



**Gemeente  
Rotterdam**

**Onderwerp:** Monitoring Zero-emissiezone

**Postadres:** Postbus 70012  
3000 KP Rotterdam  
**Website:** [www.rotterdam.nl](http://www.rotterdam.nl)

**Cluster:** Stadsontwikkeling  
**Portefeuille:** Handhaving, Buitenruimte,  
Mobiliteit  
**Portefeuillehouder:** Pascal Lansink-  
Bastemeijer

**Van:** T.B.J. Sjouke  
**Telefoon:** 14 010  
**E-mail:** [bbo@rotterdam.nl](mailto:bbo@rotterdam.nl)

**Uw kenmerk:** 23bb008411  
**Ons kenmerk:** M2312-1537 26bb001258  
**Bijlage(n):** -

**Datum:** 5 februari 2026

Aan de commissie  
Mobiliteit, Haven, Economie en  
Klimaat

Beste commissieleden,

Op 6 december 2023 heeft toenmalig wethouder Karremans u toegezegd u één jaar na invoering te informeren over de effecten van de Zero-emissiezone, inclusief de ontwikkeling van het aantal ontheffingen (23bb008411). Op 26 september 2025 (25bb006888) heb ik uw commissie geïnformeerd over de eerste resultaten. In deze brief informeer ik u met de inzichten en gegevens over het volledige eerste jaar na invoering.

Het eerste jaar na invoering van de Zero-emissiezone (ZE-zone) in Rotterdam is succesvol verlopen. Voor ondernemers is het goed haalbaar om te voldoen aan de toegangsregels van de Zero-emissiezone (ZE-zone). In de verkeerssamenstelling is een versnelde uitfasering van de meest vervuilende voertuigen zichtbaar, evenals een duidelijke toename van uitstootvrije voertuigen. Daarmee levert de ZE-zone een belangrijke bijdrage aan de doelstellingen uit het coalitieakkoord op het gebied van luchtkwaliteit en het terugdringen van de uitstoot van CO<sub>2</sub> en andere schadelijke stoffen.

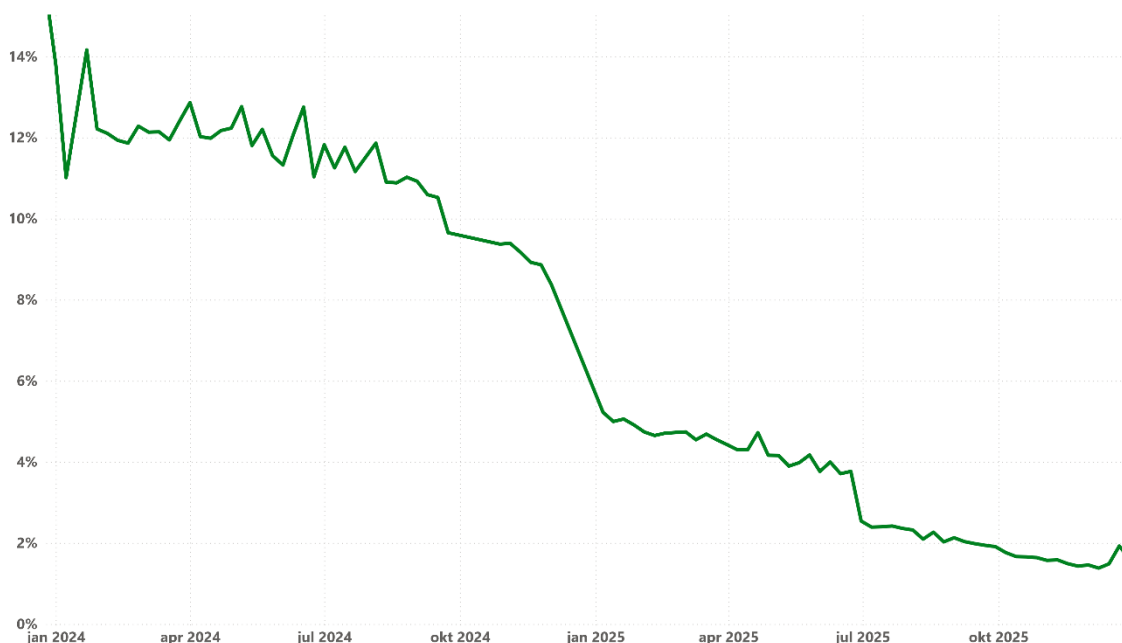
Ondernemers die met de Zero-emissiezone te maken krijgen, hebben zich over het algemeen goed voorbereid en actief laten informeren, onder meer via Logistiek010 en met ondersteuning van logistiek adviseurs van de gemeente. Voor ondernemers bij wie de overstap nu nog niet haalbaar is, zijn landelijke ontheffingen beschikbaar. Zij weten deze goed te vinden en te gebruiken. In uitzonderlijke gevallen kan de gemeente daarnaast lokaal een uitzondering maken. Dit maatwerk is mogelijk via de ontheffing op grond van de afwijkingsbevoegdheid, de zogenoemde hardheidsclausule.

