

Nota voor burgemeester en wethouders

Team
DEV-BLD

Onderwerp

Plan van aanpak emissievrije stadslogistiek en voorstel nul-emissiezone Deventer

1- Notagegevens		2- Bestuursorgaan	
Notanummer	2021-000389	<input checked="" type="checkbox"/> B & W	16-03-2021
Datum	11-03-2021	<input type="checkbox"/> Raad	--
Programma:		<input type="checkbox"/> Burgemeester	--
05 Ruimtelijke ontwikkeling		College van B & W	
Portefeuillehouder Weth. Rorink		- Burgemeester	- Weth. Grijsen
		- Weth. De Geest	- Weth. Verhaar
		- Weth. Walder	- Weth. Rorink

Besluitenlijst	d.d.	d.d.	d.d.
<input type="checkbox"/> Akkoordstukken	--	<input type="checkbox"/> Openbaar	--
		<input type="checkbox"/> Besloten	--

Routing	d.d.	par.	
wethouder	12-03-2021	<input type="checkbox"/> adj.secr.	--
programmamanager	11-03-2021	<input checked="" type="checkbox"/> gem.secr.	12-03-2021
programmamanager	11-03-2021	BIS Openbaar	
Status	Definitief 2021-03-17		

Bijlagen

Plan van Aanpak emissievrije stadslogistiek Deventer

B & W d.d.: 16-03-2021

Besloten wordt:

- 1 Het voornemen uit te spreken tot het instellen van het centrum (exclusief Welle, Singel en Handelskade) als nul-emissiezone voor bestel- en vrachtverkeer, 4 jaar na dagtekening van dit besluit (in 2025);
- 2 de financiering voor de implementatie van de nul-emissiezone en de landelijke evaluatiemomenten voorwaardelijk te stellen aan de daadwerkelijke invoering van een nul-emissiezone in Deventer vanaf 2025;
- 3 in te stemmen met het Plan van Aanpak Stadslogistiek Deventer en verdere uitwerking van de implementatie van de voorgestelde nul-emissiezone;
- 4 de raadsmededeling vast te stellen en aan te bieden aan de raad;
- 5 de nota en het besluit openbaar te maken.

Financiële aspecten:

Financiële gevolgen voor de gemeente?	Nee
Begrotingswijziging	Nee

Voorstel openbaarmaking conform Wet Openbaarheid Bestuur (Wob)

- De nota en het besluit openbaar te maken
- De nota en het besluit openbaar te maken vergezeld van bijgaand persbericht
- De nota en het besluit openbaar te maken nadat
- De nota en het besluit openbaar te maken, behalve...
- Het besluit openbaar te maken, maar niet de nota, gelet op artikel:
- De nota en het besluit niet openbaar te maken, gelet op artikel:

Kennisgeving/ Bekendmaking Awb

Kennisgeving (publicatie) conform Awb
Bekendmaking conform Awb

Nee
Nee

ADVIESRADEN:

Moet een van de adviesraden gehoord worden of op de hoogte gesteld?

Nee

Toelichting

Inleiding

De gemeente Deventer werkt aan een leefbare, gezondere en beter bereikbare binnenstad met een aangenaam verblijfsklimaat. Een belangrijke opgave ligt hiervoor bij de stadslogistiek. Samen met lokale partners wil de gemeente toewerken naar slimmer georganiseerde en emissievrije bevoorrading van de Deventer binnenstad vanaf 2025.

Deze intentie volgt op het ondertekenen van Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek en nadere afspraken uit het Klimaatakkoord. In het Klimaatakkoord staat de afspraak dat de 30 tot 40 grootste gemeenten van Nederland - waar Deventer bij hoort - in 2025 nul-emissiezones invoeren om uistotende bestel- en vrachtwagens te weren. Volgens diezelfde afspraken dienen logistiek dienstverleners en ondernemers minstens 4 jaar voorbereidingstijd te krijgen om te investeren in schone voertuigen, logistieke werkprocessen anders in te richten of hun bestelgedrag aan te passen. Gemeenten dienen daarom minimaal 4 jaar van tevoren de nul-emissiezones aan te kondigen en duidelijkheid te geven over de omvang van de zone en de stappen naar invoering toe.

Het afgelopen anderhalf jaar zijn diverse (digitale) gesprekken gevoerd met verschillende belanghebbenden en zijn de eerste voorstellen voor de nul-emissiezone en de stappen tot aan invoering nader uitgewerkt. Na een brede consultatie onder bewoners, ondernemers en logistiek dienstverleners is dit voorstel verder aangescherpt. Het resultaat is het voorliggende Plan van Aanpak "Naar een schone en slimmer bevoorradde Deventer binnenstad!"

Beoogd resultaat

Een bijdrage leveren aan schonere lucht en minder vervoersbewegingen in de binnenstad door in samenwerking met stakeholders toe te werken naar emissievrije en slimmer georganiseerde stadslogistiek.

Kader

- Omgevingsvisie Deventer
- Programmaplan Duurzame Mobiliteit
- Energieplan Deventer
- Klimaatakkoord
- Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek
- Schone Luchtakkoord

Argumenten voor en tegen

Voor:

- Het stimuleren en faciliteren van emissievrije stadslogistiek draagt bij aan een gezondere en leefbaarder leefomgeving voor bewoners, ondernemers en bezoekers aan de Deventer binnenstad;
 - De nul-emissiezone leidt tot een vermindering van uitstoot van schadelijke gassen in de binnenstad van Deventer. Enerzijds door een vermindering van het aantal voertuigbewegingen en anderzijds door een toename van elektrisch aangedreven voertuigen in de binnenstad.
 - De gemeente Deventer sluit met haar toegangseisen aan bij landelijke kaders en scheidt daarmee duidelijkheid en eenduidigheid over de toegang tot de haar binnenstad;
 - Een nul-emissiezone stimuleert ondernemers om de overstap te maken naar elektrisch aangedreven voertuigen en in te zetten op andere innovatieve logistieke concepten om zo de logistieke

verkeersstromen naar de binnenstad te verschonen en te verminderen.

- Verdringingseffecten van doorgaand bestel- en vrachtverkeer naar de buitenste randwegen van de stad zijn nihil.
- De gemeente Deventer geeft invulling aan landelijke doelstellingen en afspraken uit het Klimaatakkoord en de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek.

Tegen:

- Uitstotende bestel- en vrachtwagens worden nog steeds gefaciliteerd langs belangrijke wegen in de binnenstad.
- Aan elke zijweg van de Welle en de Singel dienen straks verkeersborden te worden geplaatst, wat effect heeft op het straatbeeld.
- De hoogte van de kosten voor de implementatie, handhaving en beheer van de voorgestelde nul-emissiezone zijn momenteel onduidelijk. In aanloop naar de invoering dienen deze kosten nader in beeld te worden gebracht.

Extern draagvlak (partners)

Het plan van aanpak naar emissievrije stadslogistiek en het voorstel voor de nul-emissiezone zijn het resultaat van een participatietraject dat is doorlopen met diverse ondernemers, bewoners en andere belangengroepen (o.a. TLN, evofenedex en KHN) in de Deventer binnenstad. Op 21 en 29 september 2020 en 6 oktober 2020 vonden consultaties plaats van respectievelijk logistiek dienstverleners (via TLN en evofenedex), ondernemers (via SDBM, KHN) en bewoners (via SBBB) over varianten van de nul-emissiezone en het stappenplan naar invoering in 2025. De stakeholders zijn overwegend positief over het voornemen om een nul-emissiezone in te voeren en toe te werken naar duurzame stadslogistiek, maar vragen wel aandacht voor haalbaarheid en betaalbaarheid.

Financiële consequenties

Als gevolg van dit principebesluit dient de gemeente kosten te maken in aanloop naar de invoering van de nul-emissiezone. Op dit moment is nog onduidelijk hoe hoog die kosten precies zijn. In de eerste fase na het principebesluit wil de gemeente de gevraagde investeringen, evenals de wijze van financiering, scherp krijgen. Dit richt zich met name op handhaving. Daarbij spelen ook de tegemoetkoming vanuit het landsdeel Oost (Overijssel en Gelderland) en mogelijke tegemoetkomingen vanuit het Rijk een rol.

De huidige werkzaamheden (fase 1) kunnen worden gedekt uit de lopende begroting. Er worden buiten de lopende begroting geen middelen besteed zonder nadere besluitvorming.

Aanpak/uitvoering

Het Plan van Aanpak "Naar slimme en schone bevoorrading van de Deventer binnenstad!" valt grofweg uiteen in twee delen: 1) de onderbouwing bij de nul-emissiezone voor bestel- en vrachtverkeer vanaf 2025 (het principebesluit) en 2) een stappenplan tot aan invoering in 2025.

Principebesluit

Het college van B&W neemt in 2021 een principebesluit ("ja, mits...") voor het invoeren van een nul-emissiezone voor bestel- en vrachtverkeer in 2025. Het college neemt dit principebesluit onder voorbehoud van benodigde financiering voor de implementatie van de nul-emissiezone en de voorgestelde aanpak. Daarnaast vinden ieder jaar landelijke monitoringsmomenten plaats van haalbaarheid en betaalbaarheid van de maatregelen uit de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek. Uiteindelijk bepalen het Rijk en sector in 2024 of het aanbod van elektrische bestel- en vrachtwagens en laadinfrastructuur voldoende is om in 2025 redelijkerwijs te kunnen voorzien in de behoefte. Op basis daarvan kunnen landelijke kaders mogelijk wijzigen. Indien de implementatiekosten te hoog zijn of er een wijziging van landelijke kaders plaatsvindt, kan de invoeringsdatum van de nul-emissiezone in Deventer wijzigen of vervallen. Bij een positief verloop volgt het definitieve besluit met het nemen van het verkeersbesluit in 2024/begin 2025. De geplande invoeringsdatum van de nul-emissiezone ligt dan op (minimaal) 4 jaar na de dagtekening van het principebesluit.

Geografische omvang nul-emissiezone

Een drietal varianten voor de nul-emissiezone zijn onderzocht op effect en haalbaarheid. Op basis van de input

uit gesprekken met ondernemers, bewoners en logistieke ondernemers komt de centrumzone (exclusief doorgaande wegen) als voorkeursvariant voor de nul-emissiezone naar voren. Dit is het gebied tussen het NS-station Deventer, de IJssel en de twee bruggen daaroverheen. De belangrijkste doorgaande wegen maken geen onderdeel uit van de voorziene nul-emissiezone. Deze variant kent de minste verdringingseffecten van uitstotend verkeer naar de buitenste tangenten van de stad, maar kent een mooie potentiële uitstootbesparing. Voor verdere verdieping op de onderbouwing van het advies wordt verwezen naar het Plan van Aanpak.

