



DOORPAKKEN OP LUCHTKWALITEIT

debatverslag



resultaat door debat

HET PORTAAL

Ruimtelijke Ordening en Milieu

ROMrijnmond

ROM-Rijnmond is een samenwerkingsverband tussen overheid en bedrijfsleven,
waarin wordt gewerkt aan het versterken van de economie
en de kwaliteit van de leefomgeving in de regio Rijnmond.

DOORPAKKEN OP LUCHTKWALITEIT

Verslag van:

**Slotbijeenkomst aanpak luchtkwaliteit
ROM Rijmond**

Donderdag 18 oktober 2007
Mullerzaal Scheepvaart & Transport College, Rotterdam

© 2007

Het Portaal
Korte Hoogstraat 15c
3011 GJ Rotterdam
010 – 270 9465
www.het-portaal.net

INHOUDSOPGAVE

Bladzijde

I.	Inleiding	3
II.	Flitsinterview Tom Boot	3
III.	Presentatie Vervoer Coördinatie Centrum Rijnmond	3
IV.	Presentatie TNT	4
V.	Presentatie Tools Communicatie	5
VI.	Flitsinterview Mark Harbers	6
VII.	Presentatie BP	6
VIII.	Presentatie DLD	7
IX.	Presentatie ENECO	7
X.	Afsluiting en Conclusies	8

I. INLEIDING

Peter Schuiten (middagvoorzitter) heet de deelnemers welkom en geeft het woord aan Jan Laan (directeur ROM-Rijnmond). Deze geeft een korte inleiding:

- Wat is ROM-Rijnmond?
- Wie zijn erbij betrokken?
- Met welk doel wordt deze bijeenkomst gehouden?

“4 á 5 jaar geleden is er gestart met de aanpak van de luchtkwaliteit in de regio. Overheden en het Havenbedrijf zijn samen op zoek gegaan naar manieren om de luchtkwaliteit aan te pakken. Hieruit zijn het Regionaal Actieprogramma Lucht, en de Rotterdamse Aanpak Luchtkwaliteit voortgekomen. Het Havenbedrijf heeft zelf nog enkele programma's ontwikkeld, maar het beeld ontstond dat alleen overheden of semi-overheid zich met dit probleem bezig houden. Daarom organiseerde ROM-Rijnmond samen met Het Portaal twee reflectiebijeenkomsten in maart 2007. Hier werden verschillende bedrijven uitgenodigd hun oplossingen voor een verbetering van de luchtkwaliteit te presenteren.

De twee reflectiebijeenkomsten leverden veel bruikbare ideeën op. Er bleek uit dat veel partijen enthousiast zijn om met de materie aan de slag te gaan. De twee bijeenkomsten, de eerste over 'scheepvaart' en de tweede over 'verkeer en vervoer', hebben daarmee een nuttige inventarisatie opgeleverd van ideeën en initiatieven. Vandaag bent u aanwezig bij de slotbijeenkomst van dit traject.

Op deze slotbijeenkomst wordt onderzocht welke projecten werkelijk gerealiseerd kunnen worden. We gaan dus geen ideeën meer bedenken vandaag, maar we gaan u stimuleren en verleiden om met elkaar projecten op te pakken tot uitvoering te brengen!”

II. FLITSINTERVIEW TOM BOOT

Tom Boot (directeur dS+V) is aanwezig namens wethouder Jeannette Baljeu (Verkeer, Vervoer en Organisatie) en vertelt over de ambities van de stad op het gebied van luchtkwaliteit. Deze ambities zijn groot: Rotterdam wil echte duurzaamheid realiseren en wil in dat opzicht een voorbeeld zijn voor andere steden. Om dit te bereiken werkt de gemeente al nauw samen met het Havenbedrijf.

Op de vraag van de dagvoorzitter of er geen tegenstrijdigheid bestaat tussen ambities door politici uitgesproken en de uitvoering door ambtenaren, antwoordt Tom Boot dat er simpelweg keuzes gemaakt moeten worden.