Deze ontwikkelingen komen ook naar voren in de handhavingcijfers. Veruit het grootste deel van de voertuigen voldeed aan de toegangseisen. Het nalevingspercentage stijgt maandelijks en ligt in de laatste drie maanden van 2025 boven de 99%. Dat beeld is vergelijkbaar met andere steden.



### Effect op verkeerssamenstelling

De invoering van de Zero-emissiezone gaat gepaard met een versnelde uitfasering van de meest vervuilende voertuigen. Dit is met name zichtbaar in de sterke afname van het aandeel oudere bestelauto's met emissieklasse 0 tot en met 4. Er zijn duidelijke versnelde dalingen waarneembaar, zowel voorafgaand aan de invoering op 1 januari 2025, als rond het einde van de boetevrije periode op 1 juli 2025. De totale omvang van het bestelautoverkeer is niet afgenomen en ligt op een vergelijkbaar of zelfs hoger niveau dan in 2024.



Het aandeel bestelauto's met emissieklasse 0 tot en met 4 in de milieuzone (2024) en zero-emissiezone (2025)

De ingroei van uitstootvrije bestelauto's (emissieklasse "Z") versnelt. Landelijk bedraagt het aandeel uitstootvrije bestelauto's 5%<sup>1</sup>, terwijl het aandeel in het Rotterdamse verkeer in 2025 is toegenomen van 6% naar 9%. Tegelijkertijd dalen de aanschafprijzen van elektrische bestelauto's, terwijl die van fossiele varianten stijgen. Hierdoor is in alle segmenten een nieuwe elektrische bestelauto inmiddels goedkoper in aanschaf dan een nieuwe dieselvariant.<sup>2</sup>

De elektrificatie van vrachtauto's werd aanvankelijk als technisch complex beschouwd, maar ook in dit segment komt de transitie inmiddels duidelijk op gang. De sterke groei die in 2023 en 2024 is ingezet, zet door. Hoewel landelijk slechts 1%<sup>3</sup> van het vrachtopark elektrisch is, is het aandeel elektrische vrachtauto's in het Rotterdamse verkeer toegenomen van 8% naar 15%.

<sup>1</sup> RVO Dashboard Duurzame mobiliteit, Lichte bedrijfsvoertuigen, peildatum december 2025:

<https://duurzamemobiliteit.databank.nl/mosaic/nl-nl/elektrisch-vervoer/lichte-bedrijfsvoertuigen>

<sup>2</sup> RVO Trendrapport Lichte Bedrijfsvoertuigen, versie november 2025:

<https://duurzamemobiliteit.databank.nl/documents/Trendrapport-Lichte-bedrijfsvoertuigen>

<sup>3</sup> RVO Dashboard Duurzame mobiliteit, Zware bedrijfsvoertuigen, peildatum december 2025:

<https://duurzamemobiliteit.databank.nl/mosaic/nl-nl/elektrisch-vervoer/zware-bedrijfsvoertuigen>



## Ontheffingen

Sinds 1 juli 2024 kunnen ondernemers voor wie de overstap nog niet haalbaar is, een ontheffing aanvragen bij het Centraal Loket. De meeste ontheffingen hebben een landelijke werking, waardoor ondernemers slechts één ontheffing hoeven aan te vragen om toegang te krijgen tot alle zero-emissiezones. Daarnaast kunnen individuele gemeenten lokaal een uitzondering maken. Dit maatwerk is mogelijk via de ontheffing op grond van de afwijkingsbevoegdheid, de zogenoemde hardheidsclausule. Specifiek voor Rotterdam bestaat er een ontheffing voor marktondernemers. In onderstaande tabel zijn de aantallen verleende en afgewezen ontheffingen weergegeven.

