in de Tweede Maasvlakte. Om dit te bereiken worden een groot aantal maatregelen tegelijk genomen. De meest in het oog springende en meest effectieve maatregel is de ondergrondse opslag van CO₂ in lege gasvelden onder de zeebodem: *Carbon Capture & Storage* ofwel CCS. Daarnaast wil de haven via een stoompijp restwarmte verdelen en opnieuw een Warmtebedrijf opstarten. In de tuinbouwkassen is juist behoefte aan CO₂. Duurzaam bouwen, elektrisch vervoer, LED verlichting en windenergie voor

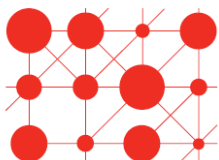


250.000 huishoudens zijn parallelle maatregelen. Net als biobrandstof, zonne-energie en klimaatadaptatie door drijvende paviljoens en waterpleinen. In totaal moet hiermee een reductie van CO₂ uitstoot worden gerealiseerd die veel groter is dan regelgeving op dit moment vereist. Een dergelijke operatie vereist lef en doorzetten, aldus Feenstra, maar is een investering in de lange termijn.



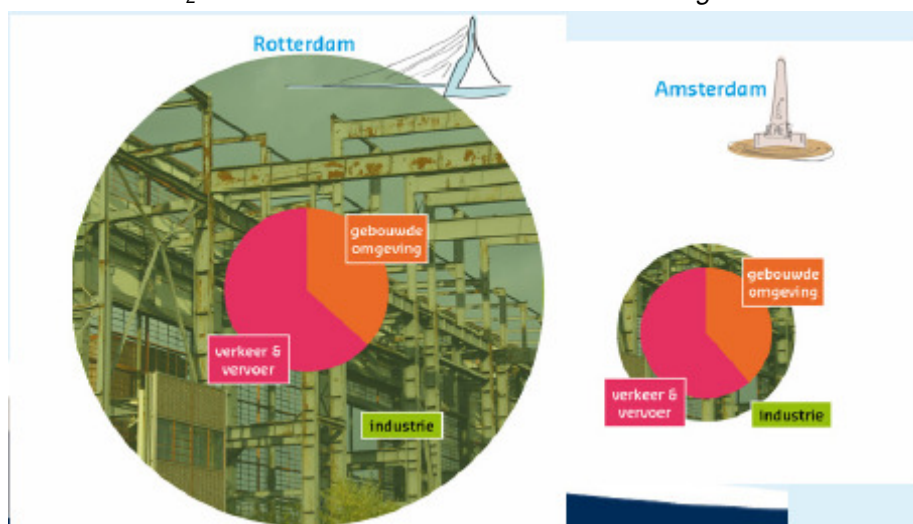
Debat: Energie en klimaat op regionale schaal

