Een Bewogen Dag in 2053

Boelie Elzen, 15 april 2007

Alex wordt met een schrik wakker als er iets zwaars op zijn buik valt.

“Papa, papa, wakker worden”

Oooh, wat een hoofdpijn. Hij is veel te lang op die receptie blijven hangen, gisteravond.

“Oeoetsj, voorzichtig liefje. Papa heeft hoofdpijn”.

Maar het enthousiasme van een driejarige laat zich niet temperen door dit soort futiliteiten. Ze wurmt haar armpjes rond zijn nek en probeert zijn hoofd omhoog te trekken.

“Papa, kom! Moet eten!”

Zijn hoofd schreeuwt om te blijven liggen maar hij staat hij toch maar op. Hij heeft een vol programma vandaag waar hij zich niet aan kan onttrekken. Hij neemt een capumol tegen de hoofdpijn en na een koude douche voelt hij zich al een stuk frisser.

Als hij in de keuken komt straalt zijn lichaamstaal blijkbaar toch iets anders uit. Fadoua kijkt hem aan terwijl ze met een meewarige blik haar hoofd schudt. De doordringende herrie van de sinaasappelpers maakt duidelijk dat zijn hoofd nog lang niet in orde is. “Teveel gedronken gisteren?” vraagt ze met een sarcastische ondertoon als het geraas is opgehouden.

Hij heeft geen zin om te antwoorden, gaat aan de keukentafel zitten, zet met de afstandsbediening het wandscherm aan en bladert door de Volksbode naar de buitenlandpagina. Er staat een artikel van zichzelf in over een dreigende oorlog tussen Soedan en Egypte. Soedan onttrekt na aantal jaren droogte steeds meer water aan de Nijl met als gevolg een groeiend watertekort in Egypte. Hij kent het stuk natuurlijk vrijwel uit zijn hoofd maar moet altijd een eigen artikel even op het scherm lezen. Het is net of het dan pas echt waar is geworden.

“Wil je misschien ook even een hand uitsteken? We leven niet meer in de wereld van mijn grootmoeder!”

Het is Fadoua’s gevleugelde uitdrukking om hem in te wrijven dat hij zijn aandeel in het huishouden moet nemen. Natuurlijk heeft ze gelijk maar hij heeft er zo’n hekel aan. Hij verlangt wel eens terug naar de tijd dat hij na zijn scheiding van Anna alleen woonde en er niemand aan zijn hoofd zeurde over zijn rommeligheid. Maar, aan de andere kant, hij is ook gek op Fadoua en zeker op Trudy die tegenover hem zit en hem met een ontwapenende blik aankijkt terwijl ze met haar twee kleine handjes een glas sinaasappelsap naar haar mond brengt. De aanblik tovert een brede glimlach op zijn gezicht waarop Trudy direct haar glas neerzet en haar handje naar hem uitstrekt. Deze poging tot toenadering wordt echter wreed verstoord.

“Als je niet weet wat je moet doen mag je wel even de boodschappen pakken.”

Met een zucht staat hij op, strijkt Trudy even zacht langs haar wang en loopt de hal in naar het boodschappenluik naast de voordeur. Hij drukt op de knop om het luik te openen en pakt de doos uit de boodschappenkast die daar in alle vroegte door Jaspers bezorgdienst is afgeleverd. Terug in de keuken zet hij de doos op tafel en verdeelt de spullen over de koelkast en de provisiekast, gadegeslagen door Trudy die hem in al zijn bewegingen volgt. Ondertussen vertelt Fadoua dat ze een volle dag heeft. Maar vanavond heeft ze, zoals afgesproken, vrij gehouden om het over de vakantie te hebben.

Shit, schiet er door hem heen, dat is waar ook. Het was hem helemaal ontschoten. Hij heeft met een collega-journalist, een oude makker van de opleiding, afgesproken om samen in Den Haag te gaan eten. Hoe redt hij zich hier uit? Niet, waarschijnlijk. Als hij aan de afspraak met Fadoua begint te tornen krijgt hij echt gedonder. Hij zal de eetafspraak moeten verzetten, er zit niets anders op.

“Hoe laat ben je thuis?”

“Eh … Ik heb aan het eind van de middag een interview met de minister van verkeer. Dat duurt misschien een uur of zes, half zeven. Dan moet ik een uurtje later in Utrecht kunnen zijn en tegen achten thuis.”

“Kan het niet eerder?”

“Het interview met de minister is echt heel belangrijk en dat tijdstip kan ik niets aan veranderen. Maar ik zal proberen zo snel mogelijk thuis te zijn.”

“Ok. Hopelijk kunnen we dan vanavond wat boeken.”

Fadoua pakt haar tas, geeft Trudy en hem een kus en wenst hem een fijne dag. Met “Zorg je wel dat Trudy op tijd op de crèche is?” trekt ze de deur achter zich dicht. Daar heeft hij zo de pest aan. Altijd heeft ze bij het weggaan nog een opdracht voor hem in petto. In een onbewuste poging zijn irritatie af te werpen schudt hij een paar keer met zijn hoofd.

Hij moet wat afleiding hebben en bladert op het grote wandscherm nog wat door de Volksbode. Trudy kijkt ondertussen op het kleine scherm naar een kinderprogramma. Het buitenlands nieuws meldt enorme overstromingen in Bangladesh veroorzaakt door de klimaatverandering. Maar het land is te arm en de kustlijn veel te lang om zich daar tegen te wapenen. Cynische commentaren melden dat het land moet worden opgegeven, sterker nog, dat dat in feite al is gebeurd.

Hij bladert naar de binnenlandpagina. Een kop “Opheffing elfstedenvereniging voorkomen” trekt zijn aandacht. “De elfstedenvereniging, organisator van schaatstochten langs alle Friese steden in de vorige eeuw, mag zichzelf niet opheffen,” begint het artikel. Een schaatstocht buiten, in Nederland? Hij kan zich er niets bij voorstellen. Als er al eens ijs ligt kan er nauwelijks een eend op staan. Het artikel meldt dat de ledenvergadering heeft besloten dat, zolang er nog leden in leven zijn die aan de laatste tocht van 1997 hebben deelgenomen, de vereniging niet mag worden opgeheven.

De pieper op zijn PA gaat, gevolgd door een door hem zelf ingesproken mededeling “Trudy wegbrengen”. Hij weet wat voor een chaoot hij is en heeft dit soort herinneringen nodig om een beetje orde in zijn leven te houden. Hij kan zich nauwelijks voorstellen dat een leven zonder zo’n ding mogelijk zou zijn.

Hij neemt met Trudy de lift naar de parkeerkelder naar de vloer voor ESVs, de elektrische stadsvoertuigen. De kelder is vrij leeg, de meeste mensen in hun appartementencomplex zijn blijkbaar al op pad. Met zijn PA logt hij in op het verhuursysteem, bestelt een tweepersoons met kinderzit en houdt de PA sensor voor zijn oog om hem via een irisscan te laten herkennen. Met een laatste toetsaanslag ziet hij op één van de ESVs de oplichtende knipperlichten. Hij loopt met Trudy op de arm naar het voertuig en opent met zijn PA het portier terwijl tegelijk de knipperlichten uit gaan.

