

Ontwerp-verkeersbesluit nul-emissiezone bestel- en vrachtwagens Deventer 31-12-2027

Ontwerp-verkeersbesluit van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Deventer tot het instellen van een nul-emissiezone in de binnenstad van Deventer voor bestel- en vrachtwagen in de gemeente Deventer, kenmerk:138466-2026

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Deventer (hierna: het college) is, gelet op:

de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: WVV 1994);

het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (hierna: RVV 1990);

het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (hierna: BABW);

de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb);

en de uniforme openbare voorbereidingsprocedure van Afdeling 3.4 van de Awb;

de Klimaatwet;

voornemens om bij het verkeersbesluit een nul-emissiezone voor bestel- en vrachtwagens in te voeren in de binnenstad van Deventer. De invoering van de nul-emissiezone heeft het oogmerk tot verbetering van de luchtkwaliteit en het daarmee voorkomen van schadelijke gevolgen voor de gezondheid en het terugdringen van de CO₂-uitstoot en daarmee het op termijn verminderen van de effecten op het klimaat anderzijds alsook het beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of (milieu)schade.

De nul-emissiezone houdt in dat in een bepaald gebied, in het onderhavige geval in de binnenstad van Deventer, uitsluitend emissieloze bestel- en vrachtwagens zijn toegestaan die geen schadelijke stoffen uitstoten.

OVERWEGINGEN TEN AANZIEN VAN HET BESLUIT

Wettelijke basis

Op grond van artikel 15 lid 1 van de WVV 1994 moet een verkeersbesluit worden genomen voor de plaatsing of verwijdering van de in artikel 12 BABW inzake het wegverkeer genoemde verkeerstekens, alsmede voor onderborden, voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd.

Uit het oogpunt van de doelstellingen:

het voorkomen of beperken van het door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer (artikel 2 lid 2 sub a WVV 1994);

is het gewenst om in de gemeente Deventer per 31 december 2027 een nul-emissiezone in te voeren waarin slechts nul-emissie bestel- en vrachtwagens worden toegelaten, tenzij deze voertuigen vallen binnen de overgangsregeling zoals vastgesteld in de brief aan de Tweede Kamer van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van 5 oktober 2020 met kenmerk IENW/BSK2020/191355.

Aanleiding

Verbeteren van de luchtkwaliteit in Deventer

Door onder andere de groei van het aantal inwoners en de toename van internetbestellingen geldt voor vrijwel alle steden, waaronder ook Deventer, dat het aantal vracht- en bestelbus in de stad blijft toenemen. Hierdoor komen de bereikbaarheid en de leefbaarheid van stadscentra steeds meer onder druk te staan. De uitstoot van schadelijke stoffen als gevolg van vervoersbewegingen gaat ten koste van de gezondheid en de biodiversiteit. Dit heeft een negatief effect op de leefbaarheid, de (economische) vitaliteit en de aantrekkingskracht van de centrumgebieden.

De invoering van de nul-emissiezones maakt het mogelijk om de meest vervuilende voertuigen te weren uit het centrum, met onder meer als doel de luchtkwaliteit in de stad te verbeteren. Deze maatregel draagt bij aan de verlaging van de concentratie van luchtverontreinigende stoffen en aan een vermindering van de gezondheidsrisico's.

Door de stadslogistiek anders en slimmer te organiseren neemt het aantal vervoersbewegingen af, en worden de resterende vervoersbewegingen uitgevoerd met schone, emissieloze voertuigen die geen uitlaatgassen hebben. Dit betekent dat de stadslogistiek efficiënter en emissieloos wordt.

Landelijke afspraken emissievrije stadslogistiek

Sinds 2006 zijn door het Rijk, diverse gemeenten, waaronder Deventer, en het bedrijfsleven stappen gezet om de uitstoot van (vracht)verkeer in binnensteden te verminderen en zo de luchtkwaliteit te verbeteren.

In 2014 is de 'Green Deal Zero Emission Stadslogistiek' (hierna: de Green Deal ZES) gesloten tussen het Rijk, vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, belangenorganisaties en gemeenten. De gemeente Deventer heeft deze in 2017 ondertekend, waarmee het principebesluit is genomen om een nul-emissiezone in te voeren. Partijen bij de Green Deal ZES hebben als doel gesteld dat in 2025 steden zoveel als mogelijk emissieloos worden beleverd. De Green Deal ZES heeft als doel om de uitstoot van CO₂, NO_x en fijnstof als gevolg van stadsverkeer te minimaliseren en om geluidsoverlast door verkeer te beperken.

