



Schriftelijke vragen cf. art. 32 van het Reglement van Orde

7 augustus 2024

Betreft: hoe bereidt Rotterdam zich voor op de zero-emissiezone?

Geacht college,

Vanaf 1 januari 2025 wordt het centrum van Rotterdam een zero-emissiezone, waarin alle zakelijke bestel- of vrachtauto's uitstootvrij moeten zijn. De PvdA Rotterdam staat volledig achter de keuze van het college om van het centrum van Rotterdam een zero-emissiezone te maken. We zijn dan ook benieuwd hoe de gemeente zich voorbereid hierop, gezien een aantal ontwikkelingen waar bijvoorbeeld de NOS vorige maand over berichtte¹ en andere signalen die onze fractie heeft opgevangen.

In het bericht van de NOS valt onder andere te lezen dat er een wetsaanpassing nodig is om verkeersborden aan te passen. Zo niet, dan zullen individuele gemeenten zelf oplossingen bedenken en ontstaat er een lappendeken aan regels, zo staat er in een brandbrief van verschillende gemeenten aan de Kamer.

1. Heeft Rotterdam deze brandbrief ondertekend?
2. Mocht het kabinet besluiten om landelijke regelgeving omtrent zero-emissiezones uit te stellen, welke plannen heeft het college dan om duidelijke te communiceren dat vervuilende bestel- en vrachtauto's niet welkom zijn in onze stad?
3. In hoeverre is het college in overleg met andere gemeentes die een zero-emissiezone gaan invoeren?

Rotterdam heeft al langer een milieuzone. Zowel in het centrum van de stad als op de Maasvlakte. De gemeente handhaaft de milieuzone door cameratoezicht met automatische kentekenherkenning. Het is algemeen bekend dat dit systeem niet optimaal werkt voor buitenlandse kentekens. Enerzijds omdat buitenlandse kentekens niet geregistreerd staan in het systeem van de Rijksdienst voor Wegverkeer (RDW) en anderzijds omdat het beeld bestaat dat buitenlandse boetes niet betaald worden omdat buitenlandse overheden niet meewerken om de boetes te innen. Onze fractie is dan ook benieuwd hoe de gemeente dit gaat doen als de zero-emissiezone wordt ingevoerd in 2025.

4. Hoeveel boetes deelt de gemeente op dit moment uit aan buitenlandse bestel- of vrachtauto's die niet aan de eisen van de momenteel geldende milieuzone voldoen?
5. Is de verwachting van het college dat het aantal boetes zal gaan stijging zodra de zero-emissiezone in werking treedt?
6. Hoeveel van de boetes die aan buitenlandse voertuigen worden uitgedeeld, worden ook daadwerkelijk geïnd? Graag een uitsplitsing van alle boetes die aan buitenlandse voertuigen worden uitgedeeld.
7. Welke landen zijn het meest problematisch als het gaat om het innen van boetes?

De PvdA Rotterdam vindt het belangrijk dat de pakkans voor buitenlandse chauffeurs, net zo groot is als de pakkans voor Nederlandse chauffeurs. Onze fractie krijgt bijvoorbeeld signalen

¹ <https://nos.nl/artikel/2527512-steden-gaan-door-met-zero-emissiezones-ondanks-tegenstand-coalitiepartijen>

dat Nederlandse bedrijven om deze reden buitenlandse chauffeurs inhuren zodat zij niet hoeven te investeren in een schoner wagenpark. Dat is niet alleen slecht voor het milieu, het zet Nederlandse bedrijven en chauffeurs die hun verantwoordelijkheid wel willen nemen buitenspel. Dat Nederlandse bedrijven buitenlandse chauffeurs inzetten omdat zij goedkoper zijn is al langer een fenomeen. Wij zijn bang dat dit vanwege de lage pakkans voor buitenlandse wagens die niet aan de milieueisen voldoen, alleen maar meer gaat worden.

8. Deelt het college onze zorgen? Waarom wel of waarom niet?
9. Op welke manier wordt er op dit moment gehandhaafd op buitenlandse kentekens in de milieuzone? En gaat het college dit op dezelfde manier doen als de zero-emissiezone is ingevoerd?
10. Welke lessen trekt de gemeente uit de handhaving van de milieuzone met het oog op de aankomende zero-emissiezone?

Parijs heeft een aantal jaar geleden milieustickers ingevoerd om te controleren of auto's wel of niet de stad in mogen. Op die manier is het voor politie en handhaving direct duidelijk of een voertuig voldoet aan de milieueisen. Hiernaast worden in Stockholm en Gotenburg spitsheffingen automatisch gefactureerd voor buitenlandse kentekens.² Dit is een indicatie dat er genoeg degelijke opties en initiatieven zijn ontstaan.

11. Ziet het college een van de bovenstaande voorbeelden als een mogelijkheid om in Rotterdam in te voeren?
12. Zo nee, welke mogelijkheden ziet het college dan?

We zien uit naar een spoedige beantwoording.

Met vriendelijke groet,



Dennis Tak
PvdA Rotterdam

² [Congestion taxes in Stockholm and Gothenburg - Transportstyrelsen](#)