Vrijwel geluidloos rijdt hij de garage uit. Er is nauwelijks verkeer op straat. Een paar ESVs, een enkel elektrisch servicebusje en redelijk wat fietsen. De wegen zijn vrij smal maar dat kan ook omdat er voor zwaar verkeer een apart wegennet is, in de volksmond het zware net. Het lichte en zware net kruisen elkaar nauwelijks en waar dat wel het geval is heeft het meer

kwetsbare lichte verkeer altijd voorrang. Dat kan het zware verkeer flink vertragen wat daardoor wordt gestimuleerd om m.b.v. de routeplanner een route te nemen die het lichte net niet kruist.

Na een minuut of tien komt Alex aan op het dichtstbijzijnde LMC, het 'lokaal mobiliteits-centrum'. Hier kun je verschillende mobiliteitsopties kiezen om verder te reizen. Je kunt met tram of metro naar andere LMCs of, als je van elders komt, een ESV of fiets huren, al dan niet overdekt, om juist de wijk in te gaan. Je kunt ook auto's of busjes voor kortere of langere tijd huren als je de stad uit wilt. Verder is er een scala aan voorzieningen waaronder winkels, een medisch centrum en een crèche.

Alex rijdt de ondergrondse LMC-garage binnen en het parkeersysteem leidt hem feilloos naar een vrije plek. In tegenstelling tot de garage thuis is deze vrijwel vol. Als je boven de stad zou hangen zou je elke ochtend tussen zeven en acht grote aantallen ESVs een korte trip van een wijkparkeergarage naar een LMC garage zien maken en 's avonds de omgekeerde beweging. Het vormt de spits op het lichte net die gestaag doorvloeit omdat het vooral radiale bewegingen zijn met nauwelijks instroom van opzij.

Ze nemen de lift naar de derde vloer. "Gaan we nu naar mama?" vraagt Trudy. Vorige maand heeft Fadoua, die arts is in het medisch centrum, haar meegenomen om haar te laten zien waar ze werkt. Sindsdien vraagt Trudy soms of ze naar mama gaan als hij haar naar de crèche brengt.

"Nee, jij mag nu naar de crèche en met de andere kinderen spelen. Vanavond komt mama je weer ophalen."

Trudy lijkt licht teleurgesteld maar protesteert toch niet. Als de liftdeur opengaat, klinkt er een kakofonie van kinderstemmetjes door de openstaande deur van de crèche en is ze niet meer te houden. Mama lijkt al weer vergeten. Hij maakt even een praatje met de leidster en vertelt dat Trudy vanavond weer door haar moeder wordt opgehaald.

Hij heeft nog anderhalf uur voor hij naar Apeldoorn moet. Het is zonde van de tijd om nog weer naar huis te gaan en hij boekt met zijn PA een éénpersoons flexkantoor met internetaansluiting in het LMC. Hij surft wat op het web en logt om negen uur in op het intranet van de krant. Hij houdt zijn oog ter identificatie voor de webcam boven het beeldscherm en even later komen zijn collega's in beeld voor een redactievergadering. Alle deelnemers zitten op verschillende locaties en het beeld bestaat uit acht webcamopnames die door de communicatiesoftware in een raster worden geplaatst.

Alex zet het grotere wandscherm aan en laat het beeld daarop weergeven. Hij kiest in het programma de optie 'tafelvergadering' en de software maakt een beeld waarin al zijn collega's aan een vergadertafel zitten. Het programma zorgt voor lichaamshouding en mimiek van zijn collega's, deels op basis van de live registratie van het gezicht van elk van hen. Een paar jaar geleden zagen dit soort beelden er nog vrij houterig uit maar tegenwoordig is het nauwelijks meer van echt te onderscheiden.

Het programma zoomt automatisch in op degene die het woord heeft, nu de hoofdredacteur.

"Het belangrijkste nieuws is natuurlijk het regeringsvoorstel om de pensioengerechtigde leeftijd te verhogen naar 72 jaar. Daar willen we morgen mee openen. Khaled, wat heb je daarover?"

Khaled legt uit. Het belangrijkste argument van de regering is de alsmaar voortschrijdende vergrijzing waardoor de balans tussen werkenden en niet werkenden meer scheef komt te liggen. Maar de vakbonden zijn mordicus tegen. De gemiddelde leeftijd is weliswaar gestegen maar er zijn ook steeds meer mensen die voortijdig overlijden door stressgerelateerde

welvaartsziekten. Hun leuze is: “Moeten nog meer mensen zich doodwerken?” Khaled geeft aan dat er diverse belangrijke nuances in het verhaal zitten en dat het onmogelijk is om dat recht te doen in een artikel van 250 woorden.

De hoofdredacteur grijpt in. “Die discussie hebben we vaak genoeg gehad. Een artikel kan niet langer zijn dan 250 woorden anders leest niemand het. We hebben niks aan betere verhalen die niemand leest.”

Een volgend punt is het wekelijkse achtergrondartikel dat over twee dagen moet verschijnen. De aanleiding is de reprimande van Brussel aan Nederland omdat het de CO_2 doelstellingen niet haalt. De hoofdredacteur geeft Alex het woord die vanmiddag een interview met de minister van verkeer heeft. Hij legt uit dat de minister al heeft laten doorschemeren dat ze niet van plan is extra maatregelen te nemen maar dat nog niet duidelijk is welke argumentatie ze daarvoor precies richting Brussel zal gebruiken. Hij wil daar achter zien te komen maar verwacht er niet al te veel van. Kort voor tienen sluit de hoofdredacteur de vergadering. Alex logt uit en verlaat het flexkantoor.

Hij neemt de lift naar verdieping -2 voor de metro naar IMC Utrecht-centraal, één van de drie interlokale mobiliteitscentra van de stad. Utrecht-centraal is hét knooppunt van Nederland, een enorme mierenhoop met een komen en gaan van mensen met diverse mobiliteitsvormen op vele niveaus. Alex komt aan op het laagste niveau, het metroknooppunt. Daarboven is de spoorwegverdieping met IC, de snellere variant IC-plus en de HiSpeed die je met hoge snelheid naar diverse Europese bestemmingen brengt en tevens in no-time aansluiting geeft op Schiphol. Daarboven zijn parkeergarages waar je hybrides en brandstofcelauto’s kunt huren en aansluiting hebt op het zware net. Op de bovenste verdieping, het grondniveau, zijn ESV- en fietsgarages van waaruit je direct op het lichte net komt.