De Green Deal ZES was het startpunt voor het ontplooiën van activiteiten om de transitie naar emissieloze stadslogistiek te versnellen en op te schalen. In het kader van deze opschaling hebben het Rijk, diverse gemeenten en vertegenwoordigende partijen uit het bedrijfsleven afspraken en uitgangspunten voor nul-emissiezones vastgelegd in de landelijke 'Uitvoeringsagenda Stadslogistiek' (2020-2025)¹ en in de opvolgende landelijke 'Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones'² (2025-2030)², waarbij de gemeente Deventer geen partij is.

Verder is op 29 oktober 2019 het 'Besluit harmonisatie milieuzones'³ vastgesteld. Dit besluit maakt het onder meer mogelijk om per 1 januari 2025 een nul-emissiezone voor bestel- en vrachtwagen in te voeren. Daarnaast voorziet het besluit in een landelijke uniforme regeling en uniforme bebording voor de aanduiding van een nul-emissiezone, zodat de herkenbaarheid en duidelijkheid omtrent nul-emissiezones voor bestuurders duidelijk is.

Klimaatakkoord en sectortafel Mobiliteit

De beweging richting emissieloze stadslogistiek maakt onderdeel uit van het in 2019 gesloten

Nederlandse Klimaatakkoord⁴. In het Klimaatakkoord is een pakket aan afspraken en oplossingen opgenomen om de nationale broeikasgasuitstoot in 2030 met 49% te verminderen.

Bij de sectortafel Mobiliteit is gekeken hoe de CO₂-uitstoot van mobiliteit (23% van de totale uitstoot) kan worden teruggebracht op een manier die de leefbaarheid van steden en andere gebieden vergroot. Eén van de belangrijkste maatregelen van de sectortafel Mobiliteit is dat 30 tot 40 grote steden per 1 januari 2025 emissieloze stadslogistiek invoeren in een gebied dat door het college wordt vastgesteld als nul-emissiezone.

Schone Lucht Akkoord 2020

Op 13 januari 2020 is het 'Schone Lucht Akkoord' (hierna: het SLA) ondertekend door het Rijk,

de provincies en 45 gemeenten, waaronder de gemeente Deventer. Partijen bij het SLA hebben zich gecommitteerd aan de ambitie om de luchtkwaliteit in Nederland permanent te verbeteren. Het SLA bevat een pakket maatregelen om de lucht in Nederland schoner en gezonder te maken. De transitie naar emissieloze mobiliteit is hiervan een belangrijk onderdeel.

Mobiliteitsplan Binnenstad en Periferie

In de algemene visie op mobiliteit wordt schone stadslogistiek genoemd als een belangrijke bijdrage aan een gezonde en duurzame stad en wordt onder andere als doel gesteld dat de stadslogistiek minder milieubelastend wordt voor de omgeving. Daarom is er samenwerking gezocht binnen de eerdergenoemde Green Deal ZES, waar de invoering van nul-emissiezones in de circa 30 grote steden van Nederland een uitkomst is.

Het invoeren van een nul-emissiezone staat niet op zichzelf, maar raakt aan bredere, gemeentelijke ambities voor een betere en gezondere leefomgeving. De gemeente Deventer zet in op duurzame mobiliteit van personen en goederen. In bredere zin is de basis hiervoor gelegd in de Omgevingsvisie 2019

en de ontwerp Omgevingsvisie 2025. Specifiek ten aanzien van invoeren van een nul emissiezone zijn door het college uitvoeringsplannen in 2019 en 2021 vastgesteld.

Besluitvorming college instellen nul-emissiezone

In maart 2021 heeft het College het voornemen tot het invoeren van een nul emissiezone uitgesproken voor de binnenstadszone (met uitzondering van de wegen die de binnenstad omringen) en hiervoor een Plan van Aanpak vastgesteld. De Raad is via Raadmededeling 2021-000389 en bijlagen hierover nader geïnformeerd. In juli 2024 is besloten tot een invoeringsdatum van 01-01-2028 (Raadsmededeling 2024-181). Om technische redenen is de aanvangsdatum kort daarop door het college op 31-12-2027 gesteld. Hiermee is ruimschoots voldaan aan de afspraak in het Klimaatakkoord waarin gesteld wordt dat gemeenten een nul emissiezone minimaal vier jaar van tevoren aankondigen. Daarmee hebben ondernemers voldoende tijd om zich op het emissieloos rijden voor te bereiden.

Verwachte effecten

Voor de invoering van de nul-emissiezone voor bestel- en vrachtwagen heeft het college door Buck Consultants International (BCI) onderzoek laten verrichten naar de kwantitatieve effecten van de invoering van de nul-emissiezone volgens een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) systematiek. Deze systematiek is een van de manieren om de effecten van de invoering te kwantificeren. Het onderzoek geeft inzicht in de te verwachten effecten van het instellen van een nul-emissiezone in het centrum van Deventer op het gebied van luchtkwaliteit en de uitstoot van CO₂. Daarnaast geeft het inzicht in de te verwachten kosten voor de gemeente en voor bedrijven. Met de MBKA wordt een afweging gemaakt tussen de baten en effecten van de ritten van, naar en binnen de zone. Zowel voor de baten als de kosten geldt dat deze ook buiten de zone en buiten gemeente worden gerealiseerd. De bevindingen van BCI zijn verwerkt in het rapport 'Effectonderzoek nul-emissiezone gemeente Deventer van 27 mei 2026 (hierna: het Effectonderzoek)'. Het volledige Effectonderzoek is als bijlage 1 gehecht aan dit ontwerp-verkeersbesluit. Het Effectonderzoek leidt op basis van de gehanteerde uitgangspunten, rekenmodellen en invoergegevens tot de volgende conclusies.

