

*Gepubliceerd in KIJK, januari 2015*

## **DRIJVEND UTOPIA**

**Een Amerikaanse denktank wil honderden nieuwe stadstaatjes creëren. Locatie: de wereldzeeën. Welkom bij *seasteading*, oftewel wonen in een stad die op de oceaan drijft. Ook in Nederland wordt eraan gewerkt.**

Is het een olieplatform? Is het een cruiseschip? Nee, het is een drijvende stad! Over een paar jaar zou je ze zomaar tegen kunnen komen, midden op de oceaan: een serie aan elkaar geschakelde betonnen platforms drijvend op het water, met daarop huizen, bedrijven, straten, parken en duizenden mensen die er wonen, werken en recreëren. De Amerikaanse denktank The Seasteading Institute (TSI) is opgericht om dit scenario werkelijkheid te laten worden. De missie van TSI is om politieke vrijstaatjes te creëren in de internationale wateren, die zich 22 kilometer buiten de kust bevinden. Dat niemandsland wil TSI koloniseren met honderden drijvende steden, ofwel *seasteads*.

### **Vrijstaat voor criminelen?**

Elke *seastead* heeft volledig zelfbestuur en mag zijn eigen regeringsvorm kiezen. De gedachte is dat de drijvende steden onderling concurreren om burgers, waarbij het meest succesvolle politieke systeem de meeste burgers aan zich zal weten te binden. Zie het als politieke marktwerking op zee. Op hun website noemt TSI het een ‘cambrische explosie van regeringen’. “Het is ongebruikelijk om politiek als een vorm van technologie te beschouwen,” zegt TSI directeur Randolph Hencken aan de telefoon vanuit San Francisco. “Maar technologie is niets anders dan een werktuig waarmee we dingen gedaan krijgen. Doorgaans verbeteren technologieën zichzelf via innovatie en concurrentie, maar op regeringsvormen heerst een monopolie. Hoewel ons huidige democratische systeem miljoenen mensen rijkdom en geluk heeft gebracht, is het een technologie die al 240 jaar oud is. In een nieuwe beschaving kunnen we dingen doen waar we nu alleen nog maar van kunnen dromen.”

Hencken hoopt dat de succesverhalen van die politieke marktwerking ook naar het vasteland kunnen worden geëxporteerd. “Onderschat niet hoe een klein land een groter land kan beïnvloeden. Kijk bijvoorbeeld naar Hong Kong. In de jaren zestig was het nog een onbetekenend schiereilandje naast China. Maar toen ze een vrije markt invoerden werden ze razendsnel welvarend. China keek jaloers toe en besloot vele jaren later ook hun markt te liberaliseren. Sindsdien zijn een half miljard mensen uit de armoede gekomen.”

Het klinkt veelbelovend, maar wie garandeert dat die nieuwe stadstaatjes geen dictaturen worden? Wellicht zullen ook criminele organisaties of radicale moslims het prettig vinden om hun eigen staat op zee te stichten. Hencken: “We bemoeien ons bij TSI niet met ideologie. Het enige waar we pal voor staan is dat mensen het recht moeten hebben om een *seastead* te verlaten. Ik zou geen problemen hebben met een autocratie waar één persoon alles beslist, zolang alle inwoners dat zouden ondersteunen.”

En die criminelen en terroristen? Hecken: “Dat soort dingen gebeurt allemaal op het vasteland. Ik denk niet dat de zee interessant gebied voor ze is. De reden dat mensen mij benaderen is niet om slechte dingen te doen, maar om een nieuwe levensstijl te pionieren.”

### **Een drijvend Dubai**

Toch is niet iedereen overtuigd van de zegeningen van onafhankelijke stadstaatjes op het water. Bart Streumer, hoogleraar politieke filosofie aan de rijksuniversiteit Groningen, verwacht dat de praktijk een stuk weerbarstiger zal uitpakken dan de theorie. “Ik denk dat dit zal leiden tot een enorme vergroting van de ongelijkheid in de wereld. Deze drijvende steden gaan met elkaar concurreren om rijke, welvarende burgers, net zoals sommige landen dat nu ook al doen. Dus mensen met veel geld en vermogen zullen er zich onder hele gunstige voorwaarden kunnen vestigen,” voorspelt Streumer. “Armeren mensen zijn minder aantrekkelijk omdat ze weinig inbrengen in de economie. Dus je krijgt een soort Dubai-achtige enclaves voor rijken, waar armen zich wel kunnen vestigen om de wc’s schoon te maken, maar geen staatsburgerschap krijgen.”

Hencken verzet zich tegen dat beeld. “Dat is hetzelfde als zeggen dat Noord-Korea een model is voor naties op het land. Drijvende steden hebben investeringen nodig van rijkere mensen en daarnaast moeten ze gewone banen creëren voor de miljoenen arme mensen die volgens peilingen hun disfunctionele landen willen verlaten.” Toch betwijfelt Streumer of iedereen welkom is in de drijvende stad van de toekomst. “The Seasteading Institute heeft het steeds over ‘*the right to exit*’, maar ik zou benieuwd zijn of er ook een recht op toegang is. Wie bepaalt of iemand zich in een *seastead* kan vestigen?” Volgens Hencken is dat niet een taak van zijn denktank. “Wij zijn er alleen om de barrières van drijvende steden te slechten. Uiteindelijk is het aan de mensen die het geld neertellen en beginnen te bouwen om te kiezen met wie ze daar willen wonen.”

Daar maakt Streumer zich zorgen over: “Bij zo’n ballotage-achtig systeem, waar de burgers die er al zitten kunnen selecteren wie ze erbij willen hebben, zullen heel veel mensen buiten de boot vallen.”

