

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2255

Vragen van het lid **Heutink** (PVV) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het artikel waarin wordt bekendgemaakt dat buitenlandse ondernemers geen boete krijgen als zij met een vervuilend voertuig een zero-emissiezone inrijden* (ingezonden 2 mei 2025).

Antwoord van Staatssecretaris **Jansen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 21 mei 2025).

Vraag 1

Bent u op de hoogte van de inhoud van het artikel?¹

Antwoord 1

Ja, daar ben ik van op de hoogte. Dit artikel baseert zich grotendeels op de Kamerbrief van 29 april 2025², onder andere over dit onderwerp.

Vraag 2

Was u voor invoering op 01-01-2025 op de hoogte van dit gebrek van het systeem? Zo ja, waarom is dit dan geen reden geweest om de zero-emissiezones af te schaffen dan wel op te schorten? Zo nee, hoe kan het dat u hier niet van op de hoogte bent geweest?

Antwoord 2

Ja, ik was daarvan op de hoogte. Sinds de start van de beleidsontwikkeling rondom zero-emissiezones, is er aandacht geweest voor het automatisch kunnen handhaven van buitenlandse voertuigen in de zones. De enige manier om buitenlandse voertuigen automatisch te kunnen handhaven, is via ANPR-camera's waarbij het nodig is dat er automatische gegevensuitwisseling plaatsvindt met buitenlandse kentekenregistratiesystemen. Dit kan alleen geautomatiseerd worden voor alle Europese landen wanneer de verkeers-overtreding in de Europese Cross Border Enforcement-richtlijn is opgenomen. Er is de afgelopen jaren gelobbyd om ook de handhaving van de verschillende typen emissie-zones mogelijk te maken. Hier is echter geen meerderheid voor gevonden in het Europees Parlement.

¹ AD, 1 mei 2025, (Oude diesel met buitenlands kenteken kan straffeloos centrum in | Politiek | AD.nl)

² Kamerstuk 30 175, Nr. 475

Er wordt daarom onderzocht of er bilaterale afspraken gemaakt kunnen worden met de landen die de grootste aandelen buitenlandse voertuigen in de Nederlandse steden hebben rijden: België, Duitsland en Polen. Uit data van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) blijkt dat in 2022 deze landen samen goed zijn voor bijna twee derde van het totaal aantal buitenlandse ritten in heel Nederland. Hierbij moet worden aangemerkt dat het niet te zeggen is welk aandeel hiervan in de zero-emissiezones rijdt. De geautomatiseerde handhaving voor Belgische voertuigen voor Nederlandse gemeentes zal naar alle waarschijnlijkheid binnenkort mogelijk gemaakt worden. Met Duitsland is dit lastiger, omdat zij pas gegevens delen ná een aangetoonde overtreding, terwijl voor zero-emissiezones juist vooraf gegevens nodig zijn. Met Polen staan we aan het begin van de verkenning. Gemeenten hebben aangekondigd regelmatig handhavingsacties uit te zullen voeren binnen de zones. Dit is een methode die ook nu al voor een groot deel van de verkeersregels wordt gehanteerd als de (enige) manier om te handhaven. Voor buitenlandse voertuigen kan, net als voor Nederlandse voertuigen, een ontheffing aangevraagd worden via het Centraal Loket en dit gebeurt inmiddels ook al.

Er kan en zal dus wel degelijk worden gehandhaafd op buitenlandse voertuigen. Zolang een Europese of bilaterale manier nog niet werkt, hebben gemeenten aangekondigd te handhaven met boa's. Ik zie daarom geen reden om gemeenten te vragen de zero-emissiezones op te schorten of af te schaffen.

Vraag 3

Kunt u uitleggen hoe het mogelijk is dat, ondanks jarenlange voorbereidingen, er nog steeds grove fouten, waaronder het niet kunnen controleren van buitenlandse kentekens, in het systeem aanwezig zijn?

Antwoord 3

Zie het antwoord op vraag 2. Ik zie hier geen grove fouten, buitenlandse voertuigen kunnen en zullen worden gecontroleerd. Er wordt alles aangedaan om dit ook automatisch mogelijk te maken.

Vraag 4

Bent u het eens met de stelling dat Nederlandse ondernemers ongelijk worden behandeld ten opzichte van hun buitenlandse gelijken, nu blijkt dat voor laatstgenoemde geen beperking tot het betreden van de zero-emissiezone geldt? En zo ja, is dat alleen al geen reden om de zero-emissiezones uit te stellen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

Nee, daar ben ik het niet mee eens. Alle voertuigen, en dus ook buitenlandse, die een zero-emissiezone inrijden moeten aan de regelgeving voldoen en kunnen beboet worden als zij dat niet doen. Uiteraard is het ook mijn wens om dit alles volledig automatisch te kunnen uitvoeren. Daar wordt dan ook actief aan gewerkt. Binnenkort wordt het waarschijnlijk al mogelijk om Belgische voertuigen automatisch te handhaven. Ook met Duitsland en Polen zijn hierover gesprekken gaande, en ik blijf mij inzetten om ook daarmee afspraken te maken. Tot die tijd blijven gerichte controles op buitenlandse kentekens doorgaan, zoals gemeenten ook hebben aangegeven te zullen doen.

Vraag 5

Bent u van mening dat het inzetten van boa's om dergelijke buitenlandse kentekens handmatig na te trekken en te beboeten een te grote werklast voor hen oplevert waardoor andere, meer cruciale taken zoals veiligheid, zullen blijven liggen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

Nee, dat is aan de gemeenten zelf. Zij maken die afweging op basis van hun lokale omstandigheden en beleidsprioriteiten.

Vraag 6

Gaat u, nu we weten dat die zero-emissiezones één groot fiasco blijken te zijn, inzetten op uitstel tot 2029, en zo nee, waarom niet?

Antwoord 6

Nee, dat ben ik niet van plan. Er is veelvuldig contact met alle 42 partijen³ die samen met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat het nieuwe convenant zero-emissiezones hebben ondertekend. Vanuit deze overleggen krijgen wij geen signalen om de zones uit te stellen. Daarnaast heeft de Kamer de motie⁴ verworpen die vroeg om uitstel tot 2029.

³ Aannemersfederatie Nederland, Bouwend Nederland, BOVAG, Evofenedex, OnderhoudNL, RAI Vereniging, Vereniging van Hoveniers en Groenvoorzieners, Kunsten '92, Nederlandse Ondernemersvereniging voor Afbouwbedrijven, ElaadNL, Stichting Natuur&Milieu, TechniekNL, TLN, Vereniging Landelijke Overleggen Klusbedrijven, VNA Lease, Vereniging Technisch Toeleveranciers Evenementen, Topsector Logistiek, en de gemeenten Almere, Alphen a/d Rijn, Amersfoort, Amsterdam, Apeldoorn, Arnhem, Assen, Breda, Delft, Den Haag, Dordrecht, Eindhoven, Enschede, Gouda, Groningen, Haarlem, Leiden, Maastricht, Nijmegen, Rotterdam, 's-Hertogenbosch, Tilburg, Utrecht en Zwolle.

⁴ Kamerstuk 36 600 XII, nr. 76