

Nota voor Burgemeester en Wethouders

Bestuursorgaan	:	Burgemeester en Wethouders
Onderwerp	:	Ontwerp verkeersbesluit - Vrijgave voor zienswijzen
Portefeuillehouder	:	Wethouder Elferink
Notanummer	:	2026-479
Datum B&W-vergadering	:	23-06-2026
Team	:	Team Ruimtelijke Ontwikkeling
Programma	:	03 - Leefomgeving
Parafen voor akkoord nota	:	17-06-2026: Afdelingsmanager Ruimte en Economie 17-06-2026: Wethouder
Parafen voor agendering	:	18-06-2026: Gemeentesecretaris/algemeen directeur 19-06-2026: Afdelingsmanager Concernstaf en adjunct-secretaris
Bijlagen bij deze nota	:	Bijlage 1 Effectstudie MKBA ZES Deventer.pdf, Bijlage 2 Bordenlocaties nul emissiezone Deventer.pdf, Bijlage 3 Leidraad harmonisatie RVV-bebording voor milieuzones en nul-emissiezones.pdf, Bijlage 4 Ontheffingenbeleid nul emissiezone Deventer.pdf, Ontwerp-verkeersbesluit nul-emissiezone bestel- en vrachtwagens Deventer 2027.pdf
Datum definitieve akkoord	:	23-06-2026

Besluit

1. Het bijgevoegde document 'Effecten invoering zero-emissiezone stadslogistiek Deventer' vast te stellen, met als conclusie dat de baten van een investering in een zero-emissiezone opwegen tegen de kosten die gemaakt worden door gemeente en bedrijfsleven
2. Het bijgevoegde document 'Ontwerp verkeersbesluit nul-emissiezone bestel- en vrachtwagens Deventer 2027' vrij te geven voor zienswijzen
3. De bijgevoegde Raadsmededeling en de bijlagen 'Ontwerp verkeersbesluit nul-emissiezone bestel- en vrachtwagens Deventer 2027', 'Effecten invoering zero-emissiezone stadslogistiek Deventer', 'Bordenlocaties nul-emissiezone Deventer', 'Leidraad harmonisatie RVV-bebording voor milieuzones en nul-emissiezones' en 'Ontheffingenbeleid nul-emissiezone Deventer vanaf 31 december 2027' aan te bieden aan de gemeenteraad

De nota en het besluit openbaar te maken

Inleiding

Deventer streeft naar een gezonde leefomgeving. We zijn mede-ondertekenaar van het Schone Lucht Akkoord (2020). Bestel- en vrachtverkeer stoot relatief veel CO₂ uit. Door bezorging heeft dit met name gevolgen voor de luchtkwaliteit in de binnenstad. Dankzij een groeiend aanbod van elektrische bestel- en vrachtwagens kan de overstap naar emissievrij vervoer gemaakt worden.

Door het instellen van een nul-emissiezone worden ondernemers gestimuleerd de overstap van fossiele naar elektrische aandrijving van hun wagenpark te maken. Ondernemers hebben de afgelopen jaren stappen gezet om zich voor te bereiden op de nul emissie zone. Nu in Nederland sinds 2025 rond de 20 nul-emissiezones in werking zijn, heeft het college gekozen voor invoering hiervan in de Deventer binnenstad per 31 december 2027.

Beoogd maatschappelijk resultaat

Een optimale luchtkwaliteit is deel van de centrale ambitie van het verbeteren van de leefkwaliteit van de Omgevingsvisie Deventer 2026. Een optimale leefkwaliteit zorgt voor een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving. De maatregel is gericht op bedrijfsvervoer; er zijn overgangsregelingen

en ontheffingen voor ander gebruik om onbedoelde of te grote impact op het functioneren van betrokkenen te voorkomen.

Kader

- Omgevingsvisie 2019 en ontwerp omgevingsvisie 2025
- Programmaplan Duurzame Mobiliteit, Energievisie Deventer, klimaatakkoord en laadvisie
- Schone lucht akkoord, Green Deal Zero emissie Stadslogistiek
- Raadsmededelingen 2021-389, 2023-245, 2023-778, 2024-181, 2025-1065 en 2026-215.

Betrokken partijen en participatie

Bij de ontwikkeling van de nul-emissiezone zijn een groot aantal partijen betrokken. In grote lijnen gaat het om de volgende groepen:

- Ministerie van I&W en de projectgroep SPES, die gemeente bij invoering ondersteunt. In dit kader is afstemming met de groep steden die een zone hebben ingevoerd in 2025 en specifiek met een groep steden die net als Deventer op een later tijdstip invoeren.
- Belangengroepen voor de sector logistiek (EVO-Fenedex en TLN), alsmede belangengroepen gericht op de binnenstad van Deventer (SDBM, SBBD, Vereniging ambulante handel CVAH).
- Een groep van beeldbepalende ondernemers, bestaande uit bedrijven waarvoor logistiek en bevoorrading in de binnenstad van Deventer cruciaal is.
- Een grote groep van lokale en regionale ondernemers en andere betrokkenen die deel hebben genomen aan algemene voorlichtingsavonden.

In oktober 2023 is een algemene informatieavond georganiseerd waarin uitleg is gegeven over het voornemen van het college uit 2021. In overleg met de groep van beeldbepalende ondernemers is besloten tot het vaststellen van de invoeringsdatum op 31 december 2027. In die groep zijn tevens detailleringen besproken rond de toegang tot openbare parkeergarages en mogelijke tegemoetkomingen voor de ambulante handel.

Op 11 mei 2026 is opnieuw een algemene informatieavond gehouden. Op deze avond werd duidelijkheid gegeven over detaillering van de zone, het komende verkeersbesluit, lopende overgangsregelingen en de nationale mogelijkheden tot aanvraag ontheffing. Informatie hierover is zichtbaar gemaakt op de gemeentelijke website voor het project. Er is een nieuwsbrief waarmee alle belangstellenden op de hoogte worden gehouden. In juni en juli worden inloopbijeenkomsten georganiseerd.

Voor direct betrokken ondernemers bestaat de mogelijkheid een gratis adviesgesprek aan te vragen bij een logistiek makelaar. Deze zijn actief namens de Regio Stedendriehoek en de Provincie Overijssel. In een dergelijk gesprek wordt persoonlijk geluisterd naar de situatie van de betrokken ondernemer en kan een advies op maat worden gegeven dankzij kennis van subsidies en zgn. TCO-rekenmodellen van de makelaars.

Vanuit de RDW worden brieven ten aanzien van de invoering en het aflopen van overgangsregelingen verstuurd aan alle bezitters van een bestel- of vrachtwagen in Nederland. Via de nationale website www.doehetzero.nl is alle informatie beschikbaar, in deze huisstijl worden ook radiospotjes uitgezonden. In latere fase zal lokale informatie zich ook gaan richten op speciale doelgroepen, bijvoorbeeld door aankondigingen van wijzigingen op straat.

Argumenten voor en tegen

Voor: Uit het bijgevoegde rapport 'Effecten invoering zero-emissiezone stadslogistiek Deventer' blijkt dat de maatregel tot het invoeren van de nul-emissiezone voor bestel- en vrachtwagens een positieve 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. Daarnaast dragen de maatregelen bij aan het verminderen van de CO₂-uitstoot in de stad. Dit draagt bij aan de klimaatambities van de gemeente. Het onderzoek toont aan dat er een positief resultaat is tussen de investeringskosten en milieubaten. Dat betekent dat de investeringen van 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.

Voor: Het nemen van een verkeersbesluit is qua proces en inhoud de juiste volgende stap om per 31 december 2027 tot invoering van de nul-emissiezone te komen. Partijen zijn hierover afdoende geïnformeerd, direct betrokkenen hebben in hoofdlijn hun steun uitgesproken voor de verdere uitwerking op de wijze zoals die in het ontwerp-verkeersbesluit is omschreven. In bredere zin is het invoeren van een nul-emissiezone een maatregel die invulling geeft aan de centrale ambitie van het verbeteren van de leefkwaliteit en het versterken van de economische aantrekkelijkheid van de Deventer binnenstad.

Voor: Om het gewenste effect van het instellen van een nul-emissiezone voor bestel- en vrachtwagens te behalen, is het noodzakelijk dat de maatregelen op efficiënte en effectieve wijze worden gehandhaafd. Voor de handhaving van de maatregelen zal daarom primair 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. Deze speciale camera's scannen dus alleen de kentekens die vervolgens door het RDW worden verwerkt met inachtneming van de AVG-voorschriften.

Tegen: Het kan zijn dat het doel van de maatregel en/of het tempo van invoeren hiervan worden betwijfeld. Echter, door het aanpassen van de invoeringsdatum van 2025 naar 31 december 2027 is veel kennis vergaard door ervaringen bij andere steden. Tevens kan gesteld worden dat het pakket aan overgangsmaatregelen en ontheffingen een afdoende oplossing biedt, waarbij uiteraard wel de overstap naar emissieloos vervoer de uiteindelijke oplossing vormt. Op nationaal niveau wordt de Tweede Kamer via monitoringbrieven hiervan op de hoogte gehouden.

Financiële consequenties en dekking

Het besluit tot vrijgave voor zienswijzen heeft geen directe financiële consequenties. De invoering van een nul-emissiezone heeft wel financiële consequenties. Dit wordt nader in beeld gebracht bij de besluitvorming over de invoering van de nul-emissiezone en het verkeersbesluit dat daarbij hoort. De lasten bestaan voor een groot deel uit apparaatslasten die vanuit de CDOKE-middelen gedekt worden die de gemeente specifiek voor de invoering van de nul-emissiezone ontvangt. De materiële lasten die worden gemaakt voor onder andere hardware en software zijn op dit moment nog niet volledig gedekt. De exacte omvang van deze lasten en de financiële dekking wordt in beeld gebracht in aanloop naar de definitieve besluitvorming.

Openbaarmaking en communicatie

Na vrijgave zal op de gebruikelijke wijze aankondiging van de procedure plaatsvinden. Onderdeel hiervan is nationale publicatie, aankondiging op de Deventer website en via de nieuwsbrief voor het project. Gezien publicatie in de zomerperiode wordt hiermee rekening gehouden in de reactietijd.

Aanpak en uitvoering

Via een raadsmededeling is in maart 2026 een overzicht gegeven van de uitwerking in de 2e helft van 2026 en in 2027 in aanloop naar de invoering.

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.

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 dit 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:

1. 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), 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.

¹ Te raadplegen via: <https://open.overheid.nl/documenten/ronl-5418a5d4-7b82-481d-a901-594128709363/pdf>

² Te raadplegen via: <https://open.overheid.nl/documenten/a8d46c03-9f32-4aef-beac-e0aa778abb7c/file>

³ Besluit van 29 oktober 2019 tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer en het Kentekenreglement in verband met de harmonisatie van milieuzones (Stb. 2019, 398).

⁴ Te raadplegen via: <https://www.klimaatakkoord.nl/klimaatakkoord/documenten/publicaties/2019/06/28/klimaatakkoord>

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 (Raadmededeling 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.

1. 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 als volgt:

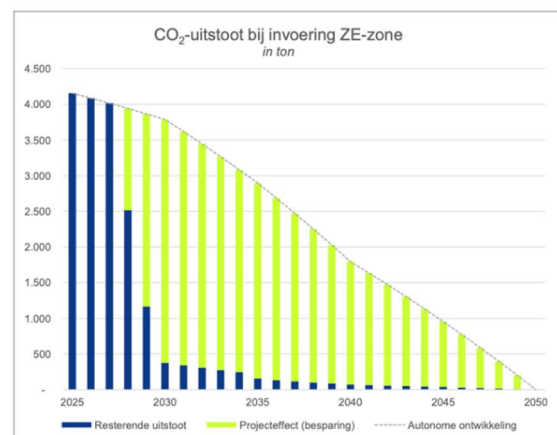
	Besparing per jaar bij invoering nul-emissiezone (ton)					
	2028	2030		2040		2050*
Autonome ontwikkeling	3.940	3.790	2.900	1.790	960	-
Resterende uitstoot	2.520	380	160	70	40	-
Projecteffect (besparing)	2.520	3.410	2.740	1.720	920	-

Tabel 1: projecteffect klimaatbaten voor enkele zichtjaren

*In het rekenmodel wordt uitgegaan van volledige autonome verschoning in 2050. Dit betekent dat er geen emissies meer worden verwacht in 2050, ook als er geen nul-emissiezone zou worden ingevoerd.

- Besparing CO₂-uitstoot

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.



Figuur 1: verloop projecteffect CO₂-besparing

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 bedraagt:

Maatschappelijke waarde (€)	Jaarlijkse baat in 2030	SOM	Contante waarde 2025
Bestel	€ 419.000	€ 6.054.000	€ 4.477.000
Vracht	€ 343.000	€ 5.351.000	€ 3.894.000
Totaal	€ 762.000	€ 11.405.000	€ 8.371.000

Tabel 2: maatschappelijke waarde CO₂-besparing als gevolg van invoering nul-emissiezone

2. Milieubaten

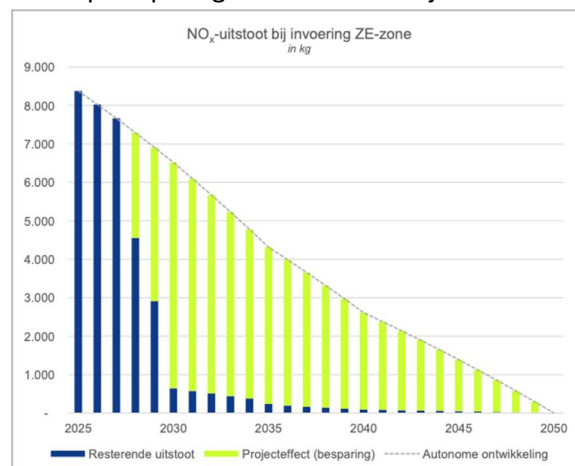
Net als bij CO₂ leidt de invoering van de zone ook tot versnelde verlagen van schadelijke stoffen die bij verbranding van diesel (en benzine) vrijkomen: dit zijn onder andere stikstofoxiden en fijnstof (PM_x). In deze studie zijn stikstofoxiden (NO_x), fijnstof met een diameter van 10 µm (PM₁₀) en fijnstof met een diameter van 2,5 µm (PM_{2,5}) meegenomen. De reductie van deze stoffen betekent een verbeterde lucht-kwaliteit 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. Projecteffect (NO_x/PM_x in kg per jaar):

	Besparing NO _x (kg)					Besparing PM _{2,5} / PM ₁₀ (kg*)				
	2028	2030	2035	2040	2050	2028	2030	2035	2040	2050
Autonome ontwikkeling	7.290	6.520	4.310	2.610	-	121	107	88	72	-
Resterende uitstoot	4.560	650	240	90	-	76	11	5	3	-
Projecteffect (besparing)	2.730	5.870	4.080	2.520	-	45	97	83	69	-

Tabel 3: projecteffect milieubaten voor enkele zichtjaren, uitgesplitst naar twee stoffen

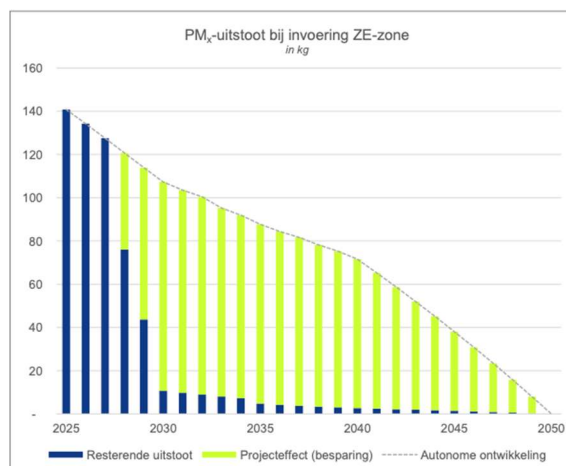
**Let op: de invoering van een nul-emissiezone in Deventer heeft bij fijnstof (PM_x) alleen effect op emissies door verbranding. Emissies door slijtage van banden en remmen blijven ook bij een ZE-zone bestaan, want deze zijn voor ZE- en niet-ZE voertuigen nagenoeg gelijk. Voor PM_{2,5} en PM₁₀ is de uitstoot door verbranding gelijk aan elkaar.*

Verloop besparing uitstoot schadelijke stoffen:



Figuur 2: verloop projecteffect NO_x-besparing

Toelichting: NO_x sterke autonome verschooning in de komende jaren door aangescherpte Europese regels m.b.t. uitstoot dieselloortuigen.



Figuur 3: verloop projecteffect PM_x-besparing

Toelichting: berekening betreft alleen uitstoot van fijnstof door verbranding; fijnstof uitstoot door slijtage blijft aanwezig.

Maatschappelijke waarde door besparing uitstoot schadelijke stoffen:

Maatschappelijke waarde (€)	Jaarlijkse baat in 2030	SOM	Contante waarde 2025
Stikstofoxiden (NOx)	€ 214.000	€ 2.342.000	€ 1.776.000
Fijnstof (PM2,5)	€ 21.000	€ 302.000	€ 221.000
Totaal milieubaten	€ 235.000	€ 2.644.000	€ 1.997.000

Tabel 4: maatschappelijke waarde als gevolg van invoering nul-emissiezone

3. 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 ontheffingenbeleid. 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.

- Bij invoering van een ZE-zone in 2028 is de TCO van alle elektrische vrachtvoertuigtypes nog hoger dan voor diesel-types. Afhankelijk van de grootte en type voertuig varieert dit van 5 tot 16 cent per kilometer.
- Gemiddeld komt het TCO-nadeel voor vrachtwagens in 2028 uit op meerkosten van 9 cent per kilometer. Dit is toegepast op alle vrachtwagenkilometers van voertuigen die in 2028 vervangen moeten worden.
- Het TCO-nadeel wordt elk jaar kleiner. Zo geeft het [ICCT \(2023\)](#) aan dat er vanaf 2030 geen meerkosten meer worden verwacht voor e-trucks. Dit is positiever dan de trend die op basis van Rebel (2025) en Panteia (2021) naar voren komt. In deze rapportage wordt conservatief vastgehouden aan de trend per voertuigcategorie, zoals toegelicht op de vorige slide.

De totale investeringskosten voor het wagenpark op basis van de meerkosten per kilometer bedragen:

Investerings wagenpark (o.b.v. TCO)	Jaarlijkse baat in 2030	SOM (periode 2028-2050)	Contante waarde 2025
Investerings (e-trucks) bij invoering nul-emissiezone	-€ 157.000	-€ 1.258.000	-€ 1.036.000

Tabel 5: totaalkosten investeringen wagenpark op basis van meerkosten per kilometer in het jaar van aanschaf

4. Investerings 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:

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

Maatschappelijke waarde (€)	Jaarlijks excl. BTW	SOM excl. BTW	SOM incl. BTW	Contante waarde 2025
Realisatie (t/m) invoering	€ -	€ 660.000	€ 779.000	€ 736.000
Beheer en onderhoud (jaarlijks)	€ 121.000	€ 2.651.000	€ 3.128.000	€ 2.188.000
Totaal	€ 121.000	€ 3.311.000	€ 3.907.000	€ 2.924.000

Tabel 6: Investerings gemeente van 2025 tot 2050

5. Eindoverzicht kosten en baten

De tabel aan de rechterzijde 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 aan kosten 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.

Tabel 7: MKBA-eindresultaat

MKBA, directe effecten	Nul-emissiezone Deventer
	In miljoen € contante waarde 2025
Investerings gemeente	-2,9
Investerings in realisatie	-0,7
Operationele kosten	-2,2
Kosten voertuigeigenaren	-1,0
Investerings wagenpark voertuigeigenaren	-1,0
Collectieve baten	10,4
Klimaat	8,4
Luchtkwaliteit	2,0
MKBA eindstand	6,4
Kosten-baten ratio	2,6

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 op de onderstaande kaart. De nul-emissiezone omvat het centrum van Deventer. De toegangswegen naar de Centrumgarage via de Singelstraat, Sijzenbaanplein en Op de Keizer behoren niet bij de nul-emissiezone.



Figuur 4: Contouren van de nul-emissiezone in Deventer

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 momenteel niet voor deze voertuigcategorieën geldt:

1. Voertuigen met een datum van eerste toelating van veertig jaar of ouder.
2. 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.
3. 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. Deze vrijstellingen worden periodiek landelijk vastgesteld en gemeente Deventer zal de landelijk afgestemde beleidsregels hiervoor volgen.

Ontheffingenbeleid

Om de nadelige effecten voor ondernemers en bedrijven te verzachten gelden voor specifieke groepen en voertuigtypes naast vrijstellingen nog 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 zijn diverse ontheffingsmogelijkheden opgenomen en de meest actuele versie is vermeld in bijlage 4. Gemeente Deventer zal de beleidsregels voor ontheffingverlening vaststellen die overeenkomen met de landelijk afgestemde beleidsregels voor het Centraal Loket en waarnaar gehandeld wordt bij het verlenen van verschillende vormen van ontheffing. Als de landelijke beleidsregels worden aangepast zal gemeente Deventer zich hieraan conformeren.

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.

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 achttwintig 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.doehetzero.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 informatiewebpagina 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 inloopspreekuren.

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 ontheffingskader 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.

Gevolgte 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

1. 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;
2. 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.
3. dat dit besluit in werking treedt op 31 december 2027;
4. 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,
J.P. Wassens

de burgemeester,
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 inzage termijn zienswijzen indienen naar aanleiding van het voorgenomen ontwerpverkeersbesluit. Zienswijzen kunnen schriftelijk worden ingediend. Wilt u een schriftelijke zienswijze indienen dan kunt u deze, onder vermelding van "Zienswijze ontwerpverkeersbesluit nul-emissiezone Gemeente Deventer" verzenden aan:

College van burgemeester en wethouders van Deventer
T.a.v. team Ruimtelijke Ontwikkeling
Onderwerp: Zienswijze ontwerp 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

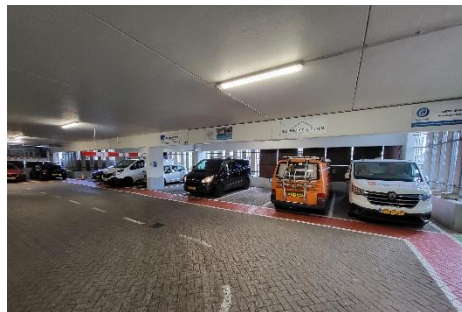
Bijlage 2: Contourenkaart en bordenlocaties nul-emissiezone Deventer.
Foto van het meest actuele verkeersbord.

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

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



**Buck
Consultants
International**



Effecten invoering zero-emissiezone stadslogistiek Deventer

Resultaten kwantitatieve effectstudie

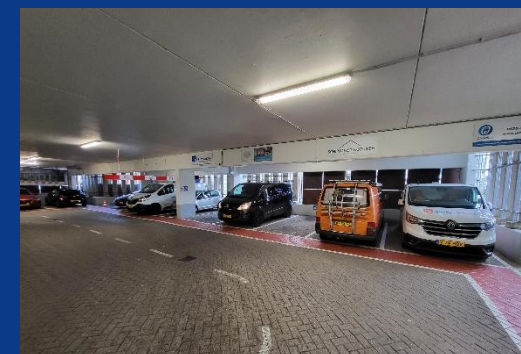
Buck Consultants International

In opdracht van: Gemeente Deventer

Nijmegen, 27 mei 2026



Aanleiding effectstudie: zero-emissiezone stadslogistiek in Deventer	2
Methodiek	4
Resultaten effectstudie	
1 Omvang stadslogistiek	9
2 Gedragseffecten	13
3 Klimaatbaten	17
4 Milieubaten	21
5 Investerings wagenpark	25
6 Investerings gemeente	30
7 Eindoverzicht kosten en baten	34
Conclusie	38
Bijlagen:	
B1 Input telpunten NDC voor rekenmodel	40
B2 Toelichting uitsluiten Centrumgarage Deventer	46
B3 Benodigde camerapunten voor sluitend cordon	49
B4 Begrippenlijst	50
B5 Uitgangspunten effectstudie	51
B6 Overzicht landelijke toegangsregels ZE-zones	55



Aanleiding effectstudie: Zero-emissiezone stadslogistiek in Deventer

- Gemeente Deventer zet stappen in het verbeteren van de luchtkwaliteit in de stad. Een van de maatregelen die daar aan bijdraagt is het invoeren van een zero-emissiezone voor stadslogistiek (ZES), ook wel een nul-emissiezone genoemd. In de [Doorrekening energievisie Deventer](#) (CE Delft, 2024) is dit een van de maatregelen die is meegenomen in het voorgenomen gemeentelijk beleid.
- De gemeente wil graag verder inzicht krijgen in de kwantitatieve effecten van de invoering van de zero-emissiezone stadslogistiek volgens een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) systematiek*. Deze systematiek is een van de manieren om de effecten van invoering te kwantificeren.
- De uitkomsten van de effectanalyse kunnen door de gemeente gebruikt worden voor de motivering van het (definitieve) verkeersbesluit en bij het beantwoorden van mogelijke vragen in het kader van de zienswijzeprocedure (via Nota van Beantwoording).

*Dit rapport is technisch en bevat daarom technische begrippen. In [bijlage 4](#) worden deze begrippen, waaronder MKBA, nader geduid. In [bijlage 5](#) worden de uitgangspunten voor deze studie nader verklaard.



Figuur 1:
Veel voorkomende vragen van belanghebbenden bij invoering van een zero-emissiezone

Uitgangspunt omvang zone

- Op 31 december 2027 voert Deventer een zero-emissiezone (ZE-zone) in voor stadslogistiek. In dit document wordt daarom gesproken over een invoering per 2028.
- De zone in Deventer zal bestaan uit het centrum, met uitzondering van de parkeergarages. Figuur 2 geeft de ligging van de zone weer.
 - De ringstraten (Welle, N344, Handelskade, Singel, Ossenweerdstraat en Kapjeswelle) vallen buiten de zone. Een overzicht van telpunten aan de rand van de zone is te vinden in [bijlage 1](#).
 - In afstemming met de gemeente is besloten om de Centrumgarage en Stadspoortgarage buiten de zone te houden. Dit omdat de garages als mobiliteitshub voor bestelwagens (kunnen) dienen. Ook de aanrijroute naar de garages valt buiten de zone. Toelichting hierop is te vinden in [bijlage 2](#).
- In deze studie 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 daarom dat deze ook buiten de zone en buiten gemeente Deventer worden gerealiseerd.

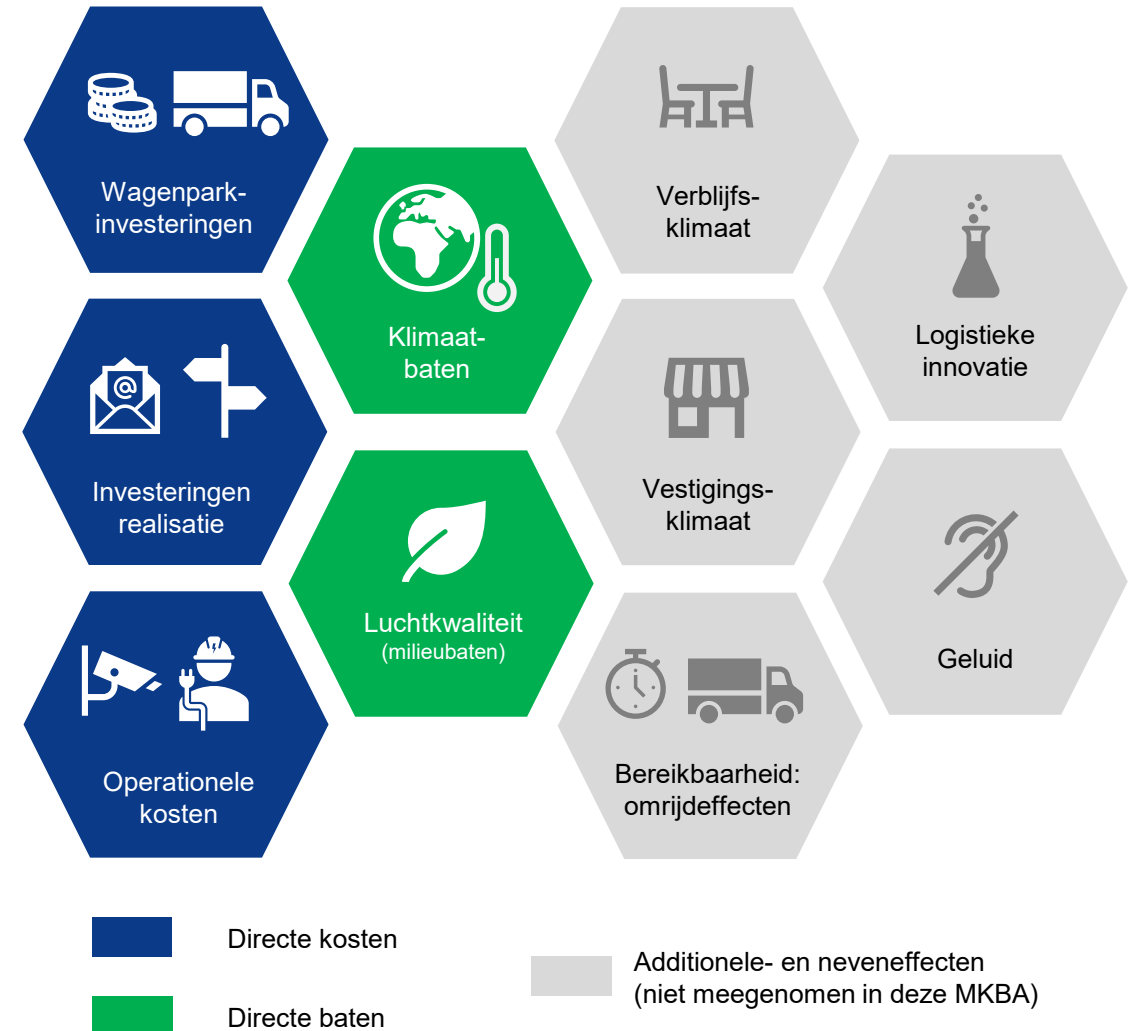


Figuur 2: Zero-emissiezone Stadslogistiek in Deventer. De ringstraten (Welle, N344, Handelskade, Singel, Ossenweerdstraat en Kapjeswelle) vallen buiten de zone. De Centrumgarage (C), de Stadspoortgarage (S) en hun aanrijroutes vallen ook buiten de zone. Bron: BCI, 2026

- De invoering van een zero-emissiezone in Deventer per 31-12-2027 heeft als belangrijkste directe effect dat de verschoning en verduurzaming van ritten van, naar en in het centrum van Deventer aanzienlijk wordt versneld. Dit ten opzichte van de autonome ontwikkeling van het wagenpark als er geen ZE-zone wordt ingevoerd.
- Hierdoor ontstaan besparingen in de uitstoot van CO₂ en gassen die schadelijk zijn voor de gezondheid (zoals fijnstof en stikstofoxiden). Hierbij ontstaan ook neveneffecten zoals een verbetering van het verblijfsklimaat of de versnelling van logistieke innovaties. Daar tegenover staat wel dat Gemeente Deventer als wegbeheerder moet investeren, bijvoorbeeld met het nemen van een verkeersbesluit en plaatsen van borden en camera's. Ook transportbedrijven en andere bedrijven die bestelauto's of vrachtauto's inzetten bij het leveren van goederen en diensten binnen de zone moeten, net als de gemeente zelf, investeren in de verduurzaming van het wagenpark.
- BCI heeft in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in 2019 een methode ontwikkeld om de effecten van het invoeren van zero-emissiezones te duiden. Hiermee kan de balans tussen de investeringen en de maatschappelijke winst worden opgemaakt. Deze methodiek is toegepast in meerdere steden in Nederland. In de afgelopen twee jaar is onder andere in Den Haag, Assen, Rotterdam en Arnhem een soortgelijke studie uitgevoerd. In 2025 is de methodiek in een landelijke studie verder aangescherpt en geüpdatet. In [die geactualiseerde landelijke studie](#) zijn de kosten en baten van alle ZE-gemeentes op een rij gezet om het landelijke effect van invoering van de zones te kunnen ramen. Voor Deventer is destijds met kengetallen op basis van andere gemeentes gewerkt.
- Voorliggende effectstudie is gebaseerd op de principes van een maatschappelijke kosten-baten analyse, kortweg MKBA. Hierin worden effecten zoveel mogelijk gekwantificeerd en op basis van voorgeschreven kengetallen monetair gemaakt (in geldwaarde uitgedrukt). De studie maakt inzichtelijk welke besparingen van uitstoot over tijd gerealiseerd worden en wat daarvan de maatschappelijke waarde is op basis van milieuprijzen. Dit wordt afgezet tegen de kosten van het project. De effectstudie hanteert een looptijd tot en met 2050. Om effecten die op verschillende momenten in de tijd ontstaan onderling vergelijkbaar te maken zijn alle baten teruggerekend naar de netto contante waarde in het basisjaar 2025.

Te verwachten effecten

- We onderscheiden drie typen effecten bij invoering van een zero-emissiezone:
 - **Directe kosten**
Investerings in de ZE-zone en versnelde verduurzaming van het wagenpark
 - **Directe maatschappelijke baten**
Besparing van uitstoot CO₂ en schadelijke gassen (stikstofoxiden en fijnstof)
 - **Indirecte effecten**
Bereikbaarheid, vestigings- en verblijfsklimaat, logistieke innovatie en geluid
- De indirecte effecten worden in deze MKBA niet meegenomen. Het is namelijk lastig om deze voornamelijk kwalitatieve effecten te monetariseren (in geldwaarde uit te drukken). Wel is het belangrijk om in ogenschouw te nemen dat deze effecten ook een positieve of negatieve invloed zouden kunnen hebben op de uitkomst.
 - In de [landelijke effectstudie](#) wordt aangegeven hoe deze kwalitatieve / neveneffecten kunnen doorwerken. Zie daarvoor stap 10.

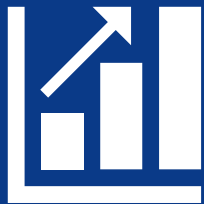


Figuur 3: Overzicht van effecten die optreden bij invoering van een zero-emissiezone

Toelichting methodiek (7 stappen)

- De stappen die zijn gezet om de kwantitatieve effecten te bepalen zijn hieronder kort beschreven. Per hoofdstuk worden deze stappen stap voor stap behandeld en nader toegelicht.
- **Stap 1: Bepalen omvang stadslogistiek:** voor de zone in Deventer zijn telgegevens een week in maart 2026 beschikbaar van het aantal ingaande bedrijfsvoertuigbewegingen in de mogelijke zero-emissiezone. De ritten naar de Centrumgarage zijn hier niet in meegenomen. In [bijlage 1](#) zijn de aantallen per telpunt opgenomen. Dit zijn daadwerkelijk waargenomen voertuigen en dit vormt de basis voor het ramen van de omvang van de stadslogistiek. Op basis van inzichten uit eerdere studies en aannames wordt vanuit het aantal passages per jaar het aantal kilometers per jaar binnen en buiten de zone opgebouwd. Onderdeel hierbij is onder andere een indeling naar stadslogistieke segmenten.
- **Stap 2: Bepalen gedragseffect bij invoering zero-emissiezone:** invoering van de ZE-zone zorgt voor een versnelling van verschoning en verduurzaming van ritten van, naar en in de zone. De besparing is niet direct 100% en hangt af van het gedragseffect van leveranciers en/of logistiek dienstverleners. Een deel zal direct overgaan naar elektrische voertuigen, maar er zullen ook voertuigeigenaren zijn die nog een of enkele jaren gebruik maken van landelijke [overgangsregelingen](#), vrijstellingen en/of ontheffingen. Ook zal een deel van de voertuigen gebruik maken van stadsdistributiehubs.
- **Stap 3: Bepalen klimaateffecten – uitstootbesparing CO₂:** op basis van de omvang van de logistiek en standaard emissiefactoren ([TNO, 2025](#)) wordt uitstoot in het referentiescenario bepaald voor 2028 tot 2050. Toepassing van het gedragseffect (stap 2) bij invoering van een ZE-zone geeft inzicht in de te verwachten uitstootbesparing. Dit effect wordt monetair gemaakt (in geldwaarde uitgedrukt).

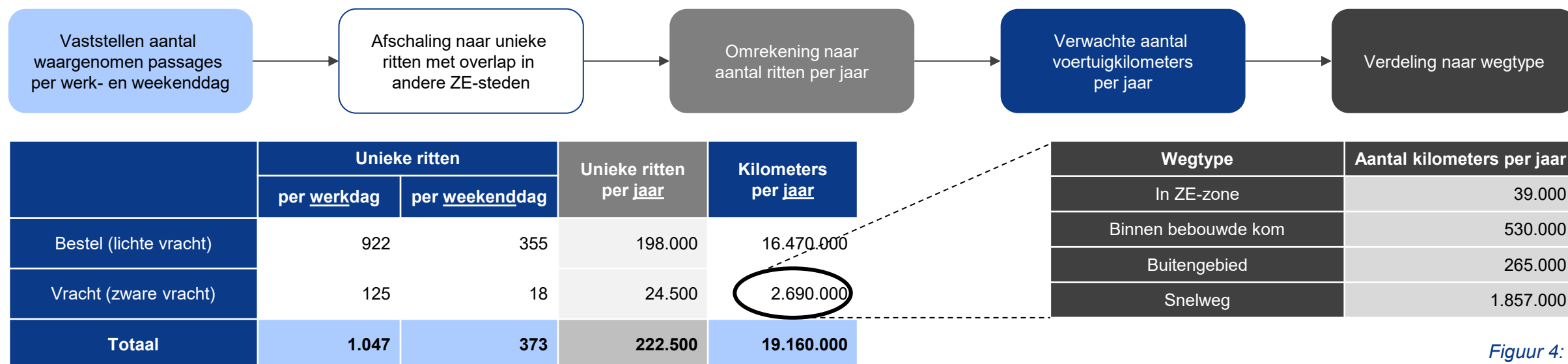
- **Stap 4: Bepalen milieueffecten – uitstootbesparing schadelijke gassen:** volgens een gelijke werkwijze als voor CO₂ wordt ook voor stikstofoxiden (NO_x) en fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}) de uitstootbesparing bepaald en monetair gemaakt.
- **Stap 5: Bepalen kosten van investeringen in het wagenpark:** volledig emissievrij rijden voor het vrachtvervoer is in 2028 naar verwachting nog niet volledig kostenneutraal. Op basis van het gedragseffect en het verschil in totale gebruikskosten (Total Cost of Ownership; TCO) per kilometer tussen emissievrije voertuigen en hun diesel-tegenhangers zijn investeringskosten voor wagenparkinvesteringen bepaald. Deze zullen met name terechtkomen bij het bedrijfsleven, maar ook de wagenparkinvesteringen vanuit de gemeente of andere (semi-)publieke partijen zijn in deze stap verwerkt.
- **Stap 6: Bepalen publieke investeringskosten:** de gemeente Deventer zal zelf kosten gaan maken voor het opzetten en onderhouden van de zone. Het gaat hierbij om kosten voor materiaal (borden, software, communicatie-materiaal) en personeel (o.a. projectleiding, BOA's, communicatie). De investeringskosten voor publieke laadinfrastructuur vallen niet onder deze post. De kosten zijn geraamd op basis van (ervarings)kengetallen uit milieuzone- en ZE-zonestudies en marktinformatie.
- **Stap 7: Opstellen eindoverzicht kosten en baten:** de laatste stap is het opstellen van het eindoverzicht van kosten en baten. De uitkomsten per effect worden samengebracht in een samenvattende overzichtstabel. Op basis daarvan worden de eindconclusies van de effectstudie opgesteld. Aan de hand van een gevoeligheidsanalyse wordt vervolgens de robuustheid van de resultaten getoetst.