Stappenplan

Aan de hand van onderstaand stappenplan werkt de gemeente Deventer in fases toe naar emissievrije en slimmer georganiseerde stadslogistiek vanaf 2025. Een nauwe samenwerking met stakeholders is essentieel om resultaat te behalen, juist ook omdat een groot gedeelte van de uitvoering bij marktpartijen ligt. De gemeente stimuleert en faciliteert. Het stappenplan heeft een groeiend karakter, wat wil zeggen dat acties kunnen afvallen en worden toegevoegd naarmate de tijd vordert. Daarin maakt het stappenplan onderscheid tussen 3 fasen:

Fase 1 (2021-2022): inzicht verkrijgen in gemeentelijke kosten en waar mogelijk initiatieven faciliteren

- Het college van B&W neemt een principebesluit (“ja, mits...”) voor het invoeren van de nul-emissiezone. Dit betekent dat de gemeente het voornemen uitspreekt de nul-emissiezone in te voeren, onder voorbehoud van de gevraagde inspanningen en de financiering van de implementatie en de bijbehorende aanpak (is basisrandvoorwaarde).
- De invoeringsdatum ligt op (minimaal) 4 jaar na dagtekening van het principebesluit.
- Na het principebesluit volgt het in beeld brengen van de flankerende maatregelen voor een effectieve implementatie van de nul-emissiezone, inclusief de gevraagde ambtelijke inzet en investeringen. Dit betreft onder andere:
 - De wijze van handhaving;
 - Monitoring van emissies;
 - Ontheffingenbeleid en het bieden van voordelen voor emissievrije voertuigen;
 - Communicatie;
 - Aanvullende flankerende maatregelen.
- Om gezamenlijke acties te monitoren neemt de gemeente zich voor om een regulier overleg in te richten over stadslogistiek. Logischerwijs borduurt dit overleg voort op de stakeholdersbijeenkomsten met partners in de binnenstad, maar het kan ook bij een ander overleg over de binnenstad worden belegd.
- Conform de afspraken tussen Rijk en de sector uit de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek vinden in jaarlijks monitoringsmomenten en in 2024 een landelijke evaluatiemoment plaats. Aan de hand daarvan bepaalt het Rijk de betaalbaarheid en haalbaarheid om in 2025 redelijkerwijs te kunnen voorzien in de behoefte om nul-emissiezones emissievrij te bevoorraden. De gemeente Deventer volgt daarbij eventueel nieuwe de landelijke kaders.
- Parallel aan bovenstaande verkent de gemeente mogelijke projecten om in te dienen bij de landelijke expertpool voor stadslogistiek, het SPES. tegemoetkomingen vanuit Rijk en landsdeel Oost bij de implementatie van de nul-emissiezone.
- In de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek is tussen Rijk en gemeenten de afspraak gemaakt om nader onderzoek te laten doen naar de uitvoeringslasten van de nieuwe taken uit het gehele Klimaatakkoord voor gemeenten (en andere decentrale overheden). Naar verwachting vindt besluitvorming over de Rijksbijdrage aan gemeenten voor de totale uitvoeringskosten van het Klimaatakkoord plaats in voorjaar het voorjaar van 2021.

Bij positief beeld van de financiering van de implementatiekosten voor de gemeente en de landelijke monitoring van haalbaarheid en betaalbaarheid van maatregelen start de tweede fase.

Fase 2 (2023-2024): Toewerken naar implementatie vanaf 2025

- Over het algemeen lopen de acties uit eerdere fasen door. De aanpak heeft een dynamisch karakter: naarmate de tijd vordert kunnen acties afvallen of worden toegevoegd.
- Conform de afspraken tussen Rijk en de sector uit de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek vinden in jaarlijks monitoringsmomenten en in 2024 een landelijke evaluatiemoment plaats. Aan de hand daarvan bepaalt het Rijk de betaalbaarheid en haalbaarheid om in 2025 redelijkerwijs te kunnen voorzien in de behoefte om nul-emissiezones emissievrij te bevoorraden. De gemeente Deventer volgt

daarbij eventueel nieuwe de landelijke kaders en bepaalt aan de hand van de jaarlijkse monitoringsmomenten vanaf 2021 en het definitieve landelijke evaluatiemoment in 2024 of zij de invoering van de nul-emissiezone in 2025 haalbaar acht.

Bij een positief uitgangspunt in 2024 gaat Deventer middels het nemen van een verkeersbesluit over tot de definitieve invoer van een nul-emissiezone voor bestel- en vrachtverkeer in 2025.

Fase 3 (2025-2030): Implementatie en beheer nul-emissiezone en monitoring en evaluatie

- Nul-emissiezone per 2025 van kracht. Landelijke overgangsregelingen voor bestel- en vrachtwagens, overeengekomen tussen het Rijk en de sector, zijn van toepassing in Deventer.
- Over het algemeen lopen de acties uit eerdere fasen door. De aanpak heeft een dynamisch karakter: naarmate de tijd vordert kunnen acties afvallen of worden toegevoegd.

RAADSMEDEDELING

Onderwerp Plan van aanpak emissievrije stadslogistiek en voorstel nul-emissiezone Deventer

Mededelingennr 2021-000389

Team DEV-BLD

Portef.houder

BenW-besluit d.d.:

Weth. Rorink

16 maart 2021

1. Inleiding: waarom deze mededeling

De gemeente Deventer werkt aan een leefbare, gezondere en beter bereikbare binnenstad met een aangenaam verblijfsklimaat. Een belangrijke opgave licht hierbinnen bij de stadslogistiek. Samen met lokale partners wil de gemeente toewerken naar slimmer georganiseerde en emissievrije bevoorrading van de Deventer binnenstad vanaf 2025. Daarom heeft ons college besloten het voornemen uit te spreken tot het invoeren van een nul-emissiezone en het vaststellen van een plan van aanpak tot aan invoering in 2025. Middels deze raadsmededeling informeert zij uw raad.

2. Kader

- Omgevingsvisie Deventer
- Programmaplan Duurzame Mobiliteit
- Energieplan Deventer
- Klimaatakkoord
- Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek

3. Kern van de boodschap

Het college heeft een principebesluit genomen tot het invoeren van een nul-emissiezone in het centrum van Deventer. Het college van B&W heeft daartoe het Plan van Aanpak "Naar een schone en slimmer bevoorradde Deventer binnenstad!" vastgesteld. De voorziene invoeringsdatum van de nul-emissiezone ligt op 4 jaar na dagtekening van het principebesluit. De definitieve invoering van de nul-emissiezone is onder voorbehoud van financiering bij de implementatie. Daarnaast vinden vanaf 2021 ieder jaar landelijke monitoringsmomenten van haalbaarheid en betaalbaarheid plaats, op basis waarvan het Rijk en de sector bepalen of 2025 haalbaar is. Deventer volgt eventuele wijzigingen in landelijke kaders.

4. Nadere toelichting

Het principebesluit volgt op het ondertekenen van Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek (GDZES) en nadere afspraken uit het Klimaatakkoord. In het Klimaatakkoord staat de afspraak dat de 30 tot 40 grootste gemeenten van Nederland - waar Deventer bij hoort - in 2025 nul-emissiezones invoeren om uistotende bestel- en vrachtwagens te weren. De landelijke afspraken voor stadslogistiek zijn begin 2021 verder verankerd in de landelijke Uitvoeringsagenda Stadslogistiek.

Het afgelopen anderhalf jaar zijn diverse (digitale) gesprekken gevoerd met verschillende belanghebbenden en zijn de eerste voorstellen voor de nul-emissiezone en de stappen tot aan invoering nader uitgewerkt. Na een brede consultatie onder bewoners, ondernemers en logistiek dienstverleners is dit voorstel verder aangescherpt. Het Plan van Aanpak "Naar slimme en schone bevoorrading van de Deventer binnenstad!" valt grofweg uiteen in twee delen:

- 1) de onderbouwing bij de nul-emissiezone voor bestel- en vrachtverkeer vanaf 2025 (het principebesluit)
- 2) een stappenplan tot aan invoering in 2025.

Geografische omvang nul-emissiezone

Een drietal varianten voor de nul-emissiezone zijn onderzocht op effect en haalbaarheid. De onderzochte varianten zijn:

- 1) het huidige voetgangersgebied
- 2) het centrumgebied exclusief doorgaande wegen
- 3) het centrumgebied inclusief doorgaande wegen.

Op basis van een brede consultatie van ondernemers, bewoners en logistieke ondernemers neemt het college het voornemen om het centrum, exclusief doorgaande wegen, aan te wijzen als de nul-emissiezone voor bestel- en vrachtverkeer. Dit is het gebied tussen het NS-station, de IJssel en de twee bruggen eroverheen. De voorkeur valt op deze variant, mede omdat deze variant niet leidt tot verdringingseffecten van bestel- en vrachtverkeer naar de buitenste randwegen van de stad, maar ook omdat deze variant leidt tot een hogere potentiële uitstootbesparing.

Stappenplan

Het college van B&W neemt in 2021 een principebesluit (“ja, mits...”) voor het invoeren van een nul-emissiezone voor bestel- en vrachtverkeer in 2025. Het college neemt dit principebesluit onder voorbehoud van benodigde financiering voor de implementatie van de nul-emissiezone en de voorgestelde aanpak. Na het principebesluit volgt het in beeld brengen van de flankerende maatregelen voor een effectieve implementatie van de nul-emissiezone, inclusief de gevraagde ambtelijke inzet en investeringen. Tegelijkertijd faciliteert en stimuleert de gemeente waar mogelijk initiatieven. Om gezamenlijke acties te monitoren neemt de gemeente zich voor om een regulier overleg in te richten over stadslogistiek. Logischerwijs borduurt dit overleg voort op de stakeholdersbijeenkomsten met partners in de binnenstad, maar het kan ook bij een ander overleg over de binnenstad worden belegd.