	Toegekend	Afgewezen
Landelijke ontheffingen	5.810	123
Gemeentespecifieke ontheffingen voor Rotterdam:		
• Bedrijfseconomische omstandigheden	138	4
• Hardheidsclausule	52	4
Dagontheffingen voor Rotterdam	5319	
Ontheffing marktondernemers	191	

*Aantal toegekende en afgewezen ontheffingen op 30 december 2025*

## Naleving en handhaving

In 2025 hebben 324.000 verschillende bestel- en vrachtauto's de Rotterdamse zero-emissiezone bezocht. Dit komt neer op ongeveer een kwart van het totale aantal bestel- en vrachtauto's in Nederland. Veruit het grootste deel van deze voertuigen voldeed aan de toegangseisen.

Slechts een klein deel van de bestel- en vrachtauto's was niet toegestaan en beschikte ook niet over een ontheffing. Sinds 1 juli worden deze voertuigen beboet. In de eerste maanden van de handhaving is daarbij een recidiveperiode gehanteerd, om te voorkomen dat ondernemers direct in de problemen komen door een opeenstapeling van boetes.

Maand	Naleving	Aantal boetes	Recidivetermijn
Juli	98,6%	3037	Max. 1 boete per 14 dagen
Augustus	98,8%	2671	Max. 1 boete per 7 dagen
September	98,9%	4510	Max. 1 boete per 2 dagen
Oktober	99,1%	3803	Max. 1 boete per 2 dagen
November	99,2%	2968	Max. 1 boete per 2 dagen
December	99,2%	2904	Max. 1 boete per dag

*Aantal boetes en de recidivetermijnen in de eerste zes maanden van handhaving*

Het nalevingspercentage is hoog en vertoont een positieve trend, vergelijkbaar met andere steden. Het absolute aantal boetes ligt in Rotterdam hoger, vooral omdat Rotterdam de grootste zero-emissiezone heeft. In verhouding tot de honderdduizenden bestel- en vrachtauto's die de ZE-zone binnenrijden, blijft het aantal boetes echter beperkt.



### **Landelijk beeld**

Middels een landelijke tweemaandelijks rapportage<sup>4</sup> deelt de Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu cijfers en inzichten met de Tweede kamer, zoals het aantal ontheffingsaanvragen bij het centraal ontheffingenloket, het beeld vanuit de logistiek makelaars en het gebruik van de algemene informatiewebsite van de Rijksoverheid over zero-emissiezones. Uit deze rapportages blijkt dat het beeld in Rotterdam vergelijkbaar is met andere steden.

### **Lokaal beeld en vragen van ondernemers**

Lokaal ondersteunen we ondernemers bij het voldoen aan de regels van de Zero-emissiezone en de overstap naar uitstootvrij vervoer. Zij kunnen bij de gemeente Rotterdam en Logistiek 010 terecht voor informatie, antwoorden op vragen en gratis advies van logistiek makelaars. Het aantal vragen lag vooral hoger rond de invoering van de zone op 1 januari 2025, bij de eerste waarschuwingsbrieven en bij de eerste informerende brieven aan eigenaren van bestelauto's met emissieklasse 5.

### **Vervolg**

De komende jaren worden de toegangseisen voor de Zero-emissiezone stapsgewijs aangescherpt, waarbij steeds de meest vervuilende voertuigen uit de stad worden geweerd. Vanaf 1 januari 2027 zijn bestelauto's met emissieklasse 5 niet langer toegestaan. Op deze manier blijven we werken aan het verbeteren van de luchtkwaliteit en het terugdringen van de uitstoot van CO<sub>2</sub> en andere schadelijke stoffen.

Met vriendelijke groet,

Pascal Lansink-Bastemeijer  
Wethouder Handhaving, Buitenruimte, Mobiliteit

---

<sup>4</sup> Rapportage 14 maart 2025:

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2025/03/14/tweemaandelijks-rapportage-zero-emissiezones-en-de-gevolgen-voor-ondernemers>

Rapportage 30 april 2025:

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2025/04/29/tweemaandelijks-rapportage-zero-emissiezones-en-de-gevolgen-voor-ondernemers>

Rapportage 30 juni 2025:

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2025/06/30/tweemaandelijks-rapportage-zero-emissiezones-en-de-gevolgen-voor-ondernemers>

Rapportage 29 september 2025:

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2025/09/29/tweemaandelijks-rapportage-zero-emissiezones-en-de-gevolgen-voor-ondernemers>

Rapportage 8 december 2025:

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2025/12/08/vijfde-tweemaandelijks-monitoringsbrief-zero-emissiezones>