Resultaten Effectstudie

1 Omvang stadslogistiek

- Voor de effectstudie heeft BCI de omvang van **stadslogistiek** bepaald. Het betreft alle ritten van leveranciers van goederen en diensten van, naar en in de zone. Het gaat om ritten met bedrijfsauto's ingericht voor goederenvervoer, oftewel bestelauto's en vrachtauto's (voertuigcategorieën: N1, N2, N3).
- Er is gebruik gemaakt van een kentekenonderzoek van NDC. In dit onderzoek zijn alle ingaande passages op 13 locaties in het centrum gemeten. Dit vond plaats van 9 tot en met 15 maart 2026.
 - Om tot het juiste aantal ritten per werk- en weekenddag te komen zijn enkele rekenstappen doorlopen. Dit is toegelicht in [bijlage 1](#).
- De gevolgde methode kan schematisch als volgt worden weergegeven en is nader toegelicht op de volgende slides:



Figuur 4:
Schematische weergave van de berekening voor de stadslogistieke omvang.

Methodiek omvang stadslogistiek

1. Vaststellen aantal waargenomen passages per dag

De ingaande passages in Deventer zijn van 9 t/m 15 maart 2026 geregistreerd met 13 telpunten. Deze zijn weergegeven in figuur 5. Voertuigen die binnen vier uur meerdere keren geregistreerd zijn, zijn maar één keer meegenomen, waardoor er sprake is van unieke ritten per dag. In totaal gaat het om 922 bestel- en 125 vrachtritten per werkdag. Op weekenddagen zijn gemiddeld 355 bestel- en 18 vrachtritten geregistreerd.

2. Verwachte aantal unieke ritten per jaar

In de effectstudie wordt het aantal ritten per jaar als uitgangspunt genomen. Het aantal ritten per werk- en weekenddag wordt daarom vermenigvuldigd met het totaal aantal werk- en weekenddagen per jaar. Het aantal werkdagen in 2026 is 255, het aantal weekend- en feestdagen is 110.

3. Verwachte aantal voertuigkilometers per jaar

Het aantal kilometers dat per rit gereden wordt, verschilt per type voertuig (bestel of vracht) en per segment. Zo rijdt een bestelauto voor het leveren van boodschappen aan huis vaak maar ongeveer 50 kilometer per rit, terwijl een ronde van leveringen in de retail met een vrachtwagen gemiddeld 120 kilometer lang is. Op basis van landelijke kengetallen blijkt dat een gemiddelde bestelautorit 83 kilometer is, en een gemiddelde vrachtautorit 110. *Zie voor een volledige opbouw van de ritafstanden de verdieping op de volgende slide.*

Omvang stadslogistiek	Ritten per week	
	Bestel	Vracht
1. Kapjeswelle*	377	25
2a. Sijzenbaan	683	99
2b. Sijzenbaan	230	40
3. Op de Keizer	71	21
5. Welle*	1.315	113
8. Nieuwstraat	120	10
9. Smedenstraat	483	70
10. Keizerstraat	276	72
11. Verzetslaan	514	62
Subtotaal telpunten	4.069	512
Ontbrekende locaties	1.250	150
Totaal per week	5.319	662

Zie voor een toelichting over de telpunten en aannames voor de ontbrekende locaties [bijlage 1](#)

Per werkdag	
Bestel	Vracht
922	125

Per weekenddag	
Bestel	Vracht
355	18

Figuur 5: Ritten per week- en weekenddag op basis van meegenomen telpunten rondom ZE-zone uit rapportage NDC (punten 1-11) en ontbrekende tellocaties (o.b.v. expert judgement).

Verdieping: onderbouwing ritafstanden per segment

- Gemiddelde ritafstanden in stadslogistiek zijn bepaald o.b.v. onderzoeksresultaten uit eerdere studies
- Het betreft een **logistieke rit** (heen én terug) bijvoorbeeld van distributiecentra (DC) – naar winkels – naar distributiecentra (DC)
- Deze ritafstanden sluiten aan bij de BCI-database die meer dan 1.000 stadslogistieke ritten bevat
- De gemiddelde gewogen ritafstand* is 83 km voor bestelvoertuigen en 110 kilometer voor vrachtvoertuigen

Segment	Deelsegment	Bestelautorit				Vrachtautorit			
		Afstand	Type	Duur	Stops	Afstand	Type	Duur	Stops
Afval	Bedrijven	45 km ¹	Milk run	4 uur	>20	45 km ¹	Milk run	4 uur	>20
	Consumenten	45 km ¹	Milk run	4 uur	>20	45 km ¹	Milk run	4 uur	>20
Bouw	Afbouw	100 km ²	Punt-punt	2 uur	1-3	120 km ⁴	-	-	-
	OR; Infra	-	-	-	-	100 km ³	Punt-punt	3-4 uur	1-3
	Personeel	100 km ²	Punt-punt	2 uur	1-3	-	-	-	-
	Ruwbouw	-	-	-	-	100 km ³	Punt-punt	3-4 uur	1-3
Post- en Pakket	Post- en Pakket	70 km ^{1,2}	Milk run	6-8 uur	>20	120 km ⁴	Punt-punt	3-8 uur	1-3
Facilitair/Service	Bevoorrading	70 km ^{1,2}	Milk run	3-5 uur	4-10	120 km ⁴	Milk run	3-8 uur	4-10
	Dienstverlening	70 km ^{1,2}	Milk run	3-5 uur	4-10	120 km ⁴	Milk run	3-8 uur	4-10
Stukgoed	Retail	100 km ¹	Milk run	-	-	120 km ⁴	Punt-punt	3-4 uur	1-3
	Specialisten	100 km ¹	Milk run	-	-	120 km ¹	Milk run	3-8 uur	4-10
	Twee-mans leveringen	100 km ¹	Milk run	-	-	120 km ¹	Milk run	3-8 uur	4-10
Vers	Horeca en specialisten	100 km ¹	Milk run	3-8 uur	4-10	130 km ¹	Milk run	3-8 uur	4-10
	Retail	100 km ¹	Milk run	3-8 uur	4-10	60 km ¹	Punt-punt	3-4 uur	1-3
	Thuisleveringen	50 km ^{1,2}	Milk run	3-5 uur	>20	120 km ⁴	Punt-punt	3-4 uur	1-3 ⁵

¹ Bron: Topsector Logistiek (2019) Laadinfrastructuur

² Bron: TNO (2018) Elektrische bestelauto's

³ Bron: TLN (2017) Transport in Cijfers 2016

⁴ Bron: BCI (2020) Database ritprofielen

⁵ Het betreft leveringen vanuit een centraal DC aan city hubs en depots

*Gemiddelde gewogen ritafstand op basis van segmentverdeling o.b.v. Outlook City Logistics (2017)

4. Verdeling naar wegtype

Tot slot wordt het aantal voertuigkilometers per jaar verdeeld naar de verschillende wegtypes. Dit is nodig om de juiste emissiefactoren per kilometer te kunnen gebruiken. De uitstoot per kilometer in de stad ligt namelijk hoger dan de uitstoot per kilometer op de snelweg.

Op basis van de afstand tot de rand van de zone en de belangrijkste herkomst- en bestemmingslocaties binnen de zone is deze vastgesteld op 1,5 kilometer per rit (totaal van heen en terug). De overige 81,5 (bestel) en 108,5 (vracht) kilometer wordt buiten de zone gereden. Wel wordt ook deze afstand emissievrij gereden, waardoor het effect van deze kilometers ook wordt meegenomen.

Buiten de zones zijn de resterende ritkilometers verdeeld met 20% binnen de bebouwde kom, 10% in het landelijk gebied en 70% op de snelweg.

We zijn ons bewust van de onzekerheid in deze modelberekening, daarom toetsen we de robuustheid van de resultaten in de gevoeligheidsanalyse met 30% meer of minder stadslogistieke kilometers

Wegtype	Bestelritten	Vrachtritten
	Aantal kilometers	Aantal kilometers
Binnen de zone	307.000	39.000
Binnen bebouwde kom	3.232.000	530.000
Landelijk	1.616.000	265.000
Snelweg	11.313.000	1.857.000
Totaal km per jaar	16.468.000	2.692.000

Figuur 6: Verdeling ritkilometers

2 Gedragseffecten

- Invoering van een zero-emissiezone gaat ervoor zorgen dat leveranciers van goederen en diensten en/of hun logistieke partners hun logistiek aan zullen moeten passen. Deze aanpassing is het **gedragseffect**. Dit is bepalend voor het tempo waarin versnelde verschoning en verduurzaming plaatsvindt. Hieruit volgen enerzijds de uitstootbesparingen en anderzijds de kosten voor wagenparkinvesteringen.
- Er zijn drie opties binnen het gedragseffect, met gevolgen voor de resterende uitstoot. Bij volledig elektrificeren landen de klimaat- en milieubaten over de hele rit. Bij het gebruik van een hub wordt aan de rand van de ZE-zone overgeslagen op een elektrisch voertuig en worden alleen de laatste paar kilometers elektrisch gereden. Tot slot zijn er ook ritten die alsnog met dieselveertuigen zullen worden gereden, bijvoorbeeld vanwege overgangsregelingen en ontheffingen.

Gedragseffect	Herkomst rit (bv. distributiecentrum)	Bestemming rit (in de ZE-zone)	Emissiereductie over...	Voorbeelden
Zero Emissie Stadslogistiek (ZES)		 	...de gehele rit	• Elektrisch voertuig kopen • Elektrisch voertuig huren (bv. deelauto) • Gebruik bakfiets of LEVV • Stoppen dienstverlening
ZES met overslag		   	...de laatste paar kilometer (in zone)	• Stadslogistieke hub • Uitbesteden rit aan logistiek dienstverlener • Logistiek ontkoppelpunt
Conventionele stadslogistiek		 	...nergens (geen effect)	• Overgangsregelingen (t/m 2029) • Ontheffingen • Niet naleven regels

Figuur 7: Mogelijke gedragseffecten bij invoering ZE-zone

- Zowel bestel- als vrachtauto's kunnen – indien ze aan voorwaarden zoals een nieuwe emissieklasse voldoen – gebruik maken van overgangsregelingen. Deze landelijke regelingen gelden voor de eerste paar jaar van de invoering van de ZE-zones in Nederland, maar uiterlijk tot 2029 (bestel) of 2030 (vracht). Zowel voor bestel- als voor vrachtvoertuigen is de verwachting dat een groot deel gebruik zal maken van de overgangsregels. In 2030 zullen de overgangsregelingen aflopen en zal het verkeer van, naar en binnen de zone met uitzondering van een aantal ontheffingen en vrijstellingen nagenoeg volledig elektrisch zijn. Door inzet van (dag)ontheffingen zal een klein deel van de ritten vanaf 2030 toch nog op diesel rijden.
- Op basis van gesprekken met logistiek dienstverleners, verladers en hubondernemers is de verwachting is dat een aantal partijen ook gebruik gaat maken van logistieke overslagpunten aan de rand van de ZE-zone: de stadsdistributiehubs. Het effect van deze overslaglocaties is lastig in te schatten. Op basis van onderzoeken van o.a. TNO blijkt dat het potentieel van stadsdistributiehubs groot is en dat ze kunnen bijdragen aan een flinke efficiëntieslag in de logistiek. Tegelijkertijd komen initiatieven voor dergelijke hubs de afgelopen jaren maar moeizaam van de grond. Naar verwachting gaat de invoering van ZE-zones bijdragen aan een ruimere inzet van stadsdistributiehubs, al zullen de komende jaren moeten uitwijzen of dit inderdaad het geval gaat zijn. Hoewel deze ontwikkeling vanuit binnenstadsperspectief toe te juichen is (bundeling zorgt voor minder ritten in de stad), zorgt het er wel voor dat de rit naar de hub toe nog met dieselveertuigen gereden kunnen worden. Dit zorgt voor een kleiner effect van de invoering van de zone.
- Gedragseffecten zijn voor het eerst in een landelijke studie bepaald (BCI & RHDHV, 2019) en zijn gebaseerd op de huidige en toekomstige stand van voertuigtechnologie, introductie batterij-elektrische voertuigen en aangekondigde voorkeur (*stated preference*) die in gesprekken met marktpartijen naar voren komen. Er is nadrukkelijk verschil tussen koplopers (die z.s.m., dus sowieso vóór 2030 al aan de eisen willen voldoen) en partijen die aangeven meer tijd nodig te hebben. In een actualisatie van deze landelijke studie voor het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zijn de gedragseffecten in 2025 aangescherpt (BCI, 2025). Hierin is het gebruik van de [overgangsregelingen voor bestelauto's en vrachtauto's](#), die in de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek zijn afgesproken met het bedrijfsleven, meegenomen. Dit geldt ook voor de landelijke geharmoniseerde [ontheffingsteksten](#). Zie [bijlage 6](#) voor een overzicht van de landelijke toegangsregels.

Overzicht gedragseffecten bestelvoertuigen

- Onderstaande tabel geeft een overzicht van de te verwachten gedragseffecten voor ritten met bestelvoertuigen bij invoering van een ZE-zone. Aangezien alle overgangsregelingen per 01-01-2029 aflopen voor bestelvoertuigen is de zone effectief vanaf dat moment volledig van kracht. In de jaren erna neemt het aantal ontheffingen verder af en stijgt de inzet van ZE-alternatieven.

		2028	2029	2030	Na 2030
1. Zero Emissie Stadslogistiek	Aanschaf/Lease/Huur 'Zero Emissie'-alternatief	30	70	70	+0,5 p/j t/m 2036, +2 in 2035
	Inzet andere modaliteit (Bijv.: Licht Elektrisch VrachtVoertuig of cargobike)	2	5	5	Gelijk
	Uitbesteden aan zero-emissie dienstverlener	2	10	10	Gelijk
	Rationalisering inzet wagenpark	0	5	5	Gelijk
	Totaal Zero Emissie Stadslogistiek	34%	90%	90%	90 tot 95%
2. ZES met overslag	Gebruik stadsdistributiehuis	2	3	3	Gelijk
	Totaal ZES met overslag	2%	3%	3%	3%
3. Conventionele Stadslogistiek (diesel/benzine)	Ontheffing particulier	1	2	-	-
	Dagontheffingen	1	2	4	-0,5 p/j t/m 2036
	Langdurige ontheffing	1	1	1	0 per 2035
	Niet-naleving	1	2	2	1 per 2035
	Overgangsregelingen (geldend tot 01-01-2029)	60	-	-	-
	Totaal conventionele stadslogistiek	64%	7%	7%	2 tot 7%
Totaal		100%	100%	100%	100%

Figuur 8: Gedragseffecten voor bestelvoertuigen bij invoering van de zero-emissiezone

Overzicht gedragseffecten vrachtvoertuigen

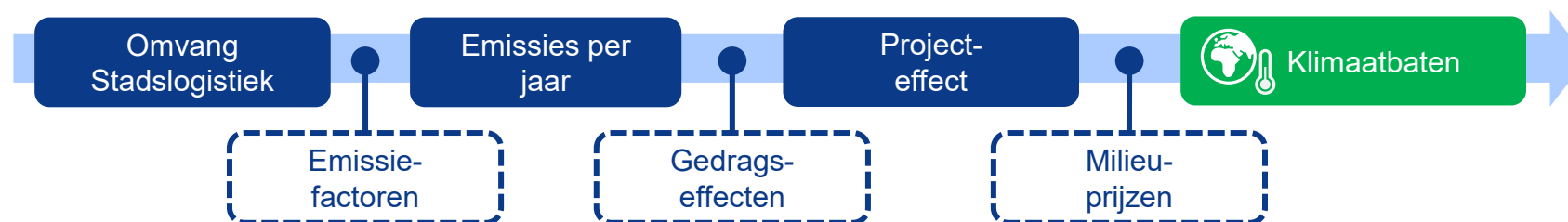
- Onderstaande tabel geeft een overzicht van de te verwachten gedragseffecten voor ritten met vrachtvoertuigen bij invoering van een ZE-zone. Voor vrachtvoertuigen lopen de overgangsregelingen af op 01-01-2030. Vanaf dit moment zal naar verwachting 90% van de ritten emissieloos worden uitgevoerd en het overige deel met ontheffingen. Deze lopen richting 2040 stapsgewijs af.

		2028	2029	2030	Na 2030
1. Zero Emissie Stadslogistiek	Aanschaf/Lease/Huur 'Zero Emissie'-alternatief	30	35	75	+0,5 p/j t/m 2040, +2 in 2035
	Uitbesteden aan zero-emissie dienstverlener	5	5	10	Gelijk
	Rationalisering inzet wagenpark	4	4	5	Gelijk
	Totaal Zero Emissie Stadslogistiek	39%	44%	90%	90 tot 97%
2. ZES met overslag	Gebruik stadsdistributiehuis	1	1	1	Gelijk
	Totaal ZES met overslag	1%	1%	1%	1%
3. Conventionele Stadslogistiek (diesel/benzine)	Ontheffing particulier	-	-	-	-
	Dagontheffingen	2	2	2	1 vanaf 2035
	Langdurige ontheffing	2	2	5	-0,5 p/j t/m 2040
	Niet-naleving	1	1	2	1 vanaf 2035
	Vervanging naar tweedehands emissieklasse 6	5	5	-	-
	Overgangsregelingen (geldend tot 01-01-2030)	50	45	-	-
	Totaal conventionele stadslogistiek	60%	55%	9%	2 tot 9%
Totaal		100%	100%	100%	100%

Figuur 9: Gedragseffecten voor vrachtvoertuigen bij invoering van de zero-emissiezone

3 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 CO₂-reductie) dat optreedt, inclusief de bijbehorende maatschappelijke waarde, is als volgt bepaald:
(zie de volgende slide voor een uitgebreide toelichting bij dit schema)



- Het projecteffect (de besparing) voor de verschillende zichtjaren tot 2050 is als volgt:

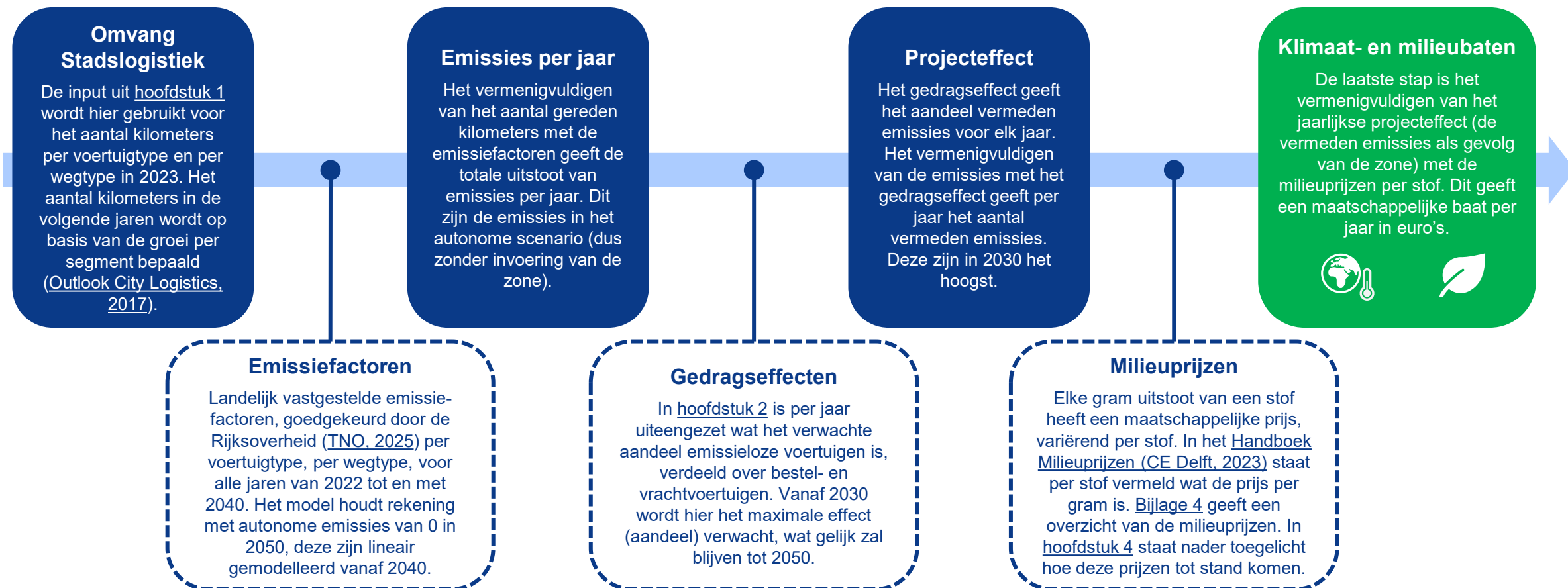
	Besparing per jaar bij invoering ZE-zone (ton)					
	2028	2030		2040		2050*
Autonome ontwikkeling	3.940	3.790	2.900	1.790	960	-
Resterende uitstoot	2.520	380	160	70	40	-
Projecteffect (besparing)	1.430	3.410	2.740	1.720	920	-

**In het rekenmodel wordt uitgegaan van een volledige autonome verschoning in 2050. Dit betekent dat er geen emissies meer worden verwacht in 2050, ook als er geen ZE-zone zou worden ingevoerd.*

Figuur 10: Projecteffect klimaatbaten voor enkele zichtjaren

Verdieping: achtergrond rekenmodel

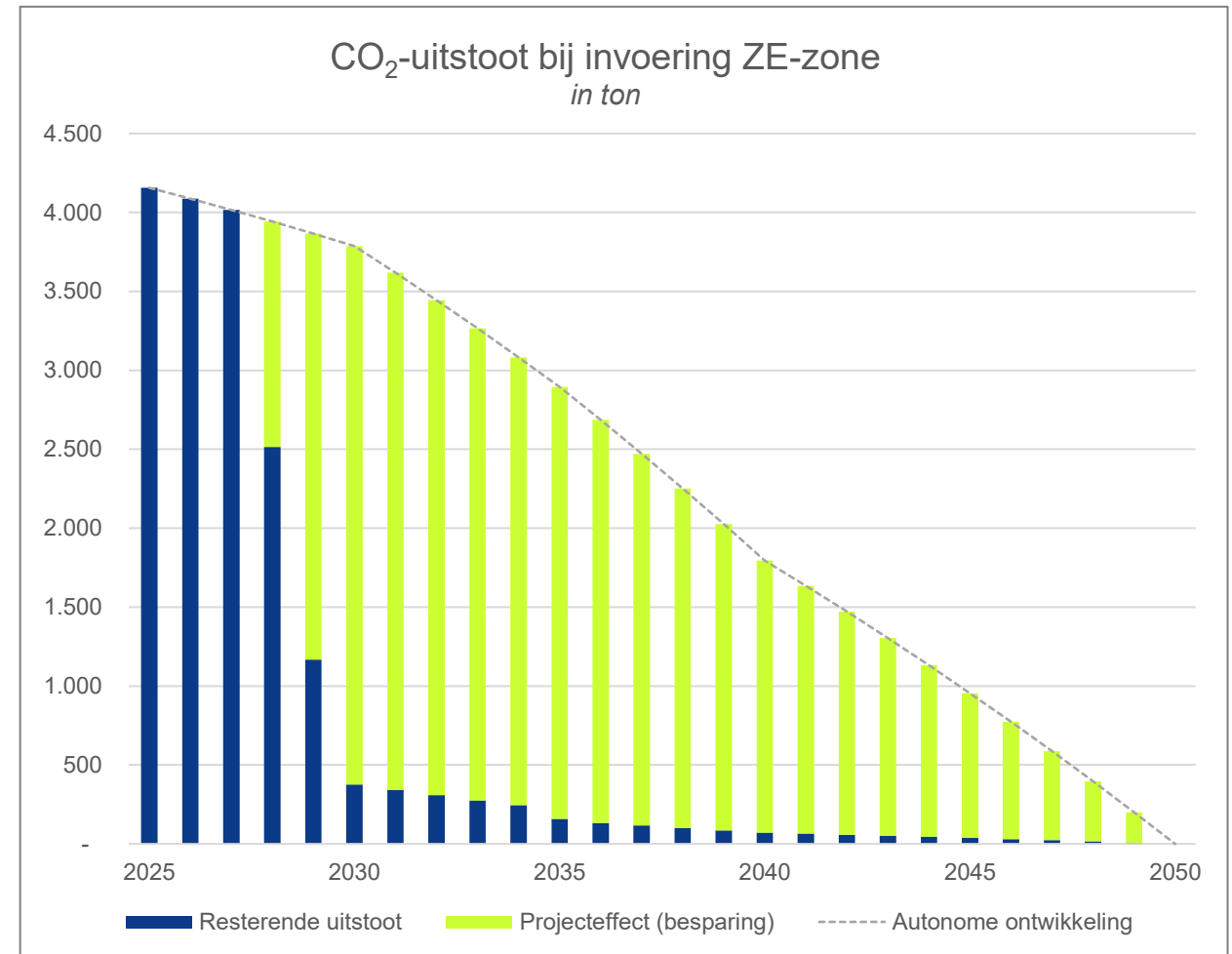
- Het berekenen van de klimaat- en milieubaten gebeurt aan de hand van vier stappen, zoals schematisch weergegeven in figuur 11. Deze stappen worden zowel voor het berekenen van de klimaatbaten (CO_2) als de milieubaten (NO_x , PM_{10} en $\text{PM}_{2,5}$) aangehouden.



Figuur 11: Schematische modelweergave berekening klimaat- en milieubaten

Besparing CO₂-uitstoot: maximale besparing in 2030

- Omdat het wagenpark ook vanuit zichzelf (autonoom) zou verschonen, kan niet alle luchtkwaliteitswinst over de jaren toegeschreven worden aan de invoering van de ZE-zone. In figuur 12 is het verloop van de CO₂-besparing in de tijd weergegeven. De grijze stippellijn geeft de totale uitstoot weer als er geen ZE-zone ingevoerd zou worden. In het model wordt uitgegaan van een volledige autonome verschoning in 2050, waardoor er ook zonder ZE-zone geen uitstoot meer zou zijn.
- 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 ZE-zone is de optelsom van alle lichtgroene balken. In totaal is dit 41.000 ton CO₂.



Figuur 12: Verloop projecteffect CO₂-besparing

- 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 bedraagt:

Maatschappelijke waarde (€)	Jaarlijkse baat in 2030	SOM	C.W. 2025
Bestel	€ 419.000	€ 6.054.000	€ 4.477.000
Vracht	€ 343.000	€ 5.351.000	€ 3.894.000
Totaal	€ 762.000	€ 11.405.000	€ 8.371.000

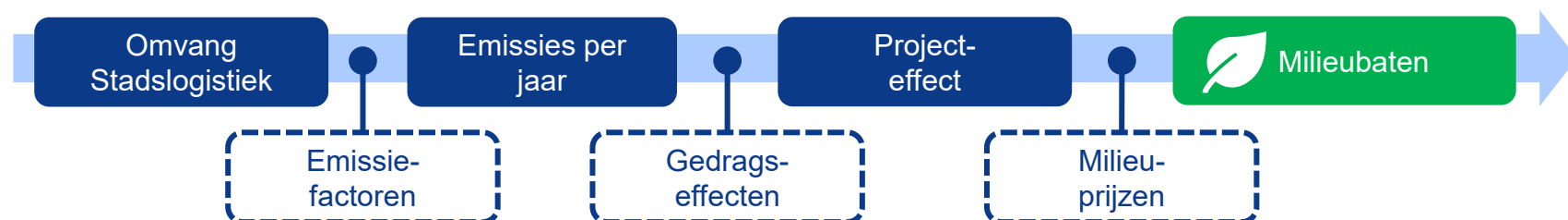
Figuur 13: Maatschappelijke waarde CO₂-besparing als gevolg van invoering zero-emissiezone

Achtergrond: Contante waarde (C.W.)

Een MKBA is een middel om de maatschappelijke baten af te kunnen zetten tegen de kosten die worden gemaakt. Dit wordt veelal toegepast in (grootschalige) infrastructuurprojecten. Vaak is hierbij sprake van een relatief grote kostenpost aan de voorkant, terwijl de baten pas in de toekomst en over langere tijd naar voren komen. Kosten (en baten) die nu worden gemaakt, zijn meer waard dan dezelfde kosten later in de tijd. Dit komt doordat geld die nu gebruikt moet worden om kosten te maken, niet kan worden geïnvesteerd en later meer op kan leveren. Om dit goed met elkaar te kunnen vergelijken worden de kosten en baten teruggerekend naar het basisjaar. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een discontovoet (zie [bijlage 5](#) voor de gebruikte discontovoeten). De contante waarde van de baten over de totale periode 2028-2050 wordt met behulp van deze discontovoet teruggerekend naar het prijspeil van 2025. De contante waarde van de klimaatbaten (€ 8,4 miljoen) is daarom lager dan de totale som van de jaren 2028 tot 2050 (€ 11,4 miljoen).

4 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 (de luchtkwaliteitswinst) dat optreedt, inclusief de bijbehorende maatschappelijke waarde, is als volgt bepaald:



- Projecteffect (NO_x/PM_x in kg per jaar):

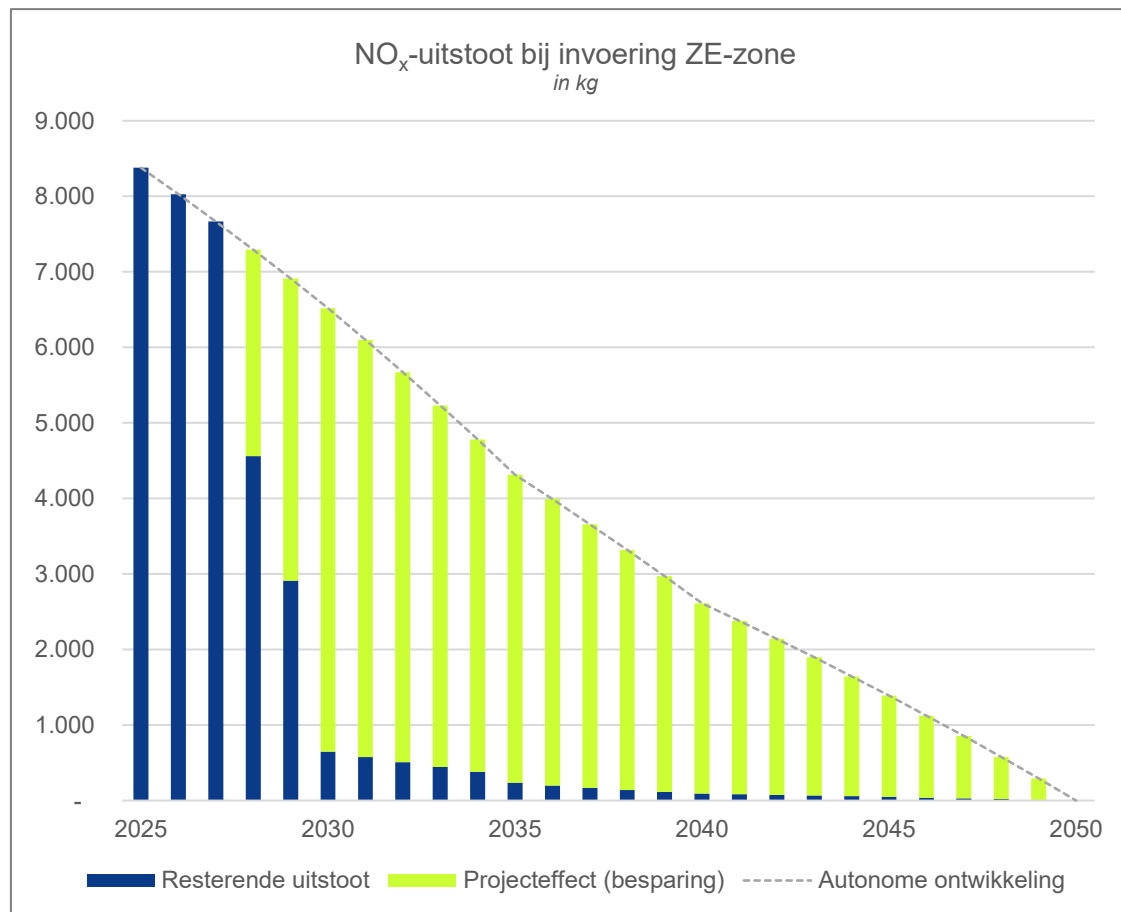
	Besparing NO _x (kg)					Besparing PM _{2,5} / PM ₁₀ (kg*)				
	2028	2030	2035	2040	2050	2028	2030	2035	2040	2050
Autonome ontwikkeling	7.290	6.520	4.310	2.610	-	121	107	88	72	-
Resterende uitstoot	4.560	650	240	90	-	76	11	5	3	-
Projecteffect (besparing)	2.730	5.870	4.080	2.520	-	45	97	83	69	-

*Let op: de invoering van een zero-emissiezone in Deventer heeft bij fijnstof (PM_x) **alleen effect op emissies door verbranding**. Emissies door slijtage van banden en remmen blijven ook bij een ZE-zone bestaan, want deze zijn voor ZE- en niet-ZE-voertuigen nagenoeg gelijk. Voor PM_{2,5} en PM₁₀ is de uitstoot door verbranding gelijk aan elkaar.

Figuur 14: Projecteffect milieubaten voor enkele zichtjaren, uitgesplitst naar twee stoffen

Verloop besparing uitstoot schadelijke stoffen

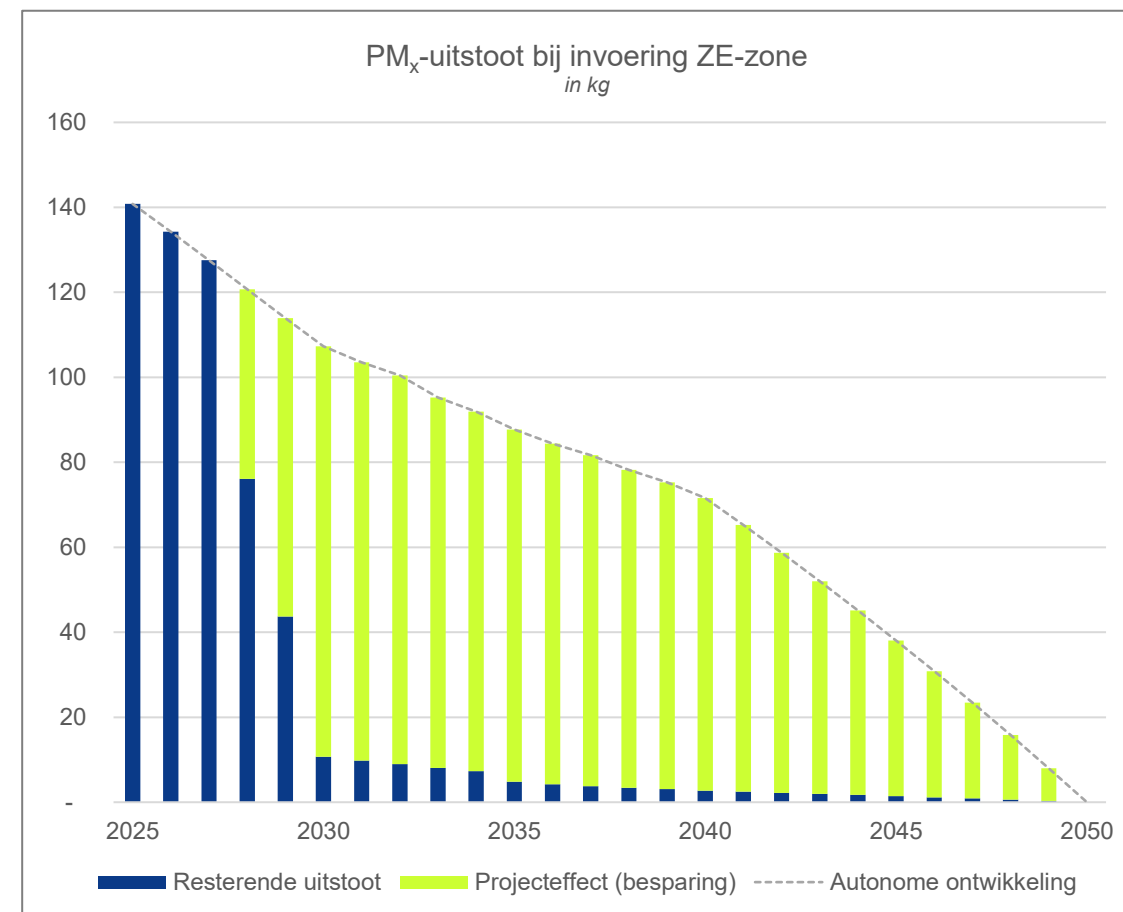
NO_x-uitstoot in kg



Toelichting: NO_x sterke autonome verschooning in de komende jaren door aangescherpte Europese regels m.b.t. uitstoot dieselloortuigen.