Alex neemt de roltrap naar de bovenliggende verdieping, loopt naar het perron voor de IC-plus naar Apeldoorn en stapt in één van de voorste rijtuigen die zonder tussenstops doorrijden. Hij is op weg naar de zephaven net buiten de stad vanwaar hij met zijn jarige zoon Thijs uit een eerder huwelijk en zijn ex-vrouw Anna een rondvlucht met een zeppelin boven west Nederland zal maken. Op IMC Apeldoorn geleidt zijn PA hem naar het busstation voor het laatste stukje van zijn trip. Hij is een paar minuten vertraagd maar volgens de info op het scherm van zijn PA wacht de bus, waarvoor hij zich onderweg heeft aangemeld, nog even op hem.

De bus staat inderdaad nog bij het aangegeven perron en vertrekt zodra hij zit. Ze rijden eerst een stukje door de stad over het zware net. Het is hier een stuk drukker dan eerder die ochtend op het lichte net maar het stroomt wel gestaag door omdat er geen licht verkeer kruist. Buiten de stad gaan ze de snelweg op. Er is vrij veel verkeer maar op geen stukken na zoveel als hij wel eens heeft gezien op oude videobeelden van het begin van de eeuw. Toen hadden ze veelvuldig files wat nu vrijwel niet meer voorkomt, hoogstens als er een keer een ongeluk is gebeurd. De belangrijkste reden is dat de snelheid van auto’s automatisch wordt geregeld zodat vloeiende stromen ontstaan. Je kunt wel passeren maar als je aangeeft dat je dat wilt bekijkt het systeem eerst of dat kan zonder de doorstroming in gevaar te brengen.

Autorijden is daardoor meer gaan lijken op treinreizen maar het is natuurlijk wel anders. Je zit wel in je eigen voertuig en je moet ook zelf sturen. Ze hebben wel geëxperimenteerd met volledig automatische systemen maar de meeste mensen lijken dat toch eng te vinden. Alex heeft het ook wel op een proefbaan geprobeerd en hij vond het ook niet prettig.

Na een minuut of tien verlaten ze de snelweg en ziet hij schuin voor zich een drietal zeppelins opdoemen die al vanaf grote afstand duidelijk te zien zijn. Als hij in de vertrekhal van de

zephaven richting pier D loopt hoort hij ineens “Ha, pappa” en ziet zijn tienjarige zoon op zich afvliegen. Hij glundert van oor tot oor als hij Alex om de hals vliegt.

“Jongen, wat een enthousiasme!”

“We gaan met de zeppelin!”, roept Thijs uit.

Hij is dolenthousiast. Toen ze nog bij elkaar woonden en hij als kleine jongen af en toe een zeppelin over zag komen vroeg hij altijd wanneer zij een keer mee zouden gaan. Vandaag is voor hem de dag van zijn leven. Hij troont Alex mee naar een rij stoelen waar Anna zit.

Alex is iedere keer weer in verwarring als hij haar ziet. Hij vindt haar nog steeds een mooie en aantrekkelijke vrouw maar elke keer weer blijkt dat ze samen een uiterst explosief mengsel vormen. Ze staat op en ze geven elkaar ter begroeting twee zoenen op de wang. “Gefeliciteerd met de verjaardag van Thijs,” zegt ze terwijl de laatste zoen nog in de lucht hangt en hij heeft het gevoel dat hij de eerste slag al heeft verloren. Hij had zich nog zo voorgenomen haar als eerste te feliciteren en dit verzuim zal vandaag vast nog een keer tegen hem gebruikt worden. “Jij ook gefeliciteerd,” weet hij er met enige tegenzin uit te brengen.

Gelukkig is Thijs er als smeerolie en vertelt honderduit.

Ze worden opgeroepen voor het vertrek en lopen naar het platform waar de zeppelin aan een aantal kabels ligt. Op de zilvergrijze sigaar staat over de volle lengte de naam van een verzekeringsmaatschappij die een fors bedrag heeft neergeteld voor deze unieke vliegende reclamezuil. Via een trap komen ze in de cabine waar Thijs als eerste hun tafeltje heeft gevonden en direct aan het raam gaat zitten. Anna gaat tegenover hem zitten, eveneens aan het raam en voor Alex zit er niet veel anders op dan tweede rang naast Thijs te gaan zitten. Naast Anna zou voor hem als derde rang voelen.

“Wat is het hier groot,” roept Thijs uit, “veel groter dan in een vliegtuig. Het lijkt meer op een boot.”

“Dat komt omdat mensen een vliegtuig nemen als ze zo snel mogelijk ergens naar toe willen,” legt Anna uit. “Het is heel duur en daarom proppen ze zoveel mogelijk mensen in een vliegtuig om de kosten wat te drukken. Met de zeppelin ga je voor je lol, als je relaxed wil reizen en meer plek wilt hebben.”

Alex kijkt wat om zich heen. Voor hem is het ook de eerste keer dat hij in een zeppelin zit. Door meerdere rijen tafeltjes en stoelen en het buffet met drank en eten heeft de cabine inderdaad meer het karakter van een veerboot dan van een vliegtuig. De voorkant van de cabine met de naam ‘panoramalounge’ is door een doorzichtige wand afgescheiden van de rest. In de lounge zijn op twee verdiepingen staanplaatsen zodat de mensen die niet in de cabine aan het raam zitten ook een plek hebben om naar buiten te kijken.

Een lichte, korte schok geeft aan dat ze los zijn. Langzaam stijgen ze op en draait de cabine om op de juiste koers te komen. Ze vliegen eerst richting Lelystad en vervolgens over het Markermeer. Schuin onder hen loopt de Markerwaarddijk als een lang lint door het water bewaakt door een eindeloze rij windmolens. Boven Noord Holland buigen ze af richting Haarlem.

“Nou, en dan nu de drukte in,” zegt Anna, “het ontwikkelde westen, de onvolprezen motor van onze economie.”

Alex voelt aankomen dat dit mis gaat lopen maar kan de drang om te reageren toch niet weerstaan. “Dank zij die motor hebben we wel zeppelins waar wij nu een leuk tochtje mee kunnen maken.”

“Ik heb niets tegen zeppelins,” is haar antwoord. “Zeppelins hebben iets traags dat past bij de menselijke maat. Het is dat jachtige gedoe beneden waar ik iets op tegen heb. Iedereen werkt zich de pleuris tot ze er dood bij neervallen. Ze vliegen allemaal van hot naar her en terug, liefst drie keer per dag. Het vervoersysteem wordt steeds effectiever maar denk je dat mensen de gewonnen tijd gebruiken om iets leuks te doen? Niks hoor, ze gaan nog meer reizen. Volgens mij was het vroeger met al die files een stuk gezonder. Daardoor rustten de mensen af en toe nog een poosje uit. Ik ben blij dat ik in de Achterhoek op het platteland woon en minder reis en werk. Het leven is er een stuk goedkoper en een stuk relaxter.”

“Maar je hebt er ook veel minder voorzieningen,” werpt Alex tegen.

“Wat heb jij in de stad dan voor hoognodige voorzieningen waar je niet zonder kunt?”

