

# Rook in de achtertuin van Chelsea

Jeroen Gradener is als docent werkzaam bij de Hogeschool van Amsterdam. Hij is voor drie maanden als onderzoeker actief bij Chelsea Collaborative in Chelsea, in het kader van zijn dissertatie over de kwaliteit van het opbouwwerk. De komende tijd doet hij daarvan verslag in TSS.

JEROEN GRADENER

**Soms wel vijfhonderd van die reefers stonden hier dag en nacht te ronken en te roken. Reefer is in Amerika slang voor 'koelwagencombinatie' – en voor 'joint', die ook rook voortbrengt, maar verboden is in het grootste deel van de VS.**

En nogal wat van die reefers doen hier, op dit distributiecentrum, dienst als extra opslagruimte. Goedkope opslagruimte. Ze staan als langgerekte dozen tegen de laadplatforms aangeschoven. De oorspronkelijke hal is op zichzelf namelijk te klein voor het stallen van alle groenten en fruit, die tijdens weekdays tussen 4 en 9 uur 's ochtends worden verladen voor vervoer naar de supermarkten in de New England-regio, het noordoosten van de VS.

Het distributiecentrum plakt tegen de rand van Chelsea, een urbane industriestad van zo'n 35.000 inwoners in de schaduw van Boston. De reefers draaiden tot voor kort op rode diesel. 'En rode diesel bevat zo'n veertig carcinogenen (kankerverwekkende stoffen, jg). Je kunt je voorstellen dat al die "puffs of smoke" misschien niet zo goed waren voor de volksgezondheid hier', vertelt Catherine, *community organizer* van het Chelsea Collaborative, een lokale organisatie



voor opbouwwerk. Terwijl we voor een rondleiding onder de slagboom het terrein van het distributiecentrum oprijden, knikt ze de bewakers vriendelijk toe. Of ze hier wel zomaar mag komen? 'Vast niet', lacht ze, 'maar in hun ogen ben ik een lief oud dametje dat weinig kwaad kan.' Ondeugende

blik van een vrouw halverwege de vijftig. We doorkruisen vervolgens het complex, waar ze in de voorbije jaren regelmatig met ingenieurs te gast was om de transportondernemers tot wat 'environmental friendliness' te prikkelen.

Het begon een paar jaar geleden. De gezondheidsstatistieken van Chelsea lieten een van de hoogste aantallen zien van gevallen van astma en hartaandoeningen in de regio, en de staf van het Chelsea Collaborative verzamelde bewijs dat de slechte luchtkwaliteit rondom het distributiecentrum daaraan bijdroeg. Catherine is zelf slachtoffer geweest van blootstelling aan giftige stoffen en kon een jaar nauwelijks lopen of staan. 'Dus als ik daar op dat centrum langskwam, zei ik dan ook tegen de *guys* die laden en lossen: jullie werken hier op *Ground Zero*. Jullie gaan het merken over een tijdje.' De US Environmental Protection Agency (EPA), verantwoordelijk voor de handhaving van de luchtkwaliteit, was niet op de hoogte van de uitstoot van de grote hoeveelheid fijne stofdeeltjes. Stofdeeltjes die bij langdurig contact luchtwegen beschadigen, het beenmerg aantasten en hartkwalen veroorzaken. 'En daarbij, de EPA heeft in ieder geval een klacht nodig om in actie te komen', aldus de activiste. Ze wist zichzelf rond die tijd ook een positie te bemachtigen in de *Board of Health* van Chelsea. Deze commissie controleert onder meer of maatregelen van het lokaal bestuur wel of niet bevorderlijk zijn voor de volksgezondheid. Ze kwam erin zonder campagne – dat was ook niet nodig, want hier in Chelsea is niet genoeg animo voor zulke plekken. Maar als 'gekozen' official openden de deuren zich, zo zou blijken.