Klimaatbaten

Invoering van een zero-emissiezone per 2028 leidt tot versnelde verduurzaming van de ritten van, naar en in Deventer. Daarmee wordt CO₂-uitstoot bespaard. De gemeente en de bedrijven die in Deventer actief zijn leveren daarmee een bijdrage aan de landelijke en internationale afspraken om uitstoot van broeikasgassen snel terug te dringen (met als doel klimaatverandering te beperken). Het projecteffect–de CO₂-reductie– wordt behaald over de gehele rit en heeft daarmee een bredere impact dan alleen de ZE-zone of de gemeente. Omdat het wagenpark in de komende jaren ook zonder de invoering van de ZE-zone (autonoom) zal verduurzamen, is het projecteffect bepaald ten opzichte van de autonome emissies voor de verschillende zichtjaren. Het projecteffect (de besparing) voor de verschillende zichtjaren tot 2050 is weergegeven in tabel 1.

Het verloop van de CO₂ besparing over de periode tot 2050 is weergegeven in figuur 1. Door het invoeren van een zero-emissiezone wordt de verschoning van het wagenpark in de stad versneld. Dit zorgt voor een versnelde afname van de CO₂-uitstoot, weergegeven met lichtgroene balken. Te zien is dat in 2028 nog sprake is van relatief kleine CO₂-besparing, dit heeft met name te maken met het gebruik van de overgangsregelingen. Vanaf 2030 lopen deze regelingen af en moet het transport volledig emissievrij zijn. Dan wordt de maximale CO₂-besparing gerealiseerd. Het totale effect van de nul-emissiezone is de optelsom van alle lichtgroene balken. In totaal is dit 41.000 ton CO₂.

Maatschappelijke waarde door emissiebesparing

Door de CO₂-besparing in tonnen te vermenigvuldigen met de milieuprijs van CO₂ per (kilo)ton is de maatschappelijke waarde van de besparing bepaald. Daarbij zijn, conform de systematiek van de effectstudie, de voorgeschreven milieuprijzen gehanteerd. Deze zijn afkomstig uit het Handboek Milieuprijzen (CE Delft, 2023). De milieuprijzen voor CO₂ zijn gebaseerd op preventiekosten. Omgerekend naar het prijspeil van 2025 is de besparing van elke kg CO₂ gewaardeerd op € 0,18. De maatschappelijke waarde van de gerealiseerde emissiebesparing is weergegeven in tabel 2.

Milieubaten

Net als bij CO₂ leidt de invoering van de zone ook tot versnelde verlagen van schadelijke stoffen die bij verbranding van diesel (en benzine) vrijkomen: dit zijn onder andere stikstofoxiden en fijnstof (PM_x). In deze studie zijn stikstofoxiden (NO_x), fijnstof met een diameter van 10 µm (PM₁₀) en fijnstof met een diameter van 2,5 µm (PM_{2,5}) meegenomen. De reductie van deze stoffen betekent een verbeterde luchtkwaliteit in Deventer en heeft een positief effect op gezondheid van inwoners en bezoekers van de stad. Waar de klimaatbaten nationaal/internationaal impact hebben, zijn de milieubaten lokaal van belang. Wel zijn ook hier de effecten bepaald voor de gehele rit, waardoor een deel van het effect ook buiten de zone en buiten Deventer gerealiseerd wordt.

Het projecteffect (Milieubaten NO_x/PM_x in kg per jaar) is weergegeven in tabel 3. Het verloop van de besparing van uitstoot schadelijke stoffen tot 2050 is weergegeven in figuren 2 en 3. In tabel 4 is de maatschappelijke waarde als gevolg van invoering nul-emissiezone weergegeven.

Kosten investering wagenpark

Bij invoering van een ZE-zone in Deventer krijgen partijen die de stad bevoorraden of hier diensten verlenen met bestel- en/of vrachtauto's direct of indirect te maken met investeringen in het wagenpark. Het gaat bijvoorbeeld om de retail- en horecaleveranciers in de binnenstad, leveranciers van winkels in wijken, MKB'ers met hun eigen bedrijfsvoertuig (bv. aannemers) en voertuigen van de gemeente (bv. voor de groenvoorziening of het ophalen van afval). Voor alle voertuigen richting de binnenstad geldt dat er (vervroegd) moet worden overgestapt naar een emissievrij model of gebruik moet worden gemaakt van slimme logistieke oplossingen.

