



Aan de gemeenteraad

Op 25 november 2024 stelde D.P.A. Tak (PvdA) ons schriftelijke vragen over de handhaving van buitenlandse voertuigen in de Zero-emissiezone Rotterdam.

Inleidend wordt gesteld:

"Vanaf 1 januari 2025 wordt het centrum van Rotterdam een zero-emissiezone. Dat betekent dat bestel- en vrachtauto's uitstootvrij moeten gaan rijden in het centrum. Wij hebben hier eerder aan het college schriftelijke vragen gesteld om meer inzicht te krijgen op hoe de wethouder zich voorbereid hierop¹.

De beantwoording van deze vragen heeft alleen maar meer vragen bij ons opgeroepen. Wij hebben zorgen over het feit dat er geen boetes zullen worden uitgedeeld aan buitenlandse voertuigen, wat mogelijk het draagvlak van de zero-emissiezone kan schaden. De redenering van de wethouder is dat er niet automatisch geconstateerd kan worden of deze voertuigen in overtreding zijn omdat Rotterdam geen toegang heeft tot voertuiggegevens uit het buitenland. Toch is het in meerdere steden in Europa mogelijk om ook buitenlandse voertuigen te beboeten voor het niet houden aan de zero-emissiezone."

Hieronder volgen de vragen en onze beantwoording:

Vraag 1:

Heeft het college uitgebreid onderzoek gedaan of er creatieve oplossingen zijn om buitenlandse voertuigen toch te kunnen checken of ze in overtreding zijn van de zero-emissiezone?

- a. **Is hierbij gekeken naar voorbeelden uit andere Europese landen waar het wel mogelijk is voertuigen met een buitenlands kenteken te beboeten?**

¹ [Document RotterdamRaad - \[24bb008037\] Beantwoording vragen Tak over Hoe bereidt Rotterdam zich voor op de zero-emissiezone - iBabs Publieksportaal](#)



Antwoord:

Ja, wij onderzoeken al sinds de invoering van de milieuzone Maasvlakte in 2013/2014 welke methoden andere landen en steden hanteren voor de handhaving van buitenlandse voertuigen in milieuzones, tolheffingen en andere vormen van toegangsrestricties. Zo heeft Rotterdam deelgenomen aan verschillende Europese projecten over onder andere de handhaving van buitenlandse voertuigen. Bij de herziening van de CBE-richtlijn en EETS-richtlijn, zie hieronder, heeft Rotterdam intensief gelobbyd met andere steden en het Rijk. Ook heeft Rotterdam geparticipeerd in een werkgroep van de Benelux over hetzelfde onderwerp. Tot nu toe heeft dit nog niet geleid tot adequate Europese regelgeving.

Op hoofdlijnen zijn ons momenteel vijf soorten regelgeving bekend:

1. In de Cross Border Enforcement richtlijn (CBE) zijn acht specifieke verkeersveiligheidsovertredingen vastgelegd waarbij voertuig- en eigenaargegevens worden uitgewisseld. Deze overtredingen zijn:
 - a. te hard rijden;
 - b. niet dragen van een veiligheidsgordel;
 - c. niet stoppen voor een rood licht;
 - d. rijden onder invloed van alcohol;
 - e. rijden onder invloed van drugs;
 - f. niet dragen van een veiligheidshelm;
 - g. rijden op een verboden rijstrook;
 - h. tijdens rijden illegaal gebruik van een mobiele telefoon of een ander communicatieapparaat.Een Nederlander kan hierdoor een boete krijgen uit een ander Europees land voor bijvoorbeeld te hard rijden. Ondanks intensieve lobby vanuit onder andere Rotterdam en het Rijk, is vorig jaar bij de herziening van de CBE-richtlijn de scope van de richtlijn niet uitgebreid naar milieu- en zero-emissiezones; het Europees Parlement wilde deze scope-uitbreiding niet.
2. Elektronische tolheffing. Voor wegen waarvoor een gebruiker tol moet betalen, is de European Electronic Toll Service Directive (EETS-richtlijn) de grondslag om niet betalende chauffeurs op te sporen en te beboeten. Op basis van deze richtlijn wordt de verplichte tol voor de Blankenburgverbinding gehandhaafd. Ook hier geldt dat milieu- en ZE-zones niet onder de richtlijn vallen.
3. Nederland heeft met België, Duitsland en Zwitserland bilaterale overeenkomsten voor verkeersovertredingen. Nederland en België werken aan een methode om voertuig- en eigenaargegevens uit wisselen voor de handhaving van milieu- en zero-emissiezones. De verwachting is dat het in 2025 mogelijk wordt voertuiggegevens met België uit te wisselen. Voor Duitsland is dat lastiger omdat Duitsland pas gegevens wil delen *nadat* aangetoond is dat een overtreding is begaan. Voor de handhaving van een zero-emissiezone zijn juist *vooraf* de voertuiggegevens noodzakelijk om te bepalen of er een overtreding is of niet. Het bilaterale verdrag met Zwitserland is voor de handhaving van milieu- en ZE-zones minder van belang omdat er weinig Zwitserse voertuigen in Rotterdam rijden.
4. Stickers. Duitsland en Frankrijk kennen een landelijk stickersysteem. De kleur van de sticker geeft aan hoe vervuילend het voertuig is. Deze sticker moet de eigenaar op de voorruit van zijn voertuig plakken. Bij een fysieke controle kan de handhaver dan direct zien of het voertuig aan de eisen van een milieuzone voldoet.
5. Digitale registratie. De eigenaar moet voertuigkenmerken en persoonsgegevens invoeren op een website. Deze methode wordt vaak lokaal of regionaal toegepast. Een voorbeeld hiervan is de verplichte registratie van vrachtauto's voor de milieuzone Maasvlakte Rotterdam.