'Kijk', zegt ze, terwijl ze ons op de koelmachines wijst. Grauw stof bedekt de langgerekte witte koelruimten. 'Deze draaien nu op elektriciteit, dus ze zijn veel minder schadelijk dan de oude. Dat hebben wij met het Collaborative voor elkaar gekregen. De vorige koelapparaten, die op die rode diesel draaiden, waren onderdeel van afgedankte trucks. Wij hebben de vervoerders overgehaald te investeren in deze milieuvriendelijke apparaten.' Hoe? 'Doordat wij als Chelsea Collaborative met geld over de brug

kwamen. En het hielp dat ik, als ik die ondernemers opbelde, me voorstelde als lid van de *Chelsea Board of Health*', grinnikt ze.

Vijfhonderd koelsets van 25 duizend dollar elk – dan spreken we over een investering van meer dan 12 miljoen dollar. 'Maar ze kregen ze bijna voor niets', vertelt Catherine, die als fondswerver optrad. 'Eerst hebben we contact gezocht met de milieudienst van de State of Massachusetts. Die bleek zeer coöperatief en stelde 2 miljoen dollar beschikbaar als economische stimulans voor de regio.' Catherine onderhandelde vervolgens met een producent van elektrische koelcellen. 'Wij, als kleine milieu-organisatie, bedongen een grote korting voor vijfhonderd van die koelsets op elektriciteit. En we kregen het ook nog eens voor elkaar om de hele infrastructuur voor stroom te upgraden, zodat het terrein het aankon. Toen begonnen ook andere bedrijven ons te bellen: *Hey, can we join you too?*'

Het Chelsea Collaborative is een kleine organisatie, in 1988 ontstaan uit onvrede in de gemeenschap over de sociale dienstverlening en het onderwijs, die niet tegemoetkwam aan de behoeften van de groten-deels Spaanstalige migrantengemeenschap. Waarom raakte de club hierin verzeild? Catherine haalt haar schouders op en kijkt me indringend aan. 'Hadden we een andere keuze dan? Wie moet het anders doen?' En ze vraagt me hoe opbouwwerkers in Nederland burgers betrekken bij milieukwesties. Ik leg uit dat bij ons bewoners van kwetsbare wijken gemiddeld zo'n zeven jaar korter leven. Ter vergelijking: in de VS is dat naar schatting zo'n twintig jaar, mede als gevolg van slechte voeding.

Af en toe ontwikkelt het opbouwwerk met de lokale gezondheidszorg projecten die bewoners moet stimuleren meer te bewegen en gezonder

te eten. Maar bij milieu-overtredingen? We hebben in Nederland organisaties als het RIVM, de overheid heeft standaard milieu-effectrapportages ingebouwd in aanvragen voor vergunningen die raken aan de volksgezondheid, inspraakrondes zijn mogelijk, bewoners kunnen zelfs NIMBY-procedures starten. 'In Nederland lijkt de tegenmacht bij milieu-overtredingen een stuk beter geregeld', concludeer ik. Maar ik realiseer me tegelijk dat het vooral instrumenten zijn die het hoger opgeleide deel van de natie weet te benutten. Wie mobiliseert in Nederland dan de minder geïnformeerde burgers? Bijvoorbeeld als er, zoals hier, een trein met ethanol door een woonwijk gaat trekken? En wat doet het opbouwwerk dan? Probeert het bewoners te mobiliseren om een transportverbod af te dwingen?

De dagen na ons bezoek aan het distributiecentrum blijft haar vraag in mijn hoofd rondzingen. In Chelsea zijn ze jaloers op Nederland, met zijn vooralsnog fijnmazige systeem van sociale zorg, investeringen in aandachtswijken, en de institutioneel ingebouwde mogelijkheden tot tegenmacht. De *community organizers* van de *Green Space and Recreation Coalition* van Chelsea Collaborative zijn iedere dag in de weer om de bewoners van Chelsea met lokale milieuvraagstukken te confronteren. Ze openen een parkje, faciliteren een opruimactie, forceren een *public hearing* of organiseren een persconferentie. Zijn er in Nederland professionals, actief in wijken, die bewoners wakker schudden als er een bedrijventerrein nabij verrijst? Beroepskrachten van het activistische soort als hier in Chelsea die uitleggen dat bestuurders en ondernemers ervan uitgaan dat er nauwelijks tegenstand zal zijn vanuit de wijk, omdat ze toch maar *working class* zijn – of minder nog? En dat het tijd is dat daar verandering in komt?