Wagenparkinvesteringen bestelauto's

Voor bestelauto's geldt dat de Total Cost of Ownership (TCO) vanaf 2023– voor stadslogistieke toepassingen– al concurrerend is met de TCO voor dieselbestelauto's (Revnext, 2025 en BCI, 2025). Sinds 2025 is dit zelfs het geval als alleen gekeken wordt naar de aanschafprijzen (Revnext, 2025). Ook de praktische bezwaren (gebruikseisen) die zich een jaar of vijf geleden voordeden, zoals een beperkte actieradius, zijn inmiddels grotendeels niet meer van toepassing. Waar dit nog wel een rol speelt voorziet het overheffingenbeleid. Er is dus sprake van een 'haalbaar en betaalbaar', zelfs voordelig alternatief ten opzichte van diesel bestelauto's. Voor bestelauto's zijn daarom geen meerkosten op basis van de TCO-berekening in de effectstudie opgenomen.

Wagenparkinvesteringen vrachtauto's

Voor inzichten in de TCO van vrachtwagens is gebruik gemaakt van de TCO-tool vracht (in 2025 opgesteld door Rebel in opdracht van het Ministerie van IenW). De TCO per voertuigtype verschilt, maar is voor elk type wel (nog) in het nadeel van elektrische voertuigen. Om de ontwikkeling door te kunnen trekken naar de komende jaren is gebruik gemaakt van Panteia (2021). Hierbij is te zien dat het TCO-nadeel in de eerste jaren sterk afneemt, waarna deze in de loop der tijd afvlakt. De totale investeringskosten voor het wagenpark op basis van de meerkosten per kilometer zijn weergegeven in tabel 5.

Investeringen gemeente Deventer

Als invoerder van de maatregel ZES zal de gemeente Deventer investeringen moeten doen. Deze zijn als volgt geraamd:

De raming is gemaakt op basis van (ervarings)kengetallen uit milieuzone- en ZE-zonestudies en marktinformatie.

Fysieke investeringskosten zijn afhankelijk van het aantal ingangen van de zone (16, zie bijlage 3 voor de locaties).

Het gehanteerde prijspeil is 2025.

De gemeente Deventer krijgt op hoofdlijnen te maken met twee soorten kosten. De hoogte hiervan is weergegeven in tabel 6. De kosten zijn uitgesplitst naar eenmalige en jaarlijkse operationele kosten:

1. Eenmalige investeringen gericht op de realisatie van de ZE-zone: fysieke investeringen en personele investeringen (2025 t/m 2027)

Plaatsen ANPR-camera's bebording

Kosten voor informatiebijeenkomsten, aankondigings- en waarschuwingsbrieven

Personele kosten voor de invoering (project- en procesmanagement), communicatie en incidentele inzet (o.a. juridisch)

Overige maatregelen ter ondersteuning van de invoering van de zone

2. Jaarlijkse operationele kosten voor beheer en onderhoud, zowel voor materiaal als voor personeel (vanaf 2028)

Leasekosten voor ANPR-camerasystemen en software

Personele kosten voor handhaving en projectmanagement

Eindoverzicht kosten en baten

Tabel 7 geeft het eindoverzicht weer van de directe effecten bij invoering van een ZE-zone in Deventer. In de tabel is te zien dat de MKBA voor de invoering van een zero-emissiezone in Deventer een positief resultaat geeft van € 6,4 miljoen. De totale baten zijn €10,4 miljoen, tegenover €3,9 miljoen aankosten voor de gemeente en voertuigeigenaren. Dit leidt tot een ratio (verhouding tussen baten en kosten) van 2,6, wat betekent dat de baten meer dan 2 keer zo hoog zijn als de kosten.

Het positieve resultaat van het saldo en de kosten-baten ratio betekent dat investeringen van de Gemeente Deventer (proces/project rondom realisatie, bebording, handhaving) en het bedrijfsleven (voor investeringen in het wagenpark en voor het omrijden) resulteren in substantiële collectieve baten in klimaat- en luchtkwaliteit.

Effecten verkeer

Het is denkbaar dat er binnen de stad meer van kleinere en lichtere voertuigen gebruik gemaakt gaat worden dan nu het geval is, bijvoorbeeld met een bestelbus in plaats van een vrachtwagen, of met een vrachtfiets in plaats van een bestelbus. Verschuiving naar lichtere voertuigen kan leiden tot aanvullende positieve effecten op uitstoot, luchtkwaliteit en geluidhinder. Als dat leidt tot meer voertuigbewegingen, dan kan dat die positieve effecten deels verminderen. Verschuiving naar vrachtfietsen kan bijdragen aan vergroting van het aantal voertuigcategorieën op de weg met verschillende rijsnelheden, wat in zijn algemeenheid een aandachtspunt is voor de verkeersveiligheid.