### **Nieuwe Economie**

Streumer bespeurt in de ideeën van TSI veel trekken van het libertarisme, een rechtse politieke filosofie die gelooft in een radicale vrije markt waarin de rol van de overheid tot een minimum wordt beperkt. Hencken bevestigt dat de grondleggers van TSI libertaristisch zijn, maar zegt dat de beweging erachter veel groter is en dat het doel is om *seasteading* voor iedereen toegankelijk te maken. Naties op het land willen hen niet opnemen, maar *seasteads* hebben hen nodig om economisch te overleven.”

Economisch succes zal wel cruciaal zijn voor de overlevingskansen van drijvende steden. Hencken: “Technisch en juridisch gezien zijn drijvende steden haalbaar, maar zonder economische impuls wordt het onmogelijk.” De denktank heeft al een aantal balletjes opgegooid. Eén idee om geld te verdienen is het aanbieden van medische behandelingen en medicijnen op de *seastead* die op het vasteland nog niet gecertificeerd zijn, een bureaucratisch proces dat in de VS vaak jaren duurt. Nu al vliegen Amerikanen naar Azië en Europa voor behandelingen die in eigen land niet worden aangeboden. Een drijvende stad twaalf mijl uit de kust in de internationale wateren is dan een aantrekkelijk alternatief.

## **Hoofdrol voor algen**

De kans is overigens groot dat de eerste drijvende stad van Nederlandse makelij zal zijn. In Delft werkt het bedrijf DeltaSync full-time aan de missie van drijvende steden, al zij het vanuit een ander perspectief dan de Amerikanen. “Bij The Seasteading Institute leeft de politieke gedachte heel sterk,” zegt civiel ingenieur Rutger de Graaf, één van de oprichters van DeltaSync. “Wij komen meer uit de hoek van de duurzaamheid en de techniek.”

Volgens De Graaf is het vooral ruimtegebrek op het vasteland die de noodzaak schept om de zee te koloniseren. “Elke dag trekken er 150.000 nieuwe mensen naar de stad, voor wie allemaal voedsel moet worden geproduceerd. Maar meer mensen betekent minder ruimte voor landbouwgrond. Vooral kuststeden in Azië zoals Jakarta en Manilla kampen met overbevolking en voedselschaarste.” Volgens de VN zal die trend in de toekomst doorzetten. De Graaf: “In 2050 is het landgebrek wereldwijd zo’n 22 miljoen vierkante kilometer, een gebied ter grootte van Noord-Amerika. Je kunt natuurlijk natuur opofferen en wildernis gaan bebouwen, maar wij maken een andere keuze. Zeventig procent van onze planeet bestaat uit water. Daar maken we nu nog heel slecht gebruik van.”

De Graaf hoopt met drijvende steden niet alleen het bevolkingsprobleem, maar ook de klimaatcrisis te kunnen oplossen. Daarin ziet hij een hoofdrol weggelegd voor algen, die op zee in grote getale kunnen worden gekweekt. “Algen kunnen worden gebruikt als veevoer voor dieren op het land, waardoor je geen sojaplantages meer nodig hebt en niet meer de regenwouden hoeft te kappen. Ook zijn ze zeer geschikt als biobrandstof. Per hectare leveren algen veel meer op dan bijvoorbeeld suikerriet.” Bijkomend voordeel is dat algen goed gedijen op CO<sub>2</sub>, fosfaten en nitraten. En laten dat nou net de afvalstoffen zijn van de steden op het land. In de visie van DeltaSync sluiten drijvende steden de duurzaamheidskringloop door die afvalstoffen op te vangen en te hergebruiken.

## **Orkanen ontvluchten**

Ondanks het verschil qua invalshoek werkt het Delftse bedrijf ook met The Seasteading Institute samen. Zo voerde DeltaSync eind vorig jaar in opdracht van TSI een haalbaarheidsstudie uit naar drijvende steden. Ze namen veiligheidsvoorschriften, ideale afmetingen, bouwmaterialen en kosten onder de loep en deden aanbevelingen over de groeistrategie.

De eindconclusie van hun rapport was positief: het is technisch gezien mogelijk om een complete drijvende stad te bouwen op zee. Zo'n stad zal bestaan uit drijvende, aan elkaar gekoppelde platforms. Via sleepboten kunnen die platforms over het water worden verplaatst, wat de stad mobiel maakt. Dat is bijvoorbeeld noodzakelijk om een naderende orkaan bijtijds te ontvluchten. Ook afzonderlijke wijken en zelfs woningen kunnen worden losgekoppeld en afgedreven. Zo kan een burenruzie op zee worden opgelost door simpelweg met je huis naar een ander deel van de stad te drijven. Om te voorkomen dat inwoners zeeziek worden, moet om elke drijvende stad een golfbreker worden gebouwd om stormen te weren; iets wat het project erg kostbaar maakt.

Zowel De Graaf als Hencken verwachten dat de eerste drijvende steden niet lang meer op zich zullen laten wachten. Medewerkers van TSI zijn al in gesprek met een aantal 'gastlanden' met het verzoek de eerste drijvende stad in hun kustwateren te huisvesten. Eind dit jaar moet die deal rond zijn, verwacht Hencken. "Volgend jaar kunnen ingenieurs dan de eerste metingen gaan verrichten. En vóór het einde van dit decennium zou de eerste module in het water moeten liggen."

*Hidde Tangerman sprak voor dit artikel met Randolph Henckken, directeur van The Seasteading Institute, ir. Rutger de Graaf, directeur van DeltaSync, en prof. dr. Bart Streumer, hoogleraar politieke filosofie aan de Rijksuniversiteit Groningen. Verder raadpleegde hij de volgende literatuur:*

*-K. Czapiewska e.a.: Seasteading implementation plan | DeltaSync (2013)*