

Berlijnse auto's moeten aan de fijnstofsticker

Nieuwe milieumaatregel geldt ook voor toeristen

Achtergrond - 21 december 2007

(23 december 2007) Op 1 januari voert Berlijn met andere Duitse steden een 'milieuzone' in. Het doel is om vervuilende auto's uit de binnenstad te weren. Ook toeristen ontkomen niet aan de nieuwe regels. Rob Savelberg ging op onderzoek uit.

Toeristen doen er goed aan zich van te voren te informeren, zegt *Umweltsenator* Katrin Lompscher (Die Linke).

De socialistische bewindsvrouw is verantwoordelijk voor de invoering van de 'Umweltzone' en denkt dat toeristen zich best kunnen aanpassen. Een automobilist zonder sticker moet binnenkort bij de Berlijnse stadsgrens op zoek naar speciale garages die de Duitse APK-keuring aanbieden, zoals Dekra en TÜV .

Dat vereist enige timing, zeker omdat de meeste garages vanaf zaterdagmiddag dicht zijn. Bovendien bestaat het gevaar dat de monteurs geen wijs worden uit buitenlandse autopapieren, zodat ze er bijvoorbeeld niet achter komen welke uitlaatklasse een auto heeft. In geval van twijfel krijgen ze geen milieusticker.

De Duitse autobond ADAC verwacht vanaf januari een "chaos". De bond is helemaal niet blij met de nieuwe maatregel, die haars inziens alleen maar rompslomp, bureaucratie en ergernis oplevert.

Steekproef

Een kleine steekproef bij garage Pit-Stop op de Prenzlauer Promenade levert in elk geval weinig hoopgevends op. Bij aanvraag van een milieusticker wil de eigenaar eerst autopapieren en rijbewijs kopiëren. "Krijg ik dan een sticker?" Nee dus. "Kom volgende week maar terug."

Ook anderen hebben problemen. Ulli Willms (44): "Ik had tien dagen nodig om mijn zwarte BMW per internet aan te melden." Dat kan aan drukke kersttijd liggen, of aan het feit dat honderdduizenden Duitsers op het laatste moment een milieusticker aanvragen. In elk geval is duidelijk dat je hem niet gelijk kunt afhalen. Ook tankstations verkopen het fijnstofvignet niet.

Rijverbod voor zelfstandigen

Ook al zijn er in Berlijn al 945.000 stuks verkocht, toch hebben vooral veel ondernemers nog geen milieusticker. Ongeveer tachtigduizend zelfstandigen krijgen waarschijnlijk een rijverbod. Velen zal de maatregel in existentiële moeilijkheden brengen.

"Bij sociale problemen kunnen Berlijnse firma's uitzonderingsvergunningen krijgen", zegt Milieusenator Lompscher. Maar korte tijd voor het uur U hebben slechts 1800 mensen dispensatie gekregen.

Het sanitaire bedrijf Dressner uit de wijk Neukölln heeft een oude bestelbus, die geen milieusticker draagt. De Ford Transit krijgt ook geen uitzonderingsstatus. "Onze enige auto kunnen we nu verkopen", aldus de chef. "Nu moeten we onze monteur ontslaan. Hoe kan die zonder auto klanten bezoeken?" De bank gaf het loodgieterbedrijf geen krediet.

Veel ondernemers staan voor de keus: of voor veel geld roetfilters in hun oude vrachtauto's en bestelbussen inbouwen, of een nieuwe wagen kopen. Dat kunnen de meeste mensen zich in een stad met bijna twintig procent werkloosheid niet permitteren. Daarom mag je de extra kosten van de belasting aftrekken.

Positieve effecten minimaal?

Met de milieuzones wil de Duitse overheid de hoeveelheid schadelijk fijnstof in de dichtbevolkte binnensteden terugdringen. De Europese Unie berekende dat burgers in gebieden met een hoge concentratie fijnstof, minusule roetdeeltjes afkomstig van uitlaatgassen, gemiddeld negen maanden korter leven.

"Fijnstof zorgt voor ziektes en hoge gezondheidskosten", zegt Lompscher. Verontschuldigend: "We willen de mensen geen geld uit hun portemonnee trekken." Volgens de linkse politica zijn er schonere auto's, betere brandstoffen en minder voertuigen nodig.

Uit onderzoek van de universiteit Cottbus blijkt nochtans dat de positieve effecten van de milieuzone minimaal zijn. Op zeventig dagen per jaar zijn de metingen in de Duitse hoofdstad te hoog. De Europese Unie legt de maximale overschrijding bij 35 dagen.

Een milieuvergunning zorgt in Berlijn daarentegen slechts voor een verlichting van circa tien dagen. En de Brusselse regeling geldt officieel pas in 2011.

Rob Savelberg woont sinds 1998 in Berlijn en werkt als correspondent voor De Telegraaf en andere media.

Artikel: <https://duitslandinstituut.nl/artikel/1132/berlijnse-autos-moeten-aan-de-fijnstofsticker>