In het debat gaan we op zoek naar maatregelen die er op milieu- en energiegebied echt toe doen. Volgens Pieter Hameetman is de regionale schaal vaak te klein voor deze problematiek, maar soms ook de goede schaal. Het voorbeeld van Stadsregio Rotterdam laat zien hoe in verschillende samenwerkingsverbanden op dit gebied veel bereikt kan worden: er is veel kennis en expertise nodig. Hennie Heesmans merkt op dat de haven en de stad in de Rotterdamse presentaties zeer sterk gescheiden waren. Zou er op de enorme schaal van de haven en met een forsere aanpak ook in de stad niet meer te bereiken zijn? Op dit moment ligt de verhouding in CO₂ uitstoot tussen haven en stad ongeveer 80 versus 20%. Feenstra meent dat met de warmtepijp die er inmiddels ligt, over enkele decennia het wonen en werken in de stad van warmte kan worden voorzien. Ton Dassen vindt het opmerkelijk dat de Rotterdamse ambitie verder gaat dan die van het Rijk. De regionale schaal heeft volgens hem op sociaal niveau veel potentie omdat tal van bestuurders met verschillende petten, instrumenten en knoppen aan tafel zitten. Is het niet beter om aan een aantal heel grote knoppen te draaien? Hoewel de Europese Unie en het Rijk inderdaad over wetgeving omtrent de energie- en klimaatkwesities gaan, zijn er niettemin zaken die op regionale schaal aandacht vragen, zegt Marjolein van Dongen. Belangrijk is bijvoorbeeld energiehuishouding in de bestaande stad: herstructurering is nu één van de voornaamste opgaven en samenwerking met corporaties kan tot belangrijke resultaten leiden. Ook in nieuwbouw is kennis combineren van belang om tot resultaten te komen, naast sterke organisatiekracht van grote bedrijven. In IJburg wil Hameetman in samenwerking met 20 partijen 9000 energieneutrale woningen bouwen. Hoe kan de consument overtuigd worden om tot energiezuinig wonen en verplaatsen over te gaan? Fiscale maatregelen en de prijzen van energie zijn belangrijke instrumenten, naast kwaliteitsniveau en luxe. Feenstra benadrukt dat de emissierechten op het moment nog niet duur genoeg zijn om aan de marktkant een stuwende beweging te organiseren. Waar het bij de industrie om emissierechten gaat, zullen bij wonen en bedrijfspanden energielabels steeds belangrijker worden, zegt Dassen. Pieter van Genugten noemt Haaglanden als voorbeeld van een regio waar men over de aanleg van warmtenetten denkt. Studies wijzen uit dat het wat betreft kosten mogelijk moet zijn. Zo'n project vergt procescoördinatie op heel kleine schaal, merkt Jeroen Saris op. Daarin zou de overheid



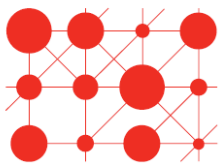
verantwoordelijkheid moeten nemen, net zoals zij dat met gasleidingen in de vorige eeuw deed. In deze transitieperiode zullen geleidelijk energie en emissies hun echte prijs krijgen. Daarbij zal het denken over bouwen voor de toekomst uit de traditionele kaders moeten stappen om vernieuwingen op grotere schaal teweeg te brengen.

CO₂ uitstoot van Rotterdam en Amsterdam vergeleken



Luc Vrolijkx: Amerikaans onderzoek naar duurzame strategieën

De Amerikaanse regio's New York, Portland, Chicago, San Francisco en Seattle maken ieder plannen voor verduurzaming. Deze klimaatplannen hebben als doel gemeenschappen te verduurzamen, afhankelijkheid van de auto te verminderen en efficiënter om te gaan met energie. Vaak worden de plannen gecombineerd met doelstellingen voor CO₂ reductie. Er bestaan ook opvallende verschillen. Chicago groeit langzaam en daar richt men zich vooral op verbetering van de bestaande bebouwing. New York heeft in vergelijking met de andere regio's de laagste CO₂ uitstoot per persoon doordat het een compacte stad is met relatief veel openbaar vervoer. In alle plannen ontbreekt de economie. Zo spreekt het New Yorkse plan zich niet uit over de haven. Dat hangt samen met de Amerikaanse traditie waarin de economie zichzelf reguleert en de overheid minimaal ingrijpt. In Amerika zijn het juist de bedrijven die de regio's dwingen om te verduurzamen. De plannen slagen over het algemeen in het bewust maken van gemeenschappen: de noodzaak en urgentie wordt de burger duidelijker, evenals wat men daaraan zelf kan bijdragen. Ook slagen de plannen in het verbinden van lange termijn doelen aan actiepunten op de korte termijn. Niettemin verwacht Vrolijkx dat er nog een wereld te winnen valt door urban design in te zetten bij plannen voor de middellange termijn. Uiteindelijk is een systematische aanpassing nodig van de manier waarop wij leven en met energie omgaan. Het kan dan bijvoorbeeld gaan om het zowel kunnen uploaden als downloaden van elektriciteit, afval als grondstof gebruiken en voedselproductie en distributie verduurzamen. Bij het maken van plannen of strategieën kunnen we beter over het 'gebied van impact' spreken dan te spreken over het gebied van bevoegdheid. Onder het gebied van impact, dat veelal samenvalt met het *daily urban system*, vallen alle thema's en sectoren die kunnen bijdragen aan de verduurzaming, terwijl onder een gebied van bevoegdheid alleen de thema's vallen waar de (regionale) overheid formeel over gaat.