Zo is het verbeteren van doorstroming een goede maatregel om de uitstoot van schadelijke stoffen te verminderen. Wanneer deze maatregel echter wordt doorgevoerd neemt ook de verkeersintensiteit toe, wat weer een negatief gevolg heeft voor de luchtkwaliteit. Op die manier moeten steeds keuzes gemaakt worden over de maatregelen die het beste op een situatie van toepassing zijn.

Een beleidsrichting waar Tom Boot goede verwachtingen bij heeft, is het aanpakken van het fietspadennetwerk, zodat meer mensen geneigd zijn met de fiets naar het werk te komen. Dit past in een breder kader van het creëren van betere woonmilieus. Het stedelijk wonen begint in Rotterdam steeds beter te worden, daarom is Tom Boot ervan overtuigd dat we het gaan maken in Rotterdam!

Het Havenbedrijf is al een belangrijke partner van de gemeente op gebied van luchtkwaliteit. Van de mensen in de zaal wil Tom Boot graag vragen deze middag na te denken over het verbeteren van de bereikbaarheid van de haven.

III. PRESENTATIE VERVOER COÖRDINATIE CENTRUM RIJNMOND

Bas Hilckmann (directeur)

Iedereen heeft voor aanvang van de conferentie een mail gekregen waarin inzichtelijk werd gemaakt welke keuze zij konden maken op het gebied van vervoer naar de conferentie. VCC-Rijnmond geeft deelnemers inzicht in kosten en CO₂-uitstoot die het gevolg is van hun keuze in vervoermiddel. Zo

komen ze er misschien achter dat ze niet altijd de auto hoeven nemen en dat het soms ook voordelig kan zijn met het openbaar vervoer te gaan.

VCC-Rijnmond heeft zich afgevraagd op welke momenten ze de reiziger bij kunnen en moeten staan met informatie. Ze willen graag van de zaal weten op welke momenten er behoefte kan zijn aan de diensten van VCC-Rijnmond, en welke soort service gevraagd wordt. In reactie hierop passeren verschillende vragen en opmerkingen:

- Is het gepresenteerde initiatief wel goed voor de verbetering van de luchtkwaliteit?
 - o Het is nog niet duidelijk of het initiatief leidt tot betere luchtkwaliteit. Het leidt in ieder geval tot meer inzicht in de keuzes die we maken wanneer we op reis gaan.
- Is er niet iets mogelijk met tomtom voor OV-reizigers en wandelaars?
 - o Het lijkt inderdaad een leuk idee waar VCC-Rijnmond over na zal denken. Maar ook hier geldt dat het niet per se tot verbetering van de luchtkwaliteit hoeft te leiden.
- Het huidige idee is 'klokgedreven', met andere woorden: ik moet (ver) van te voren aangeven wanneer ik ergens naartoe wil. Als ik vergeet me voor mijn vrije vrijdag af te melden word ik waarschijnlijk wakker van het sms'je om 8 uur 's ochtends waarin staat hoe ik het beste kan reizen. Is er een mogelijkheid om de service 'eventgedreven' te maken, zodat ik 's ochtends wanneer ik in mijn auto stap en zeg waar ik naartoe wil een advies krijg over de verschillende opties?
 - o Die mogelijkheden zijn waarschijnlijk wel te realiseren, echter wanneer je al in je auto zit, is het onwaarschijnlijk dat je naar aanleiding van het reisadvies van VCC-Rijnmond zal uitstappen om toch de trein te nemen: het besluit om de auto te nemen is dan in principe al gemaakt.
- Bij het boeken van een vlucht vanaf Schiphol kun je ook je routebeschrijving tot in de details krijgen zodat je een goede afweging kunt maken. Dat werkt perfect.
 - o VCC-Rijnmond wil een vergelijkbare service bieden voor woon-werkverkeer en privé vervoer.
- De discussie komt regelmatig terug op de vorm waarin klanten van de service gebruik kunnen en zouden willen maken. VCC-Rijnmond zal daarom nog een goed kijken naar de verschillende mogelijkheden van combinatie met 'gadgets' als smart-phones, TomToms etc.