Omdat de nul-emissiezone voor bestel- en vrachtwagens niet geldt voor personenauto's, is niet uit te sluiten dat er in sommige gevallen voor wordt gekozen om van een bestelbus over te stappen op een personenauto met verbrandingsmotor, bijvoorbeeld een stationwagen of een SUV. Omdat een bestelbus een andere laadkarakteristiek heeft en het vervangende transportmiddel doelgeschikt en toepasbaar moet zijn, is het echter niet aannemelijk dat een dergelijke verschuiving van bestelbus naar personenauto op grote schaal zal plaatsvinden. In het algemeen ligt de uitstoot van een personenauto ook lager dan die van een bestelbus. Dat maakt dat bij een eventuele overstap van bestelbus naar personenauto in het algemeen niet te verwachten is dat per saldo een verslechtering van uitstoot optreedt.

Het valt moeilijk te voorspellen welke keuzes vervoerders hierin gaan maken. Daarom zijn bovenstaande factoren ook niet representatief te kwantificeren. Kwalitatief kan wel het volgende gesteld worden. Vermindering van ritten en overstap van een zwaarder naar een lichter voertuig geeft aanvullende positievere effecten, vanwege minder slijtage-uitstoot per voertuig. Overstap van bestelbus op personenauto kan minder positieve effecten geven dan in het Effectonderzoek is berekend. Deze effecten kunnen redelijkerwijs tegen elkaar worden weggestreept, waardoor de in het Effectonderzoek berekende effecten als representatief verondersteld kunnen worden. Het is niet aannemelijk dat dit per saldo tot een verslechtering leidt.

Vermindering overlast, hinder of schade en de gevolgen voor het milieu

Op basis van het Effectonderzoek concludeert het college dat de maatregel tot het invoeren van de nul-emissiezone voor bestel- en vrachtwagens een bijdrage levert aan het verbeteren van de luchtkwaliteit in Deventer. Dit is in het belang van de gezondheid van alle inwoners en bezoekers van gemeente Deventer. Ook zal er volgens de berekeningen geen sprake zijn van waarneembaar toegenomen geluidhinder als gevolg van de maatregel. Daarnaast dragen de maatregelen bij aan het verminderen van de CO₂-uitstoot in de stad. Dit draagt bij aan de eerdergenoemde klimaatambities van de gemeente.

Gelet op het vorenstaande wordt naar het oordeel van het college de door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, als bedoeld in de Wet milieubeheer

met de invoering van een nul-emissiezone voorkomen of beperkt als bedoeld in artikel 2 lid aanhef en onder van de WVV.

Wijze van invoering

Omvang van de nul-emissiezone

Het gebied van de nul-emissiezone is weergegeven in figuur 4. De nul-emissiezone omvat de historische binnenstad van Deventer. Dit zijn in termen van de CBS gebiedsindelingen de buurten Centrum, Bergkwartier, Noorderbergkwartier, Noorderbergsingel en Singel (Ten zuiden van de wegen Singel en Gedempte gracht).

De toegangswegen naar de Centrumgarage via de Singelstraat, Sijzenbaanplein en Op de Keizer behoren niet bij de nul-emissiezone. De wegen die op de grens van de zone liggen (Singel, Gedempte gracht, N344 – Rijksstraatweg, Bokkingshang, De Welle, Onder de Linden en Kapjeswelle) maken geen deel uit van de zone.

Landelijke overgangsregeling

Voor zowel bestel- als vrachtwagen geldt op grond van het RVV 1990 de volgende overgangsregeling:

Bestelbussen

Bestelbussen met emissieklasse 6 hebben toegang tot 1 januari 2029; - Vanaf 1 januari 2029

zijn uitsluitend emissieloze bestelbussen toegestaan.

Vrachtwagens

Opleggertrekkers met emissieklasse 6 en een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2017 tot en met 31 december 2024 mogen tot uiterlijk 1 januari 2030 de zone inrijden.

Bakwagens met emissieklasse 6 en een datum eerste toelating vanaf 1 januari 2020 tot en met 31 december 2024 mogen tot uiterlijk 1 januari 2030 de zone inrijden.

Vanaf 1 januari 2030 zijn uitsluitend emissieloze vrachtwagen toegestaan.

Landelijke vrijstellingen

De volgende specifieke voertuigcategorieën zijn landelijk per 1 januari 2025 vrijgesteld. Dat betekent dat een geslotenverklaring vanwege een nul-emissiezone niet voor deze voertuigcategorieën geldt:

Voertuigen met een datum van eerste toelating van veertig jaar of ouder.

