

TRANSITIE PLAN

ONDERWEG NAAR EEN DUURZAAM 2050

Een verdere uitwerking van de Jonge Klimaatagenda 2.0

THEMA WONEN



JONGE
KLIMAAT
BEWEGING

“THERE’S NOTHING PERMANENT EXCEPT CHANGE”

HERACLITUS
Griekse filosoof



INLEIDING

Onze samenleving staat voor een grote uitdaging. De gevolgen van klimaatverandering gaan een grote impact hebben op ons leven en dat van de generaties na ons. Wij, jongeren, zijn degenen die dat het meest gaan merken, maar ook degenen die er nu iets aan kunnen doen. Om de balans tussen mens en planeet te herstellen, zullen we onze samenleving, economie en dagelijkse levens opnieuw moeten inrichten. Dat betekent dat we in 2050 op een nieuwe manier wonen, werken, eten, leren en reizen. De visie van Nederlandse jongeren daarop brachten we onder in de Jonge Klimaatagenda (JKA) 2.0. Maar hoe komen we daar?

Begin 2020 begonnen de themamanagers van de Jonge Klimaatagenda werkgroep met het schrijven van transitieplannen op de bestaande JKA 2.0 thema's. De transitieplannen hebben meerdere doelen. Ze geven het transitiepad naar een specifiek doel uit de JKA 2.0 weer. Daarmee beschrijven ze concreet wat de weg naar 2050 is en wat er nu en in de toekomst nodig is om dat doel te halen. Waarom zijn de huidige beleidsplannen (nog) niet toereikend? Ieder plan legt uit onder welke voorwaarden de onderbouwde keuzes gemaakt moeten worden. Hierdoor wordt duidelijk wat er nodig is om bij onze visie te komen in termen van bijvoorbeeld investeringen, tijd of gedragsverandering en wie daarvoor welke stappen nog moet zetten. De focus daarbij ligt op oplossingen, maatregelen of actiepunten. Hierdoor kunnen we bepaalde aspecten van de JKA 2.0 uiteindelijk doorrekenen en maken we de JKA 2.0 meetbaar en tastbaar.

De plannen zijn samen met aangesloten jongerenorganisaties vormgegeven. Na een eerste verkenning van de onderwerpen, ontvingen de themamanagers allerlei ideeën, vragen en kritische opmerkingen van jongerenorganisaties tijdens de online Klimaat Dialoog (KD) in mei 2020. Daarnaast voerden de themamanagers een eigen onderzoek uit. Bijvoorbeeld door verdiepende gesprekken met experts en jongerenorganisaties te houden en (onderzoeks) literatuur te lezen. Maar ook door vragen te stellen via ons eigen Jonge KlimaatPanel en (online) bijeenkomsten en evenementen bij te wonen.

Naast de specifieke focus van ieder transitieplan, is er ook een rode draad door alle plannen heen. Die rode draad is dat wij graag een overheid met lef zien in de transitie naar een duurzame toekomst. Lef om eerder én vaker te kiezen voor duurzaam beleid, dat wordt ondersteund door prikkelende beleidsinstrumenten, zoals de beprijzing van niet-duurzame activiteiten. Lef voor een daadkrachtige aanpak die focust op de zorgen om het klimaat en een inclusieve transitie én op het creëren van een aantrekkelijk en duurzaam vestigingsklimaat en een integrale aanpak voor de overgang naar een circulaire economie.

Namens de JKA werkgroep wil ik alle jongerenorganisaties en experts bedanken voor hun bijdrage aan deze transitieplannen. Met jullie ideeën, vragen en kritische opmerkingen hebben alle themamanagers veel waardevolle input ontvangen om onze visie concreter te maken en daarmee gemakkelijker om te zetten in actie!

Melanie Klösters

Voorzitter werkgroep Jonge Klimaatagenda 2020

SAMENVATTING

Het transitieplan wonen is onderdeel van een serie van vijf transitieplannen. Hieronder staan de samenvatting per plan weergegeven. Bekijk onze website voor de andere transitieplannen.