Vanaf 2021 vinden ieder jaar landelijke monitoringsmomenten van haalbaarheid en betaalbaarheid van de maatregelen uit de landelijke Uitvoeringsagenda Stadslogistiek plaats. Op basis daarvan kunnen landelijke kaders mogelijk wijzigen. Bij positief beeld van de financiering van de implementatiekosten voor de gemeente en de landelijke monitoring van haalbaarheid en betaalbaarheid van maatregelen start de tweede fase vanaf ongeveer 2023. Indien de implementatiekosten te hoog zijn of er een wijziging van landelijke kaders plaatsvindt, kan de invoeringsdatum van de nul-emissiezone in Deventer wijzigen of vervallen. Naar verwachting vindt besluitvorming over de Rijksbijdrage aan gemeenten voor de totale uitvoeringskosten van het Klimaatakkoord plaats in het voorjaar van 2021.

De tweede fase richt zich op het voorbereiden van de implementatie van de nul-emissiezone en het continueren van acties en maatregelen. Bij een positief verloop van de jaarlijkse monitoringsmomenten volgt in Deventer het definitieve besluit met het nemen van het verkeersbesluit in 2024/begin 2025. De geplande invoeringsdatum van de nul-emissiezone ligt dan op (minimaal) 4 jaar na de dagtekening van het principebesluit.

Naar slimme en schone bevoorrading van de Deventer binnenstad!

Plan van aanpak voor slimme en emissievrije stadslogistiek

Versie maart 2021

CONCEPT

Inhoudsopgave

Inleiding.....	3
1. Visie op duurzame stadslogistiek en beleidskader.....	4
2. Stadslogistiek in Deventer in beeld.....	6
3. Voorkeursvariant nul-emissiezone Deventer.....	7
4. Stappenplan naar emissievrije stadslogistiek in Deventer	11
Bijlage 1 – Omvang en samenstelling bestel- en vrachtverkeer in Deventer binnenstad	15
Bijlage 2 - Consultaties van (logistieke) ondernemers en bewonersverenigingen op hoofdlijnen	17

CONCEPT

Inleiding

De gemeente Deventer streeft naar een leefbare en gezonde binnenstad voor bewoners, ondernemers en bezoekers. Een binnenstad waar de luchtkwaliteit hoog is, die goed bereikbaar is en die cultureel en economisch floreert. Stadslogistiek (of stadsdistributie) speelt een cruciale rol binnen de economische vitaliteit en de aantrekkelijkheid van de binnenstad. Als keerzijde geldt dat de hiervoor gebruikte bestelauto's en vrachtauto's een aanzienlijk aandeel hebben in lokale uitstoot en geluidshinder en daarmee de luchtkwaliteit en verblijfskwaliteit in binnensteden verlagen.

Aan de hand van afspraken in het Klimaatakkoord zetten overheden en marktpartijen stappen richting de algehele verbetering van luchtkwaliteit door de beperking van uitstoot. Om dit proces te versnellen geldt de afspraak dat de 30 tot 40 grootste Nederlandse gemeenten aansturen op de invoering van nul-emissiezones voor stadslogistiek vervoer vanaf 2025. De inzet op nieuwe stadsdistributiesystemen moet leiden tot schoner vervoer en minder vervoersbewegingen in de Nederlandse binnensteden. De gemeenten blijven zelf verantwoordelijk voor de afwegingen rond de invoering en de handhaving van de nul-emissiezone. Tegelijkertijd dient zij dit in nauwe afstemming met lokale stakeholders vorm te geven. De overstap naar emissievrije stadslogistiek vraagt immers kosten en inspanning van elke stakeholder en succes hangt af van de mate waarin iedere stakeholder bijdraagt. Bij de totstandkoming van de plannen voor Deventer zijn verschillende stakeholders uit de Deventer binnenstad betrokken. Dit zijn Stichting Deventer Binnenstadsmanagement (SDBM) en haar leden, MKB Deventer, Koninklijke Horeca Nederland, TLN, evofenedex en diverse bewonersverenigingen uit de binnenstad.

Voor u ligt het plan van aanpak waarmee de gemeente Deventer in samenwerking met haar partners wil toewerken naar emissievrije en slimmer georganiseerde stadslogistiek in de Deventer binnenstad. Met het vaststellen van dit plan van aanpak neemt het college van B&W een principebesluit over de invoering van een nul-emissiezone voor bestel- en vrachtverkeer in de Deventer binnenstad in 2025. De invoeringsdatum van de nul-emissiezone ligt – onder voorwaarden – 4 jaar na de dagtekening van het principebesluit. Aan de hand van dit plan van aanpak stelt de gemeente de kaders voor de ontwikkeling van slimme en duurzame stadslogistiek in Deventer en definieert zij de stappen die zij samen met partners wil doorlopen. Daarbij geldt dat het plan van aanpak een groeiend document is en loopt tot 2025, met een doorkijk naar 2030. Initiatieven en (logistieke) partners kunnen aanschuiven naarmate de tijd vordert.

Het eerste hoofdstuk gaat in op de beleidsmatige visie van de gemeente Deventer op duurzame stadslogistiek en plaatst deze binnen de bredere gemeentelijke beleidscontext. Het tweede hoofdstuk biedt inzicht in de betrokken stakeholders en gaat in op de onderzochte varianten voor de nul-emissiezone. Het derde hoofdstuk presenteert het afwegingen bij de keuze voor de voorkeursvariant voor de zone. Het Plan van Aanpak sluit af met het stappenplan tot 2025 en de zoekrichtingen voor flankerend gemeentelijk beleid.

Wat wordt dan verstaan onder duurzame stadslogistiek en een nul-emissiezone?

Als definitie voor stadslogistiek vervoer gaat dit plan uit van de definitie als omschreven in het stappenplan van het Samenwerkingspool Experts Stadslogistiek (SPES): "Stadslogistiek omvat al het commercieel transport van, naar en in een stad. De Green Deal ZES omvat 6 logistieke segmenten: vers (o.a. retail), stukgoederen, express & pakketten, afval, facilitair en bouw". Het grootste gedeelte van de bevoorrading binnen de logistieke segmenten vindt plaats met bestelauto's en vrachtauto's. Dit zijn voertuigen met categorie N1 (bestelauto), N2 (bakwagen) en N3 (trekker) van het RDW. Stadslogistiek heeft betrekking op het eerste of laatste gedeelte van de logistieke keten, de zogeheten *first-* en *last-mile*. Duurzame stadslogistiek draait om zowel het emissievrij als het slimmer vormgeven van bovenstaande distributiestromen naar, van en in de Deventer binnenstad.

Een nul-emissiezone is in feite een type milieuzone waar enkel schoon ("geen uitstoot aan de uitlaat") vervoer in mag rijden en al het uitstotende verkeer wordt geweerd. Wettelijk is het vanaf 2025 mogelijk voor gemeenten om nul-emissiezones in te voeren. De gemeente Deventer richt zich op de invoering van een nul-emissiezone voor bestel- en vrachtverkeer. Om logistieke en lokale ondernemers voldoende tijd te geven hun bedrijfsvoering hierop aan te passen, dienen gemeenten minimaal 4 jaar van tevoren aan te kondigen dat zij een nul-emissiezone invoeren.

1. Visie op duurzame stadslogistiek en beleidskader

Het invoeren van een nul-emissiezone staat niet op zichzelf, maar raakt aan bredere gemeentelijke ambities voor een betere en gezondere leefomgeving. Dit hoofdstuk beschrijft de visie van de gemeente Deventer op duurzame stadslogistiek en plaatst deze binnen het bredere gemeentelijke beleidskader.

Visie gemeente Deventer op duurzame stadslogistiek

De gemeente Deventer zet in op duurzame mobiliteit van personen en goederen. Hierbinnen is het voorliggende Plan van Aanpak een strategische uitwerking ten aanzien van stedelijk goederenvervoer, gericht op de middellange termijn. Binnen de aanpak heeft de gemeente bijzondere rol. De gemeente is namelijk zowel kaderstellend orgaan, als uitvoerende partij. Daarbij geldt dat een belangrijk deel van de transitie door marktpartijen gemaakt moet worden. De gemeente voert de nul-emissiezone in, werkt aan flankerend beleid en zet zich in om ondernemers daar waar mogelijk te ondersteunen. Daarnaast vervult zij vanuit haar voorbeeldfunctie bij het verduurzamen van haar eigen inkoop en kan zij een rol spelen bij informatieverschaffing aan partners en het bij elkaar brengen van initiatieven.

De invoering van de nul-emissiezone mag niet ten koste gaan van het onderscheidende karakter van winkelaanbod in de Deventer binnenstad, maar moet bijdragen aan een verbetering van het winkelklimaat. De samenwerking tussen gemeente en haar partners staat centraal en richt zich op het faciliteren en stimuleren van “bottom-up” initiatieven. De invoering van de nul-emissiezone, in combinatie met de acties en initiatieven van alle partners samen, moeten bijdragen aan een leefbare, gezonde en goed bereikbare Deventer binnenstad. Door de invoering van een nul-emissiezone nu aan te kondigen, sluit Deventer aan bij afspraken uit het Klimaatakkoord en de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek. Daarbij dient de invoering van de nul-emissiezone te worden gezien als een impuls voor de ontwikkeling van elektrische voertuigen en innovatieve logistieke concepten.

Visie op duurzame stadslogistiek in relatie tot de gemeentelijke beleidscontext

De ambitie om Deventer duurzamer, gezonder, leefbaarder en bereikbaar te houden komt naar voren in diverse vastgestelde gemeentelijke en regionale beleidskaders. Binnen de hieronder genoemde gemeentelijke beleidskaders richt dit PvA ‘Naar een schone en slimme bevoorrading van de Deventer binnenstad!’ zich op de transitie naar emissievrije en slim georganiseerde stadslogistiek in Deventer. Hieronder staan per thema de belangrijkste beschreven.

Deventer Omgevingsvisie (2019)

De Omgevingsvisie Deventer is het alomvattend ruimtelijk beleidskader voor de gemeente. Mobiliteit is een dragend thema binnen deze visie met daarin ruim aandacht voor verduurzaming. Deze insteek is zeker van toepassing op de stadslogistiek. Daarbij houden we oog en dragen we zorg voor een goed investerings- en vestigingsklimaat. Ondernemers/investeerders kunnen er op vertrouwen dat de gemeente lange termijn investeringen ondersteunt met consistent en helder beleid. Met het verduurzamen van het logistieke beleid verbeteren we zowel de verblijfskwaliteit als de bereikbaarheid.