IV. PRESENTATIE TNT

Thom Luijben (manager Duurzaam Ondernemen & Kwaliteit)

TNT heeft een breed begrip van duurzaam ondernemen. In het kader van deze conferentie wordt ingezoomd op het project 'Planet me'. Hieronder vallen onder andere initiatieven waarbij vrachtwagens op elektriciteit rijden, en waarbij personeel wordt aangemoedigd groene keuzes te maken. Dit laatste gebeurt overigens zeer voorzichtig, omdat het ingrijpt in de privé-sfeer van medewerkers.

In de presentatie geeft Thom Luijben inzicht in de verschillende projecten waarmee TNT uitvoering geeft aan hun beleid van verantwoord maatschappelijk ondernemen. Een van de nieuwe projecten waarover TNT momenteel in overleg is met ENECO, is het gebruik van elektrische scooters. Postbodes zouden gebruik kunnen maken van deze scooters wanneer ENECO voor voldoende capaciteit voor oplaadpunten weet te verzorgen. Deze en andere projecten die goed zijn voor de luchtkwaliteit, maar ook voor het milieu in het algemeen, worden door TNT steeds op haalbaarheid getoetst, en waar mogelijk daadwerkelijk uitgevoerd.

Thom Luijben vraagt de deelnemers wat zij de gemeente en TNT zouden adviseren nog meer te doen.

- Refererend aan een TNT-proef met auto's op biogas tipt een deelnemer hier nog even mee te wachten. De discussie rond bio-ethanol wordt momenteel gevoerd, en het lijkt erop dat de ecologische 'footprint/foodprint' maakt dat het gebruik van bio-ethanol uiteindelijk ongunstig uitvalt voor het milieu.
 - o Deze tip geeft nog eens aan hoe groot de verwarring rond alternatieve brandstoffen kan worden met alle bestaande en toekomstige opties: TNT houdt zich bezig met biogas, wat iets anders is dan bio-ethanol.
- Een deelnemer vanuit de GGD vraagt of TNT blij is met milieuzonering door de overheid (het stellen van generieke eisen aan de uitstoot van bijvoorbeeld vrachtwagens in bepaalde delen van een stad)?

- De regulering kan Thom Luijben niet zwaar genoeg zijn. Dit is zijn persoonlijke mening en niet per se de visie van TNT. Zijn redenering hierbij: een regel door de overheid opgelegd is non-discriminatoire. TNT kan als bedrijf allerlei extra acties ondernemen om goed voor het milieu te zijn, maar moet tegelijkertijd concurreren met bedrijven die hierin hun eigen afwegingen maken. Regulering door de overheid maakt het speelveld weer gelijkwaardig: niet alleen TNT investeert dan extra in milieuvriendelijke technieken, maar ook haar concurrenten dienen dit te doen. Naar smaak van Thom Luijben mogen de gemeente en andere overheden op dit gebied best wat zelfverzekerder zijn.
- Spelen parkeertarieven een rol in de overwegingen van TNT?
 - TNT heeft niet zo veel te maken met parkeertarieven, maar als er voordelen zijn voor milieuvriendelijker wagens, dan kan dat altijd stimulerend werken.
- Op een vraag van de voorzitter of TNT wel voldoende gekoesterd wordt door de gemeente antwoordt Luijben bevestigend.
- Eigenlijk kunnen alle distributiebedrijven, de Ahold bezorgservice, etc. meeliften op de ervaringen van TNT. Het maken van 'groene reclame' kan een aanvullend motief zijn, naast de intrinsieke behoefte om maatschappelijk verantwoord te ondernemen. Verhoogde kosten zijn een belangrijke tegenwerkende factor, vanwege de noodzaak om tegen concurrerende prijzen te blijven opereren.
- Een genoemd probleem: zaken waar infrastructurele voorzieningen voor nodig zijn. Bij het ene tankstation is bio-ethanol beschikbaar; bij het andere biogas, en bij de volgende geen enkele alternatieve brandstof. De overheid zou hier door regulering een belangrijke rol kunnen spelen. Ze zouden kunnen beginnen met het overschakelen op één brandstof voor het hele eigen wagenpark. Het Rotterdam Climate Initiative zou hierbij een stimulerende rol kunnen spelen.
 - De concessies voor benzinstations worden geveild. Hierin kan de overheid eisen opnemen over de soorten brandstof die worden aangeboden. Rotterdam kan hierin keuzes maken, waarmee ze aanbieders en afnemers dwingt om over te stappen op één van de alternatieven. Een nadeel van deze aanpak is het feit dat daarmee sommige alternatieve brandstoffen worden uitgesloten (in Rotterdam), wat hun ontwikkeling in negatieve zin zou beïnvloeden. Het zou daarmee een ingrijpende keuze zijn die het level playing field zou verstoren.
- Tot slot noemt TNT nog een lopend onderzoek naar de mogelijkheid samen te werken met de Roteb. TNT gaat vaak met gevulde vrachtwagens de stad in, en rijdt er vervolgens leeg weer uit. In dit onderzoek wordt gekeken naar de mogelijkheid de lege wagens in de stad weer te vullen met bijvoorbeeld oud-papier/karton, wat weer vervoersbewegingen door de Roteb zou schelen.