Wonen

In 2050 zijn onze steden duurzame en gezonde plekken om te wonen, werken en je vrije tijd door te brengen. Waar mogelijk hebben wegen plaats gemaakt voor groenblauwe stadaders, waardoor fietsers en voetgangers meer ruimte hebben. Door onder andere groennormen op te stellen in wijken, is de verhouding tussen versteding en vergroening in evenwicht. Daarnaast wordt er bottom-up met bewoners gewerkt aan klimaatadaptatie in de eigen woonomgeving, zodat klimaatoplossingen lokaal en concreet worden. Samen met marktpartijen investeert de overheid in groen en blauw in de openbare ruimte. Een integrale kijk op het klimaatadaptatief maken van de openbare ruimte zorgt voor beter zicht op de baten (hogere vastgoedwaarde, sociale cohesie en gezondheidsvoordelen).

Werken

Een transparante en circulaire economie waarin bedrijven rekening houden met de impact op mens en milieu, dat is hoe jongeren 2050 voor zich zien. Dit kunnen bedrijven bereiken door transities door te maken in drie richtingen: overgaan op circulaire verdienmodellen, true pricing toepassen en de eigendomsstructuur aanpassen. Samenwerking in netwerken laat zien dat bedrijven niet op de overheid hoeven te wachten om met regelgeving te komen. Echter kan de overheid deze transities wel bevorderen met een aantal beleidsmaatregelen. Om tot circulaire verdienmodellen te komen, kunnen garantie tijden verlengd, en de afvalbelasting verhoogd worden. True pricing komt een stuk dichterbij door de aangekondigde CO2-heffing. Deze moet dan wel ook onder benchmark gelden en alle sectoren meenemen; zo ook de landbouw en de transportsector. Een maatschappelijke eigendomsstructuur wordt bereikt door het wetsvoorstel van de maatschappelijke BV (BVM) te implementeren.

Mobiliteit

In 2050 willen jongeren kunnen reizen in een uitstootvrij en inclusief mobiliteitssysteem. Om hier te komen is een fundamenteel andere inrichting van ons

mobilititeitssysteem nodig. Hier zien wij mogelijkheden voor Mobility as a Service (MaaS). Door MaaS in te voeren in het huidige systeem, wordt de druk op de huidige infrastructuur verlicht en ontstaat er ruimte voor nieuwe modaliteiten. Om MaaS succesvol te implementeren, pleit de Jonge Klimaatbeweging voor de ontwikkeling van een afsprakenstelsel voor MaaS met betrekking tot het delen van data, de invoering van stimulansen die de shift naar het nieuwe mobiliteitssysteem accelereren en voor het opzetten van snelbussen in Bus Rapid Transit als aanvullende modaliteit.

Onderwijs

Om duurzaamheid integraal in het onderwijs te integreren, is het belangrijk dat het onderwerp verweven zit in het curricula en het schoolsysteem. Om hier te komen, is het noodzakelijk dat er tijdens de lerarenopleidingen de mogelijkheid is om vakken te volgen over duurzaamheid. Hierdoor zijn docenten beter in staat de nodige kennis over te dragen en de leerlingen bij te staan in hun ontwikkeling. Daarnaast moet er zowel in het basis- als in het middelbaar onderwijs een doorlopende leerlijn komen tussen alle vakken en tussen de verschillende jaarlagen, met daarin de focus op de integrale benadering van duurzaamheid en de ontwikkeling van competenties die zullen bijdragen aan het omgaan met de veranderende wereld om ons heen.

Voeding

Als de eiwittransitie nú prioriteit krijgt, draagt dit bij aan het tegengaan van klimaatverandering, het verbeteren van de volksgezondheid, een lagere milieu-impact, de duurzame ontwikkelingsdoelen en een hoger dierenwelzijn. Wij adviseren de overheid om te sturen op drie gebieden. Allereerst is dat investeren in volksgezondheid; met een meer plantaardig dieet zullen welvaartsziekten afnemen. Ten tweede is dat toekomst bieden voor efficiënt landgebruik, zodat er meer humane productie op geschikt land kan plaatsvinden. Tot slot adviseren wij naast voorlichting ook in te zetten op gedragsverandering bij consumenten, omdat zij hun keuzes op routines baseren en niet alleen op kennis.