Voor rolstoelen toegankelijke voertuigen. Dit zijn voertuigen die in het kentekenregister zijn voorzien van de aanduiding voor speciale doeleinden voor rolstoelen toegankelijk voertuig (code SH) of van de bijzonderheidscodes 70, 145, 146, 147 of 149.

Vrachtwagens, met de in het kentekenregister vastgelegde carrosseriecode 15, 16, 19, 23, 26, 27, 31 of de aanduiding voor speciale doeleinden SB en SF, en met een datum van eerste toelating van twaalf jaar of jonger.

Een vrijgesteld voertuig kan zonder ontheffing de nul-emissiezones in.

Ontheffingenbeleid

Om de nadelige effecten voor ondernemers en bedrijven te verzachten gelden voor specifieke groepen en voertuigtypen vrijstellingen en ontheffingsmogelijkheden. Voor deze specifieke groepen en voertuigtypen heeft het college een ontheffingenbeleid opgesteld die tegelijkertijd met het verkeersbesluit zal worden vastgesteld.

In de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek is afgesproken dat wordt gewerkt aan een ontheffingensysteem dat zo uniform mogelijk is. Om dit mogelijk te maken is een Centraal Loket in het leven geroepen, dat namens de colleges van de deelnemende gemeenten geharmoniseerde ontheffingsaanvragen behandelt. Daarnaast is het ontheffingenbeleid voor alle gemeenten geharmoniseerd, tenzij er aanvullend lokaal beleid wordt vastgesteld.

In het ontheffingenbeleid worden de volgende ontheffingsmogelijkheden opgenomen:

Maximaal 12 dagontheffingen per kenteken per jaar voor bestelbus.

Maximaal 12 dagontheffingen per kenteken per jaar voor vrachtwagen.

Ontheffing in verband met de levertijd van een vervangend emissieloos voertuig.

Ontheffing voor bijzondere voertuigen met een datum eerste toelating van 12 jaar of jonger, dit betreft kermis- en circusvrachtwagen voor exceptioneel transport, verhuisauto's en vrachtwagen met laadkraan met een hefvermogen van 35 tonmeter of meer.

Ontheffing in verband met bedrijfseconomische omstandigheden.

Ontheffing voor plug-in hybride vrachtwagen die aantoonbaar emissieloos rijden in de nul-emissiezone.

Ontheffing voor aangepaste voertuigen (voor minimaal € 500,-) in verband met een handicap.

Ontheffing voor bestelauto of vrachtwagen die niet uitstootvrij te verkrijgen is.

Ontheffing vanwege onvoldoende laadvermogen op bedrijfslocatie totdat een verzwaarde netaansluiting is gerealiseerd (netcongestie)

Ontheffing voor dierenambulances

Daarnaast blijft het mogelijk om op basis van de hardheidsclausule een ontheffing te verlenen indien sprake is van uitzonderlijke situaties die niet zijn voorzien ten tijde van het opstellen van het ontheffingenbeleid. Voor de vrijstellingen en ontheffingsmogelijkheden sluit de gemeente Deventer aan bij de landelijk geldende vrijstellingen en ontheffingen.

Aangezien sprake is van landelijke beleid ten aanzien van ontheffingen wordt door een landelijke werkgroep van gemeente die een nul emissiezone hebben of ontwikkelen jaarlijks bezien of ontheffingen moeten worden toegevoegd en/of veranderd. De actuele situatie voor aanvragen is zichtbaar op de website voor aanvragen van het RDW (<https://www.rdw.nl/ontheffing-zero-emissie/aanvragen>).

Voor de ambulante handel wordt een uitzondering gemaakt, omdat dit rijdende winkels zijn met veelal zware trekkracht en een bijzondere opbouw. Door een ruime regionale oriëntatie wordt in die sector vaak gebruikt gemaakt van oudere voertuigen en Deventer ziet de ambulante handel als beeldbepalend voor de aantrekkende kracht van de binnenstad en wil voorkomen dat door deze ontwikkeling de ambulante handel een economische impact ervaart die tot het stoppen van activiteiten leidt. Zij krijgen een lokale ontheffing voor en dus toegang tot de nul-emissiezone van Deventer tot het einde van de huidige vergunningsperiode (de meeste vergunningen zijn afgegeven tot 2036 en een enkele nog tot 2037), mits er met een Euro6 voertuig wordt gereden. Als er een nieuwe vergunning voor 12 jaar wordt afgegeven, zal het financieel verantwoord zijn voor de ambulante handel om een investering te doen in een nul-emissie voertuig.

Bebording en handhaving

De nul-emissiezone wordt op straat, conform artikel 86e van het RVV 1990, vormgegeven door middel van het plaatsen van de borden C22ezb van bijlage 1 van het RVV 1990 met daarboven het woord 'zone' zijnde een zonaal uitgevoerde geslotenverklaring voor bestel- en vrachtwagen vanwege nul-emissiezone waarbij middels een onderbord conform model C22e1 van bijlage 1 van het RVV 1990 wordt weergegeven met toepasselijk onderbord conform de per 2026 voorgeschreven systematiek.

