



Aan de gemeenteraad

Op 7 augustus 2024 stelde het raadslid D.P.A. Tak (PvdA) ons twaalf schriftelijke vragen over de zero-emissiezone in Rotterdam (24bb005392).

Inleidend wordt gesteld:

"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 berichtte 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."

Hieronder volgen de vragen en onze beantwoording:

Vraag 1:

Heeft Rotterdam deze brandbrief ondertekend?

Antwoord:

Zoals ook in de NOS-berichtgeving te lezen is, hebben de gemeenten die een zero-emissiezone (ZE-zone) gaan invoeren middels een position paper van de VNG een oproep gedaan aan de Tweede Kamer. Die oproep is mede door de gemeente Rotterdam gedaan. Daarin wordt ook de verkeersbordenkwestie aangekaart. Die kwestie speelt vooral in Amsterdam, Utrecht en Arnhem omdat die steden na invoering van de ZE-zone hun bestaande milieuzone voor personenauto's willen behouden. De verkeersborden die nodig zijn voor die milieuzone conflicteren met de verkeersborden voor de ZE-zone. Deze kwestie speelt nu niet in Rotterdam, omdat Rotterdam geen milieuzone voor personenauto's heeft.



Vraag 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?

Antwoord:

Het Hoofdlijnenakkoord en het Regeerprogramma bevestigen dat de gemeenten bevoegd zijn om een ZE-zone in te voeren. In de genoemde position paper van de VNG maken de Nederlandse gemeenten kenbaar het belangrijk te vinden om vast te houden aan gemaakte afspraken om de onderliggende doelen te bereiken. De besluitvormingsprocedure rond de Rotterdamse ZE-zone is inmiddels afgerond. Wij zien geen reden om de invoering van de ZE-zone uit te stellen. De gemeente Rotterdam voert al sinds het besluit om de ZE-zone in te voeren in december 2020 een actief beleid om het bedrijfsleven te informeren over de komende veranderingen. Ook ondersteunt de gemeente bedrijven bij aanpassingen van de bedrijfsvoering. Dit beleid werpt zijn vruchten af: bedrijven zijn bekend met de komst van de zone en hebben inmiddels een ontheffing aangevraagd voor toegang tot de ZE-zone. De afgelopen week is een uitgebreide communicatiecampagne van start gegaan om eigenaren van bestel- en vrachtauto's te informeren over de komst van de ZE-zone. Eén van de middelen zijn grote kentekencheckers langs grote invalswegen. Deze checkers laten aan de chauffeur zien of het voertuig is toegestaan of niet.

Vraag 3:

In hoeverre is het college in overleg met andere gemeentes die een zero-emissiezone gaan invoeren?

Antwoord:

Rotterdam overlegt intensief met de G4, andere gemeenten, het Rijk en brancheorganisaties om de ZE-zones zo uniform mogelijk in te voeren. Eén van de successen daarin is een geharmoniseerd ontheffingenbeleid. Daarnaast hebben gemeenten ook afspraken gemaakt over een gelijke wijze van handhaving. Daarbij wordt de ervaring die is opgebouwd bij het invoeren en handhaven van de huidige milieuzones ingebracht.

Voorts wordt gesteld:

"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."



Vraag 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?

Antwoord:

Vanwege de hoge efficiency en grote pakkans handhaaft Rotterdam de milieuzone Stad op een geautomatiseerde wijze. Dat betekent dat kentekens met camera's worden vastgelegd en dat na raadpleging van voertuiggegevens bij de RDW geconstateerd wordt of een voertuig in overtreding is. Als dat het geval is, wordt de overtreding doorgezet naar het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB). Voertuigen met een buitenlands kenteken staan niet bij de RDW geregistreerd, maar wel bij een vergelijkbare instantie in het land van herkomst. Hoewel het technisch mogelijk is, heeft Rotterdam, net als alle andere Nederlandse steden, geen toegang tot de voertuiggegevens van die buitenlandse instantie door een gebrek aan landelijke en Europese regelgeving. Dat betekent dat van buitenlandse kentekens niet automatisch geconstateerd kan worden of het voertuig in overtreding is. Er worden dan ook geen boetes uitgedeeld aan buitenlandse voertuigen die niet aan de eisen van de milieuzone Stad voldoen.

Vraag 5:

Is de verwachting van het college dat het aantal boetes zal gaan stijging zodra de zero-emissiezone in werking treedt?

Antwoord:

De zero-emissiezone zal op dezelfde, geautomatiseerde, wijze worden gehandhaafd als de huidige milieuzone Stad. Daarmee blijft het knelpunt bestaan dat Rotterdam, net als alle andere Nederlandse steden, geen toegang heeft tot de voertuiggegevens van buitenlandse instanties. Via de geautomatiseerde wijze van handhaving zullen er geen boetes worden opgelegd bij overtreding van de zero-emissiezone totdat landelijke of Europese regelgeving is aangepast.