Een stadscentrum moet vandaag de dag veel meer zijn dan het centrale winkel- en uitgaansgebied. Een bezoek aan de binnenstad moet garant staan voor ‘beleving en ervaring’. Voor de bevoorrading van winkels in de binnenstad is samen met de sociale werkvoorziening een kleinschalig, stedelijk distributiesysteem met elektrisch aangedreven voertuigen opgezet. Samen met de Cleantech Regio en de markt zetten we in op het verder uitbouwen en opschalen van dit systeem en het verzilveren van kansen op gebied van duurzame mobiliteit. Het nog verder terugdringen van afvalstromen is 1 van de duurzaamheidsdoelen die we aan de binnenstad willen verbinden. Geen sinecure in de dichtbebouwde monumentale binnenstad.

De gemeente heeft hierbij een belangrijke regierol, maar zit niet altijd op kop. In samenspraak met de externe partners zal tot een samenhangende en uitvoeringsgerichte aanpak moeten worden gekomen. Hierbij is een belangrijke rol weggelegd voor de recent vernieuwde binnenstadmanagement-organisatie met vertegenwoordigers van ondernemers, vastgoedeigenaren en gemeente.

Uitvoeringsplan Duurzame Mobiliteit gemeente Deventer (2019)

De bredere aanpak van de gemeente ten aanzien van duurzame mobiliteit richt zich enerzijds de aanleg en het opwaarderen van infrastructuur en het stimuleren van duurzame vervoermiddelen. Hierbinnen gaat de aandacht vooral uitgaat naar fietsen en het gebruik van alternatieve krachtbronnen (op elektriciteit/waterstof). Anderzijds is de insteek om ander reisgedrag te stimuleren, op basis van samenwerking met het bedrijfsleven, gebruikmakend van ITS-ontwikkelingen en gedragsmaatregelen. De visie van de gemeente Deventer op duurzame stadslogistiek sluit aan bij de ambities uit het Uitvoeringsplan Duurzame Mobiliteit.

Energieplan Deventer (2020)

Het Energieplan Deventer is een koepelplan waarin de verschillende onderdelen van de brede energie- en duurzaamheidsopgave in samenhang wordt beschreven. Mobiliteit speelt een belangrijk thema binnen deze plannen, waarbij het beperken/reguleren van fossiele brandstoffen een speerpunt vormt om de (binnen)stad leefbaarder en gezonder te maken. Het invoeren van een nul-emissiezone dient als instrument om deze ambitie te verwezenlijken, evenals het onderzoeken van mogelijkheden voor overslagpunten van goederen aan de rand van de stad.

Schone luchtakkoord (2020)

De Rijksoverheid werkt aan een permanente verbetering van de luchtkwaliteit in Nederland. De ambitie is om toe te werken naar een substantiële reductie van de gezondheidsschade door luchtverontreiniging in 2030. Met het ondertekenen van het Schone Lucht Akkoord (SLA) geeft de gemeente Deventer blijk van ambitie en betrokkenheid op het gebied van gezondheid in relatie tot luchtkwaliteit. Landelijk is het streven om minimaal 70% van de negatieve gezondheidseffecten als gevolg mobiliteit terug te dringen in 2030 ten opzichte van 2016. Nul-emissie stadslogistiek levert lokaal een belangrijke bijdrage aan de doelstellingen uit het SLA en daarmee aan de gezondheid van de bevolking van Deventer.

Programma schone en slimme mobiliteit Cleantech Regio (2018)

De Cleantech Regio werkt in het programma Slimme en Schone mobiliteit aan acht programmalijnen. Met deze programmalijnen wil men 25 tot 50 kTon CO₂ besparen door minder gereden kilometers in 2023. De rol die ze daarin neemt, kan verschillen. Dit kan een actieve, stimulerende of betrokken rol zijn. In ieder geval wordt nadrukkelijk de samenwerking met de regiopartners, maar ook stakeholders daarbuiten opgezocht. Belangrijk uitgangspunt hierbij is het benutten van kansen voor verbeteren logistieke stromen (op bedrijfsniveau en in concepten, stimuleren vervoer over water en het stimuleren duurzame stedelijke distributie).

De nul-emissie stadslogistiek is expliciet onderdeel van het regionaal programma. De steden in de Cleantech Regio zetten in op volledig emissievrije logistiek in 2025 in de binnensteden. Met het uitdragen van dit beleid krijgt de sector voldoende tijd om zich hierop aan te passen. De transitie gebeurt in nauwe samenwerking met de stakeholders (verladere, vervoerders, bewoners, detailhandel, gemeenten) ter voorbereiding van besluitvorming in college en raad voor emissievrije stadslogistiek

Coalitieakkoord "Met lef en liefde voor Deventer" gemeente Deventer (2018)

Een belangrijke ambitie in het coalitieakkoord is het streven naar een energieneutrale gemeente in 2030. Dit betekent dat huishoudens en bedrijven in 2030 niet meer energie verbruiken dan binnen de gemeente met duurzame (niet fossiele) bronnen wordt opgewekt. We investeren in een openbare ruimte (van de binnenstad, red.) die aantrekkelijk is en mogelijkheden biedt voor slimme en schone vormen van mobiliteit.

Green Deal ZES (2017)

In 2017 heeft Deventer de Green Deal ZES (GD ZES) ondertekend. Hiermee hebben we de ambitie uitgesproken om in 2025 een emissievrije stadslogistiek te hebben. Naast de verschoning van voertuigen vormt de verdergaande bundeling van goederenstromen een belangrijke doelstelling van de GD ZES.

Bereikbaarheidsconclaaf (2011)

Het belangrijkste beleidskader op gebied van mobiliteit voor de binnenstad vormt bovenstaand conclaaf. De inhoud is nog steeds leidend voor de transitie die we als gemeente consistent de afgelopen jaren hebben gevoerd in het mobiliteitsbeleid. Een belangrijk doel hierbinnen is, dat de

kwetsbare historische binnenstad van overbodige (doorgaande) verkeersstromen ontlast moet worden. Verder biedt een systeem van duurzame stadsdistributie de mogelijkheid om de binnenstad te ontlasten van (zwaar) vrachtverkeer. Uit de consultaties komt een brede maatschappelijke steun voor dit idee naar voren. Bij duurzame stadsdistributie gaat het om een systeem van bevoorrading van winkels en bedrijven in de binnenstad, waarbij het gangbare laden en lossen wordt beperkt maar waarbij wel ruimte en flexibiliteit worden geboden voor bevoorrading door kleine, schone voertuigen vanaf een verder weg gelegen stadsdistributiecentrum.

2. Stadslogistiek in Deventer in beeld

Bij het toewerken naar emissievrije en slim georganiseerde stadslogistiek is samenwerking met lokale partners essentieel. Juist omdat een belangrijk deel van de inspanningen om te komen tot de transitie door hen gemaakt moet worden. Het eerste deel van dit hoofdstuk gaat daarom in op de stakeholders die in Deventer betrokken zijn bij stadslogistiek. Daarnaast vraagt de keuze voor een nul-emissiezone om inzicht in logistiek bestel- en vrachtverkeer om de impact van een eventuele zone te kunnen bepalen. Het tweede deel van dit hoofdstuk gaat in op de kwantitatieve resultaten van een kentekenonderzoek ter onderbouwing van de keuze voor de nul-emissiezone voor bestel- en vrachtverkeer.

Deventer stakeholders bij stadslogistiek

In Deventer zijn een groot aantal relevante partners binnen het thema stadslogistiek inmiddels aangehaakt. Sinds de ondertekening van de GD ZES in 2017 heeft tussen deze partijen een aantal overleggen plaatsgevonden, vooral met als doel het inventariseren van de mogelijkheden om de bestaande duurzame stadsdistributie op te schalen.

De huidige samenstelling van de betrokken stakeholders bestaat uit de volgende partijen:

- Stichting binnenstadsmanagement (SDBM);
- Stichting Bewonersbelangen Binnenstad Deventer (SBBD);
- MKB Deventer;
- Transport en Logistiek Nederland (vervoerders);
- evofenedex (verladers);
- Koninklijke Horeca Nederland (KHN)
- Cleantech Regio (logistieke experts).

Naarmate het project richting emissievrije stadslogistiek vordert zullen relevante vertegenwoordigers van andere (logistieke) partners worden betrokken. Naast het overleg met bovengenoemde stakeholders, vindt apart overleg plaats met relevante bedrijven in stadslogistiek in Deventer, zoals Fietskoerier Deventer en Connected/Sallcon.

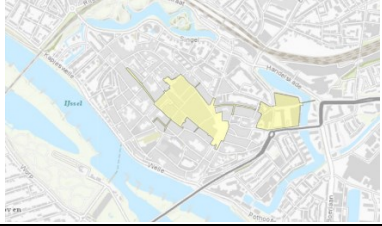


Regulier overleg stadslogistiek

Om de acties uit het actieplan te monitoren neemt de gemeente zich voor om een regulier overleg op te richten. In dit overleg bespreken stakeholders actuele zaken omtrent de voortgang richting emissievrije stadslogistiek in Deventer. Het voorstel is om het overleg 2 keer per jaar bij elkaar te laten komen. Bij voorkeur zitten in ieder geval de leden van de voorgaande stakeholdersoverleggen aan tafel. Mogelijk sluiten in latere fasen nog andere belanghebbenden aan.

Kwantitatieve nulmeting: resultaten kentekenonderzoek

Om basisinformatie te verkrijgen van het wagenpark van bestel- en vrachtverkeer voerde NDC in opdracht van de gemeente eind 2019 een kentekenonderzoek uit. Dit is gedaan door bij de belangrijkste toegangswegen tot het voetgangersgebied en de oude binnenstad kentekencamera's te plaatsen. Naar aanleiding van de metingen van bestel- en vrachtverkeer kwamen drie logische varianten voor een nul-emissiezone naar voren. Deze drie varianten zijn in de verdere analyses nader onderzocht op effecten. In Tabel 1 staan de varianten afgebeeld.




Tabel 1: onderzochte varianten nul-emissiezone

		
Variant 1	Variant 2	Variant 3
Huidig voetgangersgebied	Centrumgebied (exclusief doorgaande wegen)	Centrumgebied (inclusief doorgaande wegen)

Variant 1 beslaat het huidige voetgangersgebied. Variant 2 en 3 beslaan een breder centrumgebied, grofweg het gebied tussen het NS-station, de IJssel en de beide bruggen daaroverheen. Het onderscheid tussen variant 2 en 3 zijn het meenemen van de belangrijkste doorgaande wegen in het gebied.

Aan de hand van de kentekenonderzoek van NDC is een algemeen inzicht verkregen in de omvang en samenstelling in emissieclassen onder bestel- en vrachtverkeer in de Deventer binnenstad. In Bijlage 1 staat deze onderverdeling per voertuigcategorie uitgesplitst. Vervolgens zijn op basis van de omvang van bestel- en vrachtverkeer schattingen gemaakt van de maximale besparingspotentieel op het gebied van luchtkwaliteit (CO₂) en klimaat (CO, NO_x en PM). Deze schattingen staan weergegeven in Tabel 2.