Alex is even perplex. Hij heeft niet direct een antwoord. Thijs redt hem door voor te stellen om naar de panoramalounge te gaan waar ze meer uitzicht hebben. Anna wil nog even blijven zitten.

De rand van het platform is een dunne matglazen wand met daarboven een railing waar je je aan kunt vasthouden. De cabinewand is volledig doorzichtig met een aantal stijlen ter versteviging van de constructie. Hier hebben ze een fantastisch uitzicht. Recht voor hen doemen een aantal enorme wolkenkrabbers op.

“Daar heb je het Eurobusiness Park”, legt Alex uit. “Daar staat de hoogste wolkenkrabber van Nederland, ruim 400 meter hoog”. Thijs is niet echt onder de indruk, vanuit de lucht lijkt het helemaal niet zo hoog. “Is dat veel hoger dan de Domtoren?” vraagt hij en die hij kent van de bezoeken aan zijn vader. “Oh, veel hoger. Het is bijna vier Domtorens op elkaar.” Dat maakt de zaak anders. “Cool! Dat is wel erg hoog.”

Vroeger was hier een groot vliegveld, legt Alex verder uit. Vijfentwintig jaar geleden lag Schiphol hier.” “Waar is Schiphol dan nu”, vraagt Thijs. Hij is vorig jaar met zijn moeder van Schiphol naar IJsland gevlogen en weet dat het ergens moet zijn. “Dat ligt in zee.” “In zee?” vraagt hij ongelovig. “Ja, op een kunstmatig eiland. Als je goed kijkt kun je het in de verte zien liggen.” Thijs tuurt in de aangegeven richting maar als op verzoek draait de zeppelin iets bij en vliegt recht op Schiphol af. Ze zien het eiland met het opvallende patroon van lange rechte strepen hun ogen groeien en zien ook steeds beter hoe een continue stroom vliegtuigen van diverse kanten aankomt en vertrekt. “Kunnen die niet tegen ons opbotsen?” vraagt Thijs enigszins verontrust. “Nee hoor. De vliegtuigen mogen alleen vanaf zee komen om de mensen op het land niet te storen met lawaai. Ik denk dat wij zo gaan bijdraaien.”

Alsof de piloot het gehoord heeft draaien ze direct daarna naar het zuiden en vliegen parallel aan de kust. Onder hen zien ze een patroon van parallelle stoken, eerst de duinenrij, dan het strand, een strook water, weer een strand, een dijk en dan de zee. “Waarom hebben ze een weg in zee gelegd?” vraagt Thijs? “Dat is een dijk,” legt Alex legt uit. “De Simon Stevindijk. Door de klimaatverandering stijgt de zee en die dijk geeft extra bescherming.” Thijs zet zijn verrekijker voor de ogen. “Er zijn mensen op het strand maar alleen aan deze kant,” rapporteert hij. “Dat wordt over een paar maand wel anders. Dan liggen beide kanten helemaal vol.” “Hoe kom je dan aan de andere kant?” Alex wijst naar een dijk dwars door het langwerpige kustmeer een eindje verderop. “Om de twintig kilometer is er een dwarsverbinding.” En zomers varen er ook veel ponten heen-en-weer.

Ze vliegen boven Den Haag. Alex wijst het ministerie aan waar hij later die middag de minister van verkeer moet interviewen. Thijs doet zijn oortje in om te luisteren naar wat de reisbegeleider over Den Haag te vertellen heeft. Even later doemt het eind van de Stevindijk op. Het laatste stuk van het kustmeer is gedempt voor de vierde Maasvlakte, de grootste van allemaal. Hij ziet talloze rijen veelkleurige containers, zeeschepen en duwbakken die aan de

kade liggen, sporen met lange treinen en de opvallend gele kranen die langzaam over het terrein schuiven om te laden en lossen. Dankzij de nieuwe Maasvlakte heeft Rotterdam de positie van grootste haven ter wereld weten te heroveren. Boze tongen beweren dat dit streven waarschijnlijk het belangrijkste argument is geweest om de Stevindijk aan te leggen.

Anna komt bij hen staan. Hoofdschuddend kijkt ze naar beneden. Hoewel het hem eigenlijk niet interesseert vraagt hij toch wat er is. “Het is toch verschrikkelijk, zegt ze. We wonen in het dichtstbevolkte land ter wereld en dan zeggen we ook nog dat alle goederen voor andere landen in Europa door óns land moeten. Ze zijn niet goed wijs.” “Maar we verdienen er wel goed aan,” werpt hij tegen. “Ja, het eeuwige argument om alles wat er echt toe doet op te geven.”

Anna komt nu echt los. Ze wijst op de eindeloze rijen kassen onder hen. “Het is toch vreselijk deprimerend als je daar tussen moeten wonen.” Maar het is wel één van onze belangrijke energievoorzieningen, denkt Alex. De zomers ingevangen warmte wordt opgeslagen en ’s winters gebruikt. “Het zogenaamde groene hart. Nog maar weinig van over,” gaat Anna verder. Alex raakt geïrriteerd. “Het is nog steeds heel erg groen, kijk maar,” wijst hij in de verte. “Ja, van boven misschien maar als je er door rijdt valt er weinig te genieten. Allemaal villadorpen, privé-terreinen met hekken er om heen. Het groene hart klopt alleen voor de rijken.”

Hij probeert zich af te sluiten voor haar tirade en staart voor zich uit. Op de Nieuwe Waterweg schuin onder hem varen vooral binnenvaartschepen, enorme duwbakken die de goederen vanaf de Maasvlaktes Europa inbrengen. In de verte rijst de Euromast op en aan de overkant zijn kleinere tweelingbroertje. Als ze dichterbij komen wijst Thijs op de gondel die aan de kabel tussen de twee masten het water oversteekt. In het midden blijft hij een poosje hangen. “Waarom gaat hij niet verder,” vraagt Thijs. “Omdat er ook nog mensen zijn die de tijd hebben en soms even rustig van het uitzicht willen genieten,” antwoordt Anna nog helemaal in de mood.

Je bent ook zo inconsequent als de pest, denkt Alex, daarnet zei je nog dat het uitzicht verschrikkelijk was. Hij heeft even genoeg van haar en gaat weer de cabine in en aan hun tafel zitten. Het is niet eens zozeer dat hij vindt dat ze ongelijk heeft. Vaak is hij het eigenlijk wel met haar eens maar ze moet zich altijd zo laten gelden. Er deugt niks aan de wereld en ze moet zich overal tegen afzetten.

Mijmerend staart hij wat in de verte. Boven de Betuwe ziet hij het zwarte lint van de Betuwelijn, pakt zijn verrekijker en volgt een poosje een goederentrein die ze inhalen. Hij telt ruim veertig wagons en bedenkt wat een enorm lawaai dat moet maken als je er vlak naast woont. Ze buigen af naar het noorden en op de Waal ziet hij dezelfde stroom duwbakken als eerder boven de Nieuwe Waterweg. Ze kruisen de A-12, een volgend transportlint waar het wegverkeer, evenals de tegenhangers op spoor en water, zich gestaag voortbeweegt.