Figuur 15: Verloop projecteffect NO_x-besparing

PM_x-uitstoot door verbranding in kg

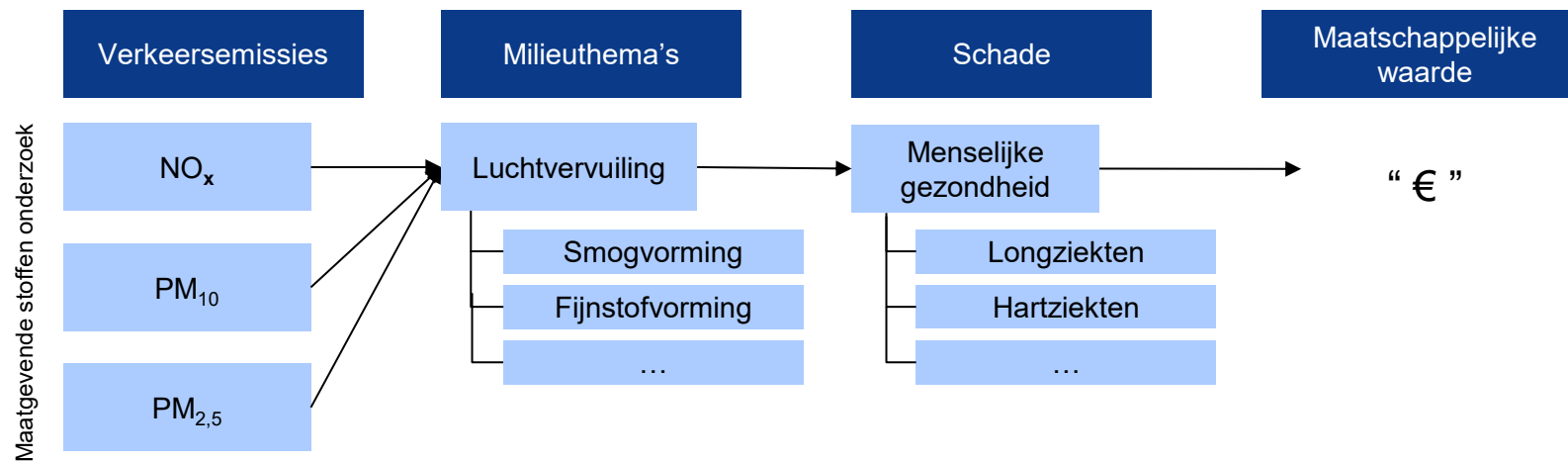


Toelichting: berekening betreft alleen uitstoot van fijnstof door verbranding; fijnstof-uitstoot door slijtage blijft aanwezig

Figuur 16: Verloop projecteffect PM_x-besparing

Verdieping: maatschappelijke waarde schone lucht

- Verplaatsingen van motorvoertuigen in een gebied zorgen voor uitstoot van schadelijke stoffen. Dit heeft invloed op luchtkwaliteit en daarmee op gezondheid: inademen vervuilde lucht vergroot bijv. kans op long- en hartziekten (astma, longkanker, hartritmestoornis).
- Simpel gezegd: ziekte kost de maatschappij geld, mensen moeten behandeld worden in ziekenhuis, hebben meer ziekteverzuim, minder productiviteit (en/of werken minder lang).
- Het RIVM heeft in 2018 becijferd dat jaarlijks 3,5% van de ziektelasten in Nederland te relateren is aan slechte luchtkwaliteit (het gaat om 800 miljoen euro op jaarbasis).
- Deze kosten zijn vertaald in een “Milieuprijs”. Dit is een benadering van maatschappelijke kosten van een kilogram uitstoot van een schadelijke stof.



Figuur 17: Maatschappelijke waarde van schone lucht – Bron: CE Delft (2017) Handboek Milieuprijzen; Bewerking BCI (2019)

- De besparing van uitstoot van schadelijke stoffen leidt tot gezondheidswinst voor inwoners en bezoekers van Deventer, maar ook daarbuiten. De maatschappelijke waarde van de gerealiseerde besparing bedraagt:

Maatschappelijke waarde (€)		Jaarlijkse baat in 2030	SOM	C.W. 2025
Stikstofoxiden	NO _x	€ 214.000	€ 2.342.000	€ 1.776.000
Fijnstof	PM _{2,5} *	€ 21.000	€ 302.000	€ 221.000
Totaal milieubaten		€ 235.000	€ 2.643.000	€ 1.997.000

Figuur 18: Maatschappelijke waarde CO₂-besparing als gevolg van invoering zero-emissiezone

De gehanteerde milieuprijzen voor schadelijke stoffen zijn gebaseerd op 'schade'-prijzen. Het gaat met name om schade op de menselijke gezondheid, maar specifiek voor stikstof geldt dat ook de schade die in de natuur kan ontstaan is meegenomen. Zie voor een verdere toelichting de [vorige slide](#).

*PM₁₀ is fijn stof bestaande uit deeltjes kleiner dan 10 µm. Aangezien PM_{2,5} fijn stof is met deeltjes kleiner dan 2,5 µm bestaat er overlap tussen beide stoffen. Alle deeltjes die kleiner zijn dan 2,5 µm zijn immers ook kleiner dan 10 µm. Het is hierdoor niet mogelijk om de maatschappelijke waarde van beide stoffen mee te nemen in de MKBA, omdat er dan een dubbeltelling ontstaat. In een MKBA gericht op verkeersmaatregelen wordt vanwege de hogere schadelijkheid van PM_{2,5} (en dus hogere maatschappelijke waarde van de reductie van deze stof) alleen die stof meegenomen.

De gehanteerde prijzen zijn opgenomen in de onderstaande tabel:

Milieuprijzen Luchtkwaliteit	Centraal (€/kg)
Stikstof (NO _x)	36,4
Fijnstof, kleine fractie (PM _{2,5}) in sterk stedelijk gebied	337,6
Fijnstof, kleine fractie (PM _{2,5}) in landelijk gebied	180,4
Fijnstof, grove fractie (PM ₁₀) <i>Niet van toepassing bij MKBA's waarin ook PM_{2,5} wordt meegenomen</i>	84,5

Bron: CE Delft (2023) Handboek Milieuprijzen, Prijspeil 2025

5 Kosten investeringen 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.
- De wagenparkinvesteringen zijn berekend als verschil in kosten tussen diesel- en elektrische voertuigen:
 - Wagenpark investeringen bij ZE-zones worden bepaald op basis van de totale gebruikskosten, ook wel Total Cost of Ownership (TCO). Het 'TCO-principe' gaat uit van het gegeven dat aanschaffen van een emissievrij voertuig weliswaar duurder is, maar goedkoper is in dagelijks gebruik. Dit komt door lagere kosten voor onderhoud en het gebruik van een goedkopere 'brandstof'. De aanschaf van een duurder voertuig kan dus gedurende het gebruik terugverdiend worden.
 - In de TCO-berekening zijn de volledige kosten voor elektrisch rijden meegenomen, dus ook het aanschaffen van laadinfrastructuur.
 - **Bestelvoertuigen zijn niet in het TCO-vergelijk meegenomen, aangezien de TCO nu al positief is** (toelichting zie volgende slide).
 - Voor vrachtwagens (= bedrijfsvoertuigen met meer dan 3,5 ton voertuiggewicht) is er onderscheid gemaakt tussen vier verschillende type diesel- en batterij-elektrische vrachtvoertuigen: kleine bakwagens (tot 18 ton), grote bakwagens (vanaf 18 ton), lichte trekkers (tot 40 ton) en zware trekkers (vanaf 40 ton).
 - Het TCO-nadeel per type voertuig is gewogen, overeenkomstig met het aandeel van het voertuigtype in het wagenpark.
 - De TCO-vergelijken worden in het begin van het jaar opgesteld. De recente ontwikkelingen in de dieselprijzen – waardoor de TCO voor elektrische voertuigen voordeliger geworden is ten opzichte van diesel – zijn daarom niet meegenomen in de analyse.
 - Omdat er geen eenduidige meerkosten bekend zijn voor het gebruik van een stadslogistieke hub worden de ritten die gebruik maken van overslag (gedragseffect 2) meegenomen als ritten waarbij het voertuig geëlektrificeerd wordt (gedragseffect 1).
 - De berekening van het TCO-nadeel per jaar is verderop in detail uitgewerkt.

- 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 ontheffingenbeleid.
- Kostentechnisch is het rijden van een elektrische bestelauto's nu, en dus ook vanaf de invoering in 2028, minstens in evenwicht met het rijden van een diesel. Bovendien is in 2025 de bpm-vrijstelling voor zakelijke bestelauto's vervallen, maar bestaat deze voor elektrische bestelvoertuigen nog wel. 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.
 - De aangekondigde tijdelijke korting op motorrijtuigenbelasting in het kader van de oorlog in Iran op diesel bestelauto's is niet meegenomen, maar heeft (onder andere vanwege het tijdelijke karakter) een verwaarloosbaar effect op de TCO.
- Enkele aandachtspunten:
 - De ontwikkeling van een tweedehandsmarkt voor elektrische bestelauto's is belangrijk voor bredere toegankelijkheid van elektrische voertuigen, want niet iedere ondernemer kan of wil een nieuwe bestelauto financieren. Net als bij elektrische personenauto's zal deze markt zich de komende jaren verder ontwikkelen. De verwachting is dat in 2028 een nagenoeg volwassen tweedehandsmarkt voor emissieloze bestelauto's is ontstaan voor stadslogistieke toepassingen.
 - In bijzondere segmenten met gekoeld transport, veel benodigde trekkracht of veel te vervoeren gewicht, zijn mogelijk nog in de eerste jaren vanaf de invoering aanpassingen nodig aan distributiepatronen, omdat actieradius dan nog (te) beperkt is voor de gebruikelijke bedrijfsvoering. Voor deze gevallen bieden ontheffingen een vangnet.
 - Netcongestie is een knelpunt voor het installeren van laadinfrastructuur op de eigen kavel. Dit zal ook in 2030 voor sommige ondernemers nog het geval zijn. Ondernemers waarvoor dit het geval is kunnen in aanmerking komen voor een ontheffing.
- *De volgende slide geeft een voorbeeld van een uitwerking van een TCO voor bestelvoertuigen.*

Verdieping: voorbeeld TCO-berekening bestelvoertuig

- [Logistiek010](#) geeft een voorbeeldberekening van een TCO voor een diesel- en een bestelvoertuig van hetzelfde type. Dit is gedaan in augustus 2022.
- Als uitgangspunt is een loodgietersbedrijf genomen met een bestelbus die thuis wordt opgeladen. Dit gebeurt aan een openbare laadpaal: dit betekent dat de stroomkosten relatief hoog zijn, maar dat er geen kosten zijn voor aanschaf/onderhoud van de laadpaal.
- In dit voorbeeld is gerekend met € 0,40 per kWh (openbaar laden) en € 1,91 per liter diesel.
- De afschrijving wordt gedaan over een periode van 6 jaar. Hoewel de aanschafkosten – ook inclusief een subsidie- en fiscale regeling – hoger zijn voor een elektrisch model, zijn de totale kosten over 6 jaar lager.
- Met de [TCO-vergelijkingstool](#) voor bestelvoertuigen kan een TCO-berekening worden gemaakt voor een eigen bestelbus. Voor vrachtvoertuigen is er een [tool vanuit de Topsector Logistiek](#) beschikbaar.

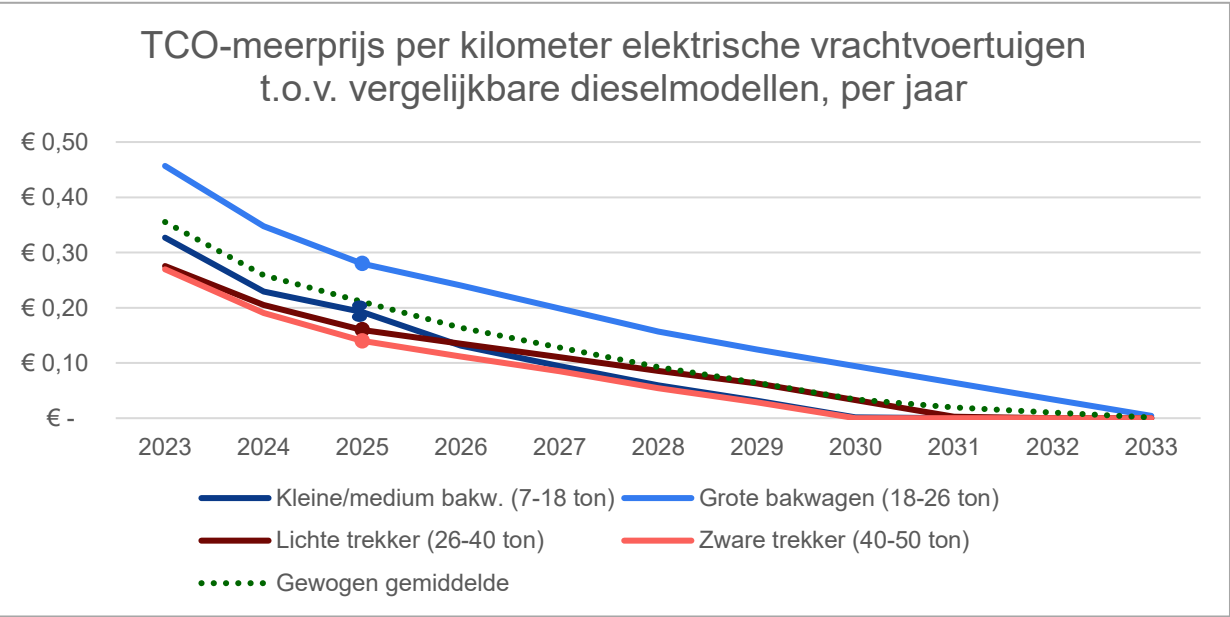
	Peugeot Partner	Peugeot e-Partner Long
Aanschaf		
Netto Catalogusprijs (excl. BTW/BPM)	23.140	30.560
Subsidieregeling (SEBA)	0	-3.667
Fiscale regeling (MIA)	0	-1.787
Aanschafprijs na SEBA en MIA	23.140	25.106
Afschrijving na 6 jaar (75%) incl. financieringskosten	€ 18.917	€ 19.036
Periodieke kosten (6 jaar totaal)		
Verzekeringskosten	3.582	4.250
Motorrijtuigenbelasting	2.926	1.398
Onderhoudskosten	4.278	3.036
Schade	1.794	1.794
Brandstof/elektriciteitskosten	9.900	9.529
Totaal periodieke kosten	€ 22.480	€ 20.009
Total cost of ownership		
Afschrijving	18.917	19.036
Periodieke kosten	22.480	20.009
Totaal	€ 41.397	€ 39.045

Figuur 19: voorbeeld berekening TCO-verschil voor een bestelvoertuig, [Logistiek010](#)

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.
- Bij invoering van een ZE-zone in 2028 is de TCO van alle elektrische vrachtvoertuigtypes nog hoger dan voor dieseltypes. Afhankelijk van de grootte en type voertuig varieert dit van 5 tot 16 cent per kilometer.

 - Gemiddeld komt het TCO-nadeel voor vrachtwagens in 2028 uit op meerkosten van 9 cent per kilometer. Dit is toegepast op alle vrachtwagenkilometers van voertuigen die in 2028 vervangen moeten worden.**
- Voor kleinere bakwagens en zware trekkers wordt een gelijke TCO tussen elektrisch en bestel verwacht in 2030. Met name voor grote bakwagens duurt het nog iets langer voordat de prijs van elektrische varianten in evenwicht is met dieselveertuigen.



Gehanteerd TCO-nadeel elektrisch vs. diesel, € per km (vrachtwagens)										
Voertuigtype	%	'25	'26	'27	'28	'29	'30	'31	'32	'33
Kleine+med. bakwagens	50%	0,19	0,13	0,09	0,06	0,03	-	-	-	-
Grote bakwagens	30%	0,28	0,24	0,20	0,16	0,12	0,09	0,06	0,03	-
Lichte trekker	15%	0,16	0,13	0,11	0,09	0,06	0,03	-	-	-
Zware trekker	5%	0,14	0,11	0,09	0,05	0,03	-	-	-	-
TCO-nadeel (gewogen gem.)		0,21	0,16	0,13	0,09	0,06	0,03	0,02	0,01	-

Figuur 20 + 21: TCO-ontwikkeling per voertuigcategorie in respectievelijk grafiek- en tabelvorm.
 Op basis van de [TCO-vrachttol](#) (2025), geschaald met [Panteia](#) (2021).

Wagenparkinvesteringen bedrijfsauto's

- Op basis van de TCO voor de ritprofielen van vrachtwagens in de stadslogistiek wordt duidelijk dat de inzet van elektrische vrachtwagens op dit moment nog extra kosten met zich meebrengt ten opzichte van dieselloze voertuigen. De meerkosten zijn gemiddeld 9 cent per kilometer in 2028, uitgaande van een gebruiksduur van 8 jaar. De technologie voor elektrische vrachtwagens en andere ZE-alternatieven is sterk in ontwikkeling en er blijven verschillende aankondigen komen van voertuigfabrikanten voor ZE-vrachtoer voertuigen (e-trucks) met verbeterende specificaties, opschaling van fabricage en verbeterde business cases voor inzet.
- Het TCO-nadeel wordt daardoor elk jaar kleiner. Zo geeft het [ICCT \(2023\)](#) aan dat er vanaf 2030 geen meerkosten meer worden verwacht voor e-trucks. Dit is positiever dan de trend die op basis van Rebel (2025) en Panteia (2021) naar voren komt. In deze rapportage wordt conservatief vastgehouden aan de trend per voertuigcategorie, zoals toegelicht op de vorige slide.
- De totale investeringskosten voor het wagenpark op basis van de meerkosten per kilometer bedragen:

Investerings wagenpark (o.b.v. TCO)	Jaarlijkse baat 2030	SOM (periode 2028-2050)	C.W. 2025
Wagenparkinvesteringen (e-trucks) bij invoering zero-emissiezone	- € 157.000	- € 1.258.000	- € 1.036.000

Figuur 22: Totaalkosten investeringen wagenpark op basis van meerkosten per kilometer in het jaar van aanschaf

Let op! Het is belangrijk om te beseffen dat de berekende meerkosten (op basis van het negatieve TCO-verschil voor elektrische trucks tot en met 2030) alleen zijn toegerekend aan de kilometers die t.b.v. leveringen binnen de ZE-zone in Deventer gemaakt worden. De investeringskosten voor het wagenpark (m.n. door bedrijven) zijn daarmee niet te lezen als kosten per voertuig of kosten per bedrijf. Het gaat slechts om dat deel van de kosten die aan transport **van, naar en binnen de ZE-zone** wordt toegerekend. Bovendien gaat het om gemiddelde kosten, die op bedrijfsniveau kunnen afwijken (en mede afhankelijk zijn van gebruiksprofielen en afschrijvingscyclus van het bestaande wagenpark). De meerkosten zullen in de keten moeten worden terugverdiend of gaan ten koste van de marge. Aangezien de kosten worden gemaakt over de gehele rit zullen de kosten ook landen bij ondernemers die van buiten de gemeente bevoorraden of daar diensten leveren.

6 Investerings 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*:
 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
- De volgende pagina's geven een raming van de investerings- en operationele kosten

*Hiernaast krijgt de gemeente te maken met investeringen in het gemeentelijke voertuigen. Deze zijn al meegenomen onder 'kosten investeringen wagenpark' (zie H5)

Overzicht kosten realisatie zone

	Stelpost	Inzet per jaar (stuks of FTE)							Totaal		Toelichting
	per stuk / FTE	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	aantal	kosten	
Handhaving										€ 6.400	
Plaatsen ANPR-camera's	€ 400				16				16	€ 6.400	ANPR-camera's bij ingangen van de zone
Bebording										€ 64.000	
Bebording bij ingangen van de zone, inclusief plaatsing	€ 4.000				16				16	€ 64.000	Borden bij toegangen ZE-zone inclusief enkele vooraankondigingen
Communicatie										€ 156.000	
Communicatie capaciteit (1 FTE)	€ 120.000			0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,8	€ 96.000	Inzet communicatiemedewerker, gemiddeld 8 uur per week. Twee jaar van tevoren en inzet in invoerjaar (2028). In 2029 en 2030 incidentele inzet.
Informatiebijeenkomsten	€ 5.000			1	2				3	€ 15.000	Bijeenkomsten ter voorbereiding op invoering van de zone. Een bijeenkomst in 2026 en twee in 2027, gericht op (binnenstads)ondernemers.
Aankondigingsbrieven ondernemers Deventer	€ 5.000			1	1	1	1		4	€ 20.000	Informatiebrieven over de invoering van de zone, verstuurd naar alle voertuigeigenaren met een vrachtovertuig in Deventer.
Waarschuwbrieven overtreders 2028	€ 25.000					1			1	€ 25.000	Waarschuwbrieven naar overtreders in het eerste half jaar van invoering (januari t/m juni). In deze periode wordt er nog niet beboet.
Additionele personele kosten invoering										€ 264.000	
Projectcoördinator (1 FTE)	€ 120.000		0,4	0,4	0,4	0,4			1,60	€ 192.000	Inzet projectcoördinator, gemiddeld 2 dagen per week. Drie jaar van tevoren en inzet in invoerjaar (2028).
Overige personele ondersteuning (1 FTE)	€ 120.000			0,1	0,2	0,2	0,1		0,60	€ 72.000	Inzet juridische medewerker, IT-ondersteuning, afdeling inkoop, klantcontactcentrum etc. Incidentele inzet van medewerkers.
Overige maatregelen										€ 170.000	
Inhuur logistiek makelaar (1 FTE)	€ 150.000			0,2	0,2	0,2			0,60	€ 90.000	Inhuur logistiek manager, gemiddeld 1 dag per week. Twee jaar van tevoren en inzet in invoerjaar (2028).
Overige maatregelen	€ 20.000			1	1	1	1		4	€ 80.000	Overig budget voor flankerende maatregelen, uitvoering effectstudies, etc.
Totaal (exclusief BTW)										€ 660.400	

Figuur 23: Overzicht investeringskosten voor gemeente Deventer

Overzicht jaarlijkse kosten beheer en onderhoud (2028 tot 2050)

	Stelpost	Totaal		Toelichting
	per stuk / FTE	aantal	kosten	
Handhaving / software (stuks)			€ 86.500	
Leasekosten camera's	€ 5.000	16	€ 80.000	16 ANPR-camera's bij ingangen van de zone
Kosten software	€ 6.500	1	€ 6.500	Kosten voor handhavingssoftware op ANPR-camera's
Additionele personele kosten invoering			€ 34.000	
Dagelijks projectmanagement (1 FTE)	€ 120.000	0,20	€ 24.000	Inzet dagelijks projectmanagement: 8 uur per week
BOA in meldkamer (1 FTE)	€ 100.000	0,05	€ 5.000	Inzet BOA voor afhandeling gemelde overtredingen: 2 uur per week
BOA maandelijkse schouw (1 FTE)	€ 100.000	0,05	€ 5.000	Inzet BOA voor uitvoeren maandelijkse controle op camera's en bebording: een dag per maand
Totaal (exclusief BTW)			€ 120.500	

Figuur 24: Overzicht kosten beheer en onderhoud voor gemeente Deventer

Investerings gemeente (in maatschappelijke baat)

- Resultaat gemeentelijke investeringen
 - De kosten voor de realisatie van de ZE-zone vanuit de gemeente zijn € 660.000. Inclusief BTW bedraagt dit € 779.000.
 - De kosten voor beheer en onderhoud bedragen jaarlijks € 121.000 van 2028 tot 2050, inclusief BTW € 142.000. In totaal betekent dit een som van € 3,1 miljoen over de gehele looptijd (tot 2050).
 - Over de periode van 2025 tot 2050 komen de totale kosten voor de gemeente (realisatie plus beheer en onderhoud) uit op een contante waarde van € 2.923.000 (prijspeil 2025).

Maatschappelijke waarde (€)	Jaarlijks excl. BTW	SOM excl. BTW	SOM incl. BTW	C.W. 2025
Realisatie (t/m invoering)	-	€ 660.000	€ 779.000	€ 736.000
Beheer en onderhoud (jaarlijks)	€ 121.000	€ 2.651.000	€ 3.128.000	€ 2.188.000
Totaal	€ 121.000	€ 3.311.000	€ 3.907.000	€ 2.923.000

Figuur 25: Investerings gemeente, van 2025 tot 2050

Achtergrond: CDOKE-middelen

Gemeentes konden voor de invoering van een zero-emissiezone financiële ondersteuning aanvragen bij het Rijk. Dit ging via de regeling capaciteit decentrale overheden klimaat- en energiebeleid (CDOKE). De gemeente Deventer maakt de komende jaren ook aanspraak op deze middelen. In een MKBA wordt financiële ondersteuning – zoals subsidies – niet meegenomen. Voor de gemeente Deventer betekent CDOKE namelijk wel een kostenverlaging, maar bij het Rijk zorgt dit tegelijkertijd wel voor kosten. Maatschappelijk gezien maakt deze subsidie dus geen verschil, waardoor het niet wordt meegenomen in de MKBA.

7 Eindoverzicht kosten en baten

- De tabel aan de rechterzijde 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 aan kosten 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**.

MKBA, directe effecten	ZE-zone Deventer
	<i>In miljoen €, contante waarde 2025</i>
Investeringen gemeente	-2,9
Investeringen in realisatie	-0,7
Operationele kosten	-2,2
Kosten voertuigeigenaren	-1,0
Investeringen wagenpark voertuigeigenaren	-1,0
Collectieve baten	10,4
Klimaat	8,4
Luchtkwaliteit	2,0
MKBA Eindstand	6,4
Kosten-baten ratio	2,6

Figuur 26: MKBA-eindresultaat

- Voor de uitkomst van de effectstudie geldt dat deze gebaseerd is op een aantal aannames over de omvang van de stadslogistiek, gedragseffecten en kengetallen voor effectwaardering volgens MKBA-methodiek. De aannames zijn tot stand gekomen op basis van onderzoek, expertinterviews en expert oordeel. Daarom is op de belangrijkste onzekerheden en risico's een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd. De volgende slides geven de uitkomsten hiervan weer in tabelvorm.
- De volgende parameters zijn meegenomen in de gevoeligheidsanalyse:
 1. Onzekerheid omvang stadslogistiek: voertuigkilometers +/- 30 procent
 - De input voor de stadslogistiek zijn de passages gemeten met ANPR-camera's en is daarmee betrouwbaar en representatief. Toch zijn er aannames gedaan voor ontbrekende locaties en blijft de meting een momentopname. Daarnaast is het aantal kilometers gebaseerd op kengetallen. Het is niet ondenkbaar dat het daadwerkelijke aantal kilometers hoger of lager uitvalt doordat het aantal kilometers afwijkt van de aannames. Eventueel zou ook het aantal passages in de toekomst kunnen veranderen (bv. door omrijdeffecten, meer bundeling of verkeerskundige / ruimtelijke ontwikkelingen).
 2. Onzekerheid in ontwikkeling totale gebruikskosten emissievrije (vracht)voertuigen
 - De mogelijke opbrengst van hernieuwbare brandstof eenheden, sinds 2026 omgedoopt tot Emissie Reductie Eenheden (ERE), is uit conservatief oogpunt niet meegenomen in de TCO-berekening. In 2026 is de wetgeving hierop aangepast en is de uiteindelijke opbrengst afhankelijk van vraag en aanbod naar deze 'emissierechten'. De markt hiervoor is in ontwikkeling en wordt geprofessionaliseerd. Vanaf 2027 wordt meer duidelijk hoe de markt zich ontwikkelt (zie voor meer informatie onder andere [eTruck Academy](#)). Om het effect van ERE te modelleren in de gevoeligheidsanalyse wordt een verlaging van € 0,25 van het TCO-nadeel bij eigen laadinfrastructuur aangenomen ([ELIX, 2026](#)). Publiek laden levert de helft hiervan op, wat een uitkomst kan zijn voor ondernemers die niet op eigen terrein kunnen laden (-€ 0,13). Aan de andere kant zou het ook kunnen zijn dat de TCO nadeliger uitvalt dan nu is geraamd. Om dit scenario ook mee te nemen, is een TCO-verslechtering van € 0,10 meegenomen voor elektrisch t.o.v. diesel.
 3. Onzekerheid milieuprijzen voor luchtkwaliteit en klimaat: toepassing onder- en bovenwaarde i.p.v. centrale waarde
 - De [milieuprijzen](#) hebben een flinke bandbreedte. Met het hanteren de onderwaarde als de bovenwaarde van de verschillende stoffen worden meegenomen. Voor CO₂ betekent dit bijvoorbeeld een bandbreedte van € 0,07 tot € 0,22 per kg (prijspeil 2025), ten opzichte van een centrale waarde van € 0,18 die gehanteerd wordt in de 'standaard' MKBA.

Resultaten gevoeligheidsanalyse

MKBA, directe effecten		Basis MKBA	1. Omvang stadslogistiek		2. TCO-veranderingen			3. Milieuprijzen	
		Geen gevoeligheids-analyse	- 30% kilometers	+ 30% kilometers	ERE, laden op eigen terrein (TCO/km = -0,25)	ERE, publiek laden (TCO/km = -0,125)	Ongunstige TCO elektrisch (TCO/km = +0,10)	Hanteren onder-waarde	Hanteren boven-waarde
		In miljoen €, CW 2025	In mln. €, CW 2025	In mln. €, CW 2025	In mln. €, CW 2025	In mln. €, CW 2025	In mln. €, CW 2025	In mln. €, CW 2025	In mln. €, CW 2025
Investerings gemeente	Investerings in realisatie	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7	-0,7
	Operationele kosten	-2,2	-2,2	-2,2	-2,2	-2,2	-2,2	-2,2	-2,2
Investerings wagenpark		-1,0	-0,7	-1,3	-	-	-2,7	-1,0	-1,0
Kosten totaal		-4,0	-3,7	-4,3	-2,9	-2,9	-5,7	-4,0	-4,0
Collectieve baten	Klimaat	8,4	5,9	10,9	8,4	8,4	8,4	3,2	10,3
	Luchtkwaliteit	2,0	1,4	2,6	2,0	2,0	2,0	1,2	2,7
Baten totaal		10,4	7,3	13,5	10,4	10,4	10,4	4,4	13,0
MKBA Eindstand Monetaire Baten		6,4	3,6	9,2	7,4	7,4	4,7	0,4	9,0
Kosten-baten ratio		2,6	2,0	3,2	3,5	3,5	1,8	1,1	3,3

 Effect positief bijgesteld ten opzichte van basis MKBA, ceteris paribus

 Effect negatief bijgesteld ten opzichte van basis MKBA, ceteris paribus

 Effect gelijk gebleven ten opzichte van basis MKBA, ceteris paribus

Figuur 27: Resultaten gevoeligheids-analyse ZE-zone Deventer



Conclusies

Op basis van het eindoverzicht van kosten en baten bij invoering van een ZE-zone in Deventer kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

- **De baten van een investering in een zero-emissiezone in Deventer wegen op tegen de kosten die er gemaakt worden door de gemeente en het bedrijfsleven.** De baten, met name voor het klimaat, zijn ruim twee keer hoger dan de investeringen. Zeker gezien het feit dat de invoering van zero-emissiezones in het beginsel een klimaatmaatregel is, volgt uit deze effectstudie **een positief advies voor de invoering** ervan.
- **Zowel de kosten als de baten zullen deels buiten de zone en de gemeente Deventer landen.** De milieubaten (luchtkwaliteitswinsten) worden over de gehele rit behaald, dus ook voor het deel buiten de gemeente. Voor de CO₂-winst geldt per definitie dat dit niet plaatsgebonden is en daarmee bijdraagt aan de collectieve opgave. Tegelijkertijd geldt ook dat partijen van buiten de gemeente, die wel leveringen hebben in de zone, te maken (kunnen) krijgen met kosten.
- Uit de gevoeligheidsanalyse blijkt dat **het resultaat ook met het meenemen van onzekerheden positief blijft. Het resultaat is daarmee robuust.** Onzekerheden die in de gevoeligheidsanalyse zijn meegenomen zijn de omvang van de stadslogistiek, TCO-veranderingen en gewijzigde milieuprijzen.

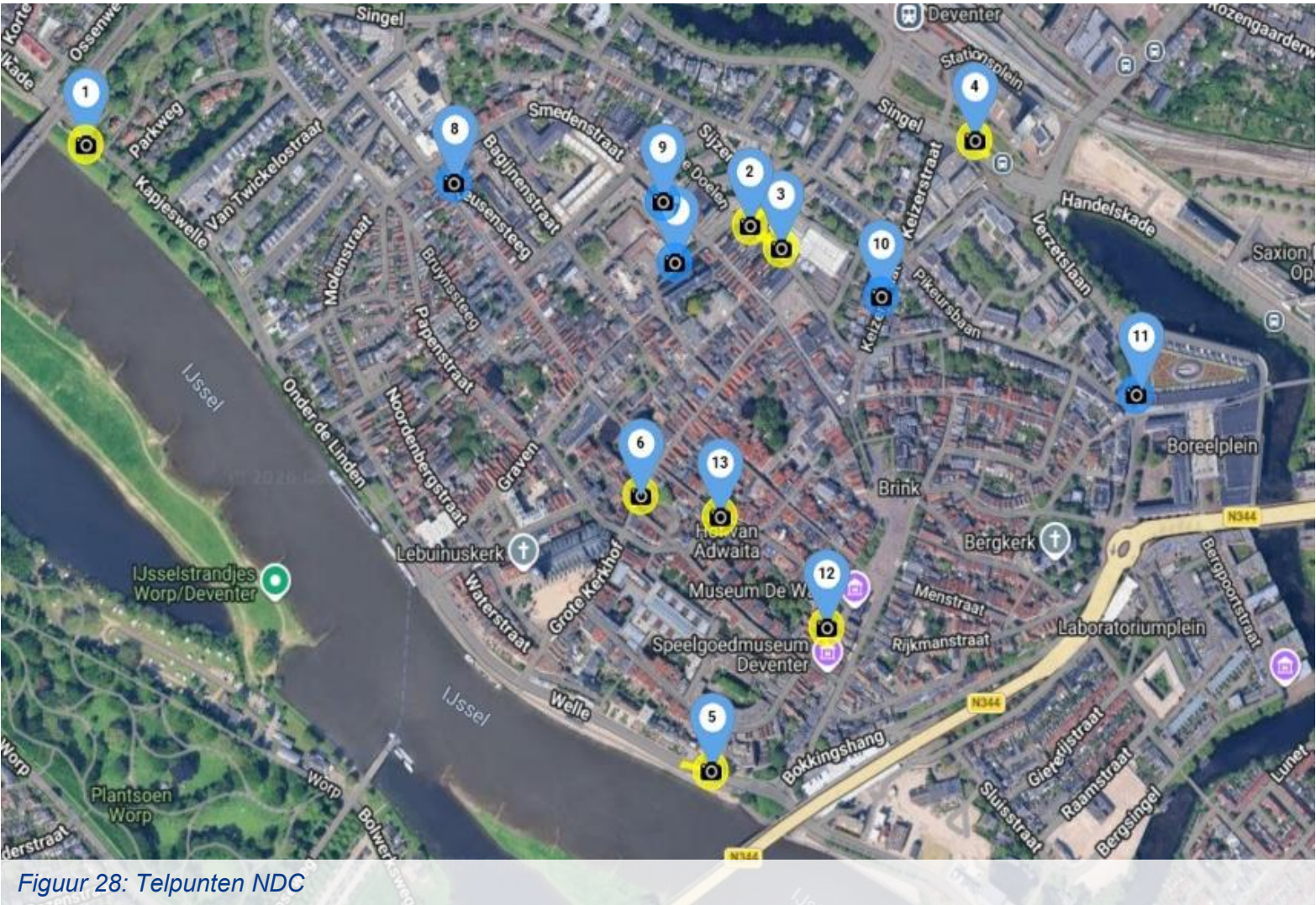


Bijlagen bij effectanalyse

B1 Input telpunten NDC voor rekenmodel

- Voor de maatschappelijke kosten-baten analyse wordt gebruik gemaakt van de **omvang van de stadslogistiek**: het aantal stadslogistieke voertuigen (bestel- en vrachtvoertuigen) dat de toekomstige ZE-zone van Deventer binnenrijdt.
- **Basis**: Voor het bepalen van de omvang van de stadslogistiek wordt gebruik gemaakt van een ANPR-cameratelling van NDC, uitgevoerd tussen 9 en 15 maart 2026 (maandag t/m zondag). De telling bestaat uit 13 telpunten.
 - Een overzicht van de telpunten is te vinden op de volgende slide(s)
- **Actie 1**: De gegevens van de 13 telpunten kunnen niet 1-op-1 worden overgenomen. Er zijn namelijk telpunten waar doorgaand verkeer rijdt en telpunten waar dubbelingen zijn. Er is daarom per telpunt bepaald of deze wel of niet relevant is om mee te nemen in de omvang van de stadslogistiek.
 - NDC heeft in de data al gecorrigeerd voor doorgaand verkeer op de (Kapjes)welle – telpunten 1 en 5. Deze kunnen daarom wel integraal worden overgenomen.
- **Actie 2**: De overgebleven telpunten dekken niet de gehele ZE-zone als een sluitend cordon af. Er zal daarom een aanname gedaan moeten worden voor het ophogen van enkele ontbrekende gebieden.
 - Het gaat hierbij om een *expert judgement* van BCI, NDC en de gemeente Deventer

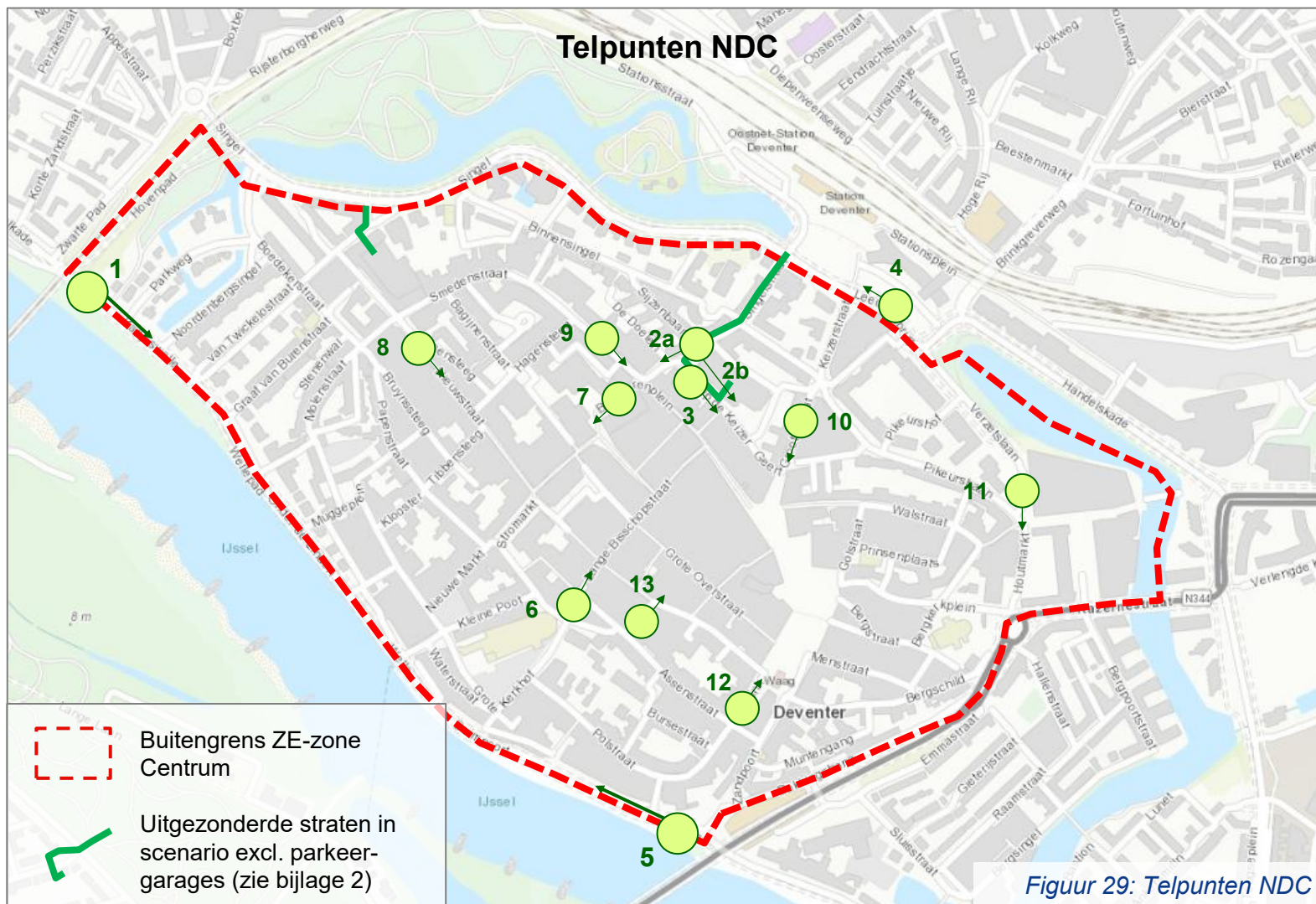
Basis: Overzicht telpunten NDC



Figuur 28: Telpunten NDC

Locatie	Richting
1. Kapjeswelle	Zowel west als oost*
2. Sijzenbaanplein	Smedenstraat (2a) Op de Keizer (2b)
3. Op de Keizer	Oost
4. Gedempte Gracht	West
5. Welle	Zowel west als oost*
6. Bisschopsstraat	Noord
7. Achter de Broederen	Zuid
8. Nieuwstraat	Zuid
9. Smedenstraat	Zuid
10. Keizerstraat	Zuid
11. Verzetslaan	Zuid
12. Brink	Noord
13. Vleeshouwerstraat	Noord