WONEN

Van grijs en grauw naar groen en blauw: water en groen als aders van de stad





VAN GRIJS EN GRAUW NAAR GROEN EN BLAUW: WATER EN GROEN ALS ADERS VAN DE STAD

Door blijvende groei van onze grote steden en randgemeenten¹, moeten steden verder verdichten en neemt de druk op de openbare ruimte in deze steden toe. We moeten namelijk met steeds meer mensen van dezelfde buitenruimte gebruikmaken voor wonen, werken en ontspanning. Daarnaast hebben steden te maken met de gevolgen van extremere weersomstandigheden als gevolg van klimaatverandering. Hierdoor liggen er uitdagingen om bijvoorbeeld extreme regenbuien af te voeren naar het riool.

Jongeren zien een toekomst voor zich waar het aangenaam wonen is in steden voor mens en dier. Door middel van groenblauwe stadsaders creëren we een gezonde leefomgeving, die bovendien klimaatadaptief is en bijdraagt aan het welzijn van alle inwoners. De landelijke en regionale overheden hebben in deze toekomst een duidelijke visie voor de ontwikkeling van Nederlandse steden, maar geven ook ruimte voor eigen initiatief vanuit bewoners om hun woonomgeving blijvend te verduurzamen.

In het Klimaatakkoord² heeft de overheid samen met marktpartijen uitgesproken dat tot 2030 200.000 woningen per jaar verduurzaamd moeten worden. Het gaat hierbij om het isoleren van woningen en het koppelen van woningen aan duurzame energiesystemen (zoals zonne-energie voor elektriciteit en geothermie voor warmte). Dit zijn duidelijke en vaak bindende afspraken waar regionale en lokale overheden hun beleid op kunnen baseren. Concrete afspraken over de verduurzaming van de leefomgeving, waarbij de kwaliteit van de buitenruimte voorop staat, staan echter niet in het Klimaatakkoord. Op dit moment ontbreekt een visie op hoe de buitenruimte integraal kan worden vormgegeven om steden gezond, klimaatadaptief en duurzaam te maken.³

Jongeren vragen hier om een duidelijkere visie van de overheid. Volgens de JKA 2.0 moeten we efficiënter omgaan met de inrichting van de openbare ruimte in Nederland.⁴ Daarbij bezitten we steeds minder eigen ruimte, maar lenen we ruimte in een deelsysteem, bijvoorbeeld door gebruik te maken van deelmobiliteit. Aan de ene kant zien jongeren dus kansen om functies te combineren in de openbare ruimte, zodat we op



Wat zijn groene en blauwe stadsaders?

Met groene en blauwe stadsaders bedoelen we met elkaar verbonden stroken natuur in de stad met veel planten (groen) en water (blauw). Omdat planten water verdampen, verkoelen ze de omgeving. Zo maken ze steden hittebestendig. Ze vangen ook fijnstof op. Een gezondere woonomgeving dus. Minder verharding en meer ruimte voor oppervlakte water zorgt voor het tijdelijk vasthouden en bergen van water en helpt tegen overstromingen bij extreem weer. Het verbinden van stedelijk blauw en groen zorgt daarnaast voor meer planten en dieren, ofwel een grotere biodiversiteit.

loop- en fietsafstand kunnen wonen, werken en ontspannen. Aan de andere kant moeten er soms ook harde keuzes worden gemaakt. Bijvoorbeeld voor meer ruimte voor groen en water in de stad, ten koste van (particulier) autoverkeer. Om deze visie waar te maken, zijn duidelijkere kaders nodig vanuit de overheid. Een integrale benadering waarbij mobiliteit, kwaliteit van leven, klimaatadaptatie en schone lucht tezamen worden bekeken, is nodig om tot goede oplossingen te komen.

WAAROM GROENBLAUWE STADSADERS?

Het verduurzamen van onze fysieke leefomgeving is een prioriteit in klimaatadaptatie. Steden zijn immers kwetsbaar voor de gevolgen van klimaatverandering. Zo kunnen steden last krijgen van hittestress, wateroverlast en luchtvervuiling.⁵ Om de leefbaarheid in steden te waarborgen moeten we voorkomen dat er problemen ontstaan op die gebieden. Dit vraagt om het versterken van het sponskarakter van de grond, door steden te ontstenen.⁶ Door meer vegetatie in de stad aan te brengen, wordt neerslag op een natuurlijke wijze vastgehouden. Aan het oppervlak kunnen waterlichamen (wadi's) dienen als waterbuffers, die er mede voor zorgen dat het rioolsysteem niet overbelast raakt. Meer groen en waterlichamen in de openbare ruimte dragen ook bij aan het verkoelen van de buitenruimte. Via transpiratie in de lucht daalt de gevoelstemperatuur, wat vervolgens bijdraagt aan het verlagen van hittestress in steden.⁷ Zachte, groene oppervlakten houden immers minder warmte vast dan versteende objecten en oppervlakken. Groenblauwe