Boven de Veluwe komen Thijs en Anna weer bij hem aan tafel zitten. “Eén van de weinige stukjes authentiek mooi Nederland,” zegt Anna. “Thijs en ik zijn er vorige week nog wezen fietsen. Kijk, daar heb je het Hubertusslot” Thijs kijkt met zijn verrekijker in de aangegeven richting. “Ik zie mensen bij de vijver. Die zijn vast ook de karpers aan het voeren. Wat een enorme joekels waren dat!” Het valt Alex mee dat Anna niet direct over uitgestorven diersoorten begint.

Even later maken ze een zachte landing op de zephaven. Ze nemen gezamenlijk de bus terug en op IMC Apeldoorn nemen ze afscheid. Alex geeft Thijs een dikke knuffel en verheugt zich erop dat hij volgende week in Utrecht bij hem op bezoek komt, zonder Anna. Hij geeft Anna plichtmatig twee luchtzoenen en is opgelucht als hij weer alleen is. Het is dat Thijs zo graag

iets met z'n drieën wilde doen maar bij een volgende gelegenheid zal hij zich nog wel een keer bedenken.

Zijn PA geeft twee opties: Met de IC-plus naar Den Haag met een korte stop in Utrecht of eerst naar Arnhem en vandaar de HiSpeed naar Den Haag. Het traject van de HiSpeed ligt grotendeels naast de Betuwelijn en het is heel spectaculair om met 300 km/h af en toe een goederentrein in te halen. Maar hij is uitgeput van een halve middag met Anna, wil liever rustig blijven zitten zonder over te hoeven stappen en neemt de IC-plus. Ruim een uur later komt hij aan op Den Haag centraal en met de metro is hij tien minuten later bij het LMC waarin zich ook het ministerie bevindt. Hij meldt zich bij de receptie voor het interview met de minister.

Een half uur na het afgesproken tijdstip kan de minister hem ontvangen. Ada Suljic staat bekend als een conservatief, rechtlijnig type en wekt de indruk altijd haast te hebben. Die rechtlijnigheid wordt toegeschreven aan haar vroege jeugd in Bosnië waar ze verschrikkelijke dingen moet hebben meegemaakt. Haar bijnaam op het ministerie is HiSpeed, naar de hoge snelheidstrein die met zo weinig mogelijk bochten rechtuit doorraast. Ze heeft een type betonkapsel dat ondanks haar hoge snelheid altijd in hetzelfde model blijft zitten.

Ze geeft aan onder grote tijdsdruk te staan en verzoekt hem zo bondig mogelijk te zijn. Hij steekt van wal.

"Het nieuwsitem is natuurlijk de reprimande van de Europese Commissie eerder deze week over dat Nederland zijn Kyoto-IV doelstellingen niet haalt. Dat was nogal onverwacht omdat volgens een opgave van het ministerie eerder dit jaar Nederland aardig in de buurt zou komen. Hoe kan het dan dat de Commissie nu tot een heel andere conclusie komt?"

"Dat heeft vooral te maken met ons goederenvervoer en met name het economisch succes daarvan. Ziet u, vooral in de periode 2025-2050 is onze uitstoot van CO_2 continu gedaald en wij hebben in de rapportage aan de Commissie die trend geëxtrapoleerd naar 2060, het ijkpunt voor Kyoto-IV. Na de ingebruikname van de vierde Maasvlakte, een jaar of vijf geleden, is het goederenvervoer echter sterk toegenomen en vooral de laatste drie jaar spectaculair gestegen. Een groot deel daarvan gaat over water terwijl de binnenscheepvaart de grootste gebruiker van fossiele diesel is. Een toename daarvan zien we sinds kort terug in onze CO_2 emissies. En de Europese Commissie heeft onze prognoses bijgesteld op basis van prognoses over de groei van het vrachtvervoer over water."

"Nederland heeft dus tegenstrijdige gegevens aan Brussel verstrekt."

"Nee, zo moet u dat niet zien. De prognoses over CO_2 emissies zijn door de regering opgesteld. De prognoses over het vrachtvervoer komen van het havenbedrijf."

Ja natuurlijk, denkt hij bij zichzelf, altijd naar iemand anders wijzen en zelf nergens verantwoordelijkheid voor nemen.

"Maar diezelfde prognoses heeft u gebruikt om het besluit te onderbouwen dat er meer vracht over de Betuwelijn zou mogen waar omwonenden vanwege de extra geluidsoverlast fel op tegen waren. U gaat er dus van uit dat die prognoses kloppen."

"Die conclusie is niet terecht. Het ministerie gaat er vanuit dat de prognoses *zouden kunnen* kloppen en we willen ons voorbereiden op het geval dat dat inderdaad zo zal blijken te zijn. En omdat het enige tijd kost om meer en langere treinen op de Betuweroute te realiseren is het verstandig een dergelijk besluit in een vroeg stadium te nemen."

"En dat geldt ook voor het halen van de CO_2 doelstellingen?"

"Hoe bedoelt u?"

“Gaat u daarbij ook uit van de groei van de binnenvaart en gaat u dus in een vroeg stadium extra maatregelen nemen om de CO_2 emissies te reduceren?”

“Zo eenvoudig gaat dat niet. De afgelopen decennia hebben we enorme successen geboekt maar de rek is er een beetje uit. De daling die in 2015 is ingezet maar vooral vanaf 2025 is versneld heeft er toe geleid dat we in 2050 nog maar 20% van de hoeveelheid CO_2 uitstootten van 1990. Dat is een succes van jewelste en dat hebben we bereikt ondanks de scepsis aan het begin van de eeuw dat dat onrealistisch zou zijn.”

O, gaan we op die toer. Jezelf op de borst kloppen voor resultaten waar je part nog deel aan hebt gehad. Maar daar komt ze niet mee weg.

“Maar dat is niet direct het gevolg van het CO_2 beleid.”

“Hoe komt u daarbij?”

“De belangrijkste bijdrage is gekomen van het uitbannen van de auto en de ontwikkeling van het intermodale systeem met LMCs en IMCs vanaf 2025. En dat is gekomen door lokaal beleid omdat stedelijke autoriteiten de snel afkalvende leefbaarheid door het toenemende autoverkeer radicaal gingen aanpakken. Het terugdringen van CO_2 emissies is daar een ongepland maar leuk meegenomen bijeffect van.”

“Nu stelt u het wel erg simpel voor. Die ontwikkeling is sterk bevorderd door een consequent ‘betalen voor hinder’ beleid van de rijksoverheid, consequent met zowel aandacht voor fysieke hinder, geluidsoverlast, vervuilende emissies als CO_2 emissies. Verder, de overgang van een systeem gebaseerd op autoverkeer naar een multi-modaal systeem met overstappunten is een mega-operatie geweest die enorm veel weerstanden opriep. De rijksoverheid heeft gemeentes gesteund waar dat mogelijk was, met regelgeving, met rijksbijdragen, met ondersteuning van aanvragen uit Europese fondsen, en nog veel meer.”

