

Arnhem verbaasd over emoties rond milieuzone

MAASTRICHT OP BEZOEK



Maastrichtse raadsleden op weg naar de milieuzone in Arnhem.
© FACEBOOK TINY MEESE

Door Joos Philippens

In Arnhem worden al twee jaar de meest vervuilende diesels uit de binnenstad geweerd, ook personenauto's. Geldt dat vanaf 2025 ook in Maastricht? Een delegatie ging kijken in de stad aan de Rijn.

MAASTRICHT/ARNHEM - Maastricht zou landelijk de grote voortrekker worden. In maart 2018 besloot de gemeenteraad om alle vervuilende voertuigen uit de binnenstad te weren, ook personenauto's op benzine. Meer dan vier jaar later is er aan die milieuzone... niets gebeurd.

We zijn heel blij met de zone. De invoering is goed gegaan.

Erik Wiessenberg van Arnhems Hart

De regering vond Maastricht te ambitieus en stelde regels op: alleen oude diesels mogen geweigerd worden. Dat Duitsland vanwege privacy pertinent geen (kenteken)gegevens wil delen, gaf plots de doorslag. Eind 2019 stopte de gemeente de voorbereidingen.

Van voorloper tot achterhoede. Arnhem, Amsterdam, Den Haag en Utrecht hebben al een paar jaar een milieuzone, voor bestelauto's, vrachtwagens én personenauto's. Wel besloot de Maastrichtse gemeenteraad vorig jaar tot de instelling van een zone Zero Emissie Stadslogistiek (ZES). Vrachtwagens en bestelbussen moeten per 2030 op stroom of waterstof rijden, anders komen ze het centrum niet in. Camera's bij 25 toevoerwegen zien daar op toe.

Voor Milieudefensie Maastricht is dat de doorbraak: de camera's komen er toch en als je Duitse vrachtauto's met handhavers controleert, kun je meteen personenauto's meenemen; de facto een complete milieuzone. Drie raadsleden namen dit voorjaar het voortouw voor nader onderzoek en zo reed vorige week een bus met politici naar Arnhem. Mooi vergelijkingsmateriaal, want die stad ligt net zo dicht bij Duitsland als Maastricht zelf.

„Toen we Arnhem binnenreden zagen we de borden milieuzone meteen,” zegt raadslid Anita van Ham (PvdA). „Alle kentekens gaan door de filters van Rijksdienst voor het Wegverkeer en de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland. Wat over blijft, checkt de gemeente dan nog op lokale ontheffingen. Werkt prima.”

Erik Wiessenberg van Arnheems Hart zegt namens de inwoners: „We zijn heel blij met de zone. De invoering is goed gegaan, de gemeente was aanvankelijk coulant voor bijvoorbeeld marktkooplui, zodat zij tijd kregen om schone voertuigen aan te schaffen.” Soortgelijk geluid bij het centrummanagement, dat Platform Binnenstad Arnhem heet en opkomt voor de winkeliers. „Veel communicatie en het eerste halfjaar zonder boetes, dat ging goed”, zegt Sander Wind. Hij ziet niet minder auto’s in de stad, terwijl er weinig boetes worden uitgedeeld. „Er rijden gewoon nog maar heel weinig oude diesels rond.”

Misschien geen enorme gezondheidswinst, maar hoe zit dat met de Duitsers? „Op feestdagen lijkt Arnhem wel Duits grondgebied,” vindt Wiessenberg. „Maar daar wordt niet op gecontroleerd.” Oftewel: in Arnhem maakt niemand zich erg druk om de milieuzone. „Bij jullie levert het veel meer emoties op,” constateert Marieke Gorkink van Natuur en Milieu Gelderland.

Maar goed: hoe kan Maastricht naast vrachtvervoer ook oude personenauto’s op diesel weren? Milieudefensie wil de milieuzone koppelen aan de ZES voor bestel- en vrachtauto’s; qua camera’s en software is dat geen probleem.

Na meer dan vier jaar is de Maastrichtse politiek, wederom, aan zet.