stadsaders hebben de potentie om enerzijds de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren, doordat steden klimaatadaptief worden vormgegeven en daarmee leefbaarder worden op de lange termijn.⁸ Anderzijds leveren groenblauwe stadsaders een mogelijke positieve bijdrage aan de sociale cohesie, doordat bewoners vaker in de buitenruimte komen en kunnen worden gestimuleerd om het groen gezamenlijk te onderhouden.⁹

WAAROM ZIJN ZIEN WE NOG ZO WEINIG GROENBLAUWE STADSADERS?

De vraag is welke ontwikkelingen er momenteel ervoor zorgen dat een groenblauwe leefomgeving niet tot de standaard behoort. Ten eerste is de particuliere auto in veel steden het dominante vervoermiddel. De auto neemt veel plek in de openbare ruimte in en deze ruimte kan hierdoor niet voor natuur of mensen worden ingezet.¹⁰ In veel steden zijn gelukkig ontwikkelingen te zien waar dit langzaam wordt teruggedraaid. In Utrecht heeft de rondweg bijvoorbeeld weer plaats gemaakt voor de Singel die er oorspronkelijk lag.¹¹

Daarnaast blijkt uit gesprekken met de gemeente Den Haag (afdeling Stedelijke Ontwikkeling) en literatuur dat twee aspecten in het huidige woonbeleid de ontwikkeling naar een groenere stad belemmeren. Ten eerste hebben gemeenten de afgelopen jaren meer verantwoordelijkheden gekregen als gevolg van steeds verdere decentralisatie door de overheid. Gemeenten hebben de kerntaak om een robuuste (schoon, heel en veilig) openbare ruimte vorm te geven. Groenvoorzieningen vragen echter om veel onderhoud en kunnen vandalismegevoelig zijn. Bovendien zijn baten van klimaatadaptieve maatregelen moeilijk te kwantificeren. Dit leidt vaak tot uitstel of afstel. Het fysieke van de groenvoorzieningen wordt daarnaast los gezien van het sociale aspect. De positieve bijdrage van groenvoorzieningen aan sociale cohesie wordt beperkt opgenomen in ontwerprichtlijnen voor de openbare ruimte.¹²

Het tweede aspect gaat over de rol van projectontwikkelaars (private partijen) in de inrichting van de publieke ruimte. De projectontwikkelaar bouwt vastgoed en vraagt hier een marktprijs voor. Deze prijs wordt vaak hoger als de openbare ruimte aantrekkelijk en leefbaar is. Alhoewel duurzaamheid vaak wel wordt uitgevraagd in een aanbesteding, zitten

gemeenten vaak met een beperkte budgettering en kiezen daardoor toch voor goedkope en pragmatische inrichtingen.¹³ Samenwerking tussen de markt en de overheid voor de inrichting van de openbare ruimte helpt om groenblauwe inrichtingen te stimuleren. In de Merwedekanaalzone in Utrecht heeft dat bijvoorbeeld geleid tot een hoogwaardige openbare ruimte met veel groenvoorzieningen nabij woongebieden.¹⁴

WAT IS ER NODIG?

Om bovenstaande uitdagingen aan te pakken, benoemen jongeren drie belangrijke aandachtsgebieden:

1. Kies voor een integrale aanpak bij gebiedsontwikkeling

Om het aandeel groen en grijs in de stad in balans te brengen, zal er dus ook naar deze twee aspecten in samenhang gekeken moeten worden. In samenhang met de mobiliteitstransitie kan de gemeente sturen op het ontwikkelen van autoluwe wijken. Hierbij worden er alternatieven geboden, door onder andere de bereikbaarheid met het OV te vergroten.¹⁵ Bereikbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte worden op deze manier beter afgewogen. De nationale overheid kan hierop sturen door leefbaarheidsnormen te formuleren om de woonomgeving te vergroenen en te verduurzamen. De NOVI kan hier een goed instrument in zijn. Deze normen stimuleren gemeenten om te vergroenen en met slimme oplossingen te komen voor groenvoorzieningen in de openbare ruimte. Bijvoorbeeld zoeken naar nieuwe oplossingen voor automobilititeit in de stad, door te investeren in een MaaS-systeem.¹⁶ Hierdoor blijft er ruimte over voor groenstroken en waterlichamen. Tevens zorgt deze integrale benadering voor een betere afweging van de langetermijn effecten van keuzes die gemaakt worden in de inrichting van de stad.

2. Een sociale benadering van gebiedsontwikkeling

Lokale overheden hebben niet altijd de (financiële) middelen om groenblauwe zones te ontwerpen. Door een sociale kijk op klimaatadaptieve maatregelen, kan er meer ruimte komen voor het implementeren van natuur in de stad. Meer groen leidt namelijk tot een meer aantrekkelijke woonomgeving. Ook heeft een groene omgeving een positieve invloed op de sociale cohesie en de leefbaarheid in de wijk. Dit heeft dus voordelen voor de kwaliteit van buurten en uiteindelijk ook op de vastgoedwaarde.¹⁷ Klimaatadaptatie is dus





tevens een harde economische investering.

Het bieden van meer ruimte voor groene initiatieven van bewoners kan ook bijdragen aan een verhoogde sociale cohesie.¹⁸ Het gaat hierbij bijvoorbeeld om het bevorderen van stadslandbouw en moestuinen. In combinatie met een mix van generaties die aan de slag gaat met deze initiatieven, vergroten deze activiteiten de natuurkennis bij kinderen en jongeren. Het inzetten op co-creatie met bewoners en marktpartijen voor het stimuleren van duurzaam woongedrag, kan dus bijdragen aan het (klimaat) adaptiever maken van de stad. De nationale overheid kan stimuleren in het bieden van subsidies voor maatregelen die zich niet direct voor bewoner terugbetalen (zoals het ontsterven van de tuin), maar die op de lange termijn wel waarde hebben voor de leefbaarheid en veerkracht van de stad.

3. Verbeteren samenwerking overheid en markt

Om de eerder genoemde focuspunten effectief te laten zijn, is het daarnaast nodig dat overheid en markt beter gaan samenwerken. Door de samenwerking tussen de overheid en markt te verbeteren, worden innovaties beter toegepast. McKinsey heeft bijvoorbeeld uitgebreid onderzoek gedaan hoe Rijkswaterstaat meer toekomstgericht kan werken. Een andere aanpak in de bouw-productieketen bleek nodig waarbij meer aandacht is voor samenwerking, innovatie en waar er gezamenlijk wordt geïnvesteerd in kennis en competenties ontwikkelen.¹⁹ Op deze manier ontstaat er ruimte voor de overheid om in aanbestedingen te kiezen voor de meest kwalitatieve, duurzame en/of innovatieve oplossing en niet altijd voor de laagste aanbieder.

Ook op gemeentelijk niveau is o.a. een gezamenlijke investering in de kennis van ambtenaren (waaronder Diensten Stedelijke Ontwikkeling) en aannemers nodig, zodat zij op de hoogte zijn van innovatieve klimaatadaptieve maatregelen. Dit kan bijvoorbeeld gaan over de toepassing van tuintjes rondom afvalbakken tot wateropslag in straatmeubilair (zoals in banken en plantenbakken). Maar ook in de grotere bouw opgaven, zoals wonen op water, is meer kennisontwikkeling nodig.

CONCLUSIE

Door de snelle verstedelijking neemt de sociale en fysieke druk op steden toe. Steeds meer mensen doen een beroep op de beschikbare ruimte in de stad,

waardoor er onder andere meer automobilititeit aanwezig is en meer ruimte nodig is voor wonen, werken en recreëren. Echter, de effecten van klimaatverandering in steden zijn ingrijpend voor het leven in de stad. Op de oude wijze verder leven vormt dus een fundamentele bedreiging voor de kwaliteit van het leven in de stad. Hittestress en wateroverlast, veroorzaakt door extreme weersomstandigheden, zijn daarin de voornaamste factoren die de roep om groenblauwe stadsaders versterken.