V. PRESENTATIE TOOLS COMMUNICATIE

Hans Bakker (commercieel directeur)

Tools Communicatie is bezig met het opzetten van een nieuw milieukeurmerk. Deelnemers zouden doorgaan onder de naam 'GreenPartner'.

De discussie richt zich op de mogelijkheden en moeilijkheden.

- Een keurmerk heeft altijd te maken met het dilemma van normering. Hoe hoger de normen, des te minder deelnemers er kunnen deelnemen. Als de normen heel laag zijn kunnen er wel veel partijen mee doen, maar dan is het keurmerk kwalitatief weer minder waard.
- De gemeente brengt zelf al veel in beweging door het eigen wagenpark met roetfilters uit te rusten. Voor verdere invoering daarvan is een regionaal keurmerk zeer welkom.
- In eerste aanzet is het keurmerk bedoeld voor alle ondernemers die aan de normen voldoen (deze normen moeten nog worden opgesteld). Uit de zaal komt echter nog een belangrijke opmerking: bij het opstellen van milieu certificering voor de scheepvaart "Green Award" geheten, bleek het heel moeilijk om tot aanvaardbare afspraken en normering te komen. Een sectorale aanpak blijkt van groot belang, omdat het anders onmogelijk is normen te stellen die voor alle deelnemers van toepassing zouden zijn.

VI. FLITSINTERVIEW MARK HARBERS

Peter Schuiten begint met de lastige vraag: “Wethouder zijn van zowel Economie, als van Haven, als van Milieu: levert dat geen onmogelijke spagaat op?” “Nee,” antwoordt wethouder Mark Harbers. Hij ervaart dat het juist heel mooi en handig is om alles in één hand te hebben. In gemeenten waar economie en milieu los van elkaar worden gezien is het lastig de ambities te halen. De wethouder proeft dat bedrijven steeds minder bang zijn van het milieu. Sterker nog, bedrijven denken in toenemende mate dat de huidige aandacht voor milieu hen in de toekomst een voordeel oplevert. Zij kunnen dan voorop lopen door de opgedane kennis, en zijn zo in staat om daar weer geld aan te verdienen.

Het klimaat is binnen korte tijd hoog op de politieke agenda gekomen en Mark Harbers ontmoet veel enthousiasme en inzet rond dit thema. En er wordt enorm veel in geïnvesteerd. De wethouder verwacht van de bedrijven dat ze blijven doen waar ze mee bezig zijn. Ze hebben aangeboden 2% energieverbruik per jaar te reduceren. Hier zal hij ze aan houden.