Tabel 2: Schatting van maximaal besparingspotentieel per variant in CO₂, CO, NO_x, PM (in kiloton en ton)

		
Variant 1	Variant 2	Variant 3
Huidig voetgangersgebied	Centrumgebied (exclusief doorgaande wegen)	Centrumgebied (inclusief doorgaande wegen)*
1,58 kiloton CO ₂	6,4 kiloton CO ₂	16,4 kiloton CO ₂
6,52 ton CO	27,5 ton CO	62,7 ton CO
4,6 ton NO _x	17,1 ton NO _x	46,8 ton NO _x
0,15 ton PM	1,05 ton PM	3,13 ton PM

* Voor variant 3 geldt dat een deel van de besparing waarschijnlijk niet behaald zal worden doordat fossiel aangedreven doorgaand bestel- en vrachtverkeer andere (langere) routes gaat rijden.

3. Voorkeursvariant nul-emissiezone Deventer

De verschillende varianten aan de hand van een aantal criteria met elkaar vergeleken. Aan de hand van deze criteria is een advies opgesteld voor de geografische omvang van de nul-emissiezone in de binnenstad van Deventer. Aanvullend hebben zowel binnen de ambtelijke organisatie, als onder externe partners (de logistiek ondernemers, bewoners en ondernemers) in de binnenstad consultaties plaatsgevonden over de varianten voor de nul-emissiezone en het stappenplan. De input uit deze bijeenkomsten is meegewogen in het advies. Bijlage 2 geeft de belangrijkste aandachtspunten uit de gesprekken met logistieke ondernemers, en ondernemers en bewoners uit de binnenstad weer.

Afwegingen en advies voorkeursvariant

De varianten zijn op de volgende afwegingscriteria beoordeeld:

1. De potentiële uitstootbesparing van de zone-variant en daarmee mate waarin de zone-variant een bijdrage levert aan de verbetering van leefbaarheid en milieu in de binnenstad;

2. De mate waarin verdringing van doorgaand bestel- en vrachtverkeer optreedt;
3. Mate waarin de zone-variant van een dusdanige omvang is dat het voor (logistiek) ondernemers economisch interessant maakt om te verduurzamen en te innoveren met logistieke concepten;
4. De mate waarin de nul-emissiezone leidt tot een verbetering van economische klimaat in de binnenstad;
5. De complexiteit en verwachte kosteneffectiviteit bij de realisatie en handhaving van de variant.

Advies

Op basis van de afweging van zowel de verkenning van de impact van de varianten op bovenstaande criteria komt Variant 2 als voorkeursvariant naar voren. Figuur 1 beeldt de voorkeursvariant af, zoals die in 2025 moet gaan gelden voor bestelauto's en vrachtauto's.

Figuur 1: Voorkeursvariant nul-emissiezone bestel- en vrachtauto's Deventer binnenstad vanaf 2025



Toelichting op advies

Het belangrijkste argument om de nul-emissiezone in te voeren is het verbeteren van de leefbaarheid voor bewoners, ondernemers en bezoekers in de binnenstad. Echter, de invoering van de nul-emissiezone mag niet ten koste gaan van de leefbaarheid van bewoners elders in de stad.

Hoewel het afwaarderen van de Welle past in het mobiliteitsbeleid van de gemeente Deventer (in lijn met het bekende "dakpanprincipe"), valt uit eerste modelberekeningen van onderzoeksbureau Goudappel af te leiden dat de verkeersdruk op de randwegen buiten de binnenstad toeneemt. Dit is relevant, omdat er een besluit van de gemeenteraad ligt om de wegcapaciteit op de Welle niet te verminderen totdat de capaciteit van het Hanzetracé is verhoogd. Het gaat daarbij in het bijzonder om het Hanzetracé (Ceintuurbaan/Veenweg) en de Van Oldenielstraat/Amstellaan. Op de Veenweg neemt het verkeerspassages door bestel- en vrachtverkeer naar verwachting tot meer dan 150% toe; op de Van Oldenielstraat/Amstellaan laat het verkeersmodel een stijging van tussen de 40% en 50% zien. Om die reden lijkt een nul-emissiezone mét doorgaande wegen op dit moment niet realistisch en gaan we uit van de variant zonder doorgaande wegen als vertrekpunt. Het blijft interessant om de omvang van het elektrische wagenpark en de beschikbare laadinfrastructuur in de gaten te houden. Op het moment dat de autonome verschoning van het wagenpark versnelt, neemt de kans op verdringingseffecten en schadelijke uitstoot op de gezondheid op de randwegen (als gevolg van de nul-emissiezone) af. Dit biedt ruimte om de doorgaande routes op een later moment wel toe te voegen aan de nul-emissiezone, waardoor als het ware een ingroeimodel ontstaat. Op termijn zou moeten worden onderzocht of dit wenselijk en haalbaar is.

Het Klimaatakkoord gaat ervan uit dat de nul-emissiezones het centrumgebied en omliggende wijken bevat, zodat de nul-emissiezone omvangrijk genoeg is en voldoende volume bevat. Op die manier vergroot de kans op een interessante businesscase voor marktpartijen en stimuleert dit hen om te investeren in schone en innovatieve logistieke concepten. De directe impact van de nul-emissiezone op economische vitaliteit in de binnenstad valt lastig in te schatten. Enerzijds zullen ondernemers naar verwachting hogere kosten maken bij de overstap op schone voertuigen. Anderzijds biedt een verlaging van het aantal voertuigbewegingen en een toename van het aantal schone voertuigen een impuls voor een aangenaam winkelklimaat. Deventer richt zich vooralsnog op het bovenstaande centrumgebied. Op termijn kan worden bekeken of de doorgaande wegen, als ook winkelcentra in buitenwijken als nul-emissiezone voor bestel- en vrachtverkeer kunnen worden aangewezen.

Een grotere zonevariant biedt naar verwachting ook meer mogelijkheden voor de (economische) haalbaarheid en ontwikkeling van innovatieve logistieke concepten en hubs. Daarbij geldt dat de gemeente hubs ziet als een eventuele behoefte voor markt en het initiatief en behoefte om hubs te ontwikkelen bij de markt laat. Ten aanzien van de wens voor de ontwikkeling van een (of meerdere) stadshubs laat de gemeente het initiatief bij marktpartijen en volgt zij de behoefte. Zelf wordt de gemeente geen exploitant van een logistieke hub. Wel kan de gemeente een rol spelen bij het bij elkaar brengen van partijen. Op juridisch planologisch vlak speelt de gemeente een rol bij het toetsen van initiatieven voor hubs aan het bestemmingsplan (of later het Omgevingsplan).

Een grotere zone-variant dan enkel het voetgangersgebied geniet qua verwachte overlast van logistiek vervoer de voorkeur ten opzichte van een kleinere zone-varianten. Bij kleinere varianten bestaat de mogelijkheid dat vervuילend verkeer aan de randen van de nul-emissiezone gaat laden en lossen. Bij een grotere zone treedt dit effect naar verwachting minder op. Wel dient aandacht te zijn voor goede toevoeroutes. De voorgestelde zonevariant impliceert wel dat er langs elke zijweg van de doorgaande wegen bebording nodig is.

Het geven van een precieze omvang van de implementatiekosten is op dit moment lastig vast te stellen. De basisuitgaven voor de gemeente spitsen zich toe op de implementatiekosten voor de nul-emissiezone. Dan gaat het om de inrichting van handhaving, het voorbereiden van ambtenarenapparaat, het nemen van het verkeersbesluit, bebording en proceskosten om de aanpak uit te voeren. Dit is uiteraard mede afhankelijk van de gekozen omvang voor en de handhavingsmethodiek. Uiteindelijk is het invoeren van een nul-emissiezone geen doel op zich, maar een instrument om de leefbaarheid en bereikbaarheid van de binnenstad te vergroten. Dit positieve effect wordt versterkt als de gemeente naast het invoeren van een nul-emissiezone inspanningen doet om ondernemers en logistiek dienstverleners te helpen bij de overstap naar nul-emissie. Dit laatste hangt mede af van de ambitie van de gemeente om duurzame stadslogistiek te faciliteren en stimuleren.

Gezien de potentieel hoge investeringskosten voor de gemeente, evenals de hoge onzekerheid bij de ontwikkeling van elektrisch aanbod en laadinfrastructuur, luidt het advies om de (financiële) haalbaarheid als randvoorwaarden te stellen aan het definitief invoeren van de nul-emissiezone. Het college van B&W neemt dan in 2021 een principebesluit voor het invoeren van een nul-emissiezone voor bestel- en vrachtverkeer in 2025. Het college neemt dit principebesluit onder voorbehoud van benodigde financiering voor de implementatie van de nul-emissiezone en de voorgestelde aanpak. In aanloop naar de invoering dient te worden verkend welke flankerende maatregelen nodig zijn om de overstap naar emissievrije en slimmer georganiseerde stadslogistiek te kunnen faciliteren.

Daarnaast vinden vanaf 2021 ieder jaar landelijke monitoring plaats van haalbaarheid en betaalbaarheid van de maatregelen uit de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek¹. Uiteindelijk bepalen het Rijk en sector in 2024 of het aanbod van elektrische bestel- en vrachtwagens en laadinfrastructuur voldoende is om in 2025 redelijkerwijs te kunnen voorzien in de behoefte. Op basis daarvan kunnen landelijke kaders mogelijk wijzigen. Indien de implementatiekosten te hoog zijn of er een wijziging van landelijke kaders plaatsvindt, kan de invoeringsdatum van de nul-emissiezone in Deventer wijzigen of vervallen. Bij een positief verloop volgt het definitieve besluit met het nemen van het verkeersbesluit

¹ In de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek staan de afspraken tussen Rijk, gemeenten, branche- en koepelorganisaties over de overstap naar emissievrije stadslogistiek, zodat dit praktisch haalbaar, betaalbaar is voor ondernemers. Bron: [Uitvoeringsagenda Stadslogistiek | Formulier | Rijksoverheid.nl](#)

in 2024/begin 2025. De geplande invoeringsdatum van de nul-emissiezone ligt dan op (minimaal) 4 jaar na de dagtekening van het principebesluit.

Wat zijn de toegangseisen voor de nul-emissiezone in Deventer?