Om die reden is er direct actie nodig om vanuit de nationale overheid intensief in gesprek te gaan met gemeenten over hun vergroeningsstrategieën. Er moet getoetst worden of de huidige plannen voldoende zijn en of gemeenten beter kunnen samenwerken met marktpartijen en kennisinstellingen om innovaties uit te rollen. Hierbij kunnen ze de aanstaande mobiliteitstransitie aangrijpen voor de herinrichting van de stad. Daar waar de auto verdwijnt, komt er groen voor in de plaats. Deze transitie van de openbare ruimte moet samen met de lokale inwoner worden gedaan, zodat de actie herkenbaar is en de bewoner eigenaar wordt van de oplossing. Als uitkomst is er hoop voor een economisch veerkrachtige stad waar natuur, wonen en recreëren als vanzelfsprekend samensmelten.

Riezwaan Dinmahomed

Themamanager Wonen

Deze (jongeren)organisaties hebben meegeschreven aan dit plan:



TOELICHTING & BRONNEN

Voor duurzaamheid gebruiken wij de definitie van Brundtland uit 1978 vanuit de gelijknamige VN-commissie: "Duurzame ontwikkeling is ontwikkeling die aansluit op de behoeften van het heden zonder het vermogen van toekomstige generaties om in hun eigen behoeften te voorzien in gevaar te brengen."

*In de tekst wordt soms verwezen naar resultaten uit ons **Jonge Klimaatpanel**. Het Jonge Klimaatpanel is (online) panel waar alle jongeren van 18 tot 32 jaar zich voor aan kunnen melden om mee te denken over een duurzame toekomst. In augustus 2020 bestaat het panel uit ongeveer 600 jongeren die maandelijks feedback kunnen geven. Het panel bestaat vooral uit jongeren uit onze achterban. Het laten groeien en verbreden van dit panel is een van de doelstellingen voor de komende 2 jaar. Het nummer achter 'JKP' geeft aan om welke editie van de vragenlijst het gaat. De eerste vragenlijst is in april 2020 verzonden.*

1 CBS, 2019. Sterke groei in steden en randgemeenten verwacht. Geraadpleegd van: <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2019/37/sterke-groei-in-steden-en-randgemeenten-verwacht>

2 Rijksoverheid (2019). Klimaatakkoord. Den Haag. Geraadpleegd van: www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/06/28/klimaatakkoord.

3 Eerdt, van, M., & Westhoek, H. (2019). Broeikasgasemissies door landbouwproductie en voedselconsumptie. Den Haag: PBL. Geraadpleegd van: <https://www.pbl.nl/publicaties/broeikasgasemissies-door-landbouwproductie-en-voedselconsumptie>

4 Jonge Klimaatbeweging (2019). Jonge Klimaatagenda 2.0. Geraadpleegd van: www.wearmrw.nl/wp-content/uploads/JKA2.0_NL_final.pdf

5 Wageningen Universiteit (z.d.). Zeven redenen om te investeren in een groene stad. Geraadpleegd van: <https://www.wur.nl/nl/show-longread/Zeven-redenen-om-te-investeren-in-een-groene-stad.htm>

6 Runhaar, H., Mees, H., Wardekker, J.A., Sluijs, J.V., & Driessen, P.P. (2011). Omgaan met hittestress en wateroverlast in de stad. Milieu/VVM, 2, 22-25.

7 Wageningen Universiteit (z.d.). Zeven redenen om te investeren in een groene stad. Geraadpleegd van: <https://www.wur.nl/nl/show-longread/Zeven-redenen-om-te-investeren-in-een-groene-stad.htm>

8 Wageningen Universiteit (z.d.). Zeven redenen om te investeren in een groene stad. Geraadpleegd van: <https://www.wur.nl/nl/show-longread/Zeven-redenen-om-te-investeren-in-een-groene-stad.htm>

9 Pijnappels, M.H.J., & Sedee, A.G.J. (2010). Klimaat als kans: adaptatie aan klimaatverandering in de ruimtelijke ordening. Utrecht: Programmabureau Kennis voor Klimaat. Geraadpleegd op: <https://edepot.wur.nl/156375>