Expeditie: Walstroom in Rotterdamse haven

Sjaak Verburg van het havenbedrijf Rotterdam licht toe dat walstroom een experiment is om schepen die in de haven liggen gebruik te laten maken van het elektriciteitsnet in plaats van een vervuilende generator. Er is een contract afgesloten met een dochteronderneming van Eneco – Joules – die de aansluitingen plaatst en beheert. Tijdens de expeditie spraken wij met een monteur die liet zien hoe gemakkelijk de walstroom aansluiting werkt en welke innovaties de (electriciteits) 'kassies' hebben doorgemaakt. Verduurzamen gaat over het aangaan van nieuwe allianties en innoveren, maar tegelijk over praktische technische zaken zoals een monteur die bereid is steeds op een nieuwe manier te werken. Ook de wet helpt dit experiment: in 2010 komt er een verordening voor de haven die het verbiedt een generator in de haven aan te zetten. Hiermee worden aangemeerde schepen eigenlijk verplicht om gebruik te maken van walstroom.

Expeditie: Buitendijks bouwen in Vlaardingen

Vlaardingen wil de verbinding tussen de historische binnenstad en de Maasoever herstellen en tegelijk de Stadshavens eigentijdse functies geven, vertelt projectleider Ronald Smith. Het gaat om een forse herstructurering in buitendijks gebied. Door in de bouwplannen rekening te houden met nieuwe hoogwatercontouren draagt Vlaardingen bij aan klimaatbeleid (mitigerende maatregelen). Nieuwbouw en herstructurering gebeuren zoveel mogelijk energieneutraal. Bovendien worden verschillende verouderde en vervuilende bedrijven verplaatst. Stadshavens wil gebruik gaan maken van walstroom, wat bijdraagt aan vermindering van fijnstof, geluids- en trillingshinder. Het forum adviseerde Vlaardingen te starten met "dragende ontwikkelingen" aan de kop van de haven om de komende jaren reuring te krijgen in het gehele gebied. Zo kan een tijdelijk zwembassin in de binnenhaven of een tijdelijke culturele bestemming bijdragen aan de belangrijke eerste stappen van herstructurering.

Expeditie: Stadsnatuurgebied Brienoord

Op de kop van het eiland Brienoord onder de drukke Brienoordbrug, is al natuur ontwikkeld door Zuid-Hollands landschap. Ook zitten er enkele volkstuinten op de kop van het eiland. Het eiland is onderdeel van het Regionaal Groen Blauw Structuurplan 2, en vormt een "stepping stone" voor flora en fauna in de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur. Er zijn door de jaren heen heel wat plannen geweest voor het eiland, variërend van een locatie voor een hotel tot een pretpark. De ligging naast een gezoneerde industrie en deels onder de van Brienoordbrug maken het eiland minder geschikt voor gevoelige bestemmingen. In overleg met de bewoners is het behoud van het groene en natuurlijke karakter een belangrijke factor geworden. Streven is dit te handhaven en te versterken, ook als in de toekomst de nieuwe Kuip direct naast het eiland komt te liggen. Randvoorwaarde is dat het niet veel mag kosten. Het nieuwe bestemmingsplan voorziet in het eiland als stadsnatuur. De voorziene ingrepen zijn gericht op het beter toegankelijk maken voor recreanten met behoud van het wat verwilderde, natuurlijke karakter. Extra voetgangersbruggen en een fietspad worden aangelegd, maar zonder verlichting, om het rustige en natuurlijke karakter te behouden. De natuur wordt versterkt door het creëren van getijdennatuur. Hier wordt met een beperkt budget een voor de omliggende wijken een waardevol stadsnatuurgebied versterkt, evenals dit deel van de ecologische hoofdstructuur.