

## MEMO

**Onderwerp** : Juridische notitie en Q&A model verkeersbesluit

: [Klik hier als u tekst wilt invoeren.](#)

: [Klik hier als u tekst wilt invoeren.](#)

**Datum** : 14 juli 2022

---

### Inleiding

1. In het kader van het Samenwerkingsproject Expertpool Stadslogistiek van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (SPES) is een juridische notitie opgesteld ten aanzien van de invoering van een nul-emissiezone, en specifiek tot beantwoording van enkele vragen op dit punt. Binnen een nul-emissiezone worden alleen bedrijfsauto's<sup>1</sup> en vrachtauto's<sup>2</sup> toegelaten die geen emissie (kunnen) uitstoten. Het invoeren van nul-emissiezones binnen de 30-40 grootste gemeenten in Nederland is een belangrijk onderdeel van het Klimaatakkoord dat in juni 2019 gesloten werd, omdat dit zowel kan leiden tot reductie van CO<sub>2</sub> uitstoot als kan bijdragen aan een schonere leefomgeving. Nul-emissiezones worden vanaf het jaar 2025 worden ingevoerd.
2. Centraal in deze juridische notitie staan enkele vragen die zijn gesteld ten aanzien van het nemen verkeersbesluit tot invoering van een nul-emissiezone (op grond van artikel 15 van de Wegenverkeerswet 1994 ("WVW 1994") en artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer ("BAWB")). Er wordt onder meer ingegaan op de te volgen procedures en aandachtspunten. Doel van deze juridische notitie is om gemeenten te ondersteunen bij het opstellen van het vereiste verkeersbesluit tot invoering van een nul-emissiezone.
3. Deze juridische notitie bestaat uit de volgende onderdelen:
  - A. Een korte schets van het achterliggende juridisch kader;
  - B. Vragen van gemeenten;
  - C. Model verkeersbesluit tot invoering van een nul-emissiezone; en,
  - D. Een high-level stappenplan voor totstandkoming van een verkeersbesluit tot invoering van een nul-emissiezone.

---

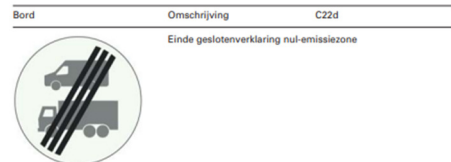
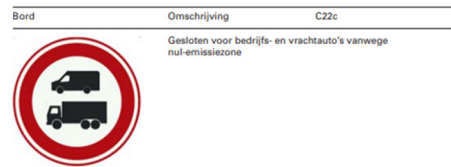
1 "Voertuig op vier of meer wielen, en ingericht voor: **a.**het vervoer van goederen, of **b.**