



## **Aarzelend wordt Rotterdam groener**

### **De autovrije zone telde slechts twee straten**

**Met het Klimaatfestival probeert Rotterdam zich deze week te profileren als 'groene stad'. De CO2- uitstoot moet omlaag, maar SUV's blijven welkom.**

**Door onze redacteur Mark Hoogstad**

**Rotterdam, 19 sept.**

Trots deed hij begin dit jaar verslag van de ingreep. Ivo Opstelten had thuis hoogstpersoonlijk alle lampen vervangen door spaarlampen. De burgemeester van Rotterdam is weliswaar een liberaal in hart en nieren, de VVD'er draagt het klimaat een warm hart toe. Bovendien: „Milieu en economie gaan tegenwoordig heel goed samen.“

Er zijn maar weinig steden waar milieuactivisten de afgelopen decennia zo weinig voet aan de grond kregen als Rotterdam. Voor de haven moest alles wijken. Arno Bonte werd in de vorige collegeperiode (2002-2006) nog „weggehoond“, toen hij als raadslid van GroenLinks een reeks 'groene' maatregelen voorstelde. „Ik was niet goed snik, de economie had voorrang, kreeg ik te horen.“

Maar anno 2007 is alles anders in de stad die zich in december aansloot bij het Clinton Climate Initiative en de komende drie jaar 50 miljoen euro investeert in het milieu. „Als ik Opstelten tegenwoordig hoor praten, lijkt het alsof hij uit ons verkiezingsprogramma citeert“, grijnst Bonte. Een van de afspraken in het milieupact van veertig wereldsteden is dat Rotterdam de uitstoot van koolstofdioxide in 2025 fors zal hebben gereduceerd, van de huidige 33 miljoen ton naar 14 miljoen ton. Stad en haven zijn nu verantwoordelijk voor een kwart van de totale Nederlandse CO2-emissie.

Om de eigen bekering te bekrachtigen, gaf Rotterdam zondag het startsein voor de Klimaatweek. Voor het eerst deed de stad mee aan de landelijke autovrije zondag door een deel van het centrum af te grendelen voor het verkeer. In plaats van de gebruikelijke stroom auto's raasde over de Coolingsingel een duurzame waterstofracewagen, de zogeheten Formula Zero. „We willen Rotterdammers aanzetten tot milieubewust gedrag door zelf het goede voorbeeld te geven“, zei milieuwethouder Mark Harbers (VVD) op de – matig bezochte – openingsdag.

Maar hoe serieus zijn de Rotterdamse voornemens als diezelfde gemeente elk jaar bijvoorbeeld de energievervlindende Formule I- racewagens vrij baan biedt tijdens het publieksspektakel Monaco aan de Maas? Elke stad bevindt zich in een „spagaat“, meent Harbers. „Maar Rotterdam komt de eer toe om zich als eerste op te richten uit die spagaat, door te kiezen voor projecten waarbij milieu en economie samengaan.“ Nog dit jaar bijvoorbeeld krijgt Rotterdam twee oplaadpalen voor elektrische voertuigen (scooters en fietsen).

Bonte juicht de intenties van het college (PvdA, CDA, VVD, GroenLinks) toe. Hij schrijft de ommezwaai deels toe aan het feit dat zijn partij vorig jaar toetrad tot het stadsbestuur. Toch ziet hij nog volop ruimte voor verbetering. Een groot deel van de raad is voorstander van de aanleg van een kolencentrale op de Maasvlakte. Bonte: „Een absurd idee, dat volledig haaks staat op de milieuambities.“

Rotterdam claimt van de vier grote steden de stad te zijn met het meeste groen per inwoner. „De mantra van [wethouder buitenruimte] Bolsius die gemakshalve ook het water meerekent“, schampert Bonte. Bovendien: als de bewering al klopt, „dan nog ervaart de gemiddelde Rotterdammer dat niet zo, doordat vooral het centrum grotendeels uit steen en beton bestaat“. Het Groenjaar 2008 moet daar verandering in brengen.

Milieudefensie riep Rotterdam begin 2007 voor het tweede achtereenvolgende jaar uit tot de smerigste stad van Nederland. Op 76 doorgaande wegen overschrijdt de concentratie stikstofdioxide de Europese toegestane norm. „Wil Rotterdam serieus aanspraak maken op de term 'klimaatneutraal', dan zal de stad rigoureuze maatregelen moeten nemen“, zegt Joris Wijnhoven van Milieudefensie. Hij laakt

bijvoorbeeld „die typische drang om maar parkeergarages te blijven bouwen“.

In een deel van het centrum zijn vervuilende vrachtwagens sinds deze week niet meer welkom. Wijnhoven: „Het is een stapje, geen stap. In vergelijking met Amsterdam betreft het een heel klein gebiedje.“ Ook zondag, bij het begin van de Klimaatweek, was sprake van wat Wijnhoven „een zekere tweeslachtigheid“ noemt. Terwijl Amsterdam het gehele gebied binnen de ring afgrendelde, sloot Rotterdam ‘slechts’ twee straten.

Ook Dominic Schrijer draagt het milieu een warm hart toe, maar de Rotterdamse PvdA-wethouder (Werk) voor werk, sociale zaken en grotestedenbeleid heeft ook andere zorgen. Rotterdam worstelt, al jaren, met een uittocht van kennis en talent. „Wie hier geld verdient, weet meestal niet hoe snel hij de stad moet verlaten.“

En dus zei hij onlangs, tot verontwaardiging van onder anderen Bonte, dat de benzineslurpers onder de auto’s, de Sports Utility Vehicles (SUV), van harte welkom zijn én blijven in het centrum. Een provocatie, erkent Schrijer, zij het een met een serieuze ondertoon. „Rotterdam kan het zich onder de huidige omstandigheden simpelweg niet veroorloven om grootverdieners hun rijgenot te ontfemen.“

19 september 2007