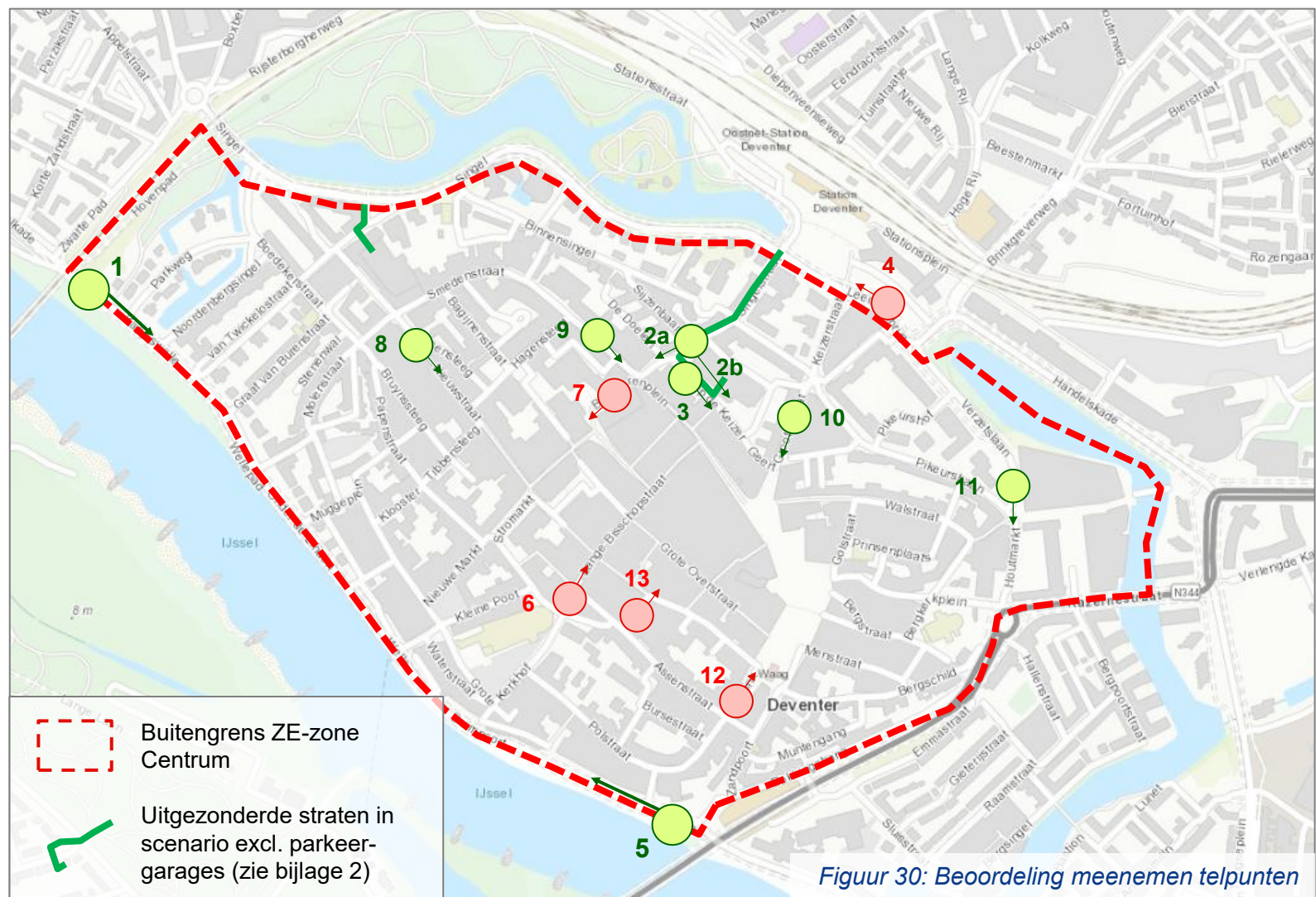
**Zowel richting west als oost gemeten. Verkeer dat binnen vijf minuten op beide locaties wordt geregistreerd is als ‘doorgaand verkeer’ gelabeld.*



Locatie	Richting
1. Kapjeswelle	Zowel west als oost*
2. Sijzenbaanplein	Smedenstraat (2a) Op de Keizer (2b)
3. Op de Keizer	Oost
4. Gedempte Gracht	West
5. Welle	Zowel west als oost*
6. Bisschopsstraat	Noord
7. Achter de Broederen	Zuid
8. Nieuwstraat	Zuid
9. Smedenstraat	Zuid
10. Keizerstraat	Zuid
11. Verzetslaan	Zuid
12. Brink	Noord
13. Vleeshouwerstraat	Noord

*Zowel richting west als oost gemeten. Verkeer dat binnen vijf minuten op beide locaties wordt geregistreerd is als 'doorgaand verkeer' gelabeld.

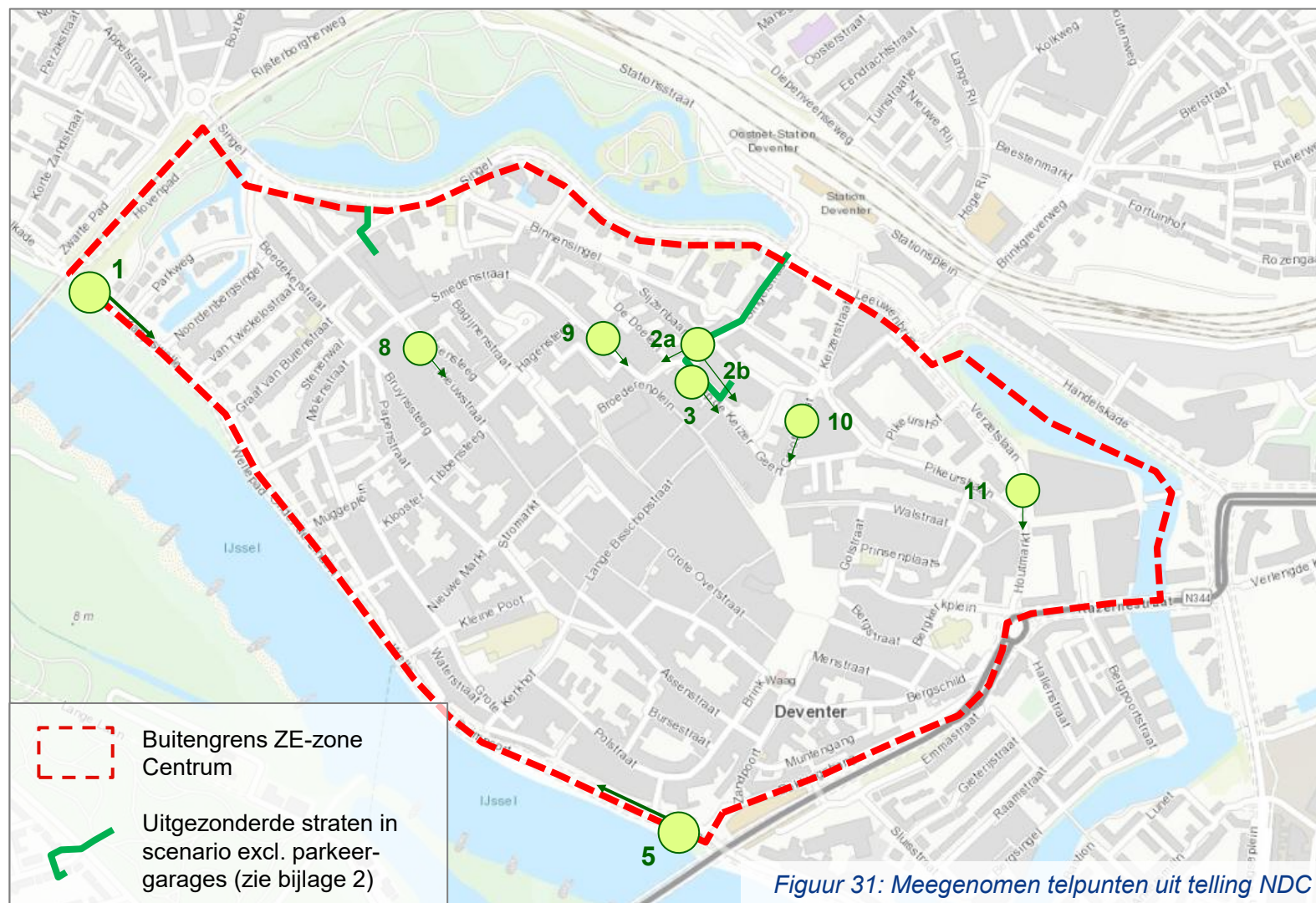
Actie 1: Bepalen mee te nemen telpunten



Figuur 30: Beoordeling meenemen telpunten

Locatie	Meegenomen
1. Kapjeswelle	Alleen bestemmingsverkeer*
2a. Sijzenbaanplein	Ja
2b. Sijzenbaanplein	Ja
3. Op de Keizer	Ja
4. Gedempte Gracht	Nee, is doorgaand verkeer
5. Welle	Alleen bestemmingsverkeer*
6. Bisschopsstraat	Nee, dubbeltelling punt 1 / 5
7. Achter de Broederen	Nee, dubbeltelling punt 2 / 9
8. Nieuwstraat	Ja
9. Smedenstraat	Ja
10. Keizerstraat	Ja
11. Verzetslaan	Ja
12. Brink	Nee, dubbeltelling punt 1 / 5
13. Vleeshouwerstraat	Nee, dubbeltelling punt 1 / 5

**Zowel richting west als oost gemeten. Verkeer dat binnen vijf minuten op beide locaties wordt geregistreerd is als 'doorgaand verkeer' gelabeld. Alleen deze ritten zijn meegenomen.*



Figuur 31: Meegenomen telpunten uit telling NDC

Omvang stadslogistiek geselecteerde telpunten:

Locatie	Voertuigen per week	
	Bestel	Vracht
1. Kapjeswelle*	377	25
2a. Sijzenbaan	683	99
2b. Sijzenbaan	459	40
3. Op de Keizer	142	21
5. Welle*	1.315	113
8. Nieuwstraat	120	10
9. Smedenstraat	483	70
10. Keizerstraat	276	72
11. Verzetsslaan	514	62
Totaal	4.369	512

*Zowel richting west als oost gemeten. Verkeer dat binnen vijf minuten op beide locaties wordt geregistreerd is als 'doorgaand verkeer' gelabeld. Alleen deze ritten zijn meegenomen.

Actie 2: Bepalen ontbrekende omvang stadslogistiek



Expert judgement verwachte ritgeneratie:

Locatie	Voertuigen per week (+% extra ritten t.o.v. telpunten)	
	Bestel	Vracht
Woonlocaties Centrumzone West	+ 400 (+9%)	-
Pikeur	Weinig/geen bestemmingen, oplossen niet nodig	
Bevoorrading De Boreel	+ 250 (+6%)	+100 (+20%)
Boreel Zuid	Weinig/geen bestemmingen, oplossen niet nodig	
Deel bevoorrading Brink	+ 600 (+14%)	+50 (+10%)
Totaal	+ 1.250 (+29%)	+150 (+29%)

Omvang stadslogistiek	Voertuigen per week	
	Bestel	Vracht
Gemeten op telpunten	4.369	512
Ontbrekende locaties	1.250	150
Totaal	5.619	662

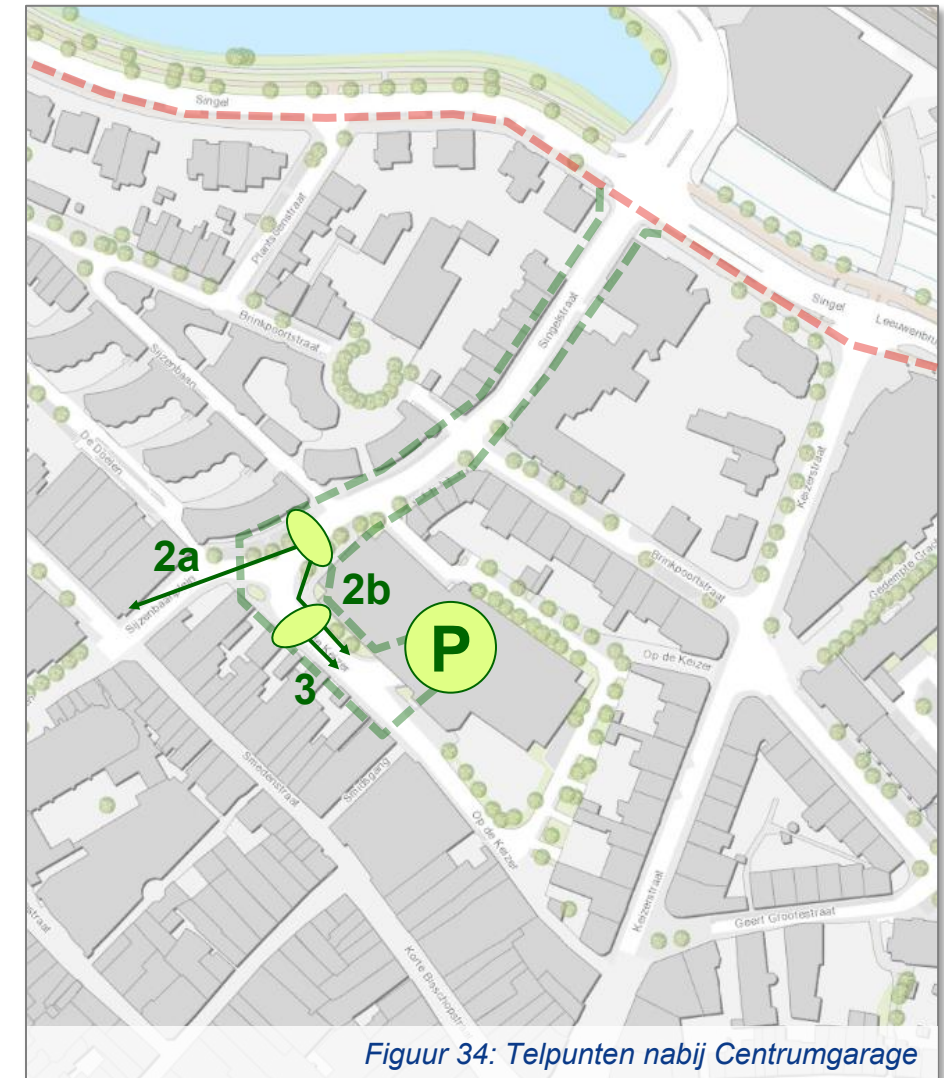
B2 Toelichting uitsluiten Centrumgarage Deventer

- Het al dan niet uitsluiten van de parkeergarages (en de aanrijroute daar naartoe) leidt tot twee mogelijkheden voor de ligging van de grens een ZE-zone in Deventer.
 - **Scenario 1** hanteert de ringstructuur rondom het centrum. De ringstraten (Welle, N344, Handelskade, Singel, Ossenweerdstraat en Kapjeswelle) zijn géén onderdeel van de zone. Op de kaart is de buitenzone aan de stationszijde aangegeven met een **rode stippellijn**. Zie voor de volledige grens van de zone bijlage 1.
 - In **scenario 2** blijven de Centrumgarage (parkeergarage aan Op de Keizer) en de Stadspoortgarage (parkeergarage aan de Van Twickelostraat) ook voor niet-elektrische bedrijfsvoertuigen bereikbaar. De aanrijroutes naar de garages vallen dan buiten de zone. Op de kaart is deze aanpassing voor de route naar de Centrumgarage aangegeven met een **groene stippellijn**.
- In scenario 2 zijn er enkele ritten die wel bij telpunten zijn geregistreerd die niet binnen de zone vallen. Hiervoor zal moeten worden gecorrigeerd.
 - Dit alleen het geval voor ritten naar de Centrumgarage. De telpunten nabij de garage zijn op de volgende slide weergegeven.



Figuur 33: Uit te sluiten gebied in variant 2

- Er zijn twee telpunten die te maken hebben met verkeer dat richting de Centrumgarage rijdt, dat zijn telpunten 2 en 3.
- NDC heeft onderscheid gemaakt tussen stromen bij punt 2 en 3:
 - 2A – Stromen die na punt 2 rechtdoor rijden richting het Broederenplein en dus niet bij punt 3 komen
 - 2B – Stromen die zowel bij punt 2 als bij punt 3 komen
 - 3 – Stromen die alleen bij punt 3 gezien worden
- Voor stromen bij punt 2b en 3 geldt dat niet met zekerheid kan worden vastgesteld of ze de parkeergarage in rijden of dat ze verder naar de binnenstad rijden. Na afstemming met de gemeente is besloten om **voor punt 2b en punt 3 de volgende aannames** te doen:
 - De helft van de bestelvoertuigen heeft een bestemming in de parkeergarage, de andere helft rijdt verder door naar de binnenstad. **Voor bestelritten wordt daarom in scenario 2 met 50% afgeschaald bij telpunten 2b en 3.**
 - Vrachtverkeer past vanwege de doorrijhoogte en grootte van de vakken niet in de parkeergarage en rijdt dus altijd door naar de binnenstad. Hier wordt dus niet voor afgeschaald. **Het aantal vrachtritten in scenario 1 en 2 is daarmee gelijk aan elkaar.**



Figuur 34: Telpunten nabij Centrumgarage

Conclusie

- De afschaling voor de parkeergarage leidt dus alleen tot afschaling van het aantal bestelvoertuigen. In totaal gaat het om ongeveer 300 bestelritten die wekelijks naar de Centrumgarage rijden. Dit betekent ongeveer 50 ritten per werkdag. Het aantal bestelritten naar de Stadspoortgarage wordt vanwege de doorrijhoogte (1.90 m) laag ingeschat.
- Het buiten de zone laten van de garages (en aanrijstraten) betekent circa 5% minder ritten die door de zone geraakt worden. Het verschil in effect (zowel voor de kosten als de baten) zal ook die ordegrrootte zijn.
- Gezien dit relatief kleine effect en de functie die parkeergarages kunnen vervullen als mobiliteitshub voor overslag naar het centrum is daarom in overleg met de gemeente besloten om **alleen scenario 2 door te rekenen** in dit document. **De Centrumgarage en Stadspoortgarage vallen daarmee niet binnen de zone.**
- *In de keuze voor scenario 2 is geen rekening gehouden met de verkeerskundige inpassing, de locatie van camera's en (vooraankondigings)borden. Het is aan te bevelen om deze zaken bij een definitieve keuze voor scenario 2 te analyseren en goed af te wegen.*

Omvang stadslogistiek (ritten per week)	Scenario 1		Scenario 2	
	Bestel	Vracht	Bestel	Vracht
1. Kapjeswelle*	377	25	377	25
2a. Sijzenbaan	683	99	683	99
2b. Sijzenbaan	459	40	230	40
3. Op de Keizer	142	21	71	21
5. Welle*	1.315	113	1.315	113
8. Nieuwstraat	120	10	120	10
9. Smedenstraat	483	70	483	70
10. Keizerstraat	276	72	276	72
11. Verzetslaan	514	62	514	62
Subtotaal telpunten	4.369	512	4.069	512
Ontbrekende locaties	1.250	150	1.250	150
Totaal	5.619	662	5.319	662

Figuur 35: Omvang stadslogistiek (ritten per week) per scenario

B3 Benodigde camerapunten voor sluitend cordon



Figuur 36: Ingangen zone

- Voor een sluitend cordon zijn 16 camerapuncten nodig
 - Deze zijn ingetekend op straten richting het centrum. Eenrichtingsstraten het centrum uit zijn niet meegenomen.
- Bij de uiteindelijke invoering kan er eventueel voor worden gekozen om camera's rolerend in te zetten of enkele kleine ingangen niet mee te nemen. In dat geval zijn er minder camera's nodig.
- In de MKBA is gerekend met een sluitend cordon met 16 vaste camerapuncten.

- De rapportage bevat veel technische termen gerelateerd aan de kosten-baten systematiek. Hieronder zijn de belangrijkste vijf begrippen kort toegelicht:
 - **Contante Waarde (C.W.):** de waarde van een kost/baat die optreedt in één of meerdere jaren, vertaald naar de som van de waarde in 2025, door toepassing van een discontovoet. Dit wordt gedaan om kosten en baten die op verschillende tijdstippen optreden onderling vergelijkbaar te maken.
 - **Discontovoet:** de discontovoet is een factor die wordt gebruikt om kosten en baten die verschillend in de tijd optreden met elkaar vergelijkbaar te maken. Bij publieke investeringen bevat de discontovoet naast een rentecomponent ook een risicopremie. Zie Rapport Werkgroep Discontovoet, 2025.
 - **Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA):** een systematiek van vergelijking van kosten en baten waarbij gebruik wordt gemaakt van kengetallen om ook maatschappelijke baten als gezondheid/luchtkwaliteit en klimaat (normaliter niet uit te drukken in harde euro's) in beeld te brengen en gelijkwaardig mee te wegen bij (publieke) investeringsbeslissing.
 - **Milieuprijs:** benadering van de maatschappelijke kosten (schade, bijv. op het gebied van gezondheid) van een kilogram uitstoot van een schadelijke stof. Milieuprijzen geven daarmee een indicatie voor betalingsbereidheid voor voorkomen milieuvervuiling. Zie *Handboek Milieuprijzen* van CE Delft (2023).
 - **Overgangsregeling (bij gedragseffect):** tijdelijke bepalingen in Reglement Verkeersregels en Verkeersborden 1990 waardoor sommige op fossiele brandstoffen aangedreven bestel- en vrachtauto's ook na 2025 nog toegang hebben tot het ZE-zone gebied. Zie bijlage 6 voor de overgangsregelingen die als kader zijn gehanteerd.

B5 Uitgangspunten effectstudie

- Looptijd:
 - De looptijd van de MKBA is 2025 tot en met 2050.
 - Investerings gemeente in realisatie vinden plaats van 2025 tot en met 2028.
 - Investerings gemeente in beheer en onderhoud vinden plaats van 2028 tot 2050
 - Gehanteerde looptijd voor effecten is 2028-2050. De looptijd voor effecten is daarmee 22 jaar.
 - Voor deze (korte) looptijd is gekozen met het oog op de technische levensduur van de ZE-zone. De verwachting is dat ook in de autonome (beleidsarme) ontwikkeling sprake is van verschoning en verduurzaming van het wagenpark, zei het in een ander tempo dan bij invoering van een ZE-zone. De aanname is dat de stadslogistiek in 2050 volledig energieneutraal is. Vanaf 2050 heeft een ZE-zone geen effect meer.
 - In de [EU Omnibus-wetgeving](#) is eind 2025 een versoepeling van de doelstellingen vastgelegd, die waarschijnlijk betekent dat het beoogde doel van netto 0 in 2050 en het ingroeipad daar naartoe (vooral mijlpalen 2035 en 2040) niet behaald worden. De MKBA corrigeert hier niet voor, dit betekent dat het effect van ZES wordt onderschat.
- **Discontovoet:** 2,8%, MKBA richtlijn publieke investeringen, toegepast conform Advies Werkgroep Discontovoet (2025)
- **Prijspeil** in effectstudie is 2025 o.b.v. Consumenten Prijs Index (CPI) van het CBS
- De **omvang van de stadslogistiek** is opgebouwd met data vanuit het verkeersmodel, geschaald naar verkeerstellingen uitgevoerd door NDC in maart 2026 (in opdracht van de gemeente Deventer).
- De **gedragseffecten** zijn bepaald op basis van onderbouwde aannames uit de meest actuele inzichten uit de landelijke effectstudie van BCI (uitgevoerd in 2025) en afspraken uit de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (UAZ).

- Investerings realisatie en operationele kosten zijn geraamd op basis van ervaringskengetallen.
- Wagenparkinvesteringen op basis van ontwikkeling totale gebruikskosten (TCO) per voertuigkilometer voor vracht en bestel. Conform aannames uit studies van [Panteia \(2021\)](#), geschaald met de meeste recente inzichten uit de [TCO-vracht tool \(Rebel in opdracht van Ministerie van IenW, 2025\)](#).
- Klimaat
 - O.b.v. omvang stadslogistiek, gedragseffecten en verdeling voertuigkilometers naar wegtype.
 - Maatgevende stof: Koolstofdioxide (CO₂)
 - Emissiefactoren (Tank-To-Wheel) jaarlijks opgesteld door TNO in opdracht van Min. IenW
 - Autonome verschoning tot en met 2040: op basis van beschikbare wagenpark emissiefactoren
 - Autonome verschoning na 2040: aanname lineaire afname naar 0 in 2050 (conform Europese doelen en beleid)
 - Effect in beeld gebracht voor de gehele rit, dus ook buiten de ZE-zone en buiten de gemeente Deventer
- Luchtkwaliteit
 - O.b.v. omvang stadslogistiek, gedragseffecten en verdeling voertuigkilometers naar wegtype
 - Maatgevende stoffen: Stikstofoxiden (NO_x), Fijnstof (PM₁₀), Fijnstof – kleinere fractie (PM_{2,5})
 - Emissiefactoren (Tank-To-Wheel) jaarlijks opgesteld door TNO in opdracht van Min. IenW
 - Autonome verschoning tot en met 2040: op basis van beschikbare wagenpark emissiefactoren
 - Autonome verschoning na 2040: aanname lineaire afname uitstoot door verbranding naar 0 in 2050 (conform Europese doelen en beleid), uitstoot door slijtage blijft gelijk (relevant voor fijnstof)
 - Effecten in beeld gebracht voor de gehele rit, dus ook buiten de ZE-zone en buiten de gemeente Deventer

- **Klimaat**
 - Maatgevende stof voor klimaat effecten is CO₂
 - De milieuprijs voor de uitstoot van Koolstofdioxide (CO₂) is afkomstig uit *Handboek Milieuprijzen* (CE Delft, 2023), de milieuprijs houdt rekening met een reële prijsstijging van 3,5% per jaar.
 - De milieuprijzen zijn vastgesteld in het *Handboek Milieuprijzen* (CE Delft, 2023) en hebben een onder-, centrale en bovenwaarde. Standaard in het model is de centrale waarde gehanteerd. In de gevoeligheidsanalyse is met de onder- en bovenwaarden gerekend.
- **Lucht**
 - Maatgevende stoffen voor luchtkwaliteit zijn: Stikstofoxiden (NO_x), Fijnstof (PM₁₀) en Ultra-Fijnstof (PM_{2,5})
 - De milieuprijzen voor de uitstoot van deze stoffen zijn afkomstig uit *Handboek Milieuprijzen* (CE Delft, 2023).
 - De milieuprijzen zijn vastgesteld in het *Handboek Milieuprijzen* (CE Delft, 2023) en hebben een onder-, centrale en bovenwaarde. Standaard in het model is de centrale waarde gehanteerd. In de gevoeligheidsanalyse is met de onder- en bovenwaarden gerekend.
 - Voor PM_{2,5} in stedelijk gebied zijn geen onder- en bovenwaarde beschikbaar. Ook in de gevoeligheidsanalyse wordt hier gerekend met de centrale waarde.
- **Prijspeil**
 - De milieuprijzen hebben een prijspeil van 2021. De inflatiecorrectie over vier jaar tijd naar 2025 bedraagt 21,9% in totaal ([CBS, 2026](#)).

Milieuprijzen luchtverontreinigende stoffen in €/kg, prijspeil 2021

Milieuprijzen klimaat	Onder (€/kg)	Centraal (€/kg)	Boven (€/kg)
Koolstofdioxide (CO ₂)	0,050	0,130	0,160

Milieuprijzen luchtkwaliteit	Onder (€/kg)	Centraal (€/kg)	Boven (€/kg)
Fijnstof (PM ₁₀)	41,4	69,3	97,9
Stikstof (NO _x)	18,3	29,9	44,1
Ultra fijnstof (PM _{2,5}) in sterk stedelijk gebied	-	277,0	-
Ultra fijnstof (PM _{2,5}) in landelijk gebied	-	148,0	-

€/kg, prijspeil 2025

Onder (€/kg)	Centraal (€/kg)	Boven (€/kg)
0,068	0,176	0,216

Onder (€/kg)	Centraal (€/kg)	Boven (€/kg)
50,5	84,5	119,3
22,3	36,4	53,8
-	337,6	-
-	180,4	-

Figuur 37: Milieuprijzen luchtverontreinigende stoffen (Bron: [CE Delft \(2023\), Handboek Milieuprijzen](#))

B6 Overzicht landelijke toegangsregels ZE-zones

Toegang tot zero-emissiezones					
2025	2026	2027	2028	2029	2030
Bedrijfsauto's en vrachtauto's die vanaf 1-1-2025 op kenteken worden gezet (Datum Eerste Toelating vanaf 1-1-2025) moeten een zero-emissie aandrijving hebben.*					
Bedrijfswagens (N1 en N2 voertuigen met een toegestane max. massa 3500 kg) emissieklasse 5 hebben tot 1-1-2027 toegang tot de ZE-zones.					
Bedrijfswagens (N1 en N2 voertuigen met een toegestane max. Massa 3500 kg) emissieklasse 6 en een Datum Eerste Toelating tot 1-1-2025, hebben tot 1-1-2029 toegang tot de ZE-zones.**					
Euro 6 bakwagens (N2 en N3 voertuigen met een toegestane max. massa >3500 kg) Datum Eerste Toelating (DET) van 1-1-2017 t/m 31-12-2019 hebben tot 1-1-2028 toegang tot de ZE-zones.					
Euro 6 bakwagens (N2 en N3 voertuigen met een toegestane max. massa >3500 kg) Datum Eerste Toelating (DET) van 1-1-2020 t/m 31-12-2024 hebben tot 1-1-2030 toegang tot de ZE-zones.					
Euro 6 opleggertrekkers (N2 en N3 voertuigen met een toegestane max. massa >3500 kg) Datum Eerste Toelating (DET) van 1-1-2017 t/m 31-12-2024 hebben tot 1-1-2030 toegang tot de ZE-zones.					

Vanuit de Tweede Kamer is het voorstel om de toegang voor bestelvoertuigen met emissieklasse 6 een jaar te verlengen tot 01-01-2029. Hoewel dit (nog) geen vaststaand beleid is, is dit wel al meegenomen in deze studie.

*Dit geldt niet voor vrijgestelde voertuigen en voertuigen die voor € 500,- of meer zijn aangepast vanwege een handicap. Deze regeling is geldig tot 1-1-2030.

Figuur 38: Overzicht landelijke toegangsregels ZE-zones (d.d. 29 april 2026)

Bordenlocaties nul-emissiezone Deventer



Aan het begin van:

1. De Parkweg vanaf de Kapjeswelle
2. Van Twickelostraat vanaf de Kapjeswelle
3. Het Muggeplein vanaf Onder de Linden
4. De IJsselstraat vanaf Onder de Linden
5. De Nieuwe Markt vanaf de Welle
6. De Melksterstraat vanaf de Welle
7. De Zandpoort vanaf de Bokkingshang
8. Het Bergkerkplein vanaf het Emmaplein
9. De Verzetslaan vanaf de Handelskade
10. De Keizers vanaf de Singel / Gedempte Gracht
11. Op de Keizer in de bocht voorbij de Centrumgarage
12. De hoek bij Sijzenbaanplein / Op de Keizer / De Doelen
13. De Plantsoestrat vanaf de Singel
14. De Binnensingel vanaf de Singel
15. De Binnensingel vanaf de Singel
16. De Noordenbergsingel vanaf de Singel

Voorbeeld van het bord:





Leidraad

harmonisatie RVV-bebording voor milieuzones en nul-emissiezones

01 januari 2026



Over deze leidraad

In samenwerking met ondernemings-, branche- en belangenorganisaties, voertuigproducenten, brandstofleveranciers, logistieke dienstverleners, verladers en ontvangers voeren de overheden gezamenlijk beleid gericht op het verduurzamen van de binnenstedelijke logistiek in Nederland.

In 2014 ondertekenden bedrijven, kennisinstellingen en overheden de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek (ZES). De partijen van de Green Deal ZES willen dat de stadskernen in Nederland zoveel mogelijk emissievrij worden belevd. Hiermee lopen de partijen vooruit op EU-wetgeving die stelt dat in 2050 alleen emissievrije voertuigen de stad in mogen. Het instellen van milieuzones en nul-emissiezones vormt een belangrijke maatregel om dit doel te bereiken.

In het Klimaatakkoord van 2019 is afgesproken dat in 2025 in dertig tot veertig van de grootste gemeenten een nul-emissiezone ingevoerd wordt. In 2021 is door een werkgroep van gemeenten en branchepartijen ook de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek opgesteld. Deze bevat concrete acties en maatregelen die gericht zijn op het stimuleren van emissievrij transport, het optimaliseren van logistieke processen in stedelijke gebieden en op het invoeren van nul-emissiezones.

De agenda bouwt voort op de doelen en afspraken die zijn vastgelegd in de Green Deal ZES.

Met de ondertekening van de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek hebben partijen zich gebonden aan de afspraak om in 2025 nul-emissie stadslogistiek te realiseren.

De verantwoordelijk wegbeheerder bepaalt of er (een of meer) milieuzones en/of nul-emissiezones worden ingesteld en voor welke voertuigcategorieën en emissieklassen de geslotenverklaring geldt. Een en ander wordt door het bevoegd gezag met een verkeersbesluit vastgesteld. Ter plaatse wordt met behulp van RVV-borden aangeduid waar een milieuzone of nul-emissiezone begint en eindigt (de zonegrens) en voor welke voertuigcategorieën en emissieklassen het is toegestaan de zone binnen te rijden (het toegangsregime).

Waar is deze leidraad voor bedoeld?

Deze RVV-borden worden, in het belang van duidelijkheid voor de weggebruiker, maar ook in het belang van de handhaafbaarheid van de maatregel, in heel Nederland hetzelfde uitgevoerd en op een vergelijkbare consistente wijze toegepast. Landelijke uniformiteit in lettertype, letterhoogte, bordafmeting en kleurstelling bevordert de herkenbaarheid en leesbaarheid en is dus vereist.

Dit geldt zowel voor de 'zonegrensborden' en de bijbehorende onderborden die het toegangsregime ter hoogte van de zonegrens regelen, als voor de 'vooraankondigingsborden' die de weggebruiker tijdig informeren en hiermee in de gelegenheid stellen de milieuzone of nul-emissiezone te mijden.

Deze leidraad biedt een handvat voor wegbeheerders om de zonegrensborden en de bijbehorende onderborden, alsmede de vooraankondigingsborden landelijk uniform uit te voeren en consistent toe te passen. Uniformiteit komt tegemoet aan het verwachtingspatroon van de weggebruiker, hetgeen bijdraagt aan de herkenbaarheid en daarmee aan de effectiviteit van de maatregel.

Wat is de status van deze leidraad?

Deze leidraad is informatief en heeft geen verplichtend karakter. Er kunnen lokale omstandigheden zijn die een afwijking van de leidraad billijken. Vanzelfsprekend is het niet mogelijk om af te wijken van de geldende wet- en regelgeving, zoals (de verkeersborden opgenomen in de bijlage van) het

Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer.

Daar waar deze leidraad in bepaalde gevallen strijdig mocht uitvallen met de geldende wet- en regelgeving, prevaleert de wet- en regelgeving. Echter, ten aanzien van enkele praktische aspecten biedt de wet- en regelgeving meer speelruimte dan met het oog op de verkeersveiligheid wenselijk wordt geacht. In die specifieke gevallen, voor zover die bekend zijn op het moment van opstellen van deze leidraad, is een impliciet inperkend advies opgenomen in de tekst van deze leidraad.

Een voorbeeld hiervan is, dat conform de wet- en regelgeving solitair geplaatste RVV-borden die afzonderlijk prima kunnen functioneren, in samenstel met andere RVV-borden tot een onleesbare 'stapeling van (visuele) informatie' leiden. Naast verkeersveiligheidsrisico's kan dit ook een nadelig effect hebben op het aantal bezwaarprocedures tegen opgelegde boetes en de handhaafbaarheid.

Uiteindelijk is en blijft de wegbeheerder verantwoordelijk voor directe of indirecte beslissingen die de wegbeheerder binnen zijn areaal neemt op basis van de in deze leidraad opgenomen informatie.

Eén verkeersbord voor zowel milieuzones als nul-emissiezones



Per 01 januari 2026 worden in Nederland één nieuw verkeersbord en bijbehorende onderborden voor de aanduiding van zowel milieuzones als nul-emissiezones ingevoerd.

Dit nieuwe verkeersbord vervangt de twee bestaande verkeersborden en bijbehorende onderborden, waarmee momenteel milieuzones en nul-emissiezones worden aangeduid.

Wegbeheerders die ná 31 december 2025 een bestaande milieu- en/of nul-emissiezone willen continueren, dienen de bestaande RVV-bebording te vervangen door de nieuw voorgeschreven RVV-bebording.