Bij het bepalen van de toegangseisen streeft de gemeente naar harmonisering met de toegangseisen voor nul-emissiezones in andere Nederlandse steden. Hierdoor wordt voorkomen dat er een lappendeken aan regimes ontstaat en neemt de helderheid voor chauffeurs toe. Op landelijk niveau zijn hierover afspraken gemaakt tussen de overheid en de sector. De gemeente Deventer volgt de meest recente overgangsregelingen voor bestel- en vrachtauto's² (zie Tabel 3a). Deze afspraken zijn tevens bekrachtigd in de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek.

Tabel 3a: toelatingseisen per voertuigcategorie in Deventer

Voertuigtype	Emissieklasse(n)	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Personenauto's	Alle emissieklassen	Valt buiten scope van dit project					
Bestelauto's	Euro 4 of lager	Geen toegang tot nul-emissiezone					
	Euro 5			Geen toegang tot nul-emissiezone			
	Euro 6				Geen toegang tot nul-emissiezone		
Vrachtauto's	Euro V of lager	Geen toegang tot nul-emissiezone					
	Euro-VI bakwagens tot 5 jaar oud op 1-1-2025	Overgangsregeling tot 31-12-2029					
	Euro-VI trekker-/opleggercombinaties tot 5 jaar oud op 1-1-2025	Overgangsregeling tot 31-12-2029					
Overige logistieke voertuigen*	Alle emissieklassen	Nader te bepalen bij uitwerking flankerend beleid					

* Onder overige voertuigen wordt bijvoorbeeld verstaan: kermiswagens, marktvoertuigen of kraanwagens.

Vanaf 2021 vinden ieder jaar landelijke monitoring plaats van haalbaarheid en betaalbaarheid van de maatregelen uit de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek. Afhankelijk van voldoende elektrisch aanbod kunnen de overgangsregelingen worden gewijzigd. Voor overige logistieke voertuigen geldt dat gemeenten de ruimte hebben om lokaal maatwerk kunnen bieden in de vorm van ontheffingen met een hardheidsclausule. De aanpassing van het ontheffingenbeleid is een aspect dat in aanloop naar de invoering van de nul-emissiezone nader dient te worden verkend. Deventer volgt de landelijke evaluatiemomenten en stelt deze als randvoorwaarde voor het definitief invoeren van de nul-emissiezone in 2025.

Qua bebording hanteert de gemeente de borden als opgenomen in de wijziging van het kentekenreglement van het RVV inzake de harmonisering van milieuzones (zie Tabel 3b).

Tabel 3b: Bebording nul-emissiezones uit het RVV 1990

		
Bord C22c	Bord c22c1	Bord C22d

Bestelauto's met een grijs kenteken vallen onder dit regime. Afhankelijk van de emissieklasse betekent dat voor deze eigenaren van dit type bestelauto's dat zij vanaf 2025 geen toegang hebben tot de nul-emissiezone. Conform de landelijke afspraken over het toegangsbeleid voor nul-emissiezones blijft lokaal maatwerk in de vorm van een ontheffingsregeling mogelijk voor particulieren met een bestelauto. Het is dan wel van belang dat deze particulieren kunnen aantonen dat zij de bestelbus niet voor bedrijfsmatige doeleinden gebruiken. Het streven is daarbij wel naar zo min mogelijk uitzonderingen.

² Bron: 'Kamerbrief over afspraken zero-emissie stadslogistiek', d.d. 5-10-2020. Geraadpleegd via: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2020/10/05/afspraken-zero-emissie-stadslogistiek>.

4. Stappenplan naar emissievrije stadslogistiek in Deventer

Aan de hand van onderstaand stappenplan wil de gemeente samen met haar partners toewerken naar emissievrije en slimmer georganiseerde bevoorrading van de binnenstad. Bij de ontwikkeling van dit stappenplan is input uit de consultaties van logistieke partners, ondernemers in de binnenstad en bewonersverenigingen in de binnenstad meegenomen. Naast het stappenplan zal flankerend beleid moeten worden opgesteld. Het tweede deel gaat in op een aantal elementen waar flankerende maatregelen voor moeten worden verkend.

Het stappenplan naar emissievrije en slim georganiseerde stadslogistiek in Deventer

Het stappenplan richt zich op het realiseren van emissievrije en slimmer georganiseerde stadslogistiek in Deventer. Het gaat binnen de aanpak om verschoneren, verminderen en veranderen van logistieke stromen. Binnen de aanpak van de gemeente staat samenwerking met de stakeholders in de binnenstad centraal. Het initiatief ligt bij ondernemers en logistiek dienstverleners, maar het is aan de gemeente om duidelijke kaders te stellen en waar mogelijk te faciliteren, ondersteunen en stimuleren. Het stappenplan loopt tot 2025, maar heeft een doorkijk naar 2030.

Stappenplan en acties tot aan invoering nul-emissiezone in 2025

De mate waarin de transitie naar duurzame stadslogistiek kan worden gemaakt is sterk afhankelijk van economische en technologische ontwikkelingen. Vandaar dat het voorliggende plan van aanpak een groeiend karakter kent om te kunnen blijven inspelen op deze ontwikkelingen en waar nodig de aanpak bij te stellen. Nieuwe partners kunnen aanschuiven en acties of initiatieven kunnen worden toegevoegd naarmate dit proces vordert. Het stappenplan valt uiteen in een drietal fasen, waarbij mogelijke acties zijn benoemd. Een deel daarvan De fasen zijn gekoppeld aan het inzicht in de gemeentelijke kosten en de landelijke evaluaties voor de haalbaarheid van nul-emissie stadslogistiek vanaf 2025. Hieronder staat het stappenplan uitgeschreven:

Fase 1 (2021-2022): verkennen van gemeentelijke kosten en waar mogelijk initiatieven faciliteren

- Het college van B&W neemt een principebesluit (“ja, mits...”) voor het invoeren van de nul-emissiezone. Dit betekent dat de gemeente het voornemen uitspreekt de nul-emissiezone in te voeren, onder voorbehoud van de gevraagde inspanningen en de financiering van de implementatie en de bijbehorende aanpak (is basisrandvoorwaarde).
- De invoeringsdatum ligt op (minimaal) 4 jaar na dagtekening van het principebesluit.
- Na het principebesluit volgt het in beeld brengen van de flankerende maatregelen voor een effectieve implementatie van de nul-emissiezone, inclusief de gevraagde ambtelijke inzet en investeringen. Dit betreft onder andere:
 - De wijze van handhaving;
 - Monitoring van emissies;
 - Ontheffingenbeleid en het bieden van voordelen voor emissievrije voertuigen;
 - Communicatie;
 - Aanvullende flankerende maatregelen.
- Om gezamenlijke acties te monitoren neemt de gemeente zich voor om een regulier overleg in te richten over stadslogistiek. Logischerwijs borduurt dit overleg voort op de stakeholdersbijeenkomsten met partners in de binnenstad, maar het kan ook bij een ander overleg over de binnenstad worden belegd.
- Conform de afspraken tussen Rijk en de sector uit de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek vinden vanaf 2021 jaarlijks monitoringsmomenten en in 2024 een landelijk evaluatiemoment plaats. Aan de hand daarvan bepaalt het Rijk de betaalbaarheid en haalbaarheid om in 2025 redelijkerwijs te kunnen voorzien in de behoefte om nul-emissiezones emissievrij te bevoorraden. De gemeente Deventer volgt daarbij eventueel nieuwe de landelijke kaders.
- Parallel aan bovenstaande verkent de gemeente mogelijke projecten om in te dienen bij de landelijke expertpool voor stadslogistiek, het SPES. tegemoetkomingen vanuit Rijk en landsdeel Oost bij de implementatie van de nul-emissiezone.
- In de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek is tussen Rijk en gemeenten de afspraak gemaakt om nader onderzoek te laten doen naar de uitvoeringslasten van de nieuwe taken uit het gehele Klimaatakkoord voor gemeenten (en andere decentrale overheden). Naar verwachting vindt besluitvorming over de Rijksbijdrage aan gemeenten voor de totale uitvoeringskosten van het Klimaatakkoord plaats in voorjaar het voorjaar van 2021.

Acties van de gemeente Deventer in fase 1 zijn onder andere:

1. *Basisactie* In beeld brengen van de flankerende maatregelen voor een effectieve implementatie van de nul-emissiezone, inclusief de daarvoor benodigde investeringen.
2. *Basisactie* verkennen ambtelijke organisatie op invoering van nul-emissiezone t.b.v. handhaving, monitoring uitstoot, communicatie, inkoop, vergunningen, etc.
3. *Basisactie* Continuëren communicatie via Deventer Stroomt.
4. *Basisactie* Verkennen welke aanvullende maatregelen haalbaar zijn om nul-emissie stadslogistiek in Deventer te faciliteren en stimuleren.
5. *Basisactie* Verkennen van mogelijk project om in te dienen bij de landelijke expertpool voor stadslogistiek, het SPES.
6. *Basisactie* Continuëren stakeholdersoverleggen stadslogistiek (bijvoorbeeld 2x per jaar).
7. *Optionele actie, aan te raden* Het verkennen mogelijkheden om nu al nul-emissievoertuigen privileges te bieden (bijvoorbeeld uitbreiden venstertijden voor schone voertuigen of stimuleren /aanmoedigen van nul-emissie in bouwvergunningen).
8. *Optionele actie, aan te raden* Testen met monitoringsinstrumenten voor emissies. Daarbij optrekken met beleidsveld Milieu & Duurzaamheid in relatie tot het Schone Luchtakkoord.
9. *Optionele actie, aan te raden* Ondertekenen Uitvoeringsagenda Stadslogistiek.

Bij positief beeld van de financiering van de implementatiekosten voor de gemeente en de landelijke monitoring van haalbaarheid en betaalbaarheid van maatregelen start de tweede fase.

Fase 2 (2023-2024): Toewerken naar implementatie vanaf 2025

- Over het algemeen lopen de acties uit eerdere fasen door. De aanpak heeft een dynamisch karakter: naarmate de tijd vordert kunnen acties afvallen of worden toegevoegd.
- Conform de afspraken tussen Rijk en de sector uit de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek vinden vanaf 2021 jaarlijks monitoringsmomenten en in 2024 een landelijke evaluatiemoment plaats. Aan de hand daarvan bepaalt het Rijk de betaalbaarheid en haalbaarheid om in 2025 redelijkerwijs te kunnen voorzien in de behoefte om nul-emissiezones emissievrij te bevoorraden. De gemeente Deventer volgt daarbij eventueel nieuwe de landelijke kaders en bepaalt aan de hand van de jaarlijkse monitoringsmomenten vanaf 2021 en het definitieve landelijke evaluatiemoment in 2024 of zij de invoering van de nul-emissiezone in 2025 haalbaar acht.