De bedrijven die wat extra's doen hebben niet per se een streepje voor, maar de wethouder biedt ze wel een podium waarop ze zich kunnen profileren. Daarbij komt dat ze door hun huidige inspanningen beter zijn voorbereid op toekomstige eisen. Bevoordeling kan natuurlijk nooit zover gaan dat het level playing field wordt aangetast; “we willen graag de luchtkwaliteit verbeteren, maar we moeten ook de vrachtwagens die aan de EU normen voldoen blijven toestaan.”

VII. PRESENTATIE BP

Hendrik Muilerman (Fuels Country Manager Benelux)

BP presenteert haar project ‘Target Neutral’ waarin BP consumenten de mogelijkheid biedt hun CO₂-uitstoot te neutraliseren. Nederland is na het Verenigd Koninkrijk het eerste land waarin dit project wordt uitgevoerd. Wanneer het succesvol werkt, zal het een project op wereldniveau worden. In eerste instantie gaat het BP om bewustwording. Een gemiddelde automobilist stoot 4 ton CO₂ per jaar uit. Deelnemers van Target Neutral kunnen dit bij BP compenseren. Voor iedere liter getankte brandstof wordt een bedrag gedoneerd aan een fonds dat investeert in initiatieven die ervoor zorgen dat CO₂-uitstoot wordt voorkomen, of in projecten die dezelfde hoeveelheid CO₂ die uitgestoten wordt, weer verwijderen uit de atmosfeer.

Vragen van de deelnemers:

- Werkt het project?
 - o In Nederland moet het nog beginnen, maar in het Verenigd Koninkrijk zijn tot nu toe circa 50.000 credits (ter waarde van ongeveer € 6,-) verzameld. Dit geld wordt dus geïnvesteerd in duurzame projecten.
- Op dit moment vinden de CO₂-neutraliserende projecten allemaal buiten Europa plaats. BP is op zoek naar projecten in Nederland, zodat deelnemers van Target Neutral kunnen ervaren waaraan het compensatiegeld gespendeerd wordt.
 - o Probleem hierbij is dat CO₂-compensatie in Nederland (of in elk ander land dat mee doet met het Kyoto-verdrag) niet mag worden geteld als CO₂-reductie, omdat die projecten al van invloed zijn op de ecologische footprint van de staat Nederland.
- Wethouder Mark Harbers vindt het vooral interessant om te zien dat CO₂-uitstoot een economisch goed is geworden. Dat heeft goede effecten op de herkenning en bewustwording door consumenten. Daarbij aansluitend wordt vermeld dat begin 2008 het duurzaam mobiliteitsplan van de gemeente wordt gepresenteerd.
- Naast CO₂-uitstoot zijn natuurlijk vooral stikstoffen en fijnstof van invloed op de luchtkwaliteit. Is er een soortgelijk project als Target Neutral denkbaar waarbij niet de CO₂-uitstoot, maar de NO_x en PM₁₀-uitstoot centraal staan?
 - o Een dergelijk project is veel moeilijker, omdat de uitstoot van fijn- en stikstof van veel meer factoren afhankelijk is: autotype, fabrikant en bouwjaar van een wagen gaan dan een grotere rol spelen. Bij CO₂-uitstoot is redelijk goed een gemiddelde uitstoot per liter brandstof te geven.
- De gemeente zou bij het verlenen van concessies aan tankstations een keuze moeten maken over de soorten brandstof die daar verkocht moeten worden. Laat ze dit op basis van kennis en inzicht in de markt doen.

VIII. PRESENTATIE DLD

Henk Blaauw (senior adviseur)

In zijn presentatie laat Henk Blaauw een aantal mogelijkheden zien van innovaties die in de toekomst tot brandstofbesparing en vermindering van CO₂-uitstoot in de binnenvaart kunnen leiden. Een goed voorbeeld is 'the cleanest ship' waarin door middel van allerlei toegevoegde technieken de uitstoot van fijnstof en CO₂ enorm is afgenomen. Een belangrijke kanttekening hierbij is wel dat de toegevoegde technieken ontzettend duur zijn. Het schip vaart sinds 20 november bij wijze van proef.