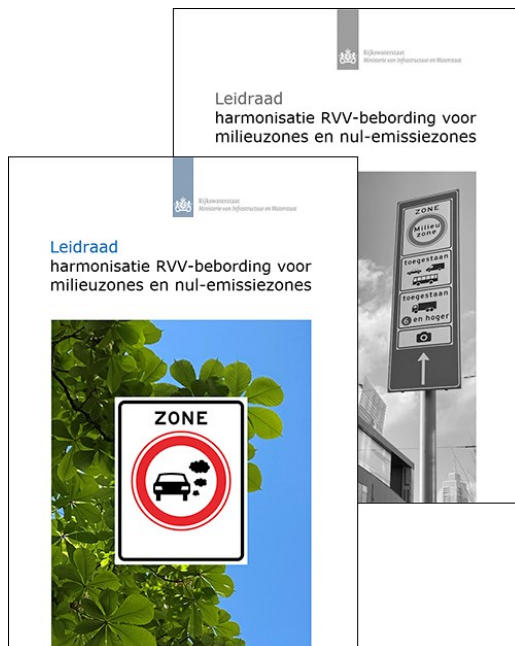
Wegbeheerders die ná 31 december 2025 een bestaande milieu- en/of nul-emissiezone willen verleggen of uitbreiden, dan wel een nieuwe milieu- en/of nul-emissiezone willen invoeren, dienen eveneens de nieuw voorgeschreven RVV-bebording toe te passen.

De twee bestaande verkeersborden en bijbehorende onderborden, waarmee momenteel milieuzones en nul-emissiezones worden aangeduid, komen per 01 januari 2026 te vervallen.

Houd u er als bevoegd gezag rekening mee, dat u mogelijk bestaande verkeersbesluiten moet intrekken en/of nieuwe verkeersbesluiten moet nemen!

Voor het aanbrengen van de nieuw voorgeschreven RVV-bebording geldt per 01 januari 2026 een tijdelijke overgangsmaatregel van zes maanden bij het continueren van bestaande milieuzones of nul-emissiezones. Dit houdt in, dat wegbeheerders die op 01 januari 2026 reeds een milieuzone of nul-emissiezone hebben, uiterlijk op 01 juli 2026 de nieuw voorgeschreven bebording moeten hebben aangebracht en indien van toepassing een nieuw verkeersbesluit moeten hebben genomen.

Actualisatie van de leidraad



De hierboven beschreven invoering van nieuwe RVV-bebording voor het aanduiden van milieu- en nul-emissiezones wordt vastgelegd in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer.

De versie d.d. 01 januari 2026 van de 'Leidraad harmonisatie RVV-bebording voor milieuzones en nul-emissiezones' is hierop aangepast en vervangt de voorafgaande versie d.d. 22 juli 2024, waarmee de laatstgenoemde tevens komt te vervallen.



Deze leidraad geldt voor het Nederlands grondgebied exclusief Caribisch Nederland.

Milieuzones en nul-emissiezones

Een zone wordt gedefinieerd als een aaneengesloten geografisch gebied waarbinnen een bepaalde maatregel van kracht is. De contour van de zone noemen we de zonegrens.

In lijn met de gewijzigde wet- en regelgeving onderscheidt deze leidraad twee typen zones:

- Nul-emissiezone voor bedrijfs- en vrachtauto's, toegankelijk voor emissieloze voertuigen
- Milieuzone voor dieselbedrijfs- en/of -personenauto's, dieselvrachtauto's en/of -autobussen

De nieuwe RVV-bebording voorziet in de mogelijkheid om een nul-emissiezone en een milieuzone te combineren, maar leidt voor wegbeheerders niet tot nieuwe mogelijkheden voor het instellen van milieuzones of nul-emissiezones.

Niet alle combinaties van voertuigcategorieën en emissieklassen zijn mogelijk. Zo kan een milieuzone voor dieselbedrijfsauto's alleen in combinatie met tenminste een milieuzone voor dieselpersonenauto's worden ingesteld. Het instellen van een (zelfstandige) milieuzone voor dieselbedrijfsauto's zonder milieuzone voor dieselpersonenauto's is dus niet mogelijk.

De wijzigingen in het kort

De herziening van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en de aanpassing van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer omvat een aantal praktische wijzigingen:

- Een aantal bestaande RVV-borden met bijbehorende onderborden wordt ingetrokken.
- Eén bestaand onderbord blijft ongewijzigd.
- Een aantal nieuwe RVV-borden en onderborden wordt ingevoerd.

Ingetrokken

Deze borden voor het aanduiden van milieuzones worden per 01 januari 2026 ingetrokken:

- RVV-borden C22a / C22azb / C22b / C22bze
- RVV-onderborden C22a2 / C22a3 / C22a5 / C22a7 / C22a9
- Facultatieve onderborden C22a11 / C22a12 / C22a13 / C22a14 / C22a15 / C22a16

					
RVV-bord C22a	RVV-bord C22azb	RVV-bord C22b	RVV-bord C22bze		
					
RVV-onderbord C22a2	RVV-onderbord C22a3	RVV-onderbord C22a5	RVV-onderbord C22a7	RVV-onderbord C22a9	
					
Facultatief onderbord C22a11	Facultatief onderbord C22a12	Facultatief onderbord C22a13	Facultatief onderbord C22a14	Facultatief onderbord C22a15	Facultatief onderbord C22a16

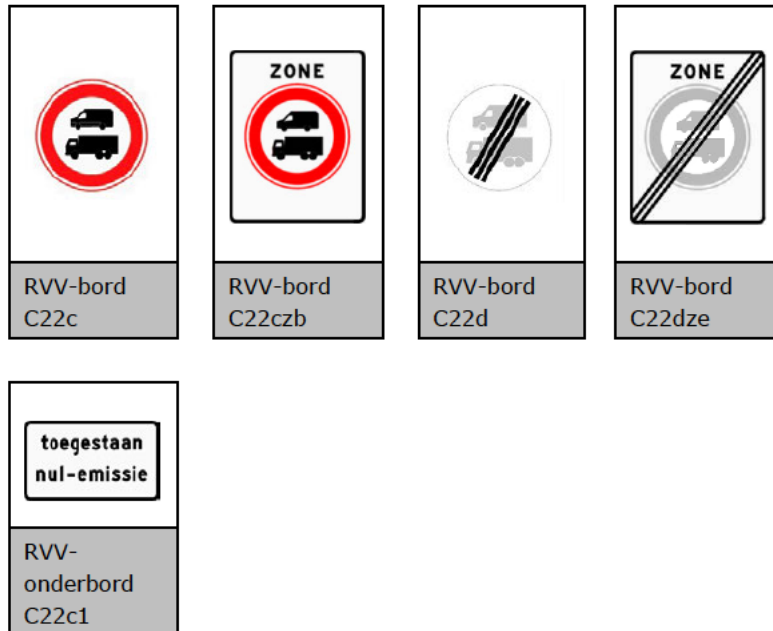
De RVV-onderborden C22a1 / C22a4 / C22a6 / C22a8 waren voor aanvang 2025 al ingetrokken.

Leidraad

harmonisatie RVV-bebording voor milieuzones en nul-emissiezones

Deze borden voor het aanduiden van nul-emissiezones worden per 01 januari 2026 ingetrokken:

- RVV-borden C22c / C22czb / C22d / C22dze
- RVV-onderbord C22c1

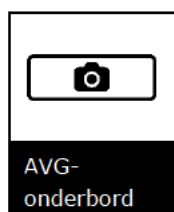


De term 'toegestaan' is ingetrokken en gebruik ervan in RVV-onderborden niet langer geoorloofd.

Ongewijzigd

Dit bord dat ANPR (automatic number plate recognition / automatische kentekenherkenning) als algemene handhavingsmethode aanduidt, blijft ongewijzigd van kracht:

- AVG-onderbord



Ingevoerd

Een nieuwe set borden voor het aanduiden van milieuzones en/of nul-emissiezones wordt per 01 januari 2026 ingevoerd:

- RVV-borden C22e / C22ezb / C22f / C22fze
- RVV-onderborden C22e1 / C22e4 / C22e5 / C22e6 / C22e7 / C22e8 / C22e9 / C22e10

De RVV-onderborden C22e4 en C22e5 hebben een nieuwe betekenis. De RVV-onderborden C22e1 en C22e6 tot en met C22e10 vervangen bestaande onderborden met dezelfde betekenis.

Zonegrensborden

Het toegangsregime van een milieuzone en/of nul-emissiezone wordt ter hoogte van de zonegrens geregeld met zonegrensborden in combinatie met bijbehorende onderborden. Het onderbord of de combinatie van onderborden bepaalt of er een milieuzone en/of nul-emissiezone van kracht is en voor welke voertuigcategorieën en/of emissieklassen de geslotenverklaring geldt.

Er zijn afzonderlijke onderborden voor het aanduiden van milieuzones en voor het aanduiden van nul-emissiezones.

Attentie

Bij het in enige mate modificeren van een RVV-bord, waarmee het feitelijk afwijkt van het in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 voorgeschreven model, verliest dit bord zijn rechtsgeldigheid, hetgeen de handhaafbaarheid van de maatregel op netwerkniveau ondergraaft.



RVV-borden voor het aanduiden van milieu- en/of nul-emissiezones

RVV-bord C22e

Milieuzones en/of nul-emissiezones worden aangeduid met RVV-bord C22e (standaard uitvoering) als de maatregel betrekking heeft op een bepaald wegvak; dit betreft in de regel het weggedeelte tussen twee zijwegen.

RVV-bord C22ezb

Milieuzones en/of nul-emissiezones worden aangeduid met RVV-bord C22ezb (zonale uitvoering) als de maatregel betrekking heeft op een aaneengesloten gebied dat diverse wegvakken beslaat.



Bovengenoemde borden gelden als 'geslotenverklaring' en duiden aan, dat een wegvak of zone gesloten is voor voertuigen vanwege emissie-eisen.

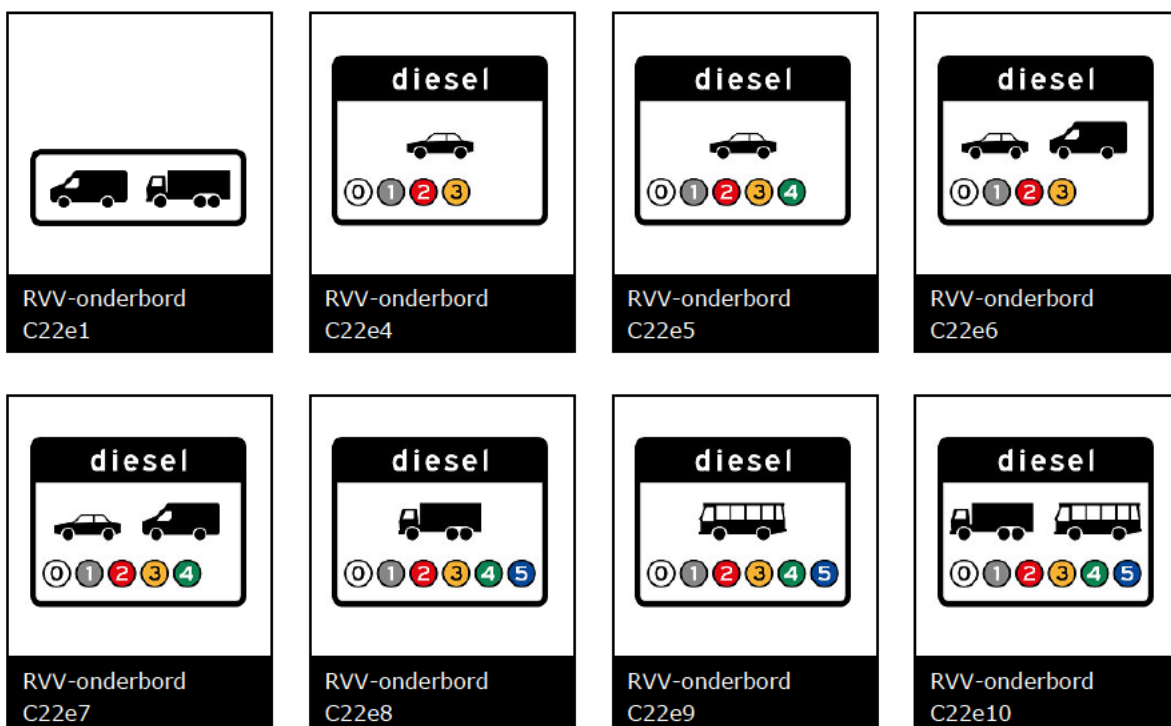
De RVV-borden C22e en C22ezb worden uitsluitend toegepast in de verplichte combinatie met tenminste een of meer dan geldige RVV-onderborden uit de serie C22e1 tot en met C22e10.

De RVV-borden C22e en C22ezb zijn niet van kracht voor die voertuigcategorie(ën) waarvan het voertuigpictogram niet op een van de aangebrachte onderborden wordt vermeld.

RVV-onderborden en facultatieve onderborden

RVV-onderborden serie C22e1 tot en met C22e10

Deze onderborden duiden aan voor welke voertuigcategorieën RVV-bord C22e of C22ezb geldt en welke emissieklassen van deze voertuigcategorieën in de zone niet zijn toegestaan.



RVV-bord C22e of C22ezb mag uitsluitend worden toegepast in combinatie met een of meer van de RVV-onderborden C22e1 / C22e4 / C22e5 / C22e6 / C22e7 / C22e8 / C22e9 / C22e10.

RVV-onderbord C22e1 duidt een nul-emissiezone voor bedrijfsauto's en vrachtauto's aan, welke uitsluitend toegankelijk is voor emissieloze voertuigen.

RVV-onderborden C22e4 / C22e5 / C22e6 / C22e7 / C22e8 / C22e9 / C22e10 duiden een milieuzone aan.

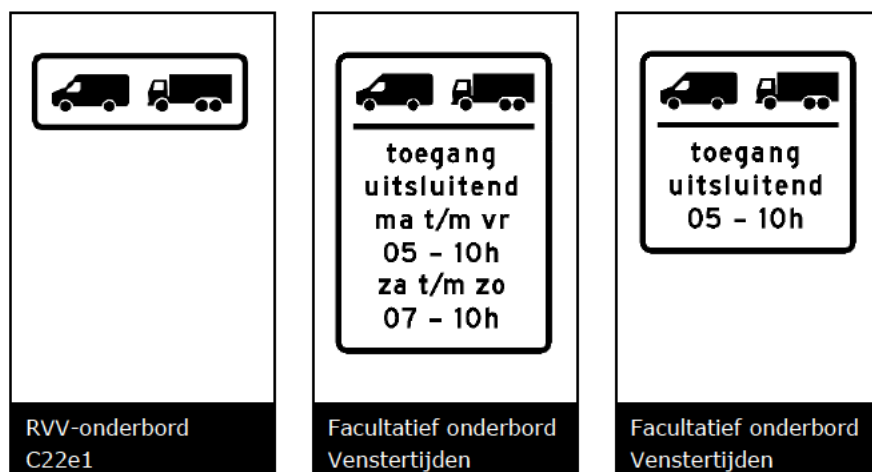
RVV-onderborden C22e4 en C22e5 kunnen niet onderling worden gecombineerd en mogen elk afzonderlijk van elkaar uitsluitend worden toegepast in combinatie met RVV-onderbord C22e1.

Facultatief onderbord voor het aanduiden van venstertijden

Dit facultatieve onderbord kan uitsluitend worden toegepast in plaats van RVV-onderbord C22e1 en duidt aan binnen uitsluitend welke venstertijden alleen emissieloze voertuigen toegang hebben tot een nul-emissiezone voor bedrijfsauto's en vrachtauto's. Het instellen van venstertijden voor milieuzones is niet mogelijk.

Op het onderbord kan meer dan één tijdvenster worden vermeld. De aan te duiden venstertijden worden altijd direct voorafgegaan door de vaste tekst "toegang uitsluitend". De aanduiding van de venstertijden wordt aangebracht onder de pictogrammen 'bedrijfsauto' en 'vrachtauto' en daarvan gedeeltelijk gescheiden door een horizontale scheidingsbies. Deze horizontale scheidingsbies loopt aan weerszijden niet geheel door tot aan de bies die het onderbord rondom omvat, waarmee de

pictogrammen en de venstertijden zich dus feitelijk binnen hetzelfde veld binnen het betreffende onderbord bevinden. Zie ter referentie onderstaande voorbeelden met willekeurige tijdvensters.



Indien RVV-bord C22e of C22ezb in combinatie met RVV-onderbord C22e1 of in plaats hiervan met een facultatief onderbord voor het aanduiden van venstertijden is gecombineerd, is de betreffende nul-emissiezone voor bedrijfsauto's en vrachtauto's – onverminderd – doorlopend van kracht.

Venstertijden vormen slechts een aanvullende inperking van de toegankelijkheid tot een ingestelde nul-emissiezone voor bedrijfsauto's en vrachtauto's.

Het toepassen van dit facultatieve onderbord in plaats van RVV-onderbord C22e1 is niet verplicht.

Correct gebruik van terminologie in onderborden

Vanwege gebleken strijdigheid van de term 'toegestaan' met de internationaal gestandaardiseerde term 'uitgezonderd' – ausgenommen / sauf / except / excepté / excepto / eccetto / nie dotyczy – zoals bepaald in de betreffende VN-verdragen, is de term 'toegestaan' bij herziening van het RVV ingetrokken.

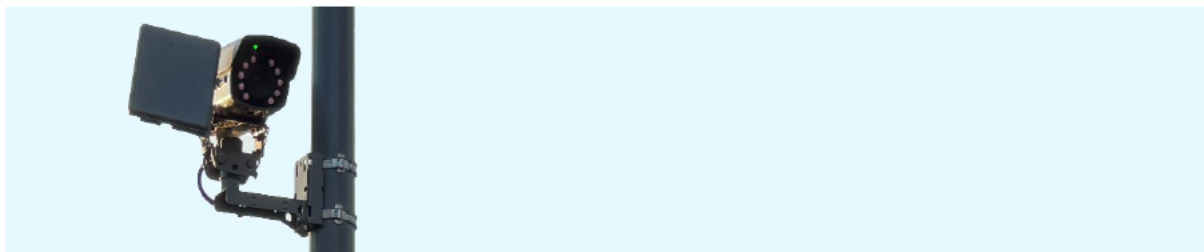


Buitenlandse weggebruikers die de Nederlandse taal niet machtig zijn, kunnen de term 'toegestaan' aanzien voor de gangbare RVV-term 'uitgezonderd' die juridisch anders kan worden uitgelegd.

Aangezien dit zou kunnen leiden tot onterechte boetes, is het gebruik van de term 'toegestaan' in RVV-onderborden voor de aanduiding van milieuzones en nul-emissiezones niet langer geoorloofd.

AVG-onderbord bij handhaving met ANPR-camera's

Indien een wegbeheerder de naleving van een milieuzone en/of nul-emissiezone handhaaft met behulp van ANPR (automatic number plate recognition / automatische kentekenherkenning) is deze in het kader van de AVG (Algemene verordening gegevensbescherming) verplicht om dit duidelijk en tijdig aan de weggebruiker kenbaar te maken.



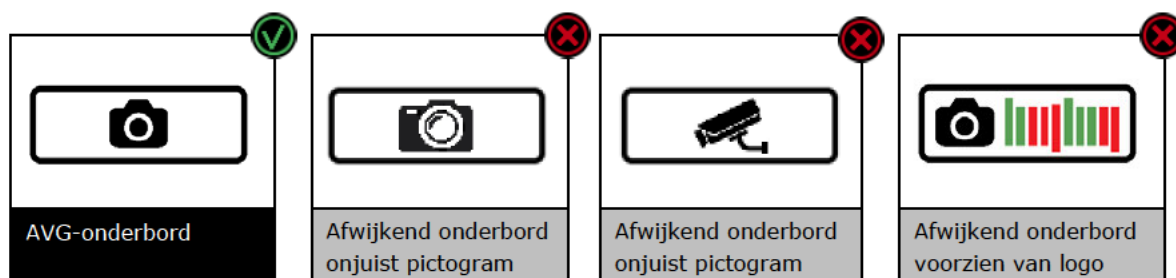
AVG-onderbord

Het AVG-onderbord wordt door Parket CVOM (Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie) aangemerkt als geschikt middel om aan deze AVG-verplichting invulling te geven. Dit onderbord, conform het model dat de Gemeente Amsterdam en de Gemeente Rotterdam reeds enkele jaren toepassen, toont een pictogram van een camera en wordt toegevoegd als onderste onderbord.

Het AVG-onderbord wordt uiteraard niet toegepast indien geen sprake is van handhaving met behulp van ANPR.

Bij het in enige mate modificeren van een RVV-bord, waarmee het feitelijk afwijkt van het in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 voorgeschreven model (bijvoorbeeld door het opnemen van een pictogram binnen de zwarte bies van RVV-bord C22e of C22ezb) verliest dit bord zijn rechtsgeldigheid.

Het gebruik van een ander pictogram dan van het model zoals toegepast in AVG-onderbord voor wegverkeersdoeleinden is onwenselijk en als onderdeel van een RVV-bordsamenstelling ook niet goorloofd. Het camera-pictogram staat gecentreerd binnen de zwarte bies van het onderbord.



Er zijn wegbeheerders die ervoor kiezen om het camera-pictogram, in afwijking van de standaard, excentrisch binnen de zwarte bies van het AVG-onderbord te positioneren en in de zo gecreëerde witruimte het huisstijllogo van de eigen organisatie te plaatsen. Dit verhoogt de informatiedichtheid van de gehele bordsamenstelling en bevordert niet de leesbaarheid en interpreteerbaarheid van de bordsamenstelling. Het opnemen van een huisstijllogo is voor de primaire verkeerskundige functie overbodig en wordt dan ook ontraden.

Overwogen kan worden om aanvullende AVG-informatie van de instantie die de kentekengegevens verwerkt, aan te brengen op of aan het systeem dat deze gegevens inwint (ANPR-camerasysteem) of aldaar te verwijzen naar een internetsite met achtergrondinformatie.

Over de wijze waarop een wegbeheerder invulling kan geven aan de AVG-verplichtingen doet deze leidraad geen uitspraken, maar plaatst deze wel de kanttekening dat hierbij de rechtsgeldigheid van de RVV-bebording niet moet worden aangetast en de verkeersveiligheid niet nadelig moet worden beïnvloed.

Indien ANPR (automatic number plate recognition / automatische kentekenherkenning) wordt ingezet om de naleving van een milieuzone en/of nul-emissiezone te handhaven, wordt het extra AVG-onderbord altijd als onderste onderbord op elk zonegrensbord aangebracht of weergegeven.

Bordvolgorde bij het aanduiden van milieu- en/of nul-emissiezones

Europeanen zijn gewend om informatie van links naar rechts en van boven naar beneden te lezen.

Indien in combinatie met RVV-bord C22e of C22ezb meer dan één onderbord wordt toegepast, geldt hiervoor een vaste bordvolgorde. Voor zover van toepassing, volgen onder RVV-bord C22e of C22ezb van boven naar onder een of meer van de volgende RVV-onderborden:

C22e		C22ezb	
↓			
C22e1	Facultatief onderbord Venstertijden		
↓			
C22e4	C22e5	C22e6	C22e7
↓			
C22e8	C22e9	C22e10	
↓			
AVG-onderbord			

De onderborden die in het bovenstaande overzicht op dezelfde regel zijn vermeld, kunnen niet onderling worden gecombineerd.

Afhankelijk van het in te stellen toegangsregime worden regels wel of niet toegepast.

In de totale onderbordsamenstelling mag elk voertuigpictogram slechts één keer voorkomen.

Indien ANPR (automatic number plate recognition / automatische kentekenherkenning) wordt ingezet om de naleving van een milieuzone en/of nul-emissiezone te handhaven, wordt het extra AVG-onderbord altijd als onderste onderbord op elk zonegrensbord aangebracht of weergegeven.

RVV-borden bij het verlaten van milieu- en/of nul-emissiezones

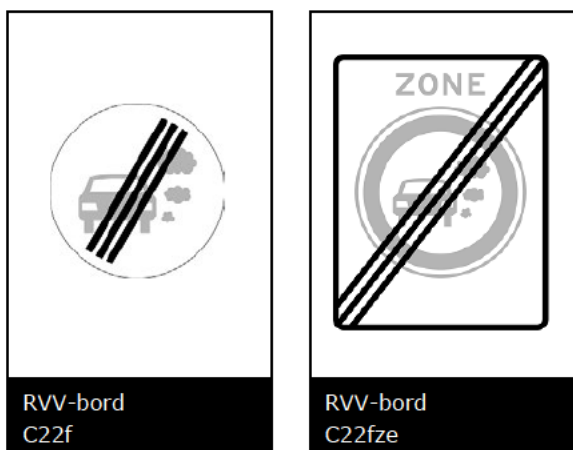


RVV-bord C22f

Het einde van een milieuzone en/of nul-emissiezone wordt aangeduid met RVV-bord C22f (standaard uitvoering) als de maatregel betrekking heeft op een gedeelte van een bepaald wegvak. Als de maatregel eindigt aan het einde van het betreffende wegvak, is de plaatsing van RVV-bord C22f niet noodzakelijk.

RVV-bord C22fze

Het einde van een milieuzone en/of nul-emissiezone wordt aangeduid met RVV-bord C22fze (zonale uitvoering) als de maatregel betrekking heeft op een groter aaneengesloten gebied dat diverse wegvakken beslaat.



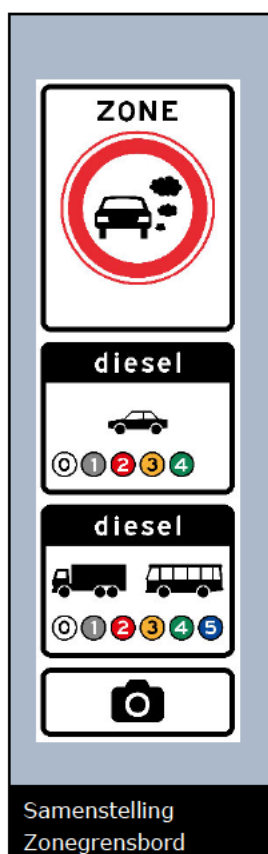
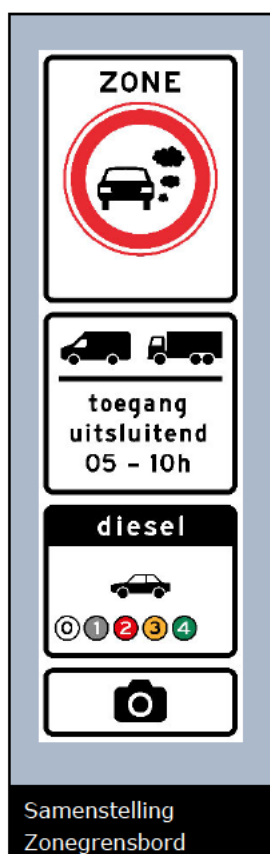
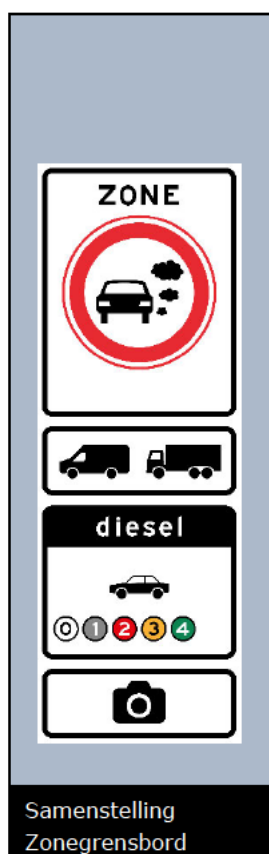
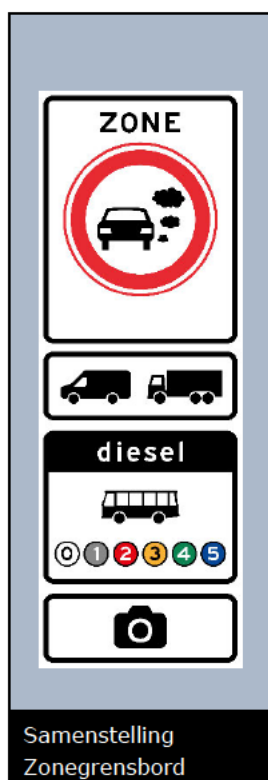
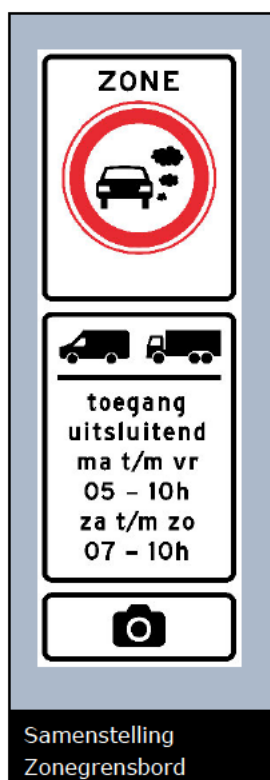
Zonegrensborden die het einde van een zone aanduiden, worden niet voorzien van onderborden.

Samenstelling van zonegrensborden

Zonegrensborden voor de aanduiding van een milieuzone en/of nul-emissiezone worden uit een RVV-bord en een of meer onderborden samengesteld, tenzij ze het einde van een zone aanduiden.

Zonegrensborden die het einde van een zone aanduiden, worden niet voorzien van onderborden.

In de totale onderbordsamenstelling mag elk voertuigpictogram slechts één keer voorkomen.



Vooraankondigingsborden

Indien er kans op fuikvorming is, wordt het toegangsregime van een milieuzone of nul-emissiezone op enige afstand van de zonegrens aangeduid met vooraankondigingsborden geplaatst langs routes die verkeer richting de zone leiden. Vooraankondigingsborden worden per relevante aanrijroute opgesteld direct voorafgaand aan de laatste en/of voorlaatste (voorsorteer-)gelegenheid tot veilig uitwijken naar een route die mag worden gevolgd en kunnen alleen achterwege gelaten worden daar waar geen fuikvorming kan ontstaan.

Vermeden moet worden dat een geboden gelegenheid tot uitwijken verkeer dat de zone niet mag inrijden verder stroomafwaarts alsnog de milieuzone of nul-emissiezone in leidt of laat stranden op een andere beperking of geslotenverklaring.

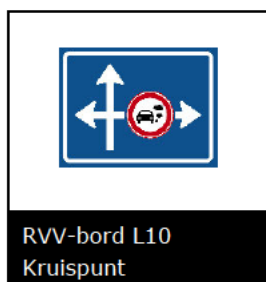
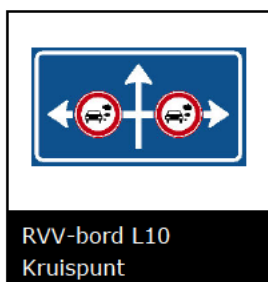
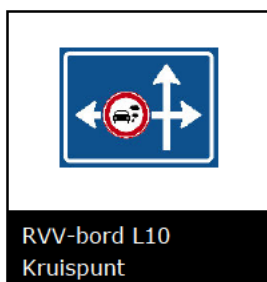
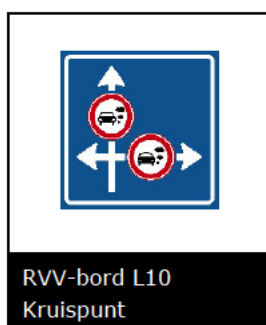
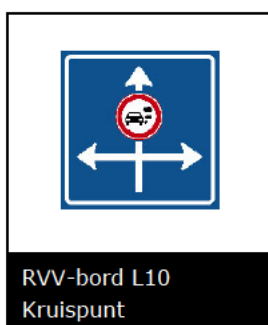
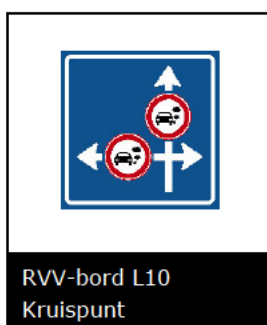
Indien een afrit van een A- of N-weg uitmondt in een milieuzone of nul-emissiezone, dient er een vooraankondigingsbord (bij voorkeur voorzien van het betreffende afrit-pictogram en afritnummer) te worden geplaatst voorafgaand aan de bij de betreffende afrit behorende bewegwijzering.

Om functionele redenen is het niet wenselijk of niet mogelijk om hetzelfde vooraankondigingsbord tegelijkertijd te gebruiken voor het aankondigen van zowel een milieuzone en/of nul-emissiezone als voor het aankondigen van een andere geslotenverklaring. En in die gevallen dat er op hetzelfde keuzepunt per richting een verschillend milieuzone- en/of nul-emissiezoneregime moet worden aangeduid, dient elk regime op een afzonderlijk vooraankondigingsbord te worden vermeld.

Vooraankondigingsborden in standaard uitvoering

RVV-bord L10 • Kruispuntfiguratie met aanduiding van hoofdrichtingen

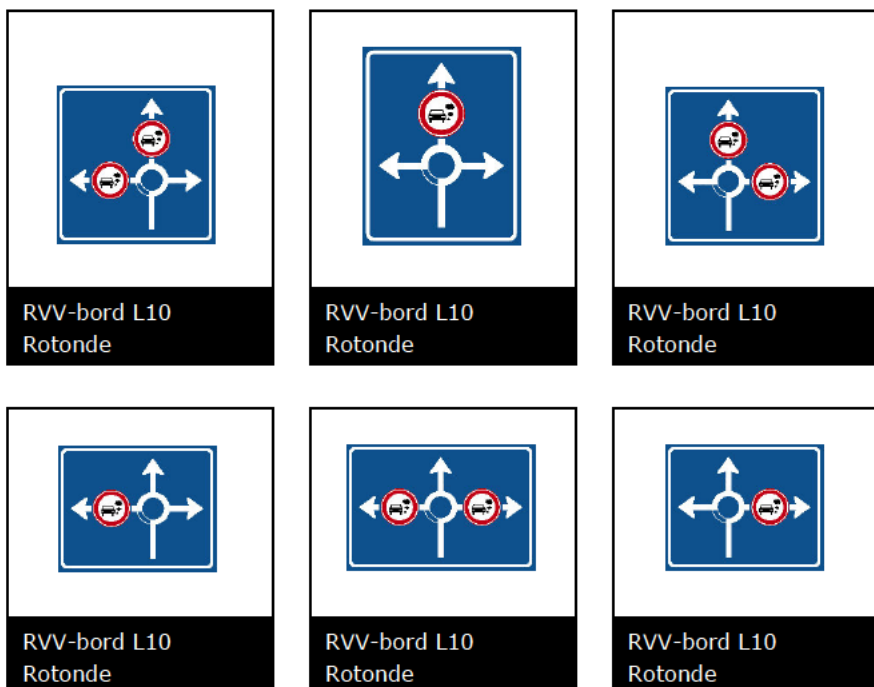
Visualiseert met richtingpijlen de hoofdrichtingen die op het kruispunt beschikbaar zijn.



RVV-bord L10 kent naast een variant voor kruispunten een variant voor rotondes (zie hierna).

RVV-bord L10 • Rotondefiguraties met aanduiding van hoofdrichtingen

Visualiseert met richtingpijlen de hoofdrichtingen die op de rotonde beschikbaar zijn.



RVV-bord L10 kent naast een variant voor rotondes een variant voor kruispunten (zie hiervoor).

Bij toepassing van RVV-bord L10 wordt de geïntegreerde 'geslotenverklaring' altijd aangeduid met RVV-bord C22e (standaard uitvoering), ongeacht of de maatregel betrekking heeft op een bepaald wegvak (aangeduid met RVV-bord C22e (standaard uitvoering)) of op een aaneengesloten gebied dat diverse wegvakken beslaat (aangeduid met RVV-bord C22ezb (zonale uitvoering)).

RVV-bord L10 wordt voorzien dezelfde de onderbordsamenstelling als het corresponderende zonegrensbord verder stroomafwaarts (onderborden gecentreerd uitlijnen onder RVV-bord L10).

Voor de toepassing van RVV-bord L10 gelden de volgende aanvullende randvoorwaarden:

- De voorzijde van het bord (de signface) wordt geheel retro-reflecterend uitgevoerd
- De bordrand wordt uitgevoerd in verkeersblauw (RAL5017)
- De achterzijde van het bord wordt uitgevoerd in verkeersgrijs (RAL7042)
- Onder het RVV-bord L10 wordt met de betreffende onderborden aangegeven welke voertuigcategorieën en/of emissieclassen zijn toegestaan in de betreffende zone

Daarnaast gelden voor RVV-bord L10 de volgende aanvullende ontwerp-randvoorwaarden:

- Deze borden worden uitgevoerd in de kleurstelling wit-op-blauw conform RVV-1990
- Het lettertype voor de letters en cijfers is RWS-TTDx
- De letterhoogte wordt bepaald door het toe te passen bordtype (→ tabel 1 en tabel 2)
- De borden zijn geen onderdeel van bewegwijzering en bevatten geen wegwijzersnummer of wegbeheerderslogo onderin het bord of in de bias

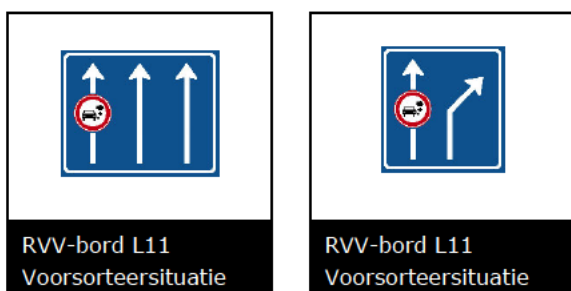
RVV-bord L10 wordt – tezamen met de bijbehorende onderborden – laag geplaatst en aangebracht aan mast of op twee fiespalen om tollen van het paneel onder invloed van de wind te ondervangen.

Bij een rijbaanconfiguratie van ten hoogste twee rijstroken of opstelvakken wordt RVV-bord L10 in principe ter rechterzijde van de rijbaan geplaatst.

RVV-bord L10 wordt uitsluitend toegepast op kruispunten of rotondes met een eenvoudige wegingdeling. In complexere situaties, op locaties met een relatief hoge verkeersintensiteit of met een bovengemiddeld aandeel vrachtverkeer wordt geadviseerd om afhankelijk van de situatie ter plaatse een van de hieronder beschreven bordtypen te selecteren.

RVV-bord L11 • Aanduiding van méér dan één rijstrook of opstelvak

RVV-bord L11 wordt toegepast in situaties waarbij het wenselijk is om met rijstrookpijlen de relevante rijstroken of voorsorteervakken aan te duiden. Deze uitvoeringsvorm wordt daarom rijstrookbord of voorsorteerbord genoemd. RVV-bord L11 is uitsluitend geschikt voor het aankondigen van een zone die zich in doorgaande richting bevindt.