10 Milieudefensie (2017). Van wie is de stad? Geraadpleegd van: <https://milieudefensie.nl/actueel/van-wie-is-de-stad-pdf>

11 CU 2030 (2020). Singel. Geraadpleegd op: <https://cu2030.nl/page/singel>

12 Vreke, J., Salverda, I., & Langers, F. (2010). Niet bij rood alleen: buurtgroen en sociale cohesie. Wageningen.

13 Wageningen Universiteit (z.d.). Zeven redenen om te investeren in een groene stad. Geraadpleegd van: <https://www.wur.nl/nl/show-longread/Zeven-redenen-om-te-investeren-in-een-groene-stad.htm>

14 Commissie Mer (2019) Omgevingsvisie Merwedekanaalzone. <https://www.commissiemer.nl/projectdocumenten/00006492.pdf>

15 Runhaar, H., Mees, H., Wardekker, J.A., Sluijs, J.V., & Driessen, P.P. (2011). Omgaan met hittestress en wateroverlast in de stad. Milieu/VVM, 2, 22-25.

16 Hoe een dergelijk MaaS-systeem eruit zou moeten zien, is in dit artikel buiten beschouwing gelaten, omdat dit uitgebreid wordt behandeld in het artikel mobiliteit (pag. 17).

17 Wageningen Universiteit (z.d.). Zeven redenen om te investeren in een groene stad. Geraadpleegd van: <https://www.wur.nl/nl/show-longread/Zeven-redenen-om-te-investeren-in-een-groene-stad.htm>

18 Vreke, J., Salverda, I., & Langers, F. (2010). Niet bij rood alleen: buurtgroen en sociale cohesie. Wageningen.

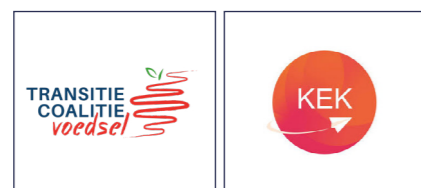
19 Rijkswaterstaat (2019) Bouwopgave infrastructuur vraagt gezamenlijke nieuwe aanpak. Geraadpleegd van: <https://www.rijkswaterstaat.nl/nieuws/2019/06/bouwopgave-infrastructuur-vraagt-gezamenlijke-nieuwe-aanpak.aspx>

BETROKKEN PARTIJEN

De volgende jongerenorganisaties hebben de JKA 2.0 ondertekend. Middels online enquêtes en de Klimaatdialoog in mei 2020 zijn deze organisaties betrokken geweest bij de totstandkoming van deze plannen.



SAMENWERKINGSPARTNERS JKB



COLOFON

Dit is een uitgave van:

Jonge Klimaatbeweging
Helling 150
3522 CC Utrecht
info@jongeklimaatbeweging.nl
jongeklimaatbeweging.nl

Tekst:

Anne Wilbers (Themamanager Voeding)
Charlotte de Graaff (Themamanager Mobiliteit)
Jorinde Westra (Themamanager Gezondheid)
Lisabelle Busscher (Themamanager Onderwijs)
Max Steenbrink (Themamanager Werken)
Riezwaan Dinmahomed (Themamanager Wonen)

Coördinatie & eindredactie:

Eva van Genuchten
Melanie Klösters

Illustraties:

Studio DAAD

Vormgeving:

Christel Solleveld & Eva van Genuchten

Dit document is gedrukt op FSC® papier.
Ter compensatie zijn tevens twee
bomen geplant!

De samenleving staat voor enorme uitdagingen. De gevolgen van klimaatverandering gaan een grote impact hebben op ons leven en dat van de generaties na ons. Wij, jongeren, zijn degenen die dat het meest gaan merken, maar ook degenen die er nu iets aan kunnen doen. Om de balans tussen mens en planeet te herstellen, zullen we onze samenleving, economie en dagelijkse levens opnieuw moeten inrichten. Dat betekent dat we in 2050 op een nieuwe manier wonen, werken, eten, leren en reizen. De visie van Nederlandse jongeren daarop brachten we onder in de Jonge Klimaatagenda (JKA) 2.0. De stip op de horizon is duidelijk, maar hoe komen we daar?

In dit document wordt het transitieplan **wonen** toegelicht wat een deel van deze weg naar 2050 beschrijft.