“Maar de gemeenten hebben het voortouw genomen.”

“Het gaat er niet zozeer om wie het voortouw neemt maar dat er wordt samengewerkt en dat verschillende vormen van beleid elkaar ondersteunen. Ziet u, aan het begin van de eeuw zei men dat een 80% CO_2 reductie onrealistisch was. Men overwoog een veelheid aan alternatieven die geen van alle grote winst leken te bieden. Maar men heeft daarbij geen oog gehad voor hoe diverse maatregelen elkaar zouden kunnen versterken. Bijvoorbeeld, door het intermodale systeem werd het aantal auto’s flink lager. Het aantal voertuigen op het zware net nu is slechts een kwart van dat aan het begin van de eeuw.”

“Maar in de vakantieperiodes is het veel drukker.”

“Dat lijkt maar zo. In de vakantieperiodes zijn er veel niet-professionele rijders op de weg omdat autorijden deel uitmaakt van de vakantiepret en mensen er dan voor willen betalen. Dit zijn vaak minder ervaren bestuurders en omdat de automatische doorstroomregulering op snelwegen niet werkt op het zware net stroomt het minder door en lijkt het drukker. Nee, het aantal voertuigen is drastisch afgenomen. Verder is de uitstoot per voertuig met meer dan de helft teruggebracht met een enorme daling van het totale brandstofgebruik als gevolg. Daardoor kon het in absolute termen geringe aandeel van biobrandstoffen in relatieve zin sterk groeien. De gebruikte hoeveelheid fossiele brandstof in het personenvervoer is verwaarloosbaar geworden. Dat komt dus door synergie tussen verschillende ontwikkelingen die sterk zijn bevorderd door het overheidsbeleid. De overheid heeft daarbij altijd voor ogen gehad dat dit ook belangrijk was voor het terugdringen van CO_2.”

“Als de overheid het terugdringen van CO_2 dan altijd al belangrijk vond, waarom zijn er dan pas rond 2030 CO_2-emissienormen voor auto’s gekomen?”

“Ten eerste ging Nederland daar niet over maar was dat een Europese zaak. En ten tweede, maar nu speculeer ik enigszins, was Europa te verdeeld. Sommige landen wilden veel verder gaan dan andere en de scheidslijn liep ongeveer parallel met het belang van de auto-industrie in de nationale economie.”

“U wilt toch niet zeggen dat Nederland helemaal was overgeleverd aan de grillen van de automobielindustrie?”

“Nee, wij hadden natuurlijk wel speelruimte en die hebben we ook zeker gebruikt. Toen de industrie eenmaal had laten zien zeer zuinige hybrides te kunnen ontwikkelen hebben we gedaan wat we konden om het gebruik daarvan te stimuleren. Vooral na de drastische accijnsverhogingen op fossiele brandstoffen vanaf 2025 is het enorm hard gegaan met de hybrides.”

“Ja, maar er was wel een overstromingsramp in 2023 voor nodig voordat de overheid echt begon in te grijpen.”

“Nou, *nodig* is wel erg zwaar uitgedrukt. Maar het kan wel helpen. Ziet u, een overheid kan niet opereren zonder draagvlak en de overstroming heeft zeker bijgedragen aan een draagvlak voor drastische maatregelen.”

Tijdens het gesprek knippert ze voortdurend opzichtig met haar ogen. Het is een tic die je onmogelijk kan ontgaan. Volgens haar politieke opponenten gebruikt ze dat bewust om dingen er door te krijgen op het moment dat anderen daardoor even niet bij de les zijn. Alex is ook even de draad kwijt en probeert het gesprek terug te leiden naar de kern.

“Eh, Ok, dat is de geschiedenis. Maar terug naar het heden. Wat doet Nederland met de aanmaning van de Commissie? Hoe dringen we CO_2 emissies verder terug?”

“Dat is inderdaad een belangrijke vraag en dat zal niet eenvoudig zijn. Binnen het personenvervoer zit nauwelijks enige rek. Stadsauto’s zijn allemaal elektrisch, een groot deel van de stroom wordt duurzaam opgewekt en van het restant wordt CO_2 afgevangen en opgeslagen. Door het gescheiden lichte en zware net stroomt alles door en is er weinig verlies door steeds stoppen en optrekken. Vrijwel alle bussen rijden op een brandstofcel en de waterstof wordt duurzaam geproduceerd. Het interlokale wegverkeer bestaat ook voor een groot deel uit brandstofcelvoertuigen en verder uit gasturbine hybrides die rijden op biogas en een klein deel aardgas. Wat betreft de energiezuinigheid valt daar weinig meer te halen. Ook een verdere modal shift zou nauwelijks helpen.”

Waarschijnlijk heeft ze daar wel een punt. Hij weet er het fijne niet van maar verkeerskundigen schijnen het er over eens te zijn dat het personenvervoer nauwelijks efficiënter kan. Maar over het vrachtvervoer worden nog wel felle discussies gevoerd.

“Maar, zoals u zelf aangaf, het is vooral de binnenscheepvaart die verantwoordelijk is voor de recente stijging van CO_2 emissies. En verder blijft de luchtvaart ook een grote bijdrage leveren. Wat kunt u daaraan doen?”

“Wat luchtvaart betreft, vliegtuigen zijn de laatste decennia wel iets zuiniger geworden maar veel heeft dat inderdaad niet opgeleverd. Na de invoering van de kerosinetax in 2024 is het aandeel van de luchtvaart iets afgenomen maar min of meer gestabiliseerd op het niveau van de eeuwwisseling. We leven in een welvarende samenleving en mensen zijn blijkbaar bereid om veel te betalen om naar een veelheid aan bestemmingen te reizen. Als Nederland kunnen we daar weinig aan doen omdat de luchtvaart een internationale sector bij uitstek is.”

“Kunnen we niet meer zeppelins inzetten?” vraagt hij met de rondvlucht van die ochtend in gedachten.

“Daarmee kunnen we nooit de vervoerscapaciteit bereiken van het vliegverkeer. Zeppelins zijn bovendien veel trager en mensen willen zo kort mogelijk onderweg zijn.”

Ja, dat is inderdaad zo, moet hij voor zichzelf toegeven. Mensen hebben altijd haast en willen zo snel mogelijk ergens zijn. “Blijft over het vrachtverkeer.”

“In het vrachtverkeer hebben we al een enorme slag gemaakt. Net als in het personenvervoer heeft ook daar een grote modal shift plaatsgevonden, van wegvervoer naar spoor en water. Ook daar maken we gebruik van ketens met distributiepunten aan spoor- en waterwegen op verschillende niveaus. Daardoor kunnen we goederen zo lang mogelijk efficiënt in grote hoeveelheden vervoeren.”

“Maar omdat we de laatste jaren meer zijn gaan vervoeren moeten we nu ook meer doen aan de CO_2 uitstoot.”