Naar aanleiding van de presentatie wordt discussie gevoerd over verschillende vormen van voortstuwing.

- Moeten we aan de brandstofcellen (accu's)?
 - o Voor de hoofdmotor van een vaartuig is het nog erg moeilijk om voldoende vermogen mee te nemen. Het lijkt echter wel een mooi alternatief voor de toekomst.
- Argos merkt op dat er in Frankrijk hybride technieken worden gebruikt die hun nut bewezen hebben.
 - o Deze technieken zijn ook bekend bij Henk Blaauw: ze zijn bruikbaar voor het hulpvermogen, maar kunnen op dit moment het hoofdvermogen niet leveren.
- Welke kansen zijn er?
 - o Bij nieuwe schepen worden al veel vernieuwingen en verbeteringen ingebouwd, maar bij bestaande schepen moet nog veel gebeuren en is nog veel mogelijk;
 - o Roetfilters kunnen snel worden geïmplementeerd in de scheepvaart door gebruik te maken van de kennis die hiermee is opgedaan in de automotive-industrie;
 - o Kijk meer naar de voorkant (de brandstof) in plaats van naar de achterkant (roetfilters en CO₂-afvang). De grote ontwikkelingen zijn aan de voorkant te verwachten. Naschakeltechnieken blijven echter wel van belang, want ook de schonere diesels stoten nog van alles uit;
 - o Rotterdam zou op deze gebieden vooruit kunnen lopen en richting kunnen geven. Bedrijven en overheid zouden zich als sponsor van deze ontwikkelingen opwerpen.
- De wethouder vindt het bemoedigende berichten, maar ziet het wel als verre toekomstmuziek. Hij ziet de gemeente niet direct als aanjager van deze initiatieven.

IX. PRESENTATIE ENECO

Richard Bevelander (projectleider Pre-paid Energie)

Richard Bevelander licht de NRG-spot toe: een snel oplaadpunt voor elektrische scooters, waar de accu's in een half uur volledig worden opgeladen. De NRG-spot wordt ondersteund met het principe van de 'slimme meter': bij het opladen worden gegevens aan klanten terug gekoppeld om zo de bewustwording over verbruik te vergroten. Het idee bevindt zich op dit moment nog de demonstratiefase waarin werking en (financiële) haalbaarheid worden getoetst. Wanneer de gebruikte elektriciteit duurzaam is opgewekt, kan dit initiatief een enorme besparing van CO₂-uitstoot opleveren.

- Er is een koppeling met TNT gemaakt om de mogelijkheden te onderzoeken. Wanneer slechts een beperkt deel van de bestelwagens en scooters op dit systeem zouden overgaan zou dat al flinke besparingen opleveren. Het kan ook een goed alternatief zijn voor het gebruikelijke woon-werkverkeer. En TNT zal met ENECO onderzoeken of het aan het personeel is aan te bieden.
- Hoeveel van dergelijke scooters op dit moment rond rijden?
 - o Er worden er twee uit China overgehaald;
 - o ENECO is wel bezig met de verdere promotie van het idee.
- Er wordt opgemerkt dat het geen bromfiets moet zijn, zo getuigd Jos Hemelaar aan de hand van een aanhouding die hij moest ondergaan op zijn ecoscooter.
- Dergelijke projecten zijn enorm gebaat bij herkenbare maten. Is er geen aansprekende eenheid voor CO₂-uitstoot? Benoem het bijvoorbeeld in termen van een liter brandstof.
 - o De milieueffecten van een liter verbruikte brandstof zijn erg afhankelijk van de leeftijd en het type voertuig waarin de brandstof wordt gebruikt. CO₂ is nu juist zo een maateenheid waarin je alles kunt uitdrukken.