Bij toepassing van RVV-bord L11 wordt de geïntegreerde 'geslotenverklaring' altijd aangeduid met RVV-bord C22e (standaard uitvoering), ongeacht of de maatregel betrekking heeft op een bepaald wegvak (aangeduid met RVV-bord C22e (standaard uitvoering)) of op een aaneengesloten gebied dat diverse wegvakken beslaat (aangeduid met RVV-bord C22ezb (zonale uitvoering)).

RVV-bord L11 wordt voorzien van dezelfde onderbordsamenstelling als het corresponderende zonegrensbord verder stroomafwaarts (onderborden gecentreerd uitlijnen onder RVV-bord L11).

Voor de toepassing van RVV-bord L11 gelden de volgende aanvullende randvoorwaarden:

- De voorzijde van het bord (de signface) wordt geheel retro-reflecterend uitgevoerd
- De bordrand wordt uitgevoerd in verkeersblauw (RAL5017)
- De achterzijde van het bord wordt uitgevoerd in verkeersgrijs (RAL7042)
- Onder het RVV-bord L10 wordt met de betreffende onderborden aangegeven welke voertuigcategorieën en/of emissieklassen zijn toegestaan in de betreffende zone

Daarnaast gelden voor RVV-bord L11 de volgende aanvullende ontwerp-randvoorwaarden:

- Deze borden worden uitgevoerd in de kleurstelling wit-op-blauw conform RVV-1990
- Het lettertype voor de letters en cijfers is RWS-TTDx
- De letterhoogte wordt bepaald door het toe te passen bordtype (→ tabel 1 en tabel 2)
- De borden zijn geen onderdeel van bewegwijzering en bevatten geen wegwijzernummer of wegbeheerderslogo onderin het bord of in de bias

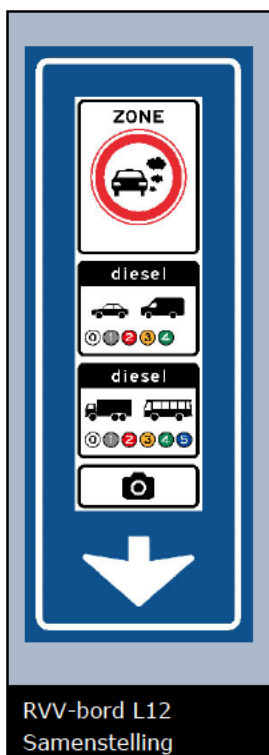
RVV-bord L11 wordt – tezamen met de bijbehorende onderborden – laag geplaatst en aangebracht aan mast of op twee flespalen om tollen van het paneel onder invloed van de wind te ondervangen.

Bij een rijbaanconfiguratie van meer dan twee rijstroken of opstelvakken en de aanwezigheid van een middengeleider van voldoende breedte wordt RVV-bord L11 op gelijke hoogte aan weerszijden van de rijbaan geplaatst.

RVV-bord L11 wordt niet toegepast wanneer de aan te kondigen zone zich niet in doorgaande maar in afslaande richting bevindt.

RVV-bord L12 • Aanduiding van één rijstrook of opstelvak

RVV-bord L12 wordt toegepast in situaties waarbij het wenselijk is om met een neerwaartse pijl de rijstrook aan te duiden waarvoor de geslotenverklaring ter plaatse van het bord reeds geldt of die onherroepelijk in de milieu- of nul-emissiezone uitmondt.



Bij toepassing van RVV-bord L12 wordt dezelfde bordsamenstelling als het corresponderende zonegrensbord verder stroomafwaarts, geïntegreerd in het blauwe veld van RVV-bord L12.

Voor toepassing RVV-bord L12 gelden de volgende aanvullende randvoorwaarden:

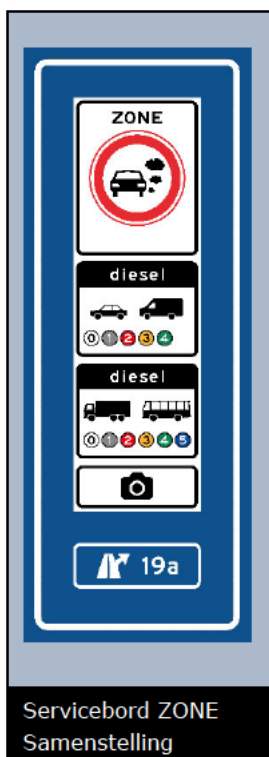
- Borden met een neerwaartse pijl worden altijd hoog boven (onderzijde op 4,6 m. tot 5,2 m.) de weg aan een portaal of zweep-/uithoudermast geplaatst, waarbij de neerwaartse pijl wordt gecentreerd boven het midden van de corresponderende rijstrook
- De voorzijde van het bord (de signface) wordt geheel retro-reflecterend uitgevoerd
- De bordrand wordt uitgevoerd in verkeersblauw (RAL5017)
- De achterzijde van het bord wordt uitgevoerd in verkeersgrijs (RAL7042)
- Het bord bestaat uit plaatdelen met een dubbel omgezette rand

Daarnaast gelden voor RVV-bord L12 de volgende aanvullende ontwerp-randvoorwaarden:

- Deze borden worden uitgevoerd in de kleurstelling wit-op-blauw conform RVV-1990
- Het lettertype voor de letters en cijfers is RWS-TTDdx
- De letterhoogte wordt bepaald door het toe te passen bordtype (→ tabel 1 en tabel 2)
- Op de borden wordt een bies toegepast conform CROW-322; de afmetingen van dit element worden bepaald door het snelheidsregime dat geldt binnen het wegvak waar het bord is opgesteld (→ tabel 3)
- De toe te passen neerwaartse pijl wordt uitgevoerd in de zogenaamde 'hartkoppijl', conform CROW-322 en RVV-1990
- Het geïntegreerde RVV-bord en de bijbehorende onderborden, alsmede de neerwaartse pijl, worden op deze panelen altijd gecentreerd uitgelijnd tussen de linker en rechter bies van RVV-bord L12

Servicebord ZONE • Aankondiging van een afrit

Een servicebord wordt toegepast langs een autoweg of autosnelweg voorzien van genummerde afritten, ter aankondiging van de eerstvolgende genummerde afrit die onherroepelijk in de milieu- of nul-emissiezone uitmondt. Het betreffende afritnummer wordt onderin het servicebord vermeld.



Bij toepassing van een servicebord wordt dezelfde bordsamenstelling als het corresponderende zonegrensbord verder stroomafwaarts, geïntegreerd in het blauwe veld van het servicebord.

Voor toepassing van een Servicebord ZONE gelden de volgende aanvullende randvoorwaarden:

- Borden met afritaanwijzing worden bij voorkeur hoog naast (onderzijde op 4,6 m. tot 5,2 m.) de weg aan een rechte mast, zweep-/uithoudermast of aan een portaal geplaatst
- De voorzijde van het bord (de signface) wordt geheel retro-reflecterend uitgevoerd
- De bordrand wordt uitgevoerd in verkeersblauw (RAL5017)
- De achterzijde van het bord wordt uitgevoerd in verkeersgrijs (RAL7042)
- Het bord bestaat uit plaatdelen met een dubbel omgezette rand

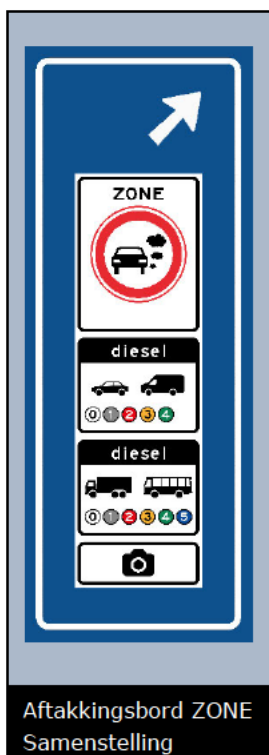
Daarnaast gelden voor een servicebord de volgende aanvullende ontwerp-randvoorwaarden:

- Deze borden worden uitgevoerd in de kleurstelling wit-op-blauw conform RVV-1990
- Het lettertype voor de letters en cijfers is RWS-TTDdx
- De letterhoogte wordt bepaald door het toe te passen bordtype (→ tabel 1 en tabel 2)
- Op de borden wordt een bies en afritaanwijzing toegepast conform CROW-322; de afmetingen van deze elementen worden bepaald door het snelheidsregime dat geldt binnen het wegvak waar het bord is opgesteld (→ tabel 3)
- Het geïntegreerde RVV-bord en de bijbehorende onderborden worden op deze panelen altijd gecentreerd uitgelijnd tussen de linker en rechter bies van het servicebord

Het servicebord wordt bij voorkeur ingepast in de rechter zijberm in het lengteprofiel op ca. 900 meter voorafgaand aan (het begin van) de afrit, tussen het aankondigingsbord (bewegwijzering) op 1200 meter en de voorwegwijzer (bewegwijzering) op 600 meter voorafgaand aan de afrit.

Aftakkingsbord ZONE • Aanduiding van een afrit

Een aftakkingsbord wordt toegepast langs een autoweg of autosnelweg voorzien van afritten, ter aanduiding van de betreffende afrit of die onherroepelijk in de milieu- of nul-emissiezone uitmondt. Dit bord voorkomt fuikvorming, alsmede spookrijden als gevolg daarvan.



Bij toepassing van een aftakkingsbord wordt dezelfde bordsamenstelling als het corresponderende zonegrensbord verder stroomafwaarts, geïntegreerd in het blauwe veld van het aftakkingsbord.

Voor toepassing van een Aftakkingsbord ZONE gelden de volgende aanvullende randvoorwaarden:

- Aftakkingsborden worden bij voorkeur hoog naast (onderzijde op 4,6 m. tot 5,2 m.) de weg aan een rechte mast, zweep-/uithoudermast of aan een portaal geplaatst
- De voorzijde van het bord (de signface) wordt geheel retro-reflecterend uitgevoerd
- De bordrand wordt uitgevoerd in verkeersblauw (RAL5017)
- De achterzijde van het bord wordt uitgevoerd in verkeersgrijs (RAL7042)
- Het bord bestaat uit plaatdelen met een dubbel omgezette rand

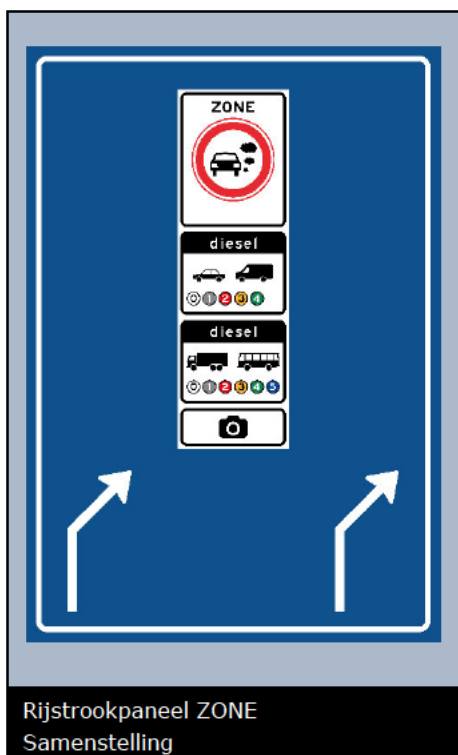
Daarnaast gelden voor een servicebord de volgende aanvullende ontwerp-randvoorwaarden:

- Deze borden worden uitgevoerd in de kleurstelling wit-op-blauw conform RVV-1990
- Het lettertype voor de letters en cijfers is RWS-TTDdx
- De letterhoogte wordt bepaald door het toe te passen bordtype (→ tabel 1 en tabel 2)
- Op de borden worden een zogenaamde 'hartkoppijl' en een bies toegepast conform CROW-322; de afmetingen van deze elementen worden bepaald door het snelheidsregime dat geldt binnen het wegvak waar het bord is opgesteld (→ tabel 3)
- Het geïntegreerde RVV-bord en de bijbehorende onderborden worden op deze panelen altijd gecentreerd uitgelijnd tussen de linker en rechter bies van het aftakkingsbord

Het aftakkingsbord wordt bij voorkeur ingepast in de rechter zijberm in het lengteprofiel direct voorafgaand aan (het begin van) de afrit. Indien op de beoogde locatie reeds een aftakkingsbord (bewegwijzering) aanwezig is wordt daar geen Aftakkingsbord ZONE aan toegevoegd.

Rijstrookpaneel ZONE • Aanduiding van één of meer rijstroken of opstelvakken

Een rijstrookpaneel wordt toegepast in situaties waarbij het wenselijk is om met rijstrookpijlen de relevante rijstroken of voorsorteervakken aan te duiden. Deze uitvoeringsvorm wordt daarom rijstrookbord of voorsorteerbord genoemd.



Bij toepassing van een rijstrookpaneel wordt dezelfde bordsamenstelling als het corresponderende zonegrensbord verder stroomafwaarts, geïntegreerd in het blauwe veld van het rijstrookpaneel.

Voor toepassing van een Rijstrookpaneel ZONE gelden de volgende aanvullende randvoorwaarden:

- Borden met rijstrookpijlen worden altijd hoog boven (onderzijde op 4,6 m. tot 5,2 m.) de weg aan een portaal of zweep-/uithoudermast geplaatst, waarbij de rijstrookpijlen worden gecentreerd boven de middens van de corresponderende rijstroken
- De voorzijde van het bord (de signface) wordt geheel retro-reflecterend uitgevoerd
- De bordrand wordt uitgevoerd in verkeersblauw (RAL5017)
- De achterzijde van het bord wordt uitgevoerd in verkeersgrijs (RAL7042)
- Het bord bestaat uit plaatdelen met een dubbel omgezette rand

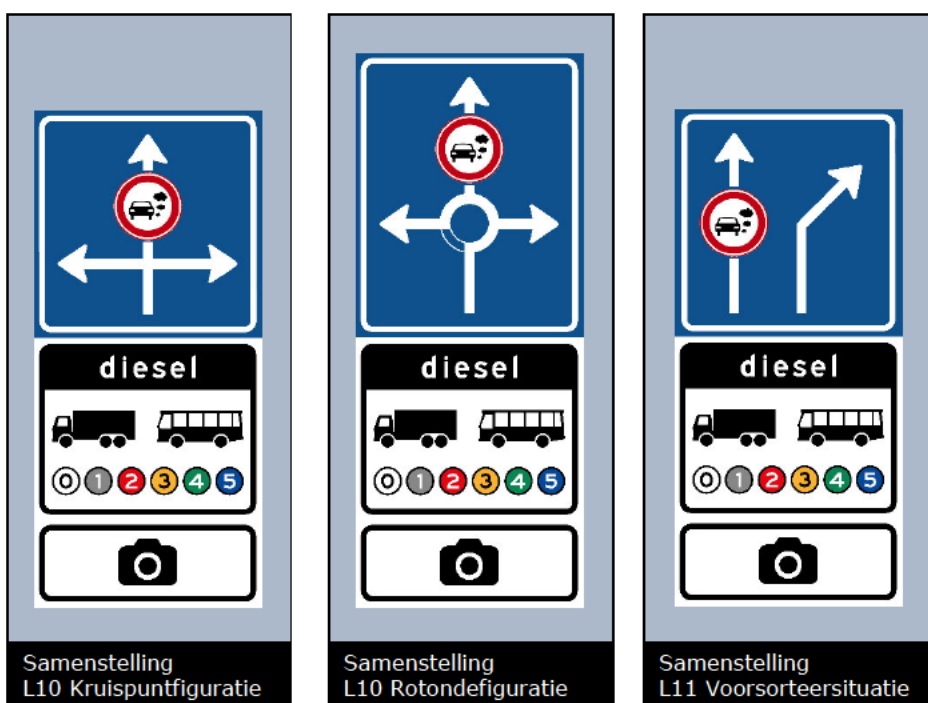
Daarnaast gelden voor een rijstrookbord de volgende aanvullende ontwerp-randvoorwaarden:

- Deze borden worden uitgevoerd in de kleurstelling wit-op-blauw conform RVV-1990
- Het lettertype voor de letters en cijfers is RWS-TTDx
- De letterhoogte wordt bepaald door het toe te passen bordtype (→ tabel 1 en tabel 2)
- Op de borden wordt een bies toegepast conform CROW-322; de afmetingen van deze elementen worden bepaald door het snelheidsregime dat geldt binnen het wegvak waar het bord is opgesteld (→ tabel 3)
- De toe te passen rijstrookpijlen worden uitgevoerd in de zogenaamde 'hartkoppijl' conform CROW-322 en RVV-1990
- De geïntegreerde RVV-borden en onderborden komen op deze panelen altijd boven de pijlen te staan gecentreerd uitgelijnd tussen de linker en rechter bies van het rijstrookbord

Samenstelling van vooraankondigingsborden

RVV-borden L10 en L11

In RVV-bord L10 of L11 wordt RVV-bord C22e geïntegreerd en verschaald in een pijl opgenomen.



De onderborden worden aangebracht ónder RVV-bord L10 of L11 en daarin dus niet geïntegreerd. Bij toepassing van RVV-bord L10 of L11 wordt de geïntegreerde 'geslotenverklaring' aangeduid met RVV-bord C22e (standaard uitvoering), ongeacht of de maatregel betrekking heeft op een bepaald wegvak (aangeduid met RVV-bord C22e (standaard uitvoering)) of op een aaneengesloten gebied dat diverse wegvakken beslaat (aangeduid met RVV-bord C22ezb (zonale uitvoering)).

Deze borden worden voorzien van dezelfde onderbordsamenstelling als het corresponderende zonegrensbord dat verder stroomafwaarts volgt op het betreffende vooraankondigingsbord; de bordafmetingen en letterhoogten kunnen echter onderling verschillen (→ tabel 2).

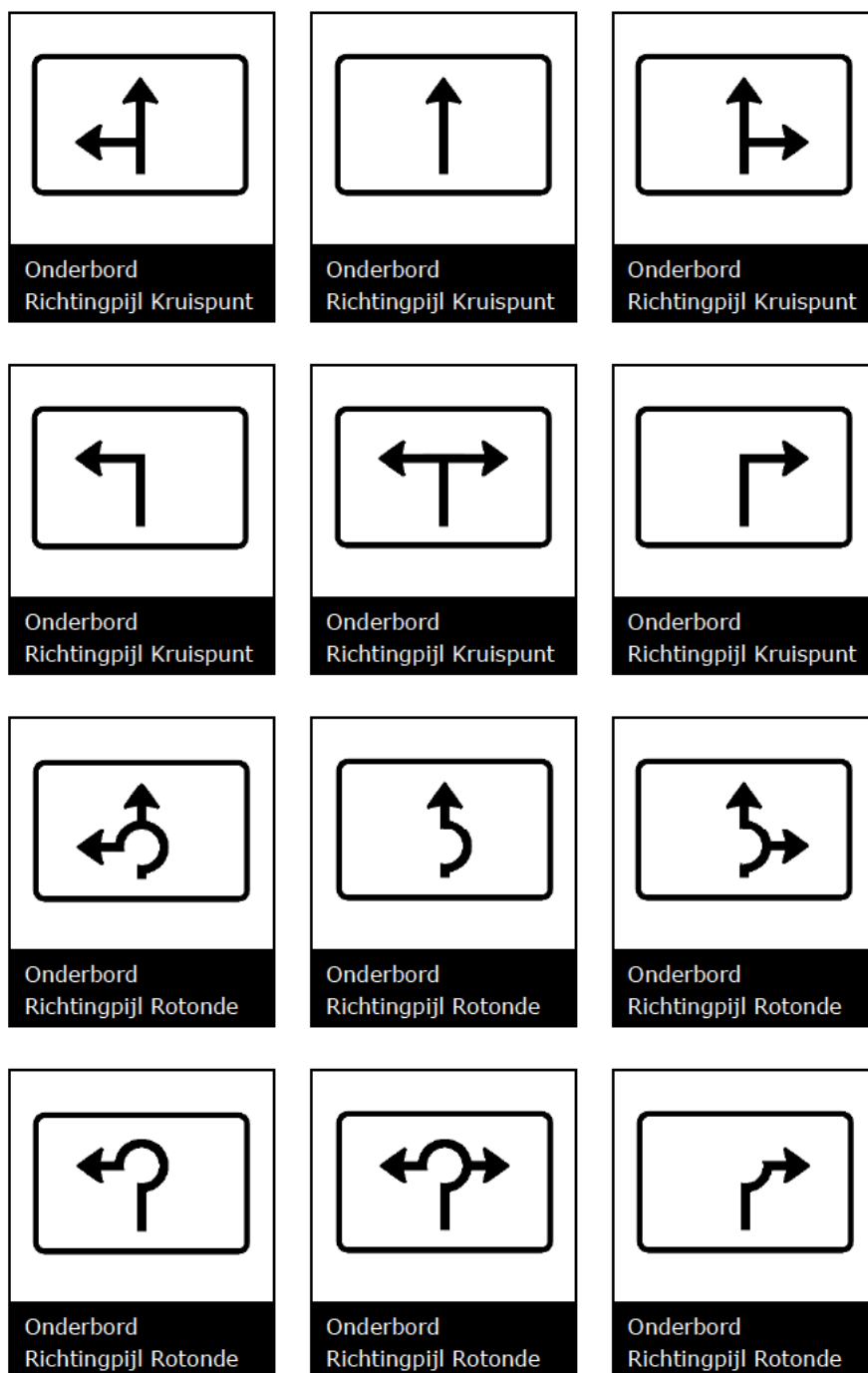
Indien ANPR (automatic number plate recognition / automatische kentekenherkenning) wordt ingezet om de naleving van een milieuzone en/of nul-emissiezone te handhaven, wordt het extra AVG-onderbord altijd als onderste onderbord op elk (type) 'vooraankondigingsbord in standaard uitvoering' aangebracht of weergegeven.

Om het einde van een zone aan te duiden worden geen vooraankondigingsborden toegepast.

Vooraankondigingsborden in compacte uitvoering

Met name in stedelijke omgevingen leveren de beperkt beschikbare ruimte en de forse afmetingen van 'vooraankondigingsborden in standaarduitvoering' veelal een knelpunt op voor de functionele inpassing hiervan. Tegelijkertijd laten bij toepassing van RVV-borden L10 of L11 de herkenbaarheid en leesbaarheid van het daarin geïntegreerde en verschaalde RVV-bord C22e zeer te wensen over.

Om de nadelen van zowel de problematische inpasbaarheid als verminderde leesbaarheidsafstand het hoofd te bieden zijn alternatieve 'vooraankondigingsborden in compacte uitvoering' ontworpen.



Dit alternatief maakt gebruik van (vooralsnog) niet in het RVV opgenomen onderborden voorzien van een richtingpijl in de kleurstelling 'zwart-op-wit' die echter wel aan het RVV is ontleend. Deze richtingpijl wijst in de richting van de betreffende milieuzone of nul-emissiezone. Indien op hetzelfde keuzepunt per richting een verschillend milieuzone- en/of nul-emissiezoneregime moet

worden aangeduid, dienen deze regimes elk op afzonderlijke vooraankondigingsborden na elkaar of ter weerszijden van de rijbaan te worden vermeld. Een aanduiding met een linksaf-pijl wordt bij voorkeur in de middengeleider links en met een rechtsaf-pijl altijd rechts van de rijbaan geplaatst.

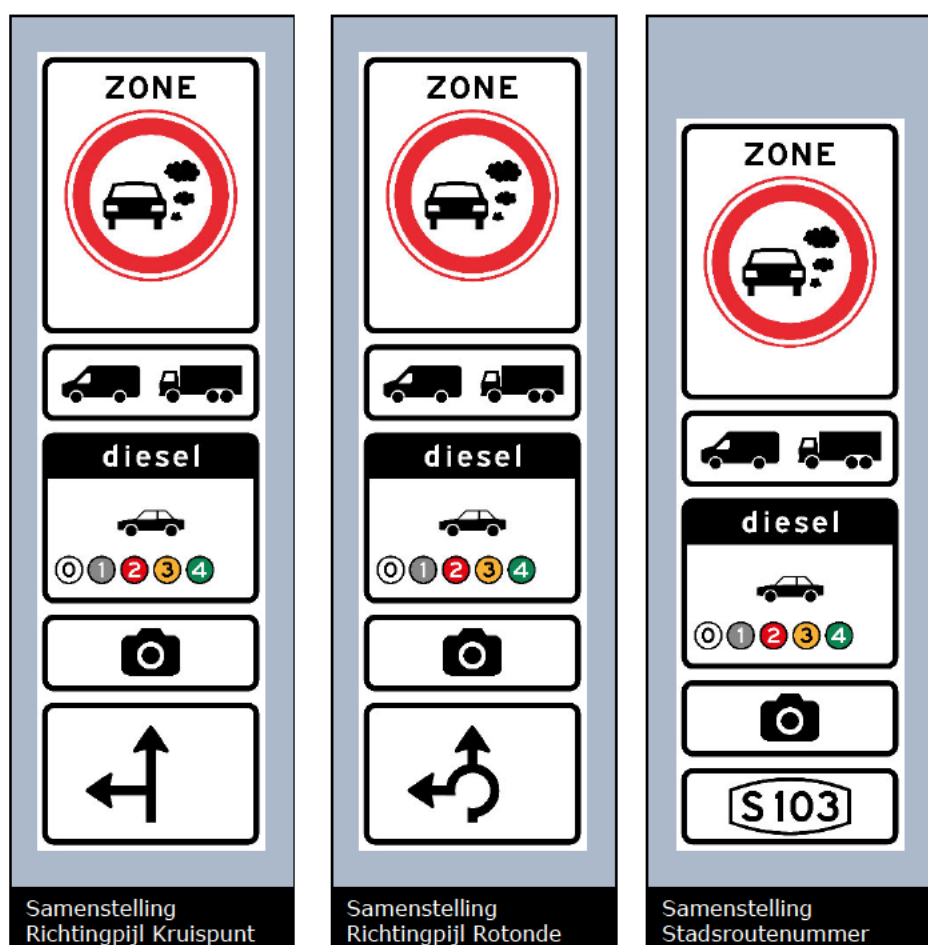
De verticale schacht van de richtingpijl wordt altijd horizontaal-gecentreerd in het onderbord gezet.

Indien de weg, die direct na het keuzepunt uitmondt in een milieuzone of nul-emissiezone, met een Stadsroutenummer is aangeduid, kan dit Stadsroutenummer in de kleurstelling 'zwart-op-wit' op een onderbord worden vermeld in plaats van een onderbord voorzien van een richtingpijl.

Samenstelling van vooraankondigingsborden in compacte uitvoering

Vooraankondigingsborden in compacte uitvoering

In RVV-bord L10 of L11 wordt RVV-bord C22e geïntegreerd en verschaald in een pijl opgenomen.



De alternatieve 'vooraankondigingsborden in compacte uitvoering' worden voorzien van dezelfde onderbordsamenstelling als het corresponderende zonegrensbord dat verder stroomafwaarts volgt op het betreffende vooraankondigingsbord, met het extra AVG-onderbord als op één na onderste onderbord indien van toepassing, aangevuld met daaronder een van de onderborden voorzien van óf een richtingpijl óf een Stadsroutenummer. Een onderbord voorzien van een afstands-aanduiding is overbodig indien het vooraankondigingsbord direct aan het betreffende keuzepunt vooraf gaat.

Inrichtingsaspecten

Handhaving van de naleving van milieuzones en/of nul-emissiezones geschiedt doorgaans met behulp van ANPR (stationaire camera's langs de toegangswegen of scanauto's binnen de zone), maar kan ook incidenteel plaatsvinden door 'staandhouding' van de bestuurder van een motorvoertuig door een daartoe bevoegde opsporingsambtenaar.

Zowel de wetgever als het Parket CVOM (Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie) stellen specifieke eisen aan de handhaving (bij het inzetten van ANPR). Deze leidraad over RVV-bebording behandelt niet de organisatorische en administratieve voorwaarden waaraan de wegbeheerder moet voldoen, maar benoemt wel enkele aandachtspunten die rechtstreeks samenhangen met de inrichtingselementen (verkeersborden en camera's) die voor de invoering, naleving en handhaving vereist zijn. Nadere inlichtingen via het Parket CVOM (→ QR-codes op pagina 34).

Aanduiding en naleving

Het Parket CVOM gaat uit van de algemene bereidheid van weggebruikers om een verkeersteken op te volgen. De invoering van een milieu- of nul-emissiezone mag dan ook niet leiden tot een onevenredig aantal overtredingen, boetes of gegrond verklaarde bezwaarschriften. Van elke wegbeheerder die een milieu- en/of nul-emissiezone invoert, wordt een gedegen plan verwacht dat enerzijds invulling geeft aan het doel van de maatregel, maar anderzijds ook in alle redelijkheid rekening houdt met de cognitieve belasting van de weggebruiker tijdens het uitvoeren van diens rijtaak. Belangrijk is dat zowel de zonegrensborden - waarop feitelijk wordt gehandhaafd - als de vooraankondigingsborden, met kennis van zaken, verkeerskundig zorgvuldig worden ingepast.

Attentie

De weggebruiker moet altijd in de gelegenheid worden gesteld de borden successievelijk tijdig en volledig waar te nemen, te lezen, te interpreteren én deze correct op te volgen.



In het geval dat de in deze leidraad beschreven standaard-inpassing of -uitvoering onvoldoende in deze vereisten voorziet, dient voor de betreffende locatie een maatwerk-inpassing of -uitvoering te worden ontworpen. De verderop in deze leidraad beschreven functionele ontwerpprincipes bieden de verantwoordelijk wegbeheerder aanknopingspunten om hier effectief invulling aan te geven.

Informatiedichtheid

Met name de RVV-borden voor milieuzones en nul-emissiezones worden door hun informatieve gelaagdheid gekenmerkt door een hoge complexiteit in vergelijking tot andere RVV-borden. Om de informatiedichtheid niet nog verder te verhogen, wordt nadrukkelijk geadviseerd om RVV-borden voor milieuzones en/of nul-emissiezones niet in de nabijheid te plaatsen van andere RVV-borden (met inbegrip van verkeersborden uit de K-serie 'utilitaire bewegwijzering') of niet-verkeerskundige informatiedragers, zoals bedrijfslocatieborden, verlichte stadsklokken, abri's en buitenreclame.

Attentie

Algemeen geldt dat een mate van 'stapeling van (visuele) informatie' die het cognitieve vermogen van de weggebruiker tijdens het uitvoeren van diens rijtaak overstijgt, moet worden vermeden om geen onterechte overtredingen in de hand te werken.



Concurrerende boodschappen zorgen ervoor dat geen van deze boodschappen wordt gelezen.

Combinatie of integratie met utilitaire bewegwijzering

Het combineren van RVV-borden voor milieu- en/of nul-emissiezones met utilitaire bewegwijzering lijkt logisch en verantwoord, maar is dat vanuit functioneel perspectief beschouwd vaker niet dan wel. Alleen in uitzonderingssituaties is het nuttig, haalbaar en geoorloofd om bepaalde RVV-borden in de bewegwijzering geïntegreerd op te nemen. Het aanbrengen van (RVV-)borden op of aan de wettelijke wegwijzers is in principe dan ook niet toegestaan.

Utilitaire bewegwijzering valt onder de Wet bewegwijzering 2015 als integraal onderdeel van de Wegenverkeerswet 1994. Aanpassingen aan de utilitaire bewegwijzering mogen uitsluitend worden doorgevoerd conform een door de NBd (Nationale Bewegwijzeringsdienst) namens de minister van Infrastructuur en Waterstaat op te stellen en formeel vast te stellen bewegwijzeringsplan.

Omdat het instellen van een milieu- of nul-emissiezone kan ingrijpen op een substantieel deel van het verkeer dat bewegwijzerde routes volgt, kan het wenselijk zijn om de utilitaire bewegwijzering in lijn hiermee te herzien (herrouteren) om tegenstrijdigheid – aanvoeren versus reguleren – te voorkómen. De NBd kan hierin adviseren en indien nodig een bewegwijzeringsplan opstellen.

Handhaving en het uitsluiten van fuikvorming

Weggebruikers die een zone naderen dan wel binnenrijden moeten op basis van de bijbehorende RVV-bebording, tijdens het uitvoeren van de rijtaak, bepalen of het voertuig dat wordt bestuurd wel of niet aan het toegangsregime voldoet. Indien het voertuig de zone niet mag binnenrijden, moet met een veilige manoeuvre kunnen worden uitgeweken naar een route die het voertuig wel mag volgen.

Veilig uitwijken is alleen mogelijk door de weggebruiker met behulp van vooraankondigingsborden tijdig te informeren dat deze een milieu- of nul-emissiezone nadert en welke alternatieven er zijn om buiten de zone te blijven. Praktisch gezien betekent dit, dat de vooraankondigingsborden in overeenstemming moeten zijn met de situatie ter plaatse (juiste pijlfiguratie en aanduiding van relevante geslotenverklaringen) en zodanig moeten zijn opgesteld dat de weggebruiker na het passeren van het vooraankondigingsbord nog van richting kan veranderen zonder daarbij overig verkeer te hinderen of in gevaar te brengen.

De maatregel dient dus vergevingsgezind te worden ingericht, hetgeen tevens vereist dat de weggebruiker zowel de zonegrensborden als de vooraankondigingsborden redelijkerwijze heeft kunnen waarnemen, lezen, interpreteren en tevens heeft kunnen opvolgen.

Wanneer aan deze voorwaarden van tijdigheid en vergevingsgezindheid niet wordt voldaan, rijden voertuigen die niet aan het toegangsregime voldoen verderop in een fuik, hetgeen inhoudt dat een overtreding onmogelijk kan worden vermeden. Weggebruikers die alsnog proberen buiten de zone te blijven om een boete te ontlopen, kunnen verkeersonveilige situaties of schade aan de inrichting van de openbare ruimte veroorzaken.

Ook houdt een aangevochten boete juridisch geen stand wanneer sprake is van fuikvorming. Het is dan ook de taak van de wegbeheerder om fuikvorming bij voorbaat planmatig uit te sluiten.

In de operationele fase is het voor de handhaafbaarheid van de maatregel van belang dat de wegbeheerder, bijvoorbeeld met het uitvoeren van een reguliere fotoschouw en rapportage, kan aantonen dat alle tot de maatregel behorende RVV-borden aanwezig, dag en nacht zichtbaar en leesbaar zijn én in goede staat verkeren.

Hieronder wordt dus tevens verstaan dat deze borden niet visueel mogen worden afgedekt (ononderbroken zichtlijn) binnen de daarvoor geldende leesbaarheidsafstand, bijvoorbeeld als gevolg van achterstallig groenbeheer.

ANPR-camera's

Wanneer ANPR-camera's langs de zonegrens worden ingezet om de naleving van de voor de zone geldende maatregel te handhaven, wordt gesproken van een kordon. Om de handhaving effectief te laten zijn en om sluipverkeer via een bres in het kordon te voorkomen, is het noodzakelijk om bij elke 'zonegrensovergang' een camera te plaatsen. Ongelijkvloerse kruisingen en omzeiling via particulier terrein verdienen tijdens de uitwerking van de gebiedscontour extra aandacht om geen bressen in het kordon te laten ontstaan.

Omdat in geval van vrachtautocombinaties de maatregel alleen kan worden gehandhaafd aan de hand van het kenteken van het trekkende voertuig – trailers kunnen gehuurd zijn en steeds van trekkend voertuig wisselen – dienen de ANPR-camera's vrachtautocombinaties (en daarmee ook andere voertuigen) tegengesteld aan de rijrichting te registreren en het kenteken aan de voorzijde van het voertuig te scannen.

Een overtreding kan alleen worden vastgesteld bij een voertuig dat het zonegrensbord reeds is gepasseerd en zich dus binnen de zone bevindt. Dit is in de regel alleen mogelijk wanneer de handhavende camera zich eveneens binnen de zone bevindt en niet is gericht op verkeer dat zich nog buiten de zone bevindt.

Functionele ontwerpprincipes

Om de waarneembaarheid en leesbaarheid en hiermee uiteindelijk de functionaliteit van de borden te garanderen, dienen deze aan een aantal uiteenlopende functionele ontwerpprincipes te voldoen. Afwijken van deze principes leidt veelal tot een verminderde waarneembaarheid en leesbaarheid of zelfs tot volledig functieverlies waarbij de verkeersveiligheid of de juridische houdbaarheid in het geding komt.

Deze functionele ontwerpprincipes gelden zowel voor RVV-borden ten behoeve van milieuzones als voor RVV-borden ten behoeve van nul-emissiezones en tevens voor de bijbehorende onderborden.

Bordtypen

De waarneembaarheid en leesbaarheid van de borden zijn van essentieel belang voor met name de verkeersveiligheid, doorstroming en handhaving. Daarom dienen het bordformaat en letterhoogte in overeenstemming te zijn met het wegbeeld, de maximumsnelheid, het aantal rijstroken en de wijze van opstellen van een bord (hoog naast, hoog boven of laag naast de weg).

In complexe of onoverzichtelijke situaties dient de te plaatsen bordcombinatie tenminste een type of bordafmeting groter te worden uitgevoerd om de leesbaarheidsafstand en leestijd te vergroten.

		Snelheidsregime • Maximumsnelheid in km/h		
Conditie's		50	70	80 en hoger
Lage plaatsing	1 rijstrook	Type 1	Type 2	Type 3
	2 of meer rijstroken	Type 2	Type 2	Type 3
Hoge plaatsing		Type 3	Type 3	Type 3

▲ Tabel 1

Toe te passen bordtypes bij de verschillende maximumsnelheden en plaatsingsmogelijkheden

Plaatsingsvarianten

Borden worden geplaatst aan de rechterzijde van de weg of boven een rijstrook indien het bord uitsluitend voor die rijstrook geldt, dan wel links van de weg indien het bord uitsluitend voor de linkerzijde geldt. Borden kunnen ook boven de rijbaan worden aangebracht. Op de wegdoorsnede van een geplaatst bord ter rechterzijde van de weg of rijbaan kan eveneens een bord ter linkerzijde van de weg of rijbaan worden geplaatst, indien daaraan vanwege waarneembaarheid behoefte bestaat, dan wel indien het bord tevens voor de linkerzijde of de linksaf-voorsorteerrichting geldt.

Hieronder wordt nadere toelichting gegeven op de meest voorkomende plaatsingsvarianten:

- Lage plaatsing uitsluitend naast de rijbaan
- Hoge plaatsing naast of boven de rijbaan

Lage plaatsing

Onder lage plaatsing wordt in het kader van de leidraad verstaan, dat het bord met de onderzijde op 1,2 m. tot 2,5 m. hoogte gerekend vanaf het niveau van het wegdekoppervlak, uitsluitend naast de rijbaan wordt geplaatst. Hierbij wordt het bord op een enkele of dubbele flespaal of staalstelling, dan wel aan een rechte mast bevestigd. Bij lage plaatsing kunnen alle drie de bordtypen worden toegepast (→ tabel 1).

Op wegen waar een maximumsnelheid van 50 km/h. geldt en waarbij de rijbaan uit één rijstrook per richting bestaat, wordt type 1 toegepast en wanneer de rijbaan twee of meer rijstroken omvat, wordt type 2 toegepast.

Op wegen waar de maximumsnelheid 70 km/h. bedraagt, wordt type 2 toegepast, ongeacht of de rijbaan één of meer rijstroken omvat.

Bij een maximumsnelheid van 80 km/h. of hoger wordt altijd type 3 toegepast, ongeacht het aantal rijstroken.

Bij lage plaatsing is de kans op visuele afdekking van het bord door (passerende of parkerende) vrachtauto's aanzienlijk groter dan bij hoge plaatsing. Bij een gemiddelde intensiteit van meer dan 900 vrachtauto's per uur wordt dan ook geadviseerd om het bord hoog te plaatsen om visuele afdekking door colonnevorming tegen te gaan.

Indien hoge plaatsing niet haalbaar is, wordt op de wegdoorsnede van het laag geplaatste bord rechts van de rijbaan een gelijklopend bord van hetzelfde type links van de rijbaan geplaatst; dit voor zover het bord niet alleen voor de rechterzijde van de weg geldt. De onderzijde van het bord ter linkerzijde van de rijbaan wordt op dezelfde hoogte geplaatst als de onderzijde van het bord ter rechterzijde van de rijbaan, gerekend vanaf het niveau van het wegdekoppervlak.

Hoge plaatsing

Onder hoge plaatsing wordt in het kader van de leidraad verstaan, dat het bord met de onderzijde op 4,6 m. tot 5,2 m. hoogte gerekend vanaf het niveau van het wegdekoppervlak, naast of boven de rijbaan wordt geplaatst. Hierbij wordt het bord aan een rechte mast, zweep-/uithoudermast of aan een portaal bevestigd.

Bij een gemiddelde intensiteit van meer dan 900 vrachtauto's per uur wordt geadviseerd om altijd hoge plaatsing toe te passen.

Bij hoge plaatsing wordt altijd type 3 toegepast, ongeacht de geldende maximumsnelheid of het aantal rijstroken (→ tabel 1).

Minimale bordafmetingen en letterhoogten

In de onderstaande tabel worden de minimale bordafmetingen en de letterhoogten van de meest voorkomende borden bij situaties met een toelaatbare informatiedichtheid opgesomd.

In complexe of onoverzichtelijke situaties dient de te plaatsen bordcombinatie tenminste een type of bordafmeting groter te worden uitgevoerd om de leesbaarheidsafstand en leestijd te vergroten.

		Bordafmetingen				Letterhoogten	
		Breedte	Hoogte	Ø		ABC	abc
RVV-bord		mm	mm	mm	m	mm	mm
C22e	Type 1	-	-	600	48	80	60
	Type 2	-	-	800	66	110	83
	Type 3	-	-	1000	84	140	105
C22f	Type 1	-	-	600	60	100	75
	Type 2	-	-	800	84	140	105
	Type 3	-	-	1000	102	170	128
C22ezb	Type 1	530	670	⊙	400	31	39
	Type 2	800	1000	⊙	600	48	60
	Type 3	1000	1200	⊙	800	66	82
C22fze	Type 1	530	670	⊙	400	31	39
	Type 2	800	1000	⊙	600	48	60
	Type 3	1000	1200	⊙	800	66	82
Onderbord C22e4-e10	Type 1	530	400	-	31	52	39
	Type 2	800	600	-	48	80	60
	Type 3	1000	800	-	66	110	82
Onderbord C22e1	Type 1	530	200	-	-	-	-
	Type 2	800	300	-	-	-	-
	Type 3	1000	400	-	-	-	-
AVG-onderbord	Type 1	530	200	-	-	-	-
	Type 2	800	300	-	-	-	-
	Type 3	1000	400	-	-	-	-
L10 zone links of rechts	Type 1	600	600	⊙	200	15	19
	Type 2	800	800	⊙	300	23	29
	Type 3	1000	1000	⊙	350	26	33
L10 zone rechtdoor	Type 1	600	800	⊙	200	15	19
	Type 2	800	1000	⊙	300	23	29
	Type 3	1000	1300	⊙	350	26	33

↑
 Ø van geïntegreerd RVV-bord

↑
 leesbaarheidsafstand

▲ Tabel 2

Toe te passen bordafmetingen en kapitaalhoogte (ABC) en onderkasthoogte (abc) in relatie tot de bordtypen

Leesbaarheidsafstand

Met het oog op de zichtbaarheid en leesbaarheid van de RVV-bebording mag de zichtlijn tussen de weggebruiker en de stroomafwaartse RVV-bebording over de volledige leesbaarheidsafstand niet visueel worden onderbroken (→ tabel 2).



In de publieke ruimte aanwezige objecten, zoals (andere) verkeerstekens, geluidsschermen of overige civiele kunstwerken, gebouwen of openbaar groen mogen het zicht op de RVV-bebording dan ook niet belemmeren. Om functieverlies tegen te gaan dient de zichtlijn van de borden over de volledige leesbaarheidsafstand door preventief snoeien van openbaar groen altijd te worden vrijgehouden.

Indien door een onjuiste opstelling van het bord, door gebrek aan onderhoud aan wegmeubilair of openbaar groen enig functieverlies van de RVV-borden voor milieuzones dan wel nul-emissiezones optreedt, komt de handhaafbaarheid van de maatregel onder druk te staan.

In geval van onvermijdelijke 'stapeling van (visuele) informatie' wordt geadviseerd ter compensatie een grotere dan hierboven gespecificeerd bordafmeting en letterhoogte toe te passen om de leesbaarheidsafstand en hiermee tevens de aan de weggebruiker geboden leestijd te vergroten.

Lettertypen

Het lettertype dat voor de letters en cijfers op RVV-borden wordt gebruikt is RWS-TTDd in de normale variant voor lichte teksten op een donkere achtergrond. Ten behoeve van donkere teksten op een lichte achtergrond wordt RWS-TTDdx met verzwaarde stokdikte toegepast. Het lettertype RWS-TTDd is de slanke variant van RWS-TTEe en behoort daarmee tot de lettertypes die worden gebruikt voor bewegwijzering en RVV-borden.

De leesbaarheidsafstand van RWS-TTDd bedraagt circa 6,0 meter per 10 millimeter kapitaalhoogte.

Biezen en pijlen

Elk onderbord wordt voorzien van een zwarte bie die het onderbord rondom omvat en waarvan de biesdikte gelijk is aan de biesdikte van de zwarte bie die RVV-bord C22ezb rondom omvat.

Biezen en pijlen op vooraankondigingen met rijstrookpijlen worden als volgt gedimensioneerd.

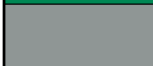
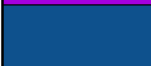
Ontwerpelement	Snelheidsregime • Maximumsnelheid in km/h	
	80 en lager	100 en hoger
Biesdikte (0,1H)	17 mm	24 mm
<i>r_{buiten}</i> bies (0,4H)	68 mm	96 mm
Bordrand (0,125H)	21,25 mm	30 mm
Pijlhoogte (3H)	510 mm	720 mm

▲ Tabel 3

Maatvoering ontwerpelementen bij vooraankondigingen met rijstrookpijlen afhankelijk van het snelheidsregime

Kleurgebruik

De op RVV-borden toegepaste kleuren zijn gespecificeerd in het RAL-kleurcoderingssysteem. Dit systeem is een marktstandaard voor het definiëren van kleuren van verf en andere coatings.

	RAL 1023	Verkeersgeel		RAL 6024	Verkeersgroen
	RAL 3020	Verkeersrood		RAL 7042	Verkeersgrijs A
	RAL 4006	Verkeerspurper		RAL 9016	Verkeerswit
	RAL 5017	Verkeersblauw		RAL 9017	Verkeerszwart

▲ Tabel 4

Toegestane kleuren uitgedrukt in RAL (Reichs-Ausschuß für Lieferbedingungen)

Grensgevallen

Bij het bepalen van de contour van een zone is het van belang om de effecten van de planmatige keuze op de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid integraal te beoordelen om in de praktijk tot een verantwoorde verkeerskundige inpassing van de zone te komen, die ook juridisch standhoudt. Het kan wenselijk zijn de oorspronkelijk beoogde positionering van de zonegrens te heroverwegen, voordat deze in een verkeersbesluit wordt vastgelegd.

Voorts kan een gunstige ligging van de contour het aantal benodigde ANPR-camera's beperken.

Wegbeheerders die een bestaande milieu- en/of nul-emissiezone willen verleggen of uitbreiden, dan wel een nieuwe milieu- en/of nul-emissiezone willen invoeren, wordt geadviseerd rekening te houden met de volgende afhankelijkheden en die zo mogelijk te vermijden of te ondervangen.

Combinatie met voetgangerszone



Combinatie van RVV-bord G07zb (Voetpad) met RVV-borden uit de RVV-serie C (Geslotenverklaring) is binnen de Uitvoeringsvoorschriften BABW niet mogelijk.

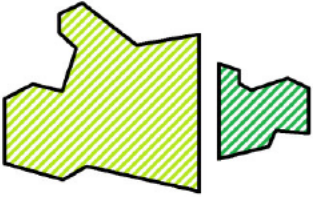
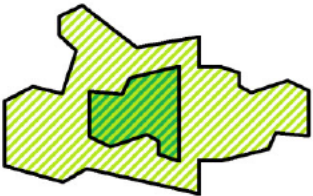
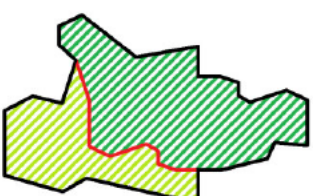
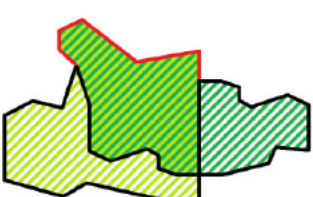
De leidraad biedt hiervoor geen oplossing aan die landelijk uniform toepasbaar is.

Overlap van milieu- en/of nul-emissiezones

Een zone wordt gedefinieerd als een aaneengesloten geografisch gebied waarbinnen een bepaalde maatregel van kracht is. De contour van de zone noemen we de zonegrens.

Het voorkomen van fuikvorming maar ook het bij voorbaat ondervangen van ongewenste effecten van bepaalde vormen van overlap kunnen een goede reden zijn om de zonegrens te verleggen.

Wanneer door een wegbeheerder een nul-emissiezone in aanvulling op een milieuzone wordt ingevoerd kan een vorm van overlap optreden. Enkele voor de hand liggende varianten van onderling grenzende of overlappende zones worden gevisualiseerd in het volgende overzicht.

	◀ 1 • Zones onafhankelijk De Nul-emissiezone en Milieuzone functioneren onafhankelijk van elkaar.
	◀ 2 • Zone volledig omsloten De Nul-emissiezone is binnen de Milieuzone gelegen en wordt hier volledig door omsloten. De Nul-emissiezone kan niet worden bereikt zonder de Milieuzone te doorkruisen.
	◀ 3 • Zones deels overlappend De Nul-emissiezone en Milieuzone overlappen elkaar gedeeltelijk. Voor het overlappende gebied geldt zowel het toegangsregime van de Nul-emissiezone als van de Milieuzone. Situatie 3 is functioneel gelijk aan situatie 4.
	◀ 4 • Zones deels overlappend De Nul-emissiezone en Milieuzone overlappen elkaar gedeeltelijk. Voor het overlappende gebied geldt zowel het toegangsregime van de Nul-emissiezone als van de Milieuzone. Situatie 4 is functioneel gelijk aan situatie 3.
	◀ 5 • Zones onderling grenzend met gedeelde tussengrens De Nul-emissiezone en Milieuzone grenzen direct aan elkaar. Beide zones delen de gemeenschappelijke tussengrens daar waar ze elkaar raken (rode lijn).
	◀ 6 • Zones deels overlappend met gedeelde buitengrens De Nul-emissiezone en Milieuzone overlappen elkaar gedeeltelijk. Voor het overlappende gebied geldt zowel het toegangsregime van de Nul-emissiezone als van de Milieuzone. Beide zones delen de gemeenschappelijke buitengrens daar waar ze elkaar overlappen (rode lijn).

▲ Tabel 5

Overzicht van varianten van onderling grenzende of overlappende milieuzone en nul-emissiezone

	Gebied Buiten Milieuzone en Nul-emissiezone
	Gebied Milieuzone
	Gebied Overlap Milieuzone en Nul-emissiezone
	Gebied Nul-emissiezone

▲ **Legenda bij tabel 5**

Verklaring van gebruikte arcering

Zonegrensborden bij overlap van milieu- en/of nul-emissiezones

Binnenrijden van een zone zonder daarbij een andere zone te verlaten

Ter hoogte van elke zonegrens alwaar de weggebruiker een zone binnenrijdt zonder daarbij een andere zone te verlaten, wordt in de rijrichting leesbaar altijd het zonegrensbord geplaatst, dat het regime aanduidt van de zone die wordt binnengereden.

Verlaten van een zone en daarbij een andere zone binnenrijden

Ter hoogte van elke zonegrens alwaar de weggebruiker de ene zone verlaat en daarbij de andere zone direct binnenrijdt, wordt in de rijrichting leesbaar altijd het zonegrensbord geplaatst, dat het regime aanduidt van de zone die wordt binnengereden. Dit in verband met de feitcode die wordt gehanteerd bij de handhaving. RVV-bord C22f of RVV-bord C22f wordt in dit geval niet toegepast.

Verlaten van een zone zonder daarbij een andere zone binnen te rijden

Ter hoogte van elke zonegrens alwaar de weggebruiker de ene zone verlaat zonder daarbij een andere zone direct binnen te rijden, wordt in de rijrichting leesbaar altijd RVV-bord C22f of C22f geplaatst.

Verlaten van een zone zonder daarbij de hiermee overlappende zone te verlaten

Ter hoogte van de zonegrens wordt géén in de rijrichting leesbaar zonegrensbord geplaatst.

Haven- en luchthaventerminals

In situaties waar weggebruikers vanaf een haven- of luchthaventerminal, die zij daarvoor niet over land hebben bereikt, een milieuzone of nul-emissiezone kunnen inrijden, dienen zonegrensborden en zo nodig ook vooraankondigingsborden te worden geplaatst.

Afmeerlocaties voor de binnenvaart

Ook dient rekening te worden gehouden met binnen de zone gelegen afmeerlocaties voor de binnenvaart, alwaar schippers hun auto voor gebruik van het dek op de kade kunnen takelen, waarmee het voertuig zich binnen de zone bevindt zonder over de weg de zonegrens te zijn gepasseerd. Het kan wenselijk zijn de oorspronkelijk beoogde positionering van de zonegrens te heroverwegen, voordat deze in een verkeersbesluit wordt vastgelegd, anders dienen er alsnog zonegrensborden te worden geplaatst.

Technische aspecten

In aanvulling op de in de voorafgaande hoofdstukken en paragrafen behandelde thema's volgt nog een aantal technische aspecten die hieronder kort worden toegelicht.

Zichtbaarheid bij duisternis

Elk RVV-bord dient over de volledige (voor het betreffende bord geldende) leesbaarheidsafstand dag en nacht leesbaar te zijn, zonder dat binnen de signface egaliteitsverstoringen optreden.

Ook RVV-borden voor milieuzones of nul-emissiezones worden daarom verplicht retroreflecterend uitgevoerd. Volgens de Uitvoeringsvoorschriften BABW geldt hiervoor ten minste 'Reflectieklasse I'.

Deze leidraad adviseert om alle RVV-borden voor milieuzones en nul-emissiezones inclusief de bijbehorende onderborden (in dezelfde klasse) uit te voeren in ten minste 'Reflectieklasse II'.



Elk RVV-bord dient zodanig te zijn opgesteld, dat de lichtbundel tussen de koplampen van het voertuig en het bord (aanstraling) en tussen het bord en de ogen van de bestuurder (reflectie) over de volledige leesbaarheidsafstand ononderbroken is (→ tabel 2).

Profiel van vrije ruimte

RVV-borden voor milieuzones of nul-emissiezones nemen veelal meer ruimte in beslag dan andere RVV-borden. Bij de inpassing dient daarom extra aandacht te zijn voor het profiel van vrije ruimte.

Kans op aanrijshade

Hoge plaatsing van de borden helpt de kans op aanrijshade en daarmee functieverlies aanzienlijk te verminderen. Dit geldt ook voor borden geplaatst in berijdbare bermen.

Vermijd plaatsing van de borden in de nabijheid van ondergrondse restafvalcontainers (ORAC's) of straatkolken, omdat hiermee de kans op schade aan/door voertuigen van de ophaal- of reinigingsdienst toeneemt.

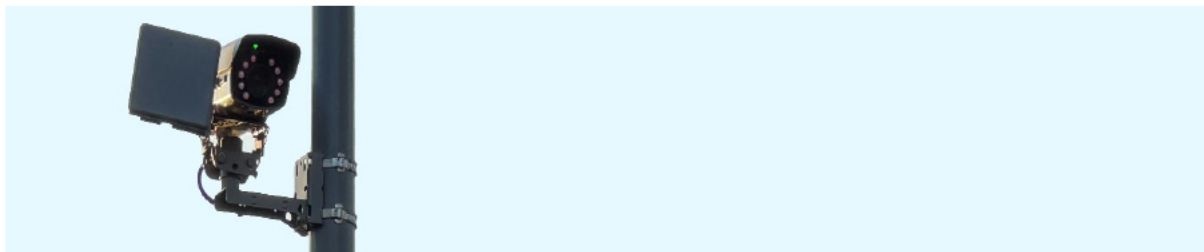
Windbelasting en verankering

De veelal omvangrijkere bordafmetingen van RVV-borden voor milieuzones of nul-emissiezones vereisen extra aandacht voor de windbelasting. Om het afknappen van bestaande (licht-)masten door overbelasting te voorkomen, dient vooraf een windbelastingsberekening te worden gemaakt, alvorens een RVV-bord voor een milieuzone of nul-emissiezone aan een mast te bevestigen.

Extra schoring, verankering onder het maaiveld of het toepassen van twee flespalen kunnen noodzakelijk zijn om tollen van het paneel onder invloed van de wind te ondervangen.

Digitale handhaving

Zowel de wetgever als het Parket CVOM (Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie) stellen specifieke eisen aan de digitale handhaving met behulp van ANPR. Digitaal handhaven is slechts mogelijk op overtreding van het RVV en niet eerder dan na instemming van het Parket CVOM.



Beoordelingskader Parket CVOM

Het voornemen tot het instellen van digitale handhaving wordt getoetst aan de hand van het 'Beoordelingskader digitale handhaving bij geslotenverklaringen en voetgangersgebieden' dat hiertoe door het Parket CVOM is opgesteld.



▲ Scan of klik QR-code voor internetsite

<https://www.om.nl/documenten/publicaties/verkeer/verkeer/map/beleidskader-geslotenverklaringen-en-voetgangersgebieden>

Inlichtingen Parket CVOM

Het Parket CVOM wordt graag vroegtijdig bij het voornemen tot het instellen van digitale handhaving betrokken. Dit voorkomt vertraging bij de behandeling of afwijzing van de aanvraag.

Attentie

Het strekt nadrukkelijk tot aanbeveling om tijdig voorafgaand aan het instellen van een nieuwe of gewijzigde milieu- en/of nul-emissiezone, welke met behulp van ANPR-camera's zal worden gehandhaafd, contact op te nemen met het Parket CVOM om het voornemen en de hieraan gerelateerde aandachtspunten inhoudelijk af te stemmen.



▲ Scan of klik QR-code voor e-mailadres

aanvragen.geslotenverklaringen.cvom@om.nl

Colofon

2026 • Rijkswaterstaat

Deze 'Leidraad harmonisatie RVV-bebording voor milieuzones en nul-emissiezones' geldt voor het Nederlands grondgebied exclusief Caribisch Nederland en vervangt met ingang van 01 januari 2026 de voorafgaande versie d.d. 22 juli 2024, waarmee de laatstgenoemde tevens komt te vervallen.

Vrijwaring

De inhoud van deze publicatie is met de grootste zorg samengesteld en er is naar gestreefd de meest actuele, betrouwbare en correcte informatie weer te geven. De opgenomen afbeeldingen zijn slechts bedoeld als voorbeeld en kunnen qua maatvoering, kleurstelling en grijswaarde enigszins afwijken van de normering die hiervoor geldt.

Rijkswaterstaat en de Nationale Bewegwijzeringsdienst verstrekken noch expliciet noch impliciet enige garantie dat de gepubliceerde informatie juist, volledig of actueel is en aanvaarden dan ook geen verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid met betrekking tot directe of indirecte beslissingen op basis van deze informatie.

Deze leidraad is tot stand gekomen met advies van de Nationale Bewegwijzeringsdienst.

Ontheffingenbeleid nul-emissiezone Deventer vanaf 31 december 2027

Intitulé

Ontheffingenbeleid nul-emissiezone Deventer 31 december 2027

Het college van burgemeester en wethouders van Deventer, gelezen het collegevoorstel d.d. 28 november 2023

gelet op:

- artikel 4:81, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht;
- artikel 149 van de Wegenverkeerswet 1994; en

Ter kennisname

Bijlage bij collegebesluit vrijgave
verkeersbesluit nul emissiezone

- de artikelen 62, 86c, 86d, 86e en 87 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990);

overwegende, dat het bevoegd gezag bij verkeersbesluit van per 31 december 2027 een nul-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's heeft ingesteld door middel van het plaatsen van een geslotenverklaring voor deze motorvoertuigen en daarin heeft opgenomen dat beleidsregels worden vastgesteld voor een aantal categorieën ontheffingsmogelijkheden;

BESLUIT:

De volgende beleidsregel vast te stellen.

Algemene bepalingen:

Artikel 1 – Definities

In dit ontheffingenbeleid wordt verstaan onder:

- **bijzonder voertuig**: vrachtauto met carrosseriecode 15, 16, 19, 23, 26, 27, 31, of de aanduiding voor speciale doeleinden SB of SF, een kermisvrachtauto, een circusvrachtauto, een vrachtauto ingezet voor exceptioneel transport, een verhuisauto, een vrachtauto met een laadkraan met een hefvermogen van 35 tonmeter of meer, of een oplegtrekker met 4 of meer assen;

- **college**: college van burgemeester en wethouders van de gemeente Deventer;

- **Centraal Loket**: gemandateerde die namens het college de in het daartoe verleende mandaat aangeduide ontheffingsaanvragen van de bij verkeersbesluit ingestelde nul-emissiezone bestel- en vrachtauto's in behandeling neemt en besluit op deze aanvragen;

- **datum eerste toelating (DET)**: datum waarop het voertuig voor het eerst in gebruik is genomen zoals voor in Nederland geregistreerde voertuigen is vastgelegd in het kentekenregister van de RDW;

- **datum tenaamstelling**: datum waarop het voertuig op naam is gesteld zoals voor in

Nederland geregistreerde voertuigen is vastgelegd in het kentekenregister van de RDW;

- **eigenaar**: natuurlijke persoon of rechtspersoon op wiens naam het kenteken bij de RDW geregistreerd staat;

- **lease**: zowel operationele als financiële lease waaraan een rechtsgeldige leaseovereenkomst ten grondslag ligt;

- **nul-emissiezone**: ruimtelijk begrensd gebied dat is gelegen in een gemeente waar, om reden van leefbaarheid, luchtkwaliteit en klimaat, een selectief toelatingsbeleid voor bestel- en vrachtauto's wordt gehanteerd in relatie tot de door die voertuigen veroorzaakte milieuhinder, luchtverontreiniging en CO₂-uitstoot, dat is ingesteld bij verkeersbesluit met de zonaal ingevoerde verkeersborden C22ezb met onderbord conform model C22e1 als bedoeld in artikel 86e van het RVV 1990;

- **plug-in hybride vrachtauto**: vrachtauto die in het kentekenregister van de RDW gekenmerkt is met OCV-HEV of OVC-FCHV;

- **RDW**: Dienst Wegverkeer als bedoeld in artikel 4a, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994;

- **toegang**: recht op verblijf in de zone gedurende de datum of periode waarvoor vrijstelling of ontheffing verleend is;

- **verhuisauto**: vrachtauto als bedoeld in artikel 86c van het RVV 1990.

Artikel 2 – Toepassingsbereik

Deze beleidsregels zijn uitsluitend van toepassing op ontheffingen in het kader van de bij verkeersbesluit van <datum>, met ingang van 31 december 2027 ingestelde nul-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's.

§ 1 – LANGDURIGE ONTHEFFINGEN

Artikel 3 – Ontheffing in verband met de levertijd van een vervangend emissieloos voertuig

1. Het college verleent op aanvraag voor een bestel- of een vrachtauto een ontheffing op kenteken, indien dit voertuig aantoonbaar vervangen wordt door een emissieloos voertuig dat nog niet geleverd is en in het geval van een leasevoertuig de leaseperiode langer is dan een jaar gerekend vanaf het moment van de levering van het leasevoertuig.

2. Bij de aanvraag in verband met de vervanging van een voertuig door een aangekocht emissieloos voertuig wordt ten minste een aankoopbewijs in de vorm van een opdrachtbevestiging met de verwachte levertijd van het voertuig, inclusief eventuele opbouw, overgelegd.

3. Bij de aanvraag in verband met de vervanging van een voertuig door een emissieloos leasevoertuig, wordt ten minste een leasecontract met de verwachte levertijd van het te leasen voertuig overlegd.

4. Bij de aanvraag in verband met de vervanging door een emissieloos voertuig van een voertuig waarvoor een aanbestedingsprocedure gaande is, wordt ten minste een bewijs van start van de aanbesteding met daarin de gevraagde levertijd overlegd.

5. Een ontheffing gebaseerd op het eerste lid wordt verleend voor de duur van de levertijd zoals aangegeven op het aankoopbewijs, het leasecontract of in de aanbesteding opgenomen levertijd van het voertuig, inclusief eventuele opbouw, plus dertig dagen.

6. Het te vervangen voertuig komt niet opnieuw in aanmerking voor een ontheffing op grond van dit artikel.

Artikel 4 – Ontheffingen voor bijzondere voertuigen met een DET tot en met 12 jaar oud

1. Het college verleent op aanvraag een ontheffing op kenteken voor de volgende categorieën bijzondere voertuigen met een datum eerste toelating (DET) tot en met 12 jaar oud die geen toegang hebben tot de nul-emissiezone:

a. kermis- en circusvrachtauto's;

b. vrachtauto's voor exceptioneel transport;

c. verhuisauto's;

d. vrachtauto's met een laadkraan met een hefvermogen van 35 tonmeter of meer.

2. De ontheffing voor een kermis- of circusvrachtauto wordt verleend indien uit belastinggegevens blijkt dat het voertuig gedeeltelijke vrijstelling voor de motorrijtuigenbelasting heeft gekregen.

3. De ontheffing voor een vrachtauto voor exceptioneel transport wordt verleend na aanlevering van de ontheffing exceptioneel transport met daarop het kenteken van het(trekkende) voertuig en het RDW-klantnummer.

4. De ontheffing voor een verhuisauto wordt verleend als de verhuisonderneming die het kenteken aanmeldt, staat ingeschreven in het Handelsregister van de Kamer van Koophandel in de categorie 'Verhuisvervoer', het aangemelde voertuig een verhuisauto is, en de verhuisonderneming de kentekenhouder is. Om vast te stellen of verhuizen een structurele bedrijfsactiviteit is, kan aanvrager gevraagd worden om een of meer van de volgende stukken te overleggen:

a. een kopie van het lidmaatschapsbewijs van de Organisatie voor Erkende Verhuizers, dan wel;

b. verhuisovereenkomsten, waaruit blijkt dat er het hele jaar door wordt verhuisd;

c. een verzekeringspolis, waaruit blijkt dat wordt voldaan aan de wettelijke eisen en verhuizingen als activiteit zijn gedekt door een aansprakelijkheidsverzekering;

d. opleidingscertificaten, waaruit blijkt dat het personeel dat in dienst is, een verhuisopleiding heeft genoten;

e. Algemene Voorwaarden, welke zien op het uitvoeren van verhuizingen.

5. De ontheffing voor een vrachtauto met een laadkraan met een hefvermogen van 35 tonmeter of meer wordt verleend op grond van een keuringsbewijs van de RDW voor dit voertuig. Als de kraan meerdere keren uitschuifbaar is, is het hefvermogen:

a. minimaal 33 tonmeter als de mast 2 keer uitschuifbaar is;

b. minimaal 32 tonmeter als de mast 3 keer uitschuifbaar is;

c. minimaal 31 tonmeter als de mast 4 keer uitschuifbaar is;

d. minimaal 30 tonmeter als de mast 5 keer uitschuifbaar is;

e. minimaal 29 tonmeter als de mast 6 keer uitschuifbaar is;

f. minimaal 29 tonmeter als de mast 7 keer uitschuifbaar is;

g. minimaal 28 tonmeter als de mast 8 keer uitschuifbaar is.

6. Het college weigert een aanvraag voor een ontheffing voor een bijzonder voertuig met een DET van 13 jaar of ouder als bedoeld in dit artikel.

7. De ontheffing vervalt van rechtswege vanaf 13 jaar na DET van het voertuig.

Artikel 5 – Ontheffing voor plug-in hybride vrachtauto

1. Het college verleent op aanvraag een ontheffing op kenteken voor een plug-in hybride vrachtauto, indien deze aantoonbaar emissieloos rijdt in de nul-emissiezone.
2. De aanvrager verklaart schriftelijk bij de aanvraag:
 - a. elektrisch te rijden in de nul-emissiezone; en
 - b. voertuigdata bij te houden met daarbij de gereden routes.
3. Aan de ontheffing wordt in ieder geval het voorschrift verbonden dat de ontheffinghouder, op verzoek van het college, binnen zes weken voertuigdata verstrekt waaruit blijkt dat emissieloos wordt gereden in de nul-emissiezone.
4. Als tijdens een steekproefcontrole wordt geconstateerd dat het voertuig niet emissieloos binnen de nul-emissiezone heeft gereden, kan de ontheffing worden ingetrokken.
5. Het voertuig waarvan de ontheffing is ingetrokken, komt voor de gemeente Deventer niet meer in aanmerking voor een ontheffing op grond van dit artikel.
6. De ontheffing vervalt van rechtswege op 31 december 2029 om 23:59 uur.

Artikel 6 – Ontheffing voor voertuigen die niet emissieloos verkrijgbaar zijn

1. Het college verleent op aanvraag ontheffing op kenteken voor voertuigen waarvoor aantoonbaar nog geen vergelijkbaar emissieloos alternatief voertuig verkrijgbaar is.
2. Bij de aanvraag wordt een of meer van de volgende documenten overlegd met betrekking tot het voertuig waarvoor ontheffing wordt aangevraagd:
 - a. offertes van twee leveranciers die verklaren dat het beoogde voertuig en/of de/het gewenste voertuig (-configuratie) met de vereiste specificaties niet emissieloos verkrijgbaar is; en
 - b. één kenteken van de aanhanger behorend bij het huidige voertuig, waaruit blijkt dat de aanhanger van dezelfde eigenaar is als het voertuig waarvoor ontheffing wordt aangevraagd; of
 - c. een bewijsstuk waaruit het benodigde elektrische vermogen blijkt van de opbouw van het voertuig; of
 - d. een bewijsstuk waaruit blijkt dat het voertuig voor de bedrijfsvoering wordt gebruikt voor ondeelbare lading en de massa hiervan; of
 - e. een bewijsstuk waaruit blijkt dat het voertuig wordt ingezet voor verplaatsingen van zeer zware lading die in grote volumes over onverharde ondergrond moet worden verplaatst; of
 - f. een bewijsstuk waaruit blijkt dat het voertuig wordt ingezet voor uitzonderlijke logistieke toepassingen waarvoor overslag van grote naar kleine voertuigen niet mogelijk is; of
 - g. een bewijsstuk waaruit blijkt dat een specialistisch voertuig dat zowel op de weg als op het spoor moet kunnen rijden, in elektrische uitvoering zo zwaar zou worden dat het niet door de RDW goedgekeurd kan worden.

3. Op basis van de beoordeling van de onder het tweede lid ingediende documenten en de mogelijkheden of alternatieven die er zijn voor het voertuig in het kader van bijvoorbeeld innovatie, stand van de techniek, vergelijkbaarheid of proportionaliteit op het moment van de aanvraag, wordt ontheffing verleend:

- a. wanneer de toegestane maximum massa van de aanhanger bedoeld in het tweede lid, onder b, groter is dan de jaarlijks vast te stellen richtwaarde;
- b. wanneer het benodigde elektrische vermogen bedoeld in het tweede lid, onder c, groter is dan de jaarlijks vast te stellen richtwaarde;
- c. wanneer naar het oordeel van het college er geen emissieloos alternatief is waarmee de aanvrager redelijkerwijs zijn werkzaamheden kan uitvoeren;
- d. wanneer naar het oordeel van het college een voertuig voor toepassingen als bedoeld in het tweede lid, onder d, e of f, niet emissieloos verkrijgbaar is;
- e. wanneer het in het tweede lid, onder g, bedoelde bewijsstuk wordt overlegd.

4. De duur van een ontheffing als bedoeld in dit artikel is voor een bestaand voertuig telkens maximaal een jaar.

5. Per aanhanger wordt voor één voertuig op kenteken ontheffing verleend op grond van dit artikel.

6. Voor bestaande voertuigen kan een ontheffing worden verleend tot en met 31 december 2029.

7. Ook voor een nieuw aan te schaffen voertuig dat niet emissieloos is en een bestaand voertuig vervangt kan ontheffing verleend worden tot en met 31 december 2029.

8. In het geval dat ontheffing wordt aangevraagd voor een voertuig zoals bedoeld in lid zeven en het voertuig nog niet op kenteken is gezet, dan kan de ontheffing op een andere manier, bijvoorbeeld per post, worden aangevraagd dan via het digitale portaal van de gemeentelijke website of van het Centraal Loket.

9. De ontheffing vervalt met ingang van 1 januari 2030.

Artikel 7 – Ontheffing voor particuliere bestel- en vrachtauto's

1. Het college verleent op aanvraag ontheffing op kenteken voor een bestel- of vrachtauto in particulier bezit, wanneer deze voertuigen aantoonbaar uitsluitend particulier worden gebruikt.

2. De aanvrager overlegt bij de aanvraag de volgende documenten:

- a. een kwartaalrekening inzake betaalde motorrijtuigenbelasting of een uitdraai van bankafschriften waaruit de betaling van het afgelopen half jaar blijkt; en
- b. autoverzekeringspapieren; en
- c. recente foto's van de betreffende bestel- of vrachtauto waarop het voertuig zowel van binnen als buiten zichtbaar is inclusief het kenteken; en
- d. een schriftelijke verklaring waarin de aanvrager verklaart de bestel- of vrachtauto alleen voor eigen privégebruik in te zetten en te blijven inzetten.

3. Een verleende ontheffing is geldig tot en met 31 december 2027 23:59 uur. Op dit moment wordt op landelijk niveau overleg gevoerd over de wenselijkheid om de maximale geldigheidsduur van ontheffingen voor particuliere bestel- en vrachtauto's met twee jaar te verlengen (dus tot en met 31 december 2029, 23:59 uur). Mocht daartoe op enig moment worden besloten, dan zal dit artikel op dit punt worden gewijzigd.

Artikel 8 – Ontheffing voor bestel- en vrachtauto's die vanwege een handicap zijn aangepast

1. Het college verleent op aanvraag ontheffing op kenteken voor een bestel- of vrachtauto die geen toegang heeft tot de nul-emissiezone, indien deze bestel- of vrachtauto aantoonbaar in verband met een handicap van de voertuigeigenaar, de bestuurder van het voertuig, van een gezinslid van de eigenaar dan wel de bestuurder of van een persoon aan wie de eigenaar of bestuurder mantelzorg verleent, is aangepast voor een bedrag van tenminste € 500,-.

2. De aanvrager overlegt bij de aanvraag ten minste:

- a. een betaalbewijs van een onderneming die aantoonbaar gespecialiseerd is in voertuigaanpassingen voor gehandicapten en waaruit de aanpassing blijkt, of;
- b. een foto van het voertuig waarop de aanpassing in of aan het voertuig zichtbaar is en een foto waarop het voertuig en het kenteken zichtbaar zijn; en
- c. een kopie van de gehandicaptenparkeerkaart van de voertuigeigenaar, de bestuurder van het voertuig, van een gezinslid van de eigenaar dan wel de bestuurder of van een persoon aan wie de eigenaar mantelzorg verleent.

Artikel 9 - Ontheffing vanwege onvoldoende laadvermogen op bedrijfslocatie totdat een verzwaarde netaansluiting is gerealiseerd (netcongestie)

1. Het college verleent op aanvraag ontheffing op kenteken voor een bestel- of vrachtauto, indien de ondernemer of eigenaar dit voertuig als gevolg van onvoldoende transportcapaciteit in het elektriciteitsnet aantoonbaar niet kan opladen op de eigen bedrijfslocatie en ook geen alternatieve laadmogelijkheden in de nabijheid heeft.

2. De aanvrager overlegt bij de aanvraag de volgende documenten:

- a. een tenaamstellingsbewijs of bewijs van eigenaarschap van het voertuig waarvoor de ontheffing wordt aangevraagd;
- b. correspondentie met de regionale netbeheerder waaruit blijkt dat een uitbreiding van de netaansluiting op betreffende bedrijfslocatie niet mogelijk is, tenzij de capaciteitskaart van de netbeheerder op het zes-cijferige postcodenummer van de bedrijfslocatie rood kleurt;
- c. inschrijvingsbewijs van de Kamer van Koophandel die aantoont dat de bedrijfslocatie waar de netcongestie zich voordoet op naam van de aanvrager staat;
- d. Energierekening van deze bedrijfslocatie, waarop het gecontracteerd vermogen en het huidige gebruik vermeld staan;
- e. Een door het Centraal Loket aangeleverd formulier waarop de aanvrager ten minste heeft ingevuld:
 - 1°. welke huidige voertuigen met inbegrip van het aantal en types, op de betreffende bedrijfslocatie worden gebruikt voor dienstverlening in de nul-emissiezone;
 - 2°. welke van deze voertuigen nu elektrisch is en dagelijks wordt geladen op betreffende bedrijfslocatie;

3°. hoeveel voertuigen in de vlootvervangingsstrategie van de aanvrager elektrisch worden op de betreffende bedrijfslocatie, per wanneer de voertuigen een laadbehoefte op deze locatie hebben, en hoeveel elektriciteit daarvoor nodig is;

4°. hoeveel en welke van de aanwezige en aan te schaffen voertuigen binnen de aanwezige netcapaciteit op de bedrijfslocatie kunnen worden opgeladen, rekening houdend met de mogelijkheden van slim laden;

5°. Welke alternatieve laadmogelijkheden de aanvrager met redelijke inspanning heeft onderzocht, en waaruit blijkt dat deze mogelijkheden geen oplossing bieden voor de voertuigen waarvoor de ontheffing wordt aangevraagd.

3. Een ontheffing op basis van dit artikel kan per voertuig worden verleend voor een periode van twee jaar en kan worden verlengd met telkens 2 jaar, tot uiterlijk de realisatiedatum van de verzwaarde netaansluiting op betreffende bedrijfslocatie.

Artikel 10 - Ontheffing voor dierenambulances

1. Het college verleent op aanvraag ontheffing op kenteken voor een bestel- of vrachtauto die geen toegang heeft tot de nul-emissiezone, indien dit voertuig aantoonbaar fungeert als dierenambulance en aldus wordt ingezet voor spoedeisend vervoer van dieren.

2. De aanvrager overlegt bij de aanvraag ten minste:

a. het tenaamstellingsbewijs of bewijs van eigenaarschap van het voertuig;

b. kopie van beschikking van de Belastingdienst voor vrijstelling van motorrijtuigenbelasting.

3. De ontheffing wordt verleend tot uiterlijk 1 januari 2030.

§ 2 – DAGONTHEFFINGEN

Artikel 11 – Dagontheffing voor bestelauto's

1. Het college verleent op aanvraag een dagontheffing op kenteken voor een bestelauto die geen toegang heeft tot de nul-emissiezone.

2. Een dagontheffing wordt per kenteken en per zone maximaal twaalf keer per kalenderjaar verleend.

3. De dagontheffing is geldig voor een periode van dertig uur, die begint om 00:00 uur op de in de aanvraag aangegeven kalenderdag en eindigt om 06:00 uur op de volgende kalenderdag.

4. De dagontheffing kan tot en met dezelfde kalenderdag aangevraagd worden, ook als het voertuig eerder die kalenderdag in de nul-emissiezone is geweest.

5. Bij verkoop van het voertuig, vervreemding of overdracht van het kenteken naar een andere kentekenhouder blijft het aantal reeds verleende dagontheffingen in het betreffende kalenderjaar en voor de betreffende zone(s) staan.

Artikel 12 – Dagontheffing voor vrachtauto's

1. Het college verleent op aanvraag een dagontheffing op kenteken voor een vrachtauto die geen toegang heeft tot de nul-emissiezone.

2. Een dagontheffing wordt per kenteken en per zone maximaal twaalf keer per kalenderjaar verleend.

3. De dagontheffing is geldig voor een periode van dertig uur, die begint om 00:00 uur op de in de aanvraag aangegeven kalenderdag en eindigt om 06:00 uur op de volgende kalenderdag.
4. De dagontheffing kan tot en met dezelfde kalenderdag aangevraagd worden, ook als het voertuig eerder die kalenderdag in de nul-emissiezone is geweest.
5. Bij verkoop van het voertuig, vervreemding of overdracht van het kenteken naar een andere kentekenhouder blijft het aantal reeds verleende dagontheffingen in het betreffende kalenderjaar en voor de betreffende zone(s) staan.

§ 3 – GEMEENTESPECIFIEKE ONTHEFFINGEN

Artikel 13 – Ontheffing voor bestel- of vrachtauto's in verband met bedrijfseconomische omstandigheden

1. Het college verleent op aanvraag ontheffing op kenteken voor een bestel- of vrachtauto, indien wordt aangetoond dat de bedrijfseconomische omstandigheden van het bedrijf in verband met aanschafkosten van een voertuig dat aan de toegangseisen van de zone voldoet dit noodzakelijk maken.
2. Het college verleent de ontheffing indien de aanvrager aantoont dat:
 - a. sprake is van afhankelijkheid van de nul-emissiezone voor zijn omzet; en
 - b. in verband met de aanschafkosten van een voertuig dat aan de toegangseisen van de zone voldoet zijn onderneming in zodanige bedrijfseconomische omstandigheden dreigt te komen dat een ontheffing noodzakelijk is.
3. De nul-emissiezone als bedoeld in lid 2 onder a is de nul-emissiezone van de gemeente die het dichtst bij het vestigingsadres van de aanvrager gelegen is, of de nul-emissiezone van de gemeente waarin de aanvrager de grootste omzet met het voertuig behaalt.
4. Bij de aanvraag worden de volgende documenten overlegd:
 - a. tenaamstellingsbewijs of bewijs van eigenaarschap;
 - b. door aanvrager in te vullen financieel beoordelingsformulier verstrekt door het Centraal Loket;
 - c. jaarrekeningen van de afgelopen drie jaar;
 - d. btw-aangiften van het huidige jaar;
 - e. de kentekens van het voertuigenpark in eigendom en lease van de onderneming van de aanvrager;
 - f. een bewijsstuk dat met het voertuig de grootste omzet wordt behaald in de gemeente als dit niet de dichtstbijzijnde gemeente is;
 - g. voor zover aanwezig, een offerte van een leverancier van een voor de nul-emissiezone geschikt(e) voertuig(en) inclusief de eventueel noodzakelijke aanpassingen; en
 - h. indien aan de orde, een standplaatsvergunning of marktvergunning.
5. Een ontheffing op basis van dit artikel wordt in beginsel verleend voor telkens maximaal één jaar.
6. Ontheffingen in verband met bedrijfseconomische omstandigheden, verleend door een andere gemeente met een nul-emissiezone, geven met ingang van de inwerkingtreding van dit ontheffingenbeleid eveneens toegang tot de nul-emissiezone van gemeente Deventer.

Artikel 14 – Afwijkingsbevoegdheid (hardheidsclausule)

1. Het college kan overeenkomstig artikel 4:84 van de Algemene wet bestuursrecht op aanvraag op kenteken ten gunste van een aanvrager een ontheffing verlenen wegens bijzondere omstandigheden die bij het opstellen van dit beleid niet zijn voorzien of als toepassing ervan gevolgen heeft voor de aanvrager die onevenredig zijn in verhouding tot de met deze beleidsregel te dienen doelen.
2. De aanvrager dient in ieder geval een document met toelichting op de aanvraag aan te leveren.
3. Bij de afweging tot het verlenen van een ontheffing op grond van dit artikel neemt het college in ieder geval mee:
 - a. de noodzaak om in de nul-emissiezone te rijden met het betreffende voertuig en de voorhanden zijnde alternatieven;
 - b. de te verwachten frequentie van het aantal ritten in de nul-emissiezone.

§ 4 – OVERIGE BEPALINGEN

Artikel 15 – Algemene overige bepalingen

1. De aanvraag voor een ontheffing wordt in beginsel digitaal ingediend via het daarvoor bestemde aanvraagformulier op het daartoe bestemde digitale portaal van de gemeentelijke website of van het Centraal Loket.
2. Aan een ontheffing kunnen door het college voorschriften of beperkingen worden verbonden in het belang van de handhaving, de openbare veiligheid, de verkeersveiligheid of het milieu.
3. De aanvrager van een ontheffing kan om aanvullende bewijsstukken gevraagd worden, indien dit voor de beoordeling noodzakelijk is.
4. Aan een ontheffing wordt in ieder geval het voorschrift verbonden dat de bestuurder van een voertuig die zich bevindt in de nul-emissiezone de ontheffing, of een kopie daarvan, op verzoek van de opsporingsambtenaar toont. Aan een kopie van de ontheffing wordt gelijkgesteld een afbeelding daarvan op een smartphone, laptop, tablet of ander mobiel apparaat.

Artikel 16 – Weigerings- en intrekkinggronden langdurige ontheffing

1. Het college wijst een aanvraag af wanneer een ontheffing als bedoeld in artikel 13 wordt aangevraagd:
 - a. voor een bestel- of vrachtauto die geen toegang heeft tot de nul-emissiezone door een ondernemer of eigenaar die zich na ingangsdatum van de nul-emissiezone in het gebied van deze zone heeft gevestigd;
 - b. voor een bestelauto of vrachtauto die geen toegang heeft tot de nul-emissiezone met een datum tenaamstelling na ingangsdatum van de nul-emissiezone, of;
 - c. door een ondernemer of eigenaar die na ingangsdatum van de nul-emissiezone werk heeft aangenomen in deze zone met een bestelauto of vrachtauto die niet voldoet aan de eisen van de nul-emissiezone.
2. Het college trekt een verleende ontheffing in:
 - a. indien ter verkrijging daarvan aantoonbaar onjuiste of onvolledige gegevens zijn verstrekt;
 - b. indien gewijzigd beleid dit noodzakelijk maakt;

- c. veranderde wet- en regelgeving dit noodzakelijk maakt;
- d. op verzoek van de ontheffinghouder;
- e. als geconstateerd wordt dat niet meer wordt voldaan aan de voorschriften, voorwaarden dan wel beperkingen die aan de ontheffing zijn verbonden en waaronder de ontheffing is verleend;
- f. als de datum tenaamstelling van een voertuig waarvoor op grond van paragraaf 1 en 3 ontheffing is verleend, is gewijzigd.

Artikel 17 - Erkenning reeds verleende ontheffingen

Ontheffingen als bedoeld in de artikelen 3 tot en met 10 en artikel 13, eerder verleend door of namens andere aan het Centraal Loket deelnemende gemeenten met een nul-emissiezone, gelden per 31 december 2027 ook in de gemeente Deventer, zolang de geldigheidsduur ervan niet is verstreken.

Artikel 18 – Inwerkingtreding

Dit beleid treedt in werking met ingang van de publicatiedatum van het definitieve verkeersbesluit en ontheffingenbeleid.

Artikel 19 – Citeertitel

Dit beleid wordt aangehaald als: Ontheffingenbeleid nul-emissiezone bestel- en vrachtauto's Deventer 31 december 2027.

Ondertekening

Aldus vastgesteld in de collegevergadering van <datum>

Het college van burgemeester en wethouders van Deventer,

de secretaris,

de burgemeester,

Toelichting

Algemeen deel

Bedrijven, overheden en kennisinstellingen hebben in 2014 een convenant gesloten om de stedelijke logistiek efficiënter en duurzamer te maken: de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek (Green Deal ZES). Vanuit deze Green Deal ZES zijn in de afgelopen jaren diverse regionale pilots uitgevoerd met innovatieve logistieke concepten om stadskernen efficiënter en duurzamer te bevoorraden. Daarbij ging het bijvoorbeeld om overslaglocaties aan de randen van de stad ('hubs'), de inzet van Light Electric Vehicles (LEV), vervoer over water en nieuwe samenwerkingsvormen binnen de logistieke keten. Circa 200 bedrijven, overheden en organisaties hebben inmiddels de Green Deal ZES ondertekend.

Met het Klimaatakkoord van 28 juni 2019 hebben de doelstellingen van de Green Deal ZES een nieuwe impuls gekregen. Het Klimaatakkoord zet in op een versnelling naar een volledig emissievrije stadslogistiek: de zogenoemde zero-emissie of nul-emissie stadslogistiek. Dit gebeurt met het instellen van de nul-emissiezones voor bestel- en vrachtauto's in dertig tot veertig grotere gemeenten vanaf 2025. Deze afspraken zijn een belangrijke aanjager voor emissieloos transport in Nederland in 2050.

In de Uitvoeringsagenda stadslogistiek van 9 februari 2021 hebben gemeenten, de rijksoverheid en andere stakeholders zich gezamenlijk eraan gecommitteerd om de invoering van nul-emissiezones voor stadslogistiek in 2025 te bevorderen. Deze samenwerking richt zich – onder meer – op de totstandkoming en implementatie van eenduidige regels voor de invoering van nul-emissiezones en het inventariseren en het onderzoeken van knelpunten en oplossingsrichtingen bij de invoering van nul-emissiezones.

Een van de afspraken uit de uitvoeringsagenda stadslogistiek is dat gemeenten en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat samenwerken aan een zo uniform mogelijk ontheffingen- en vrijstellingsstelsel, bij voorkeur met een gezamenlijk of landelijk loket.

Het Centraal Loket en uniform ontheffingenbeleid voorziet in de behoefte bij bedrijfsleven en gemeenten om eenduidig, transparant en klantvriendelijk ontheffingenbeleid aan te kunnen vragen. Een ondernemer hoeft zodoende voor het grootste deel van de ontheffingen, met uitzondering van ontheffingen die door deelnemende gemeenten niet aan het Centraal Loket zijn gemandateerd, maar bij één loket een aanvraag in te dienen. De aanvrager krijgt dan een besluit dat voor meerdere zones geldt en waarvoor in het geval van langdurige ontheffingen slechts één keer leges hoeft te worden betaald. Voor de ontheffingen die niet zijn gemandateerd aan het Centraal Loket betekent dit dat de ontheffing moet worden aangevraagd bij de betreffende gemeente en deze geldt dan ook alleen voor de zone in die gemeente en dan zijn alleen daar leges verschuldigd.

Het Centraal Loket wordt bij mandaatbesluit van de deelnemende gemeenten gemandateerd voor het in behandeling nemen van en het besluiten over ontheffingen die genoemd zijn in paragraaf 1 (langdurige ontheffingen) en paragraaf 2 (dagontheffingen).

Deelnemende gemeenten met nul-emissiezones hebben het gemeenschappelijk deel van dit beleid (paragrafen 1, 2 en 4) gezamenlijk vormgegeven. Het in behandeling nemen van en het besluiten over de ontheffingen in paragraaf 3 wordt niet gemandateerd aan het Centraal Loket.

Het ontheffingenbeleid is voor een groot deel gebaseerd op het ontheffingenbeleid voor de milieuzones vracht- en bestelauto's van diverse gemeenten zoals dat de afgelopen jaren is uitgevoerd. Het ontheffingenbeleid bestaat uit een deel dat alle gemeenten met nul-emissiezones hanteren: de in dat deel opgenomen ontheffingen zijn gelijk getrokken.

Daarnaast bestaat het ontheffingen beleid in paragraaf 3 uit gemeente specifieke ontheffingen. Daarbij is de ontheffingstekst voor alle gemeenten gelijk voor de artikelen 13 en 14, maar wordt lokaal beoordeeld op basis van specifieke, lokale omstandigheden en afwegingen.

Voor het in behandeling nemen van aanvragen van ontheffingen zijn leges verschuldigd.

Dit ontheffingenbeleid geldt zowel voor Nederlandse als voor buitenlandse kentekens. Ook voor buitenlandse kentekens kunnen ontheffingen worden aangevraagd.

Artikelsgewijze toelichting

Algemene bepalingen

Artikel 1 – Definities

In dit artikel zijn de definities opgenomen. Bestelauto, emissieklasse, emissieloos voertuig, vrachtauto voor exceptioneel transport, kermis- en circusvrachtauto en vrachtauto zijn gedefinieerd in het RVV 1990. Kampeerwagen is gedefinieerd in artikel 1.1 van de Regeling voertuigen.

Artikel 2 – Toepassingsbereik

De regels in dit beleid zijn uitsluitend van toepassing op ontheffingen in het kader van de bij verkeersbesluit van, met ingang van 31 december 2027 ingestelde nul-emissiezone voor bestel- en vrachtauto's.

Paragraaf 1 – Langdurige ontheffingen

Artikel 3 – Ontheffing in verband met de levertijd van een vervangend emissieloos voertuig

In afwachting van de levering van een vervangend emissieloos voertuig verleent het college ontheffing onder de voorwaarden zoals genoemd in dit artikel. In veel gevallen dient na levering van het chassis nog een motor of een op maat gemaakte opbouw gerealiseerd te worden. Ook deze tijd wordt tot de levertijd gerekend. Aanbestedende partijen hebben vaak meer tijd nodig dan een individuele ondernemer (zie vierde lid). Als een voertuig ontheffing heeft gekregen vanwege de bestelling van een emissieloos voertuig, komt hetzelfde (fossiel aangedreven) voertuig niet nogmaals in aanmerking voor een langdurige ontheffing voor het voertuig met het opgegeven kenteken. Er kan immers vanuit gegaan worden dat hetmuitstootvrije voertuig is geleverd (lid 6) en het vervuilende voertuig vervangt in de zone.

Artikel 4 – Ontheffingen voor bijzondere voertuigen met een DET tot en met 12 jaar oud

Op grond van het RVV 1990 is een aantal categorieën bijzondere voertuigen vrijgesteld van de nul-emissiezone, waarvoor voorheen nog een ontheffing diende te worden aangevraagd. Het gaat om vrachtauto's met de in het kentekenregister vastgelegde carrosseriecode 15, 16, 19, 23, 26, 27, 31 of de aanduiding speciale doeleinden SB en SF, die jonger zijn dan 13 jaar. Naast deze bijzondere voertuigen zijn er nog andere voertuigen jonger dan 13 jaar waarop de nul-emissiezone eveneens niet van toepassing is: kermis- en circusvrachtauto's; vrachtauto's voor exceptioneel transport, verhuisauto's en vrachtauto's met een laadkraan met een hefvermogen van 35 tonmeter of meer. Omdat deze voertuigen niet op voorhand herkenbaar zijn aan een bijzondere aantekening in het kentekenregister en aanvullende informatie betreffende het voertuig en het gebruik ervan nodig is, is een wettelijk verankerde vrijstelling niet mogelijk. Voor deze voertuigen dient nog steeds een ontheffing te worden aangevraagd. Dit geschiedt op dezelfde wijze als bij de milieuzones voor vrachtauto's, waar de ontheffing werd verleend door Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (www.rvo.nl).

De ontheffing als kermis- en circuswagen wordt verleend als de kentekenhouder aantoont dat deze van de Belastingdienst gedeeltelijke vrijstelling voor de motorrijtuigenbelasting heeft gekregen. De ontheffing voor vrachtauto's voor exceptioneel transport wordt verleend als voor het voertuig een incidentele of jaarontheffing exceptioneel transport is afgegeven door de RDW. De ontheffing voor een verhuisauto wordt verleend als de verhuisonderneming die het kenteken aanmeldt, staat ingeschreven in het Handelsregister van de Kamer van

Koophandel in de categorie 'Verhuisvervoer', als het aangemelde voertuig een verhuisauto is, en de verhuisonderneming de kentekenhouder is. Aantonen van het lidmaatschap van de Organisatie voor Erkende Verhuizers volstaat ook. De ontheffing voor bestelauto's met zware laadkraan wordt verleend op grond van een keuringsbewijs van de RDW.

Artikel 5 – Ontheffing voor plug-in hybride vrachtauto

Lid 3 benoemt dat de ondernemer op verzoek van het college bewijsmiddelen moet overhandigen waarmee kan worden aangetoond dat met een plug-in hybride vrachtauto uitsluitend emissieloos wordt gereden in de nul-emissiezone. Dit kan bijvoorbeeld een uitdraai zijn van het motormanagementsysteem waaruit precies blijkt waar het voertuig elektrisch heeft gereden en waar niet. Als tijdens een steekproefcontrole wordt geconstateerd dat men niet emissieloos binnen de nul-emissiezone heeft gereden, kan de ontheffing worden ingetrokken. Er komen maar weinig voertuigen voor deze ontheffing in aanmerking, omdat het grootste deel emissieklasse 6 is en onder de in het RVV 1990 vastgelegde overgangsregeling valt waarbij ze toegang hebben tot en met 31 december 2029.

Artikel 6 – Ontheffing voor voertuigen die niet emissieloos verkrijgbaar zijn

Ondernemers kunnen ontheffing aanvragen om met hun huidige, niet-emissiezone bestel- of vrachtauto langer toegang tot de nul-emissiezone te krijgen omdat er nog geen emissieloos alternatief verkrijgbaar is. Ook kunnen zij ontheffing krijgen om met een nieuw aan te schaffen niet emissieloos voertuig toegang tot de zone te krijgen omdat voor het huidige voertuig dat om technische redenen niet langer inzetbaar is, nog geen emissieloos alternatief verkrijgbaar is. Of een emissieloos alternatief verkrijgbaar is, kan worden beoordeeld aan de hand van voertuig- en bedrijfskenmerken zoals trekkracht, vermogen van de opbouw van het voertuig (wanneer het vermogen van de opbouw geleverd wordt door de energiebron van de aandrijflijn), het gewicht van de te vervoeren lading, voor het verplaatsen van zeer zware lading over onverharde ondergrond, voor uitzonderlijke logistieke toepassingen waarvoor overslag van grote naar kleine voertuigen niet mogelijk is, of wordt gebruikt voor zowel weg als spoor. Het derde lid van dit artikel geeft aan op basis waarvan het college beoordeelt of een ontheffingsaanvraag kan worden toegekend. Het college neemt daar in ieder geval in mee de in het tweede lid bedoelde documenten en de in het derde lid genoemde mogelijkheden en alternatieven. Hiertoe kan het college zich laten adviseren door een adviescomité van deskundigen, gemeentelijk specialisten en juristen. Dit adviescomité adviseert of bij de aanvraag voor een ontheffing voor een nieuw aan te schaffen niet-emissieloos voertuig, ter vervanging van een bestaand voertuig dat om technische redenen niet langer inzetbaar is, sprake is van een niet-verkrijgbaar emissieloos alternatief. Het adviescomité kan hiertoe aanvullende bewijsstukken opvragen bij de aanvrager. Onder stand van de techniek valt in ieder geval de jaarlijkse update die Panteia uitvoert in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Een ontheffing op grond van dit artikel kan ook worden aangevraagd als het nieuwe, niet-emissiezone voertuig nog niet op kenteken is gezet. Echter, het aanvraagproces om een ontheffing aan te vragen vereist het kenteken waarvoor ontheffing wordt aangevraagd maar in geval van een nog niet geleverd niet-emissiezone voertuig is het kenteken nog niet bekend. De aanvraag kan dan niet via de aanvraag-applicatie gedaan worden. In dat geval dient de aanvraag op een andere manier te worden gedaan, bijvoorbeeld via de post of via e-mail.

Artikel 7 – Ontheffing voor particuliere bestelauto's en vrachtauto's

De nul-emissiezone is bedoeld om de stadslogistiek emissievrij te maken. In de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek is daarom vastgelegd dat particulieren die niet bedrijfsmatig gebruik maken van een bestel- of vrachtauto in aanmerking komen voor een ontheffing, mits zij kunnen aantonen dat het voertuig niet bedrijfsmatig gebruikt wordt.

Hiervoor moet een aantal documenten aangeleverd worden. Een verleende ontheffing is geldig tot en met 31 december 2027 23:59 uur. Op dit moment wordt op landelijk niveau overleg gevoerd over de wenselijkheid om de maximale geldigheidsduur van ontheffingen voor particuliere bestel- en vrachtauto's met twee jaar te verlengen (dus tot en met 31 december 2029, 23:59 uur). Mocht daartoe op enig moment worden besloten, dan zal dit artikel op dit punt worden gewijzigd.

In de Voorjaarsbesluitvorming Klimaat van het kabinet van 26 april 2023 zijn afspraken gemaakt voor een aanvullend klimaatpakket.

In dit aanvullende pakket is onder andere de uitbreiding van nul-emissiezones voor gemeenten opgenomen, met name gericht op mobiliteit. Hierdoor wordt de mogelijkheid geboden voor gemeenten om vanaf 2028 de nul-emissiezones uit te breiden naar particuliere bestelauto's. Dit besluit is genomen door het

Kabinet. Als tijdens een steekproefcontrole wordt geconstateerd dat het voertuig toch bedrijfsmatig wordt gebruikt, kan de ontheffing worden ingetrokken. Kampeerwagens zijn voor het overgrote deel in particulier bezit en komen ook in aanmerking voor deze ontheffing.

Voor kampeerwagens in bedrijfsbezit kunnen andere ontheffingsmogelijkheden van toepassing zijn.

Artikel 8 – Ontheffing voor bestelauto's en vrachtauto's die vanwege een handicap zijn aangepast

Op basis van dit artikel wordt ontheffing verleend voor een bestel- of vrachtauto die geen toegang heeft tot de nul-emissiezone indien deze is aangepast voor een bedrag van minimaal € 500,- (zegge: vijfhonderd euro). De aanpassing is gedaan vanwege de handicap van de voertuigeigenaar of bestuurder, een gezinslid of een persoon voor wie de eigenaar of bestuurder mantelzorger is. Ter onderbouwing van de ontheffingsaanvraag dient een aantal bewijsstukken te worden overgelegd; deze zijn nader omschreven in het tweede lid van artikel 8.

Artikel 9 – Ontheffing vanwege onvoldoende laadvermogen op bedrijfslocatie totdat verzwaarde netaansluiting is gerealiseerd (netcongestie)

Als een ondernemer één of twee voertuigen heeft die geen toegang hebben tot de nul-emissiezone, kan bij vervanging door een elektrisch voertuig de laadvoorziening vaak binnen de bestaande stroomaansluiting van het bedrijf worden opgelost. In dat geval komt men niet in aanmerking voor een ontheffing op grond van dit artikel. Als een ondernemer voor de laadvoorziening voor een groter aantal elektrische voertuigen op diens bedrijfslocatie een uitbreiding van de netaansluiting nodig heeft, en de netbeheerder deze uitbreiding niet tijdig kan leveren, dan kan voor (een deel van) de huidige voertuigen ontheffing worden aangevraagd. De ontheffing wordt verleend voor uitsluitend de voertuigen die bij vervanging door een elektrisch voertuig tot een overschrijding van de beschikbare netcapaciteit op de bedrijfslocatie zorgen. Het tweede lid van dit artikel geeft aan op basis waarvan het College Kamerbrief over voorjaarsbesluitvorming Klimaat | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl beoordeelt of een ontheffingsaanvraag kan worden toegekend. Het College neemt daar in ieder geval in mee de in het tweede lid bedoelde documenten. Hiertoe kan het college zich laten adviseren door een adviescomité van deskundigen en gemeentelijke specialisten. Dit adviescomité adviseert of de aanvrager ondanks het niet op korte termijn kunnen verzwaren van diens netaansluiting op de bedrijfslocatie geen alternatieve mogelijkheden heeft om (een deel van) de voertuigen in diens voertuigenpark op te laden. Het adviescomité kan hiertoe aanvullende bewijsstukken opvragen bij de aanvrager.

Artikel 10 – Ontheffing voor dierenambulances

Organisaties die dierenambulances inzetten kunnen ontheffing krijgen omdat het hier gaat om vervoer in spoedeisende en levensbedreigende situaties. Hiermee onderscheidt deze inzet zich van andere logistieke toepassingen waarbij dieren worden vervoerd. De Belastingdienst verleent op verzoek een vrijstelling Motorrijtuigenbelasting (MRB) aan dierenambulances. De aanvrager dient een kopie van beschikking van de Belastingdienst voor vrijstelling van motorrijtuigenbelasting te overleggen als bewijs dat het voertuig als dierenambulance wordt ingezet.

Paragraaf 2 – Dagontheffingen

Artikel 11 – Dagontheffing voor bestelauto's

Voor bestelauto's die maximaal 12 keer per jaar per gemeente in een nul-emissiezone komen, kan een dagontheffing worden aangevraagd. Deze dagontheffing begint altijd om 00:00 uur van de kalenderdag waarvoor de ontheffing wordt aangevraagd en eindigt om 06:00 uur op de volgende kalenderdag. Voor een maximale flexibiliteit voor ondernemers kan de ontheffing voorafgaand aan, maar ook op dezelfde kalenderdag aangevraagd worden, ook als de bestelauto eerder die kalenderdag al in de nul-emissiezone is geweest.

Artikel 12 – Dagontheffing voor vrachtauto's

Voor vrachtauto's die maximaal 12 keer per jaar per gemeente in een nul-emissiezone komen, kan een dagontheffing worden aangevraagd. Deze ontheffing begint altijd om 00:00 uur van de kalenderdag waarvoor de ontheffing wordt aangevraagd en eindigt om 06:00 uur op de volgende kalenderdag. Voor een maximale flexibiliteit voor ondernemers kan de ontheffing tot en met dezelfde kalenderdag aangevraagd worden, ook als de vrachtauto eerder die kalenderdag al in de nul-emissiezone is geweest.

Paragraaf 3 – Gemeentespecifieke ontheffingen

Artikel 13 – Ontheffing voor bestel- of vrachtauto's in verband met bedrijfseconomische omstandigheden

Het is denkbaar dat een onderneming in de problemen komt door de instelling van een nul-emissiezone, doordat een investering in een emissieloos voertuig op korte termijn financieel niet mogelijk is en dat door het zich niet meer kunnen begeven in de nul-emissiezone wellicht te veel omzet wegvalt. Voor deze ondernemingen is deze ontheffing.

De beoordeling van deze ontheffingsaanvraag gaat als volgt. Eerst wordt door een externe partij in opdracht van het college gekeken of de continuïteit van de onderneming wordt bedreigd, gelet op alle omstandigheden van het geval en adviseert hierover het college (stap 1). Vervolgens kijkt het college of er voor de ondernemer geen alternatieven zijn (stap 2).

STAP 1 Bedreiging continuïteit onderneming

Om te beoordelen of sprake is van een situatie waarbij het bedrijf in ernstige financiële problemen dreigt te komen, toetst het college de financiële positie van de onderneming. Hierbij wordt gekeken naar de draagkracht, waaronder wordt verstaan de mate waarin de onderneming in staat is om investeringen te doen. Hiertoe wordt op basis van de door de aanvrager aan te leveren jaarrekeningen gelet op de ontwikkeling van de omzet en het resultaat uit onderneming en daarmee de ontwikkeling van de vermogenspositie van de onderneming. Onder vermogenspositie wordt hier verstaan de verhouding tussen eigen en vreemd vermogen op de balans en de ontwikkeling duidt op het toevoegen of het onttrekken aan het eigen vermogen. Het privévermogen en inkomsten buiten de onderneming blijven buiten beschouwing. Financiële gegevens worden in beginsel beschouwd over een periode van drie historische jaren plus een prognose van een jaar. In relatie tot de tenaamstelling van de vrachtauto waarvoor ontheffing wordt aangevraagd, kan er soms sprake zijn van een leaseconstructie, of het kan gaan om een gehuurde vrachtauto, of het kan een dochteronderneming betreffen. In dergelijke gevallen wordt de advisering gebaseerd op geconsolideerde jaarrekeningen. De ontwikkeling van de vermogenspositie kan worden gewaardeerd en uitgedrukt in 3 mogelijke categorieën van draagkracht in relatie tot de mogelijkheid van het doen van een investering voor de nul-emissiezone: beperkte draagkracht, voldoende draagkracht en ruim voldoende draagkracht.

De kosten van de benodigde investeringen worden in eerste instantie gebaseerd op door de desbetreffende onderneming aangeleverde prijsindicaties, eventueel onderbouwd met een offerte. Zo nodig onderzoekt het college, eventueel via het Centraal Loket, zelf de kosten.

Ontheffing wordt verleend als uit de beoordeling blijkt dat de investering door de onderneming in een emissieloos voertuig, of het ontfangen van de toegang tot de nul-emissiezone voor het huidige voertuig, naar het oordeel van het college te grote consequenties heeft voor het voortbestaan van de onderneming.

Bij de beoordeling of door de eisen van de nul-emissiezone de continuïteit van de desbetreffende onderneming wordt bedreigd, wordt gekeken naar de onderneming van de hoofdgebruiker in het geheel. Er wordt niet beoordeeld of de continuïteit van een bepaald bedrijfsonderdeel wordt bedreigd. Het begrip bedrijfsonderdeel laat zich niet of nauwelijks afbakenen, waardoor bij toepassing discussies zouden kunnen ontstaan over wat onder dit begrip moet worden verstaan. Een en ander laat onverlet dat zich de situatie kan voordoen dat de continuïteit van een cruciaal bedrijfsonderdeel of een cruciale bedrijfsactiviteit van een onderneming wordt bedreigd en dat daardoor de continuïteit van de gehele onderneming in gevaar komt. Maar in dergelijke

gevallen beschouwt het college de continuïteit van de desbetreffende onderneming logischerwijs in haar geheel.

Op basis van deze beoordelingssystematiek kan over het gros van de aanvragen een oordeel worden gegeven. De systematiek is een hulpmiddel en in gevallen waarin met de beoordelingssystematiek geen (sluitende) beslissing kan worden genomen, neemt het college op basis van aanvullende gegevens in een tweede stap ook andere factoren in overweging.

STAP 2 Mogelijke alternatieven

Bij het bepalen of een onderneming geen alternatieven heeft, kijkt het college onder andere naar de mogelijkheid van dagontheffingen, de inzet van schonere voertuigen uit het wagenpark, de huur van schonere voertuigen, het inhuren van een andere transporteur die wel een schoon voertuig heeft, inzet van lichtere voertuigen uit het wagenpark en de aanschaf van een tweedehands voertuig.

Beoordeling

Op grond van stappen 1 en 2 beslist het college over het verlenen van de ontheffing voor het voertuig. Het kenteken van het voertuig wordt toegevoegd aan het ontheffingenregister van het Centraal Loket. De ontheffing wordt voor maximaal één jaar verleend.

Artikel 14 – Afwijkingsmogelijkheid

De afwijkingsmogelijkheid, ook wel hardheidsclausule genoemd, geeft het college mogelijkheden voor maatwerk bij het beoordelen van bijzondere gevallen die bij het opstellen van dit beleid niet zijn voorzien, of die bij toepassing van het beleid gevolgen heeft voor de aanvrager die onevenredig zijn in verhouding tot de met de beleidsregel te dienen doelen.

Een voorbeeld: bij het opstellen van deze beleidsregels is er bijvoorbeeld wel al landelijke aandacht voor netcongestie, maar wat de concrete gevolgen daarvan zijn per gemeente en hoe zich dat gaat uiten in de laadinfrastructuur is nog niet duidelijk. Ook een ontheffingsmogelijkheid in de beleidsregel opnemen ten aanzien van een ontheffing hiervoor is nog niet mogelijk vanwege de vele onzekerheden. Met de invoering van de nul-emissiezones zullen emissieloze bestel- en vrachtauto's meer en meer laadinfra nodig hebben. De netcapaciteit in Nederland loopt tegen haar grenzen aan, wat ertoe kan leiden dat ondernemers geen laadinfra voor al hun voertuigen kunnen realiseren. Naar verwachting kunnen ondernemers met enkele voertuigen binnen hun eigen aansluiting voldoende laadinfra realiseren, maar dat ondernemers met meer dan vijf voertuigen knelpunten kunnen ondervinden. Of dat inderdaad zo is, is afhankelijk van een aantal zaken zoals: moeten die voertuigen per se in de nul-emissiezones komen, zijn er geen (tijdelijke) alternatieven goed beschikbaar? Als dat daadwerkelijk blijkt, dan kunnen ondernemers een beroep doen op de hardheidsclausule vanwege het knelpunt netcongestie. Dit zal per geval bekeken worden qua problemen en oplossingen.

Paragraaf 4 – Overige bepalingen

Artikel 15 – Algemene overige bepalingen

Het college stelt een digitaal formulier via de gemeentelijke website ter beschikking voor het doen van een aanvraag. Dit digitale formulier is via een link op de gemeentelijke website te benaderen. Er zijn leges verschuldigd voor het in behandeling nemen van de aanvraag. Het college kan voorschriften of beperkingen verbinden aan een verleende ontheffing in het belang van de handhaving, de openbare veiligheid, de verkeersveiligheid of het milieu.

Bijvoorbeeld het voorschrift dat de voertuigbestuurder die zich bevindt in de nul-emissiezone op verzoek van de handhaver de ontheffing of een papieren of digitale kopie daarvan laat zien.

Artikel 16 – Weigerings- en intrekkinggronden langdurige ontheffing

De publicatiedatum van het verkeersbesluit en ontheffingenbeleid zal per gemeente verschillen. De langdurige ontheffingen, met uitzondering van de ontheffing vanwege bedrijfseconomische omstandigheden en de afwijkingsbevoegdheid, hebben een geldigheid in de zones van gemeenten die de beoordeling van ontheffingsaanvragen hebben gemandateerd aan het Centraal Loket. In dit artikel wordt bepaald in welke omstandigheden een aanvraag voor langdurige ontheffing kan worden geweigerd. Hierbij is een compromis gesloten tussen gemeenten die vroeg het verkeersbesluit en ontheffingenbeleid vaststellen, soms al begin 2024, en gemeenten die dat later doen, soms pas in de loop van 2025 of 2026.

Aanvragen voor een langdurige ontheffing voor niet-emissieloze voertuigen met een DET na

31 december 2024 worden geweigerd. Dit betekent voor gemeenten waar het ontheffingenbeleid in 2024 wordt vastgesteld, dat er nog niet-emissieloze voertuigen met ontheffing binnen de zone kunnen rijden met een DET in het restant van 2024. Voor gemeenten waar het ontheffingenbeleid vanaf 1 januari 2025 wordt vastgesteld, kan bij het publiceren ervan de indruk ontstaan dat de mogelijkheid om ontheffingen aan te vragen met terugwerkende kracht wordt beperkt. Dit zal extra aandacht in de communicatie over de invoering van de zone krijgen.

Als een ondernemer of eigenaar zich in een nul-emissiezone vestigt na 30 juni 2026, kan een aanvraag voor elk van de soorten langdurige ontheffing worden geweigerd omdat deze ondernemer op de hoogte had kunnen zijn van het beleid van de gemeente waarin de zone is gelegen.

Een langdurige ontheffing die een ondernemer aanvraagt voor een niet-emissieloos voertuig dat hij wil inzetten voor werk in de nul-emissiezone dat hij na 30 juni 2028 heeft aangenomen, kan worden geweigerd omdat de ondernemer op de hoogte had kunnen zijn van het beleid van de gemeente. Dit betekent voor gemeenten waar het ontheffingenbeleid in 2025 of 2026 wordt vastgesteld, dat er nog niet-emissieloze voertuigen met ontheffing binnen de zone kunnen rijden voor werk dat de eigenaar in het restant van 2026 heeft aangenomen.

Het college kan een verleende ontheffing voor toegang tot de nul-emissiezone intrekken als aanvrager aantoonbaar onjuiste of onvolledige gegevens heeft verstrekt, als beleid of wet- en regelgeving wijzigt, als de ontheffinghouder erom vraagt, als er niet meer wordt voldaan aan de voorwaarden waaronder de ontheffing is verleend, of als de datum tenaamstelling wijzigt van een voertuig waarvoor ontheffing wegens late levertijd is verleend. Als het voertuig wordt verkocht, vervreemd of als het kenteken naar een andere kentekenhouder wordt overgedragen, vervalt de ontheffing.

Kentekenhouders dienen het van de hand doen van hun voertuig te melden. Het Centraal Loket zal regelmatig de tenaamstelling van deze categorie voertuigen controleren.

Artikel 17 – Inwerkingtreding

Dit artikel regelt de inwerkingtreding van dit beleid.

Artikel 18 – Citeertitel

Dit besluit wordt aangehaald als: Ontheffingenbeleid Nul-emissiezone bestel- en vrachtauto's Deventer 31 december 2027