“Kijk, het vrachtverkeer is voor Nederland economisch enorm belangrijk. Vooral door de vierde Maasvlakte hebben we een enorme sprong voorwaarts kunnen maken. Daardoor is, na vijftig jaar, de Betuwelijn eindelijk winstgevend geworden. En we gaan geen kip met gouden eieren slachten. CO_2 terugdringen is belangrijk maar niet ten koste van alles.”

“Maar dankzij die CO_2 emissie is de zeespiegel inmiddels al flink gestegen en hebben we de Stevindijk aan moeten leggen. Tel uit je winst!”

Ze kijkt hem aan met een priemende blik, met een intimiderende intensiteit waar hij even van moet slikken.

“Die dijk is niet alleen een kostenpost! Het aantal kilometers strand in Nederland is daardoor vrijwel verdubbeld. Daarmee hebben we perfect ingespeeld op de trend van een verschuiving naar Noord Europa als populaire vakantiebestemming omdat Zuid Europa voor veel mensen te heet werd. De verdubbeling van strandlengte heeft een enorme impuls aan het toerisme gegeven. En verder zijn wij niet in ons eentje verantwoordelijk voor de zeespiegelstijging. Ieder land moet zijn steentje bijdragen.”

“Maar als Nederland één van de grootste CO_2 producenten per inwoner is dan lijkt het me terecht dat het Nederlandse steentje ook wat groter moet zijn.”

“Wij zullen ook niet nalaten om te doen wat in ons vermogen ligt maar de vereisten moeten wel redelijk blijven. Nu worden de emissies van Nederlandse binnenschepen over het hele vaartraject allemaal aan Nederland toegerekend.”

Ze is even stil, kijkt hem aan alsof ze net een grove misstand aan het licht heeft gebracht.

“Ja? Wat wilt u daar mee zeggen? Dit is consequent Europees beleid: de vervuiler betaalt. Nederland plukt hier de economische vruchten en moet dus ook opdraaien voor de maatschappelijke kosten.”

“Dat mag zo zijn maar dit transport voedt het hele Europese achterland en is dus in het belang van heel Europa. Wij zullen daarom bij de Commissie bepleiten om daar rekening mee te houden, bijvoorbeeld door deze emissies over verschillende landen om te slaan.”

Deze had hij nog niet gehoord maar het verbaast hem ook niet. Zo gaat het altijd, eerst proberen om het probleem bij iemand anders neer te leggen.

“Denkt u dat de Commissie dat zal accepteren?”

“Ik geef toe dat de Commissie een zekere eigenzinnigheid niet ontzegd kan worden maar hij is in het verleden soms ook gevoelig gebleken voor redelijke argumenten. Vooralsnog ga ik er van uit dat dat ook nu zo zal zijn.”

De minister kijkt opzichtig op haar horloge. Alex begrijpt de hint maar laat zich er niet door ontmoedigen.

“U noemde eerder dat Europese landen aan het begin van de eeuw verdeeld waren maar dat is nog steeds zo. Andere landen zullen ongetwijfeld problemen met uw voorstel hebben.”

“Dat kan, we leven in een democratisch Europa waar ieder land zijn eigen mening mag hebben. Maar dan komen we op een heel ander onderwerp en ik vrees dat ik daar nu geen tijd voor heb. Als u het niet erg vindt zou ik nu graag het gesprek willen beëindigen.”

Hij vindt het niet erg. Hij had min of meer de nietszeggende antwoorden gekregen die hij had verwacht en verder doorpraten zal waarschijnlijk toch niets nieuws meer opleveren. Bovendien is hij dan wat eerder thuis en een keer een goede indruk maken op Fadoua kan ook nooit kwaad. Hij neemt afscheid en gaat met de IC-plus terug naar Utrecht.

Het is mooi weer. Vanuit het LMC neemt hij een fiets terug naar huis. Hij is blijkbaar niet de enige want er staan maar opvallend weinig fietsen meer. Als hij hun appartement binnengaat en de voordeur achter zich dichtslaat hoort hij direct een stel roffelende voetjes en komt Trudy vanuit de woonkeuken hem tegemoet rennen. “Papa, tillen” en met uitgestoken armen maant ze hem haar op zijn armen te nemen. Hij tilt haar op en ze slaat direct haar armpjes rond zijn hals.

Na het eten, als Trudy naar bed is, begint Fadoua over de vakantie. Ze zijn het er al snel over eens dat het Toscane moet worden. Daar hebben ze elkaar vijf jaar geleden ontmoet. Sindsdien is de vakantievoorbereiding een ritueel waarin ze beiden uitspreken dat het misschien wel eens leuk is een keer ergens anders naar toe te gaan maar ze komen toch steeds weer bij Toscane uit. Ze gaan altijd in mei omdat de natuur dan op zijn mooist is en de temperatuur nog niet te hoog.

De enige vraag die overblijft, is hoe ze er naar toe zullen gaan. Fadoua wil het liefst zo snel mogelijk reizen en met het vliegtuig gaan terwijl Alex liever met de auto gaat. De rest van het jaar zit hij vrijwel nooit in een auto omdat het publiek systeem sneller en veel goedkoper is.

“Ik vind het zo heerlijk ontspannend om auto te rijden. Je ziet van alles onderweg en je hebt de ruimte. In een vliegtuig zit je als vee opeengepakt en er is niks te beleven. En je betaalt er nog veel meer voor ook.”

“Dat is waar maar je bent er wel veel sneller. Ik denk dat het Trudy niet zo leuk is zo lang in een auto te zitten. Ze gaat zich waarschijnlijk ontzettend vervelen en zitten dreinen.”

“Dat valt vast wel mee. Ze kan toch video’s kijken. Daar vermaakt ze zich thuis ook prima mee.”

“Maar niet een hele dag achter elkaar. Dat weet je net zo goed als ik.”

Hij is door zijn argumenten heen. Waarschijnlijk heeft ze gelijk. Maar hij had zich zo verheugd op een flink stuk rijden. Hij kijkt Fadoua aan maar die fronst een keer haar wenkbrauwen en zegt verder niets. Die vervelende keuzes ook altijd.

Maar … wacht eens even … waarom zouden ze moeten kiezen?

“Kunnen we niet beide doen?”

“Hoe bedoel je?”

“Kijk, het mooiste stuk is door Zwitserland. Volgens mij vindt Trudy dat ook prachtig. Ze heeft nog nooit bergen gezien en zal ogen tekort komen. We kunnen dan naar Basel of Bern vliegen en vandaar met de auto verder gaan.”

Zijn intonatie verraadt dat hij met de seconde enthousiaster wordt over het idee. Fadoua kijkt hem met een frons aan maar even later glijdt er langzaam een glimlach over haar gezicht en zegt ze hoofdschuddend: “Hoe je het steeds weer voor elkaar krijgt weet ik niet maar elke keer als ik het gevoel heb dat we het niet eens zullen worden weet je met iets uit de hoek te komen waardoor je je zin krijgt terwijl ik het er nog mee eens ben ook. Ok maar weer, zo doen we het.”