Vraag 2:

In Zweden wordt er net zoals in Rotterdam gebruik gemaakt van camera's die de kentekens van auto's scannen in de zero-emissiezone. Hier wordt er automatisch een factuur gestuurd zelf naar het buitenland. Heeft de wethouder uitgezocht waarom het via een soortgelijk systeem wel mogelijk is in Zweden om buitenlandse voertuigen te beboeten?

Antwoord:

Zweden kent nog geen zero-emissiezone maar wel milieuzones, zoals in onder andere Stockholm en Gotenburg. Buitenlandse vrachtauto's hebben geen sticker nodig en hoeven zich ook niet te registreren. De handhaving van deze milieuzones geschiedt handmatig², dus het in de vraag beschreven beeld dat er in Zweedse zero-emissiezones/milieuzones op basis van cameracontroles facturen naar het buitenland verstuurd worden klopt niet.

Wel moet voor een aantal bruggen in Zweden tol worden betaald. Als een buitenlandse automobilist dat niet doet, kan een factuur worden verstuurd om de tol alsnog te betalen. Voor zover op dit moment bekend bij ons, wordt dit gedaan op grond van de EETS-richtlijn. Deze richtlijn biedt de juridische grondslag om bij het niet betalen van de tol een buitenlandse automobilist op te sporen en te sanctioneren. De EETS-richtlijn is niet van toepassing op milieu- en zero-emissiezones.

Vraag 3:

In Frankrijk en Duitsland gebruiken ze stickers om te identificeren of een bestelauto voldoet aan de eisen van de zero emissiezone. Daarbij maakt het niet uit in welk land de auto is geregistreerd. Schat het college het mogelijk om een dergelijk systeem ook in Rotterdam in te voeren? Mogelijk in samenwerking met andere ZES steden?

- a. Zo nee, wat van drempels ziet de wethouder dan voor de implementatie?
- b. Wij veronderstellen dat het op buitenlandse kentekens moeilijk is het voertuigtypen te achterhalen. Zou het gebruik van stickers hiervoor een mogelijke oplossingen zijn?

Antwoord:

De Franse en Duitse stickersystemen betreft landelijke regelgeving en landelijke organisatie. Het type voertuig in combinatie met de emissieklasse bepaalt de kleur van de sticker. Het grote voordeel is dat een handhaver direct ziet of een voertuig in overtreding is of niet. Er kleven drie nadelen aan deze systemen:

1. Camera's kunnen stickers niet automatisch uitlezen.
2. Bij een sticker ontbreekt de eigenaargegevens. Een overtreding kan daarom nog steeds niet worden beboet.
3. Handmatige controle en handhaving blijft nodig voor voertuigen die geen sticker hebben en om te controleren of het voertuig de juiste sticker heeft.

Wij onderzoeken nog hoe de handhaving in Franse steden exact georganiseerd is. In Duitsland wordt handmatig gecontroleerd en gehandhaafd.

Gezien de drie genoemde nadelen van een stickersysteem en de bestaande gelimiteerde personele capaciteit voor fysieke handhaving vinden wij het invoeren van een Rotterdams stickersysteem niet effectief en niet efficiënt.

² <https://urbanaccessregulations.eu/countries-mainmenu-147/sweden-mainmenu-248/stockholm>



Vraag 4:

In Brussel, Barcelona en Denemarken moeten buitenlandse voertuigen zich registreren voordat ze toegang krijgen tot de zero-emissiezone. Als ze dit niet doen worden ze beboet, zelf als de auto voldoet aan de ZES eisen. Hierdoor hebben ze niet de autogegevens van buitenlandse instanties nodig. Is het mogelijk om een soortgelijk systeem ook in Rotterdam te implementeren?

a. Zo nee, waarom dan niet?

Antwoord:

Voor toegang tot de Brusselse milieuzone moeten buitenlandse voertuigen zich registreren³. Wij zijn in contact met Brussel over de exacte wijze van handhaven maar daar is op dit moment nog geen volledig antwoord op verkregen.