Vraag 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.

Antwoord

Momenteel worden geen boetes opgelegd aan buitenlandse overtredingen van de milieuzone Stad. Zie ook ons antwoord bij vraag 4.

Vraag 7:

Welke landen zijn het meest problematisch als het gaat om het innen van boetes?

Antwoord:

Momenteel worden geen boetes opgelegd aan buitenlandse overtredingen van de milieuzone Stad. Zie ook ons antwoord bij vraag 4.



Voorts wordt gesteld:

"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 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."

Vraag 8:

Deelt het college onze zorgen? Waarom wel of waarom niet?

Antwoord:

Wij hechten eraan om te benadrukken dat er geen verschil zou mogen zijn in de handhaving van Nederlandse voertuigen en buitenlandse voertuigen. Wij hebben onze zorgen daarover verschillende keren aangekaart bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Het ministerie is zich terdege bewust van de handhavingsproblematiek en lobbyt samen met Rotterdam, andere Nederlandse en buitenlandse steden voor EU-regelgeving voor toegang tot de gegevens van buitenlandse registratie-autoriteiten.

Vraag 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?

Antwoord:

Momenteel worden buitenlandse voertuigen niet gehandhaafd in de milieuzone Stad. Zie ook in het antwoord bij vraag 4 waarom dit niet gebeurt. Deze situatie vinden wij onwenselijk. Daarom zetten wij in op handmatige controles door BOA's voor de handhaving van buitenlandse voertuigen. Rijdende voertuigen worden hierbij staande gehouden zodat een BOA de voertuiggegevens kan controleren. Als een voertuig niet aan de toegangseisen voldoet en er is geen ontheffing verleend, kan de BOA ter plaatse een boete opleggen en innen. Deze wijze van controleren en handhaven is arbeidsintensief en binnen de bestaande personele capaciteit is er weinig ruimte. Gelet op het beperkte percentage buitenlandse voertuigen (en dus het beperkte aantal niet-beboetbare overtredingen van de toegangsregels) kiezen wij ervoor om in 2025 twee fysieke handhavingsacties uit te voeren.

Vraag 10:

Welke lessen trekt de gemeente uit de handhaving van de milieuzone met het oog op de aankomende zero-emissiezone?

Antwoord:

Zie ons antwoord bij vraag 9. In 2025 worden twee fysieke handhavingsacties gehouden om buitenlandse voertuigen te controleren en eventueel een boete op te leggen. Met de politie en de Directie Veilig wordt onderzocht of en hoe deze handhavingsacties kunnen worden gecombineerd met andere handhavingsacties waarbij de werkwijze vergelijkbaar is. Dit verhoogt de pakkans en draagt bij aan efficiënte inzet van BOA-capaciteit.



Voorts wordt gesteld:

"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 milieu-eisen."

Vraag 11:

Ziet het college bovenstaand voorbeeld als een mogelijkheid om in Rotterdam in te voeren?

Antwoord:

Wij vinden het invoeren van milieustickers niet wenselijk. Rotterdam en de andere steden die een ZE zone invoeren, kiezen voor handhaving met behulp van ANPR-camera's. In termen van pakkans is dit een effectiever en efficiënter systeem dan handhaving door politie en BOA's. De milieusticker wordt in verschillende landen (Frankrijk, Duitsland) toegepast, maar per stad kan verschillen welke stickers wel en welke niet de stad in mogen. Zowel in Frankrijk als in Duitsland is het stickersysteem door de landelijke overheid ingesteld.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is ook geen voorstander van een landelijk stickersysteem. Dit vergt een te grote uitvoeringsorganisatie terwijl de voertuiggegevens in landen van herkomst *technisch* te raadplegen zijn. Het ministerie zet daarom in op aanpassing van Europese regelgeving zodat de steden de buitenlandse instanties *wel* kunnen bevragen. Wij ondersteunen deze inzet van het ministerie. Daarnaast gaat het beoogde voordeel van een stickersysteem, namelijk het vereenvoudigen van de handhaving van buitenlandse voertuigen, niet op. Immers, om te controleren of de juiste sticker is gebruikt en om de voertuigen zonder sticker te beboeten, moeten de voertuigen alsnog staande worden gehouden en moet handmatige controle plaatsvinden door politie of BOA. Een sticker heeft daarom geen toegevoegde waarde ten opzichte van de voorgenomen fysieke handhavingsacties.

Vraag 12:

Zo nee, welke mogelijkheden ziet het college dan?

Antwoord:

Zie onze antwoorden bij de vragen 9, 10 en 11.

Burgemeester en wethouders van Rotterdam,

De secretaris,

G.D. Wigmans

De burgemeester,

C.J. Schouten