Aanvullende (eventuele) acties in Deventer in fase 2 zijn onder andere:

1. *Basisactie* Continuëren basismaatregelen voorgaande fase.
2. *Basisactie* Het voorbereiden en nemen van verkeersbesluit in 2024 (doorloop naar 2025).
3. *Basisactie* Het actualiseren van ontheffingenbeleid.
4. *Basisactie* Het voorbereiden van ambtelijke organisatie op invoering van nul-emissiezone t.b.v. handhaving, monitoring uitstoot, communicatie, inkoop, vergunningen, etc.
5. *Basisactie* Continuëren communicatie via Deventer Stroomt.
6. *Basisactie* Continuëren stakeholdersoverleggen stadslogistiek.
7. *Basisactie* Uitwerken evaluatie- en monitoringsmethodiek om emissies te meten. Dit heeft tevens een sterke relatie met de verplichtingen uit het Schone Luchtakkoord en zou integraal moeten worden onderzocht.
8. *Optionele actie, aan te raden* Het verkennen verder verduurzamen eigen inkoop en afvalverwerking.
9. *Optionele actie, aan te raden* Standpunt ontwikkelen op de ruimtelijke spreiding van logistieke hubs.
10. *Optionele actie, luxe* Verkennen mogelijkheden bijdragen aan initiatieven van ondernemers.

Bij een positief uitgangspunt in 2024 gaat Deventer middels het nemen van een verkeersbesluit over tot de definitieve invoer van een nul-emissiezone voor bestel- en vrachtverkeer in 2025.

Fase 3 (2025-2030): Implementatie en beheer nul-emissiezone en monitoring en evaluatie

- Nul-emissiezone per 2025 van kracht. Landelijke overgangsregelingen voor bestel- en vrachtwagens, overeengekomen tussen het Rijk en de sector, zijn van toepassing in Deventer.
- Over het algemeen lopen de acties uit eerdere fasen door. Naarmate de tijd vordert kunnen acties afvallen of worden toegevoegd.

Acties in Deventer in fase 3 zijn onder andere:

1. *Basisactie* Continuering basismaatregelen voorgaande fasen
2. *Basisactie* Monitoring en evaluatie van uitstoot.
3. *Optionele actie, luxe* verkennen mogelijkheden tot uitbreiden van nul-emissiezone met doorgaande wegen (uitsluitend bij positieve ontwikkeling van elektrische aanbod!).

Rol gemeente als stakeholder bij het faciliteren en stimuleren van initiatieven

De insteek van de gemeente is om samen met die lokale stakeholders toe te werken naar toepassingen in stadslogistiek op Deventer schaal. Daarbij kan worden verkend of landelijk bewezen concepten kunnen worden toegepast in Deventer. Het streven daarbij is om al voor de implementatie van de nul-emissiezone in 2025 zoveel mogelijk stadslogistiek nul-emissie uit te voeren en op een slimmere manier te organiseren. Specifiek richt de aanpak zich op de 6 logistieke segmenten van stadslogistiek als gedefinieerd in de GD ZES (e.g. vers, retail, bouw, afval, pakketdiensten en facilitair). Aandachtspunten bij het opschalen van initiatieven zijn (niet uitputtend):

- Betaalbaarheid nul-emissievoertuigen voor logistieke ondernemers;
- Verkennen mogelijkheden voor logistieke hub(s), inclusief innovatieve bevoorradingsconcepten per sector;
- Initiatieven verkennen en uitvoeren t.b.v. het slimmer inrichten van distributiestromen.

In de stakeholdersoverleggen kunnen samen met ondernemers en bewoners uiteraard ook andere initiatieven worden verkend, die slimme en emissievrije bevoorrading in Deventer versnellen

Flankerend gemeentelijk beleid (nader te onderzoeken)

Het invoeren van een nul-emissiezone in de binnenstad leidt tot mogelijk tot grotere en minder grotere ruimtelijke effecten elders in de stad. Om deze effecten te beheersen zullen flankerende maatregelen vanuit de gemeente nodig zijn. Deze maatregelen kennen een verschil in financiële en juridisch planologische impact. Een deel van dit flankerend beleid dient in aanloop naar de invoering van de zone te worden verkend en opgesteld. Andere, aanvullende flankerende maatregelen, volgen op het moment dat de nul-emissiezone al van kracht is na 2025. De volgende flankerende maatregelen vragen in aanloop van de invoering om nader onderzoek:

Handhaving en monitoring

Het instellen van een nul-emissiezone voor bestel- en vrachtverkeer heeft gevolgen voor het ontheffingenbeleid en handhaving. In het huidige voetgangersgebied gelden venstertijden waarbinnen bestel- en vrachtauto's het voetgangersgebied inrijden ten behoeve van distributie aan ondernemers. De venstertijden zijn gericht op het behoud van een optimaal woon- en winkelklimaat in het kernwinkelgebied van Deventer. Het ontheffingenbeleid is gericht op het terugdringen van de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer tijdens winkeltijden (11:00 uur tot 18:00 uur). Buiten de venstertijden kunnen leveranciers gebruik van speciaal daarvoor aangelegde laad- en losplekken aan de rand van het voetgangersgebied. Momenteel heeft sociale werkdienst KonnecteD (voorheen Sallcon) een ontheffing in handen om gebundeld goederen af te leveren bij ondernemers in de binnenstad.

De gemeente werkt in aanloop naar de invoering van de zone de wijzigingen aan het ontheffingenbeleid en de aanpak voor handhaving verder uit. Het positieve effect van een nul-emissiezone valt of staat met de naleving van de regels. Inmiddels hebben de eerste gesprekken met de politie en de gemeentelijke handhaving plaatsgevonden. Afhankelijk van de grootte van de nul-emissiezone variëren de gemeentelijke implementatiekosten voor een nieuw handhavingssysteem. In principe komen deze kosten voor rekening van de gemeente, maar een uitspraak van de Raad van Openbaar Bestuur biedt mogelijk uitkomst (zie volgende paragraaf). Naar verwachting vindt besluitvorming over de Rijksbijdrage aan gemeenten voor de totale uitvoeringskosten van het Klimaatakkoord plaats in voorjaar het voorjaar van 2021.

Veel andere gemeenten zijn bezig met het verkrijgen van inzicht in de kosten, maar die hebben een meestal ander vertrekpunt dan Deventer. Hierdoor zijn de kosten niet een-op-een vertaalbaar naar de Deventer situatie. Het lijkt er wel op dat er nog “lucht zit” in de landelijke ramingen voor de gemeentelijk investeringen. Er bestaan diverse methoden om te handhaven. De bekendste zijn BOA's, (fysieke) pollers in de weg, *geofencing*³ en ANPR-camera's⁴. In opdracht van het Rijk heeft adviesbureau AT Osborne de 4 handhavingsvarianten onderzocht en beoordeeld.⁵ AT Osborne betitelt handhaving met ANPR-camera's en *geofencing* als meest kansrijk. Daarbinnen kent ANPR de hoogste pakkans en stelt het de gemeente in staat direct te sanctioneren. Wel blijft het privacy bij ANPR een grote uitdaging. De investeringskosten van een nieuw ANPR-camerasysteem zijn over het algemeen hoog. Diverse gemeenten laten dit nu berekenen, waarbij opvalt is dat de spreiding van investeringskosten erg hoog is: deze variëren van soms van 50.000 euro tot een veelvoud van 100.000 euro. *Geofencing* is als handhavingsmechanisme nu nog niet volwaardig en in de toekomst moet blijken of op basis van enkel *geofencing* een nul-emissiezone kan worden gehandhaafd. Sanctionering gaat namelijk lastig, aangezien het moeilijk te achterhalen is welke auto's straks aangesloten zijn via “de cloud”. Het succes is mede daarnaast afhankelijk van de mate waarin overheid en markt slagen in de digitaliseringsopgave van mobiliteitsdata.

Laadinfrastructuur

Een belangrijke randvoorwaarde voor de haalbaarheid van emissievrije stadslogistiek is de aanwezigheid van een robuuste laadinfrastructuur. Deze laadinfrastructuur zijn gericht op zowel het personenvervoer, als op het goederenvervoer en hebben een grote ruimtelijke impact. De gesprekken hierover lopen primair via de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) en de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (RAL). Het thema stadslogistiek vormt een van de thema's waar de NAL en RAL zich op richten en krijgt tevens een uitwerking in de gemeentelijke laadvisie. De ontwikkeling van deze plannen staat in de beginfase en loopt op met de uitwerking van dit Plan van Aanpak.

Evaluatie en monitoring aan de hand van data

Bij het meten van het effect van de nul-emissiezone op de leefomgeving in Deventer is monitoring en evaluatie van data hierover van groot belang. De effecten van een nul-emissiezone dragen immers ook bij aan de doelstellingen van de gemeente in het kader van deze beleidsvelden, zoals de doelstellingen uit het Schone Luchtakkoord. Daarnaast speelt de landelijke digitaliseringsopgave van mobiliteitsdata tot 2023. Wegbeheerders (waaronder gemeenten) dienen een plan van aanpak op te stellen hoe zij de logistieke data verwerken in hun werkprocessen en het verbeteren van de dienstverlening. De zogeheten “Data Top 15” voor mobiliteitsdata vormt het vertrekpunt. Logistieke data vormt 1 van de 15 data-items.

Subsidieregelingen

Op dit moment zijn subsidiemogelijkheden vanuit de gemeente, mede door de impact van de coronacrisis, voorlopig niet aan de orde. Vooralsnog verwijst de gemeente Deventer ondernemers door naar huidige en toekomstige subsidieregelingen bij de Cleantech regio, de provincie Overijssel, het landsdeel Oost en het Rijk. Daarbij schakelt zij ook met logistiek makelaars van de regio en de provincie. Een voorbeeld hiervan is de landelijke subsidieregeling voor elektrische bestelauto's, die vanaf 15 maart 2021 open gaat.

³ *Geofencing* houdt in dat een bepaald gebied virtueel wordt afgebakend. Het vereist voertuigen die aangesloten zijn via GPS en in staat zijn om data uit te wisselen. Hierdoor kan de bestuurder op tijd worden gewaarschuwd dat hij of zij de zone nadert.