Barcelona kent een stickersysteem die digitaal aangevraagd moet worden. De gegevens van die aanvraag worden ook gebruikt voor de handhaving met camera's. Navraag bij Barcelona leert dat ook Barcelona geen mogelijkheid heeft om niet-geregistreerde voertuigen te handhaven.

Voor toegang tot Deense milieuzones moeten buitenlandse voertuigen zich verplicht registreren. Denemarken werkt niet met stickers. Wij onderzoeken nog hoe de handhaving in Deense steden exact is georganiseerd.

Sinds 2014 moeten vrachtauto's geregistreerd zijn voor toegang tot de Rotterdamse milieuzone Maasvlakte⁴. Aan de hand van de registraties kan Rotterdam beoordelen of een vrachtauto in overtreding is of niet. Bij een overtreding kan het CJIB op grond van de bilaterale overeenkomsten met België, Duitsland en Luxemburg een boete versturen. Voor overtredingen door vrachtauto's uit andere landen kan het CJIB dit niet doen.

Voor Rotterdam zelf zijn de mogelijkheden beperkt om een sluitende handhavingsmethodiek te maken voor de ZE-zone Rotterdam. Wij kiezen er daarom voor om samen met andere steden en het Rijk de mogelijkheden in beeld te brengen wat wel mogelijk is om buitenlandse voertuigen te handhaven.

Vraag 5:

Hoe schat de wethouder de kans dat ondernemers een in het buitenland geregistreerde bestelauto gaan gebruiken om de zero-emissiezone te omzeilen?

a. Heeft de gemeente inzicht in de verhouding tussen buitenlandse voertuigen en voertuigen met een Nederlands kenteken binnen Rotterdam die onder de zero-emissiezone vallen? Welk percentage van het totale aantal voertuigen binnen de zero-emissiezone wordt ingenomen door buitenlandse voertuigen?

Antwoord:

De kans dat ondernemers met een buitenlands voertuig gaan rijden om de ZE-zone te omzeilen achten wij niet groot. Het gebruiken van een voertuig met een buitenlands kenteken is immers aan regels gebonden⁵.

³ Dit geldt niet voor Nederlandse voertuigen die aan de toegangseisen voldoen: Nederland is het enige land in Europa dat voertuiggegevens als OpenData ter beschikking stelt. Zie www.o.vi.rdw.nl. Voor het aanvragen van een dagpas voor voertuigen die niet aan de toegangseisen voldoen, moet het voertuig wel worden geregistreerd.

⁴ <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR338562/2>

⁵ <https://www.nederlandwereldwijd.nl/auto-importeren/rijden-met-buitenlands-kenteken>



Iemand die is ingeschreven in de Basisregistratie Personen (BRP) mag conform de Wegenverkeerswet niet in een voertuig rijden met een buitenlands kenteken. Uitzondering zijn onder andere het gebruik van een buitenlands voertuig van een buitenlandse werkgever of van een buitenlandse onderneming. Een persoon die niet is ingeschreven in het BRP en het buitenlandse voertuig gebruikt voor het vervoer van goederen, mag dat maximaal drie maanden doen.

Met de camera's die ingezet worden voor de handhaving wordt ook de landcode van het nummerbord vastgelegd. Maar omdat Rotterdam geen beschikking heeft over de voertuiggegevens van voertuigen uit het buitenland, kan geen onderscheid gemaakt worden naar type voertuig. Als alternatief levert de leverancier van de camera's een *indicatie* van het type voertuig. Deze indicatie wordt afgeleid uit de geometrie van het voertuig. Hieruit blijkt dat circa 2% van alle bestelauto's een buitenlands kenteken heeft en van alle vrachtauto's is dat circa 4%.

Vraag 6:

Handhaven op buitenlandse kentekens is in het huidige systeem niet voorzien. Ziet de wethouder mogelijkheden dit op een later moment wel uit te voeren?

Antwoord:

Wij zien daartoe de volgende mogelijkheden:

1. Zoals vermeld in ons antwoord op vraag 1 verwachten wij dat het dit jaar mogelijk wordt om voertuiggegevens met België uit te wisselen. Omdat ongeveer een kwart van de buitenlandse bestelauto's en bijna 20% van de buitenlandse vrachtauto's uit België komt, zou hiermee een grote stap gemaakt worden.
2. Lobby met andere Nederlandse en buitenlandse steden én met Rijk en brancheorganisaties bij de verschillende instellingen van de EU voor adequate EU-regelgeving.
3. Samen met andere ZE-zone-gemeenten en het Rijk in beeld brengen wat de voor- en nadelen zijn van een landelijk registratiesysteem.

Burgemeester en wethouders van Rotterdam,

De secretaris,

G.J.D. Wigmans

De burgemeester,

C.J. Schouten