Het toegevoegde onderbord verwijst naar de inzet van ANPR voor handhaving. Het einde van de nul-emissiezone wordt aangegeven middels de borden C22f of C22fze.

De zone geldt op toegangswegen vanaf de doorgaande wegen rond de binnenstad. Daarmee het bestel- en vrachtverkeer altijd een keuze om in te rijden of de doorgaande weg te vervolgen. Er is geen fysieke barrière en dagontheffingen kan men achteraf nog verkrijgen.

Om het gewenste effect van het instellen van een nul-emissiezone voor bestel- en vrachtwagen te behalen, is het noodzakelijk dat de maatregelen op efficiënte en effectieve wijze worden gehandhaafd. Voor de handhaving van de maatregelen zal daarom gebruik worden gemaakt van het verwerken van kentekengegevens van voertuigen op of aan de weg met behulp van 'Automatic Number Plate Recognition' (ANPR)-camera's. Ook zullen daartoe bevoegde buitengewoon opsporingsbeambtenaren worden ingezet voor de handhaving. Vanaf de invoering van de maatregelen zal een waarschuwingsperiode van zes maanden worden gehanteerd voor communicatie en waarschuwing alvorens wordt overgegaan tot handhaving.

Communicatie

Landelijke communicatie

Vanaf 2025 voeren achtentwintig gemeenten in Nederland een nul-emissiezone in voor bestel- en vrachtwagen. Lokale communicatie in het kader van deze invoering is zoveel mogelijk afgestemd op de landelijke communicatie hierover vanuit de Rijksoverheid. Deze landelijke communicatie bevat onder meer het meermaals versturen van brieven aan alle voertuigeigenaren die mogelijk geraakt worden door de invoering van nul-emissiezones. Hiermee is gestart vanaf februari 2023. Ook is er een on- en offline communicatiecampagne gevoerd en een landelijke informatiewebsite gelanceerd (www.doehet-zero.nl en www.opwegnaarzes.nl).

Lokale communicatie vanaf 2022

Ter aanvulling op de landelijke campagne heeft de gemeente diverse aanvullende communicatiemaatregelen genomen om bewoners en ondernemers tijdig op de hoogte te stellen van de komst van de nul-emissiezone in Deventer. Zo heeft de gemeente eind 2023 een informatiebijeenkomst georganiseerd, is er een informatiewebspagina gelanceerd (<https://www.deventer.nl/verkeer-en-vervoer/nul-emissiezone-voor-stadslogistiek>), zijn er nieuwsbrieven en online berichten gedeeld en kunnen geïnteresseerden een kosteloos adviesgesprek voeren met een logistiek adviseur. Na de informatiebijeenkomst en een overleg met de vertegenwoordiging van SDBM heeft de gemeenteraad besloten om de geplande invoering van de nul-emissiezone uit te stellen naar 31 december 2027, om ondernemers meer tijd te geven om zich voor te bereiden op de invoering van de zone.

In maart 2026 is een vertegenwoordiging vanuit SDBM tijdens een overleg geïnformeerd dat de voorbereidingen voor de invoering van de zone weer zijn gestart, in april 2026 zijn alle bestelbus- en vrachtwageneigenaren per brief hierover geïnformeerd, is er in mei 2026 een informatiebijeenkomst voor ondernemers en inwoners geweest en in juni 2026 inloopsprekuren.

Belangenafweging

Aan de invoering van de nul-emissiezone ligt het belang van artikel 2 van de WVV 1994 ten grondslag. De maatregel strekt tot het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, als bedoeld in de Wet milieubeheer.

De in te voeren nul-emissiezone heeft potentieel gevolgen voor inwoners en ondernemers in de gemeente die afhankelijk zijn van bestel- en vrachtwagens in de nul-emissiezone. In mei

2026 is er daarom een nieuwe effectstudie verricht in de binnenstad van Deventer door BCI. De nul-emissiezone vraagt van ondernemers om slimme logistieke oplossingen te ontwikkelen en te investeren in emissieloze voertuigen. Het gaat daarbij onder meer om ondernemers in de binnenstad van Deventer, bevoorradingsbedrijven en (andere) transportbedrijven. In het Uitvoeringsagenda zero-emissie stadslogistiek (UAS) is afgesproken dat ondernemers vier jaar de tijd krijgen om zich op het emissieloos rijden voor te bereiden. Gerekend vanaf het eerdergenoemde collegebesluit maart 2021 hebben betrokkenen, meer specifiek ondernemers, mede door het uitstel bijna zeven jaar de tijd (gehad) om zich voor te bereiden op de invoering van de nul-emissiezone en daar waar nodig de bedrijfsactiviteiten aan te passen en/of te investeren in emissieloze voertuigen. De hierboven genoemde mogelijke (nadelige) gevolgen die individuen dan wel bedrijven ondervinden als gevolg van dit verkeersbesluit wegen naar het oordeel van het college niet op tegen de daarmee gemoeide belangen, namelijk het verbeteren van de luchtkwaliteit en het daarmee voorkomen van schadelijke gevolgen voor de gezondheid, het terugdringen van de CO₂-uitstoot en daarmee het op termijn verminderen van de effecten op het klimaat, alsmede het beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade.