X. AFSLUITING EN CONCLUSIES

Voor Jan Laan de resultaten van de middag tracht samen te vatten, wil hij eerst nog één project onder de aandacht brengen, namelijk het project bandenspanning. In het Rijnmond gebied willen we meer aandacht voor bandenspanning, omdat het veel voordelen biedt (minder slijtage, minder uitstoot en meer veiligheid). De BOVAG is bezig verschillende partijen te interesseren voor dit initiatief.

Na een enerverende middag kan de balans opgemaakt worden. De uitwisseling van ideeën heeft een aantal verhelderende inzichten opgeleverd. Zo gaat het bij milieumaatregelen vaak om inzicht van gebruikers in hun verbruik. Diensten als die van VCC-Rijnmond sluiten daar heel direct bij aan, maar terugkoppeling kan ook bij andere projecten een nuttige rol spelen, zoals bij ENECO.

Wethouder Harbers heeft de deelnemers voorgehouden dat het zinvol is – en economisch interessant – om nu nieuwe kennis op te doen met duurzame projecten. Op die manier zijn Rotterdamse (en Nederlandse) bedrijven namelijk goed voorbereid op een toekomst waarin duurzaamheid de regel is. Met de kennis die bedrijven nu opdoen, kunnen ze in de nabije toekomst hun voordeel doen.

Bedrijven geven op hun beurt aan dat de inspanningen die ze op dit moment leveren om een duurzamere bedrijfsvoering te maken, of bewustwording onder hun personeel te genereren, behoorlijk zware investeringen zijn. Deze investering doen ze temidden van een concurrerende markt, waarin financieel voordeel behaald wordt door concurrenten die deze investeringen niet plegen.

Certificering (op vrijwillige basis) kan bij dit dilemma helpen, mits de juiste balans wordt gevonden tussen strenge normering en een aantrekkelijk doel stellen voor zo veel mogelijk bedrijven. Uiteindelijk is het echter toch de overheid die door (strengere) regelgeving een level playing field kan creëren, en zo verduurzaming van de samenleving kan afdwingen.

Tot slot is een aantal technisch vooruitstrevende oplossingen gepresenteerd die misschien op dit moment nog niet financieel rendabel toepasbaar zijn. Toch zijn dergelijke ideeën nodig om goed voorbereid de toekomst tegemoet te treden. Rotterdam kan hier als stad een handje bij helpen door keuzes te maken.

De volgende acties worden doorgepakt:

- Bedrijven gaan zelf verder en zoeken elkaar op. Daarbij hebben ze helderheid nodig van de overheid. Verder:
 - o wordt er gekeken of andere bedrijven net als Maersk hun personeel kunnen bewegen meer gebruik te maken van het OV;
 - o gaat TNT haar expertise delen met de Rotterdamse ondernemersvereniging.
- Gemeente Rotterdam zal binnenkort komen met een beleidslijn 'Duurzame Mobiliteit', waarin de vraagstukken van de bijeenkomst worden beantwoord en waarbij ook de voorbeeldfunctie van bestuurders en ambtenaren aan de orde komt. Verder:
 - o heeft wethouder Baljeu aangegeven enthousiast te zijn over de reiswijzer van VCC-Rijnmond en hiermee aan de slag te willen.
- ROM-Rijnmond en het Rotterdam Climate Initiative zullen het actieprogramma voor CO₂-reductie hand in hand laten gaan met de Rotterdamse en Regionale aanpak om de luchtkwaliteit te verbeteren. Verder:
 - o zal ROM-Rijnmond in 2008 de BOVAG ondersteunen om in Rijnmond het project Bandenspanning te lanceren. Dit is beter voor de luchtkwaliteit en voor een het klimaat;
 - o wil Jan Laan graag bekijken of het idee van Tools Communicatie een nadere uitwerking verdient;
 - o wordt het principe achter het project Target Neutral door ROM-Rijnmond ondersteund, evenals de vernieuwende ideeën van DLD;
 - o is de NGR-spot een interessante ontwikkeling, ondanks dat het initiatief nog veel vragen oproept en de uitvoering nog stukken gemakkelijker moet worden.