Alex zet direct het scherm aan om alles te boeken. Na wat surfen vinden ze een appartement op een complex met een kinderopvang met Nederlandstalige leiding. Als Trudy zich daar snel thuis zou voelen kunnen ze misschien ook nog een dag met z’n tweeën weg. Zürich blijkt wat vlucht betreft het eenvoudigst en daar reserveren ze een auto, een gasturbine hybride omdat je op het Toscaanse platteland lang niet overal waterstof kunt krijgen. De bagage wordt twee dagen tevoren thuis opgehaald en hun auto zal op het vliegveld gepakt klaarstaan. Tevreden zet Alex het scherm weer uit.

Ze drinken nog een glaasje. Hij kijkt haar aan en het treft hem dat ze er zoals altijd weer geweldig uitziet. Zelf is hij ontzettend moe maar zij ziet eruit alsof de dag net is begonnen en of ze op het punt vol enthousiasme van alles te gaan ondernemen.

“Hoe was de rondvlucht met Thijs en Anna?” vraagt Fadoua. “Och,” begint Alex, zoekend naar woorden omdat hij het altijd moeilijk vindt om met Fadoua over Anna te praten. “Thijs vond het prachtig en daar gaat het om.” “En jij?” gaat ze door, nooit genoegen nemend met een half antwoord. “Nou, eh, wel leuk. Je hebt wel een mooi uitzicht vanuit een zeppelin. Je vliegt niet al te hoog en zo snel dat je alles nog rustig in je kunt opnemen. En het is wel mooi om de grotere patronen te zien zoals de Markerwaarddijk, de kust met de Stevindijk, de Nieuwe Waterweg. Dat is echt de moeite waard. Als Trudy wat groter is moeten we dat ook een keer met z’n drieën doen.”

Maar Fadoua is niet van plan om dit zijpad op te gaan. “En hoe was het met Anna?”

Geen ontkomen aan, een diepe zucht. “Ach, je kent haar. Altijd maar kankeren op dat ze het land naar de knoppen helpen. Dat alles om geld en snelheid draait en dat mensen nauwelijks tijd voor elkaar hebben.”

“En heeft ze daar geen gelijk in dan? Hoe lang is het geleden dat wij met z’n tweeën even rustig een glaasje zaten te drinken.”

Hij moet toegeven, dat is inderdaad wel een aantal weken geleden. En ook nu zit hij een beetje op hete kolen omdat hij het interview met de minister nog moet uitwerken.

“Al dat gehaast, daar wordt het niet beter van. Ik had in de praktijk twee nieuwe patiënten met hartklachten, veertigers! Hoewel de voedingsgewoontes de afgelopen decennia flink zijn verbeterd blijft het doodsoorzaak nummer één. En de diepere oorzaak daarvan is stress.”

“Maar wat doe je er aan. We kunnen niet allemaal zo gaan leven als Anna.”

“Waarom niet?”

“Hoe wil je 20 miljoen mensen op het platteland kwijt? Hoe wil je die mensen voeden en werk geven zonder de intensieve productiemethoden die we hebben. Wil je soms mensen boven hun zeventigste ook weer laten werken. Wil je …”

Ineens realiseert hij zich dat hij redeneert vanuit de zelfde soort vanzelfsprekendheden als de LVP, de liberale volkspartij waar ook Ada Suljic lid van is en waar hij zich normaalgesproken fors tegen afzet. Fadoua kijkt hem meewarig hoofdschuddend aan.

“Dat je niet direct antwoorden hebt betekent nog niet dat je je bij de bestaande situatie moet neerleggen, of wel soms? Ik las daarstraks op de videokrant dat Bangladesh wordt opgegeven. Dat is toch een schande! Daar kunnen we ons toch niet bij neerleggen!”

Hij weet het. Hij heeft het bericht vanochtend ook gelezen. Hij denkt terug aan het gesprek met de minister.

“Ja,” moet hij na een korte stilte toegeven, “je hebt gelijk. Het is inderdaad te gek voor woorden. Ik was vanmiddag bij minister Suljic. Nederland zal waarschijnlijk de CO_2 emissiedoelstellingen voor 2060 niet halen en alles wat ze weet te bedenken is om het probleem bij anderen neer te leggen.”

“Hoe erg is het eigenlijk met die CO_2?”

“Tja, ik weet het ook niet precies. De hoeveelheid in de atmosfeer schijnt sinds een aantal jaren wel langzaam te dalen maar de klimaatverandering is allang ingezet en zou wel eens onomkeerbaar kunnen zijn. Wetenschappers hebben uitgerekend dat we eigenlijk 25 jaar te laat zijn begonnen. Nu zijn er vooral in de periode tussen 2025 en 2035 op grote schaal drastische maatregelen genomen. En de *sense of urgency* is meer van de steden gekomen dan van de rijksoverheid hoewel die de omwenteling wel heeft ondersteund. Maar we hebben vooral aan de steden te danken dat we nu een uitstekend vervoersysteem hebben met een enorme daling van uitstoot van CO_2.”

“Dus door een gebrek aan lef van de overheid moeten we nu Bangladesh opgeven.”

“Nou, dat is wel erg kort door de bocht,” en hij moet ineens hardop lachen omdat hij de echo van de woorden van de minister in de zijne hoort weerklinken. Hij legt de verbaasd kijkende Fadoua de oorzaak van zijn lachsalvo uit.

“Maar, even zonder gekheid,” gaat hij verder, “wetenschappers zijn het er wel over eens dat als overheden aan het begin van de eeuw de lef hadden getoond van de periode van 2025 tot 2035, dat dan de klimaateffecten veel minder dramatisch waren geweest. Maar we kunnen de geschiedenis helaas niet terugdraaien.”

Fadoua neemt een slokje van haar wijn en kijkt wat onbestemd voor zich uit. Ze draait haar hoofd naar Alex en kijkt hem met een lichte frons aan. “De meeste dingen in dit land mogen dan redelijk georganiseerd zijn,” zegt ze na een poosje, “maar we betalen er een hoge prijs voor. Zwakkeren in andere delen van de wereld krijgen een groot deel van de rekening gepresenteerd en een ander deel betalen we door ons te pletter te werken.”

Alex kan het alleen maar bevestigen.

“Weet je,” vervolgt ze, “en dit is niet bedoeld om je te kwetsen, maar Anna heeft het nog niet zo gek bekeken. Misschien moeten we hopen dat Trudy daar iets van mee krijgt en wat meer ontspanning in haar leven weet te brengen dan wij.”

Alex ziet het beeld voor zich van de kleine Trudy die vredig in haar bedje ligt te slapen, zich nog niet bewust van hoe ze later misschien ook wordt meegezogen om van hot naar her te vliegen. Hij hoopt inderdaad voor haar dat ze zich daar wat aan kan onttrekken. Als ze maar niet zo radicaal wordt als Anna.