Om de nadelige effecten voor ondernemers en bedrijven te verzachten, gelden er uitzonderingen op de beoogde maatregelen en worden er voor specifieke groepen en voertuigtypen ontheffingen en vrijstellingen verleend. Voor de nul-emissiezone wordt uitgegaan van het landelijk ontheffingenkader van de RVV 1990, met de mogelijkheid voor de gemeenten om daarnaast beleid op maat te ontwikkelen voor lokale ontheffingen. Naar het oordeel van het college is derhalve een evenwichtig pakket aan maatregelen tot stand gekomen waarbij rekening wordt gehouden met hen die meer dan anderen worden geraakt door de mogelijke (nadelige) gevolgen van de nul-emissiezone.

Gevolgdte procedure

Dit verkeersbesluit wordt voorbereid volgens de procedure van afdeling 3.4 van de Awb.
Eenieder kan vanaf 1 juli tot en met 31 augustus 2026 schriftelijk zienswijzen indienen.

BESLUIT

door het plaatsen van verkeersborden C22ezb met daarboven het woord 'zone' van bijlage 1 van het RVV 1990 een zonaal uitgevoerde geslotenverklaring voor bestel- en vrachtwagen vanwege nul-emissiezone in te stellen in Deventer waarbij middels een onderbord conform model C22e1 RVV 1990 dergelijke voertuigen met nul-emissie zijn toegestaan, dan wel krachtens de ten tijde van het nemen van het definitieve verkeersbesluit geldende bebording zoals bepaald in het RVV 1990;

dat de bebording ten behoeve van nul-emissiezones wordt geplaatst conform het als bijlage 2, nader omschreven locaties die integraal onderdeel uitmaken van dit verkeersbesluit waarbij een zorgvuldige inpassing van camera's en bebording zal zijn in verband met het historische karakter van de binnenstad.

dat dit besluit in werking treedt op 31 december 2027;

dat dit verkeersbesluit wordt aangehaald als "Ontwerp-verkeersbesluit nul-emissiezone bestel- en vrachtwagens Deventer 2027".

Deventer, 23 juni 2026

Het college van burgemeester en wethouders van Deventer,

de secretaris, de burgemeester,

J.P. Wassens, R.C. König

Mededelingen

Inzage stukken

Het ontwerpverkeersbesluit ligt, overeenkomstig afdeling 3.4 van de Awb, gedurende de periode van 1 juli tot en met 31 augustus 2026 voor eenieder ter inzage bij de informatiebalie van het Gemeentehuis. Het ontwerpverkeersbesluit is tevens in te zien via www.officielebekendmakingen.nl/. Hierop zijn het ontwerpverkeersbesluit met bijlagen in te zien door te zoeken naar "Ontwerpverkeersbesluit nul-emissiezone Deventer 2027".

Inbrengen zienswijzen

Eenieder kan gedurende de hierboven genoemde inzagetermijn zienswijzen indienen naar aanleiding van het voorgenomen verkeersbesluit. Zienswijzen kunnen schriftelijk worden ingediend. Wilt u een schriftelijke zienswijze indienen dan kunt u deze, onder vermelding van "Zienswijze verkeersbesluit nul-emissiezone Gemeente Deventer" verzenden aan:

College van burgemeester en wethouders van Deventer

T.a.v. team Ruimtelijke Ontwikkeling

Onderwerp: Zienswijze verkeersbesluit nul-emissiezone

Gemeente Deventer

Postbus 5000
7400 GC Deventer

Zienswijzen kunnen ook digitaal worden ingediend via een digitaal formulier via:
<http://www.deventer.nl/nulemissiezone>

Als het niet lukt om een zienswijze schriftelijk of digitaal in te dienen, dan kunt u mondeling uw zienswijze indienen. Mondeling indienen kan door een afspraak te maken via het telefoonnummer 140570.

Bijlagen

Bijlage 1: Effectonderzoek nul-emissiezone Deventer

Bijlage 2: Contourenkaart en bordenlocaties nul-emissiezone Deventer

Bijlage 3: Leidraad harmonisatie RVV-bebording voor milieuzones en nul-emissiezones

Bijlage 4: Ontheffingenbeleid nul-emissiezone bestel- en vrachtwagens Deventer