⁴ ANPR staat voor *Automatic Number Plate Recognition*, kortweg kentekencamera's. De camera's scannen een kenteken, waarna zij dit kenteken vergelijken met een database van kentekens die de zone in mogen rijden. Aan de hand van deze database kunnen kentekens die in overtreding zijn snel worden gesignaleerd en beboet.

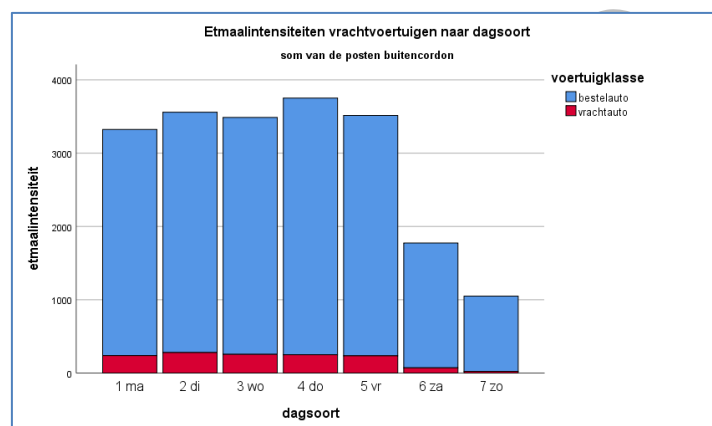
⁵ AT Osborne (2019), *Nul-emissie stadslogistiek: Toezicht en handhaving*.

Bijlage 1 – Omvang en samenstelling bestel- en vrachtverkeer in Deventer binnenstad

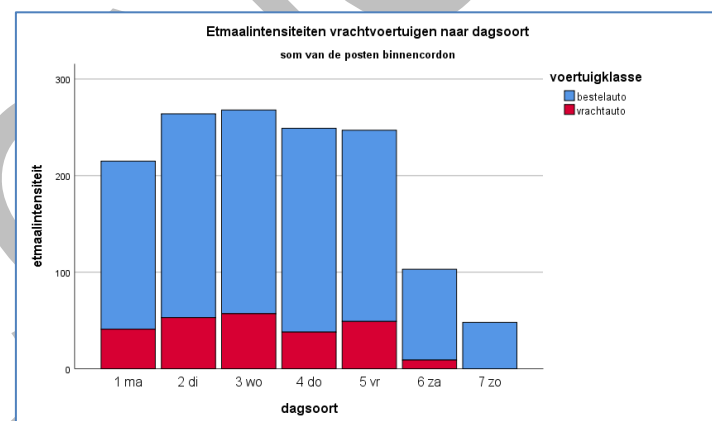
De analyse van kentekendata geeft een beeld van de omvang van het aantal vervoerbewegingen van vrachtvoertuigen op verschillende momenten van de dag. In het verlengde daarvan zijn ook de emissieclassen van de vrachtvoertuigen in beeld gebracht. De kleine variant staat aangeduid als “binnencordon”; de grote variant staat aangeduid als “buitencordon”.

Aantal bewegingen van vrachtvoertuigen

Zowel het aantal bewegingen van vrachtvoertuigen, als de momenten op de dag waarop zij de gebieden inrijden, komen overeen met andere steden van vergelijkbare grootte. Zo zijn de spitsperiodes in het bredere centrumgebied duidelijk waarneembaar en zien we de voertuigbewegingen in het voetgangersgebied grotendeels in lijn met de venstertijden. Ter illustratie: op een gemiddelde weekdag per etmaal rijden ruim 3.000 bestel- en vrachtauto's het centrumgebied in of door. Hiervan rijden er gemiddeld ongeveer 250 voertuigen per dag het voetgangersgebied in (zie Figuur 1a en 1b).



Figuur 1b Gemeten vrachtvoertuigen in de centrumzone



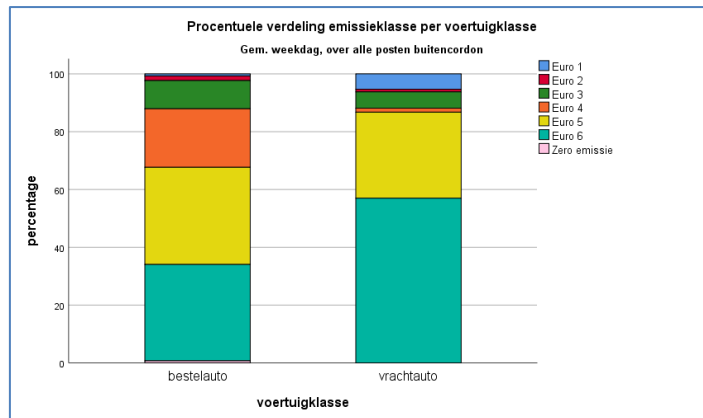
Figuur 1b: Gemeten vrachtvoertuigen in voetgangersgebied

Emissieclassen

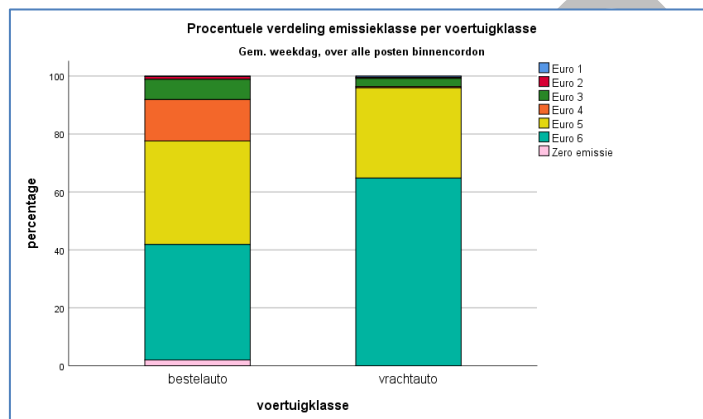
Voor wat betreft de emissieclassen van de vrachtvoertuigen (die weergeven hoeveel een voertuig uit mag stoten per gereden kilometer) vallen een aantal dingen op. Zo is er voor zowel de bestel- als vrachtauto's te zien dat er iets meer voertuigen met een lage emissienorm (en dus een hogere uitstoot per kilometer) het grotere gebied inrijden dan dat er het voetgangersgebied inrijden.

Ter illustratie: van de gemeten vrachtwagens die het grotere centrumgebied inrijden heeft zo'n 55% de nu hoogst geldende Euronorm (Euro-VI), waar dit voor het voetgangersgebied op ongeveer 65% ligt. Voor bestelauto's zijn deze percentages voor de hoogste Euronorm (Euro 6) significant lager: ongeveer 40% in het grotere centrumgebied en zo'n 35% in het voetgangersgebied. Verder is in lijn

met landelijke cijfers te zien dat er op dit moment nagenoeg geen uitstootvrije vrachtvoertuigen het centrum van Deventer inrijden.



Figuur 2a Emissieklassen gemeten vrachtverkeer centrumgebied



Figuur 2b Emissieklassen gemeten vrachtverkeer voetgangersgebied

Bijlage 2 - Consultaties van (logistieke) ondernemers en bewonersverenigingen op hoofdlijnen

Belangrijkste aandachtspunten en knelpunten door logistieke ondernemers

In de gevoerde gesprekken met logistieke ondernemers kwam met name naar voren dat er tijdig duidelijkheid moet zijn dat er nul-emissiezone komt in Deventer. Qua toegangseisen is het daarbij wenselijk om zoveel mogelijk harmonisering tussen de diverse steden na te streven, zodat er een gelijkspelveld ontstaat. Speciale aandacht geldt daarbij voor de toelating van hybride vrachtwagens. Een groot deel van de logistiek ondernemers gaf aan dat naast de factor tijd het aanbod van voldoende elektrische alternatieven en laadvoorzieningen essentieel is. Ten aanzien van dat laatste volgt in 2024 een landelijke evaluatie. Bij het achterblijven van voldoende aanbod van elektrische bestel- en vrachtauto's bestaat de kans dat er nieuwe afspraken over de overgangsregeling moeten worden gemaakt.

Belangrijkste aandachtspunten en knelpunten onder ondernemers uit de binnenstad

De Deventer binnenstad kent een groot aantal "kleinere" ondernemers, die combigebruik maken van hun privéauto om kleinere ladingen naar hun pand of winkel te brengen. Het zijn deze ondernemers die de binnenstad van Deventer een aangename plek maken om te winkelen. Personenauto's vallen echter buiten de scope van stadslogistiek en daarmee ook buiten de scope van de handhaving voor de nul-emissiezone. Bij de invoering van een nul-emissiezone is ruimte voor lokaal maatwerk aanwezig. Dit biedt mogelijk uitkomst bij een oplossing. Momenteel richten de plannen voor emissievrije stadslogistiek zich op de binnenstad, waar een deel van de ondernemers zich uitsprak voor een uitbreiding naar andere winkelcentra in de stad. In de periode tot aan de implementatie van de nul-emissiezone in 2025 kan de uitbreiding naar andere winkelcentra in Deventer verder worden verkend. Het bieden van voldoende laadcapaciteit komt daarnaast als essentiële randvoorwaarde naar voren. De realisatie van een visie op laadinfrastructuur loopt in het kader van de Nationale en Regionale Agenda Laadinfrastructuur. In de zoektocht naar passende locaties kan de combinatie worden gezocht met de ontwikkeling van stadshubs aan de rand van de stad. Vooralsnog laat de gemeente het initiatief voor het opzetten van stadshubs echter aan marktpartijen. De gemeente kan wel een rol spelen in het bij elkaar brengen van partijen en meedenken in de wijze waarop een dergelijk initiatief van de grond kan komen.

Belangrijkste aandachtspunten en knelpunten onder bewoners

In de gesprekken met bewonersverenigingen werd steun uitgesproken voor de grote variant. Daarbij vroeg men wel aandacht voor de verdringingseffecten van doorgaand verkeer naar andere wijken buiten de binnenstad als gevolg van de invoering van de nul-emissiezone. Immers, maatregelen in het centrum hebben een direct effect met de rest van de stad. Daarnaast vroeg ook onder de bewoners een deel zich af waarom gekozen is voor de binnenstad en niet andere (winkel)centra. Op termijn kan worden bekeken of er ook rond winkelcentra buiten de binnenstad nul-emissiezones kunnen worden ingevoerd. Daarnaast kwamen ook voor aanvullende beperkingen voor vrachtverkeer, o.a. gericht op geluidsoverlast, lengtebeperkingen en het uitbreiden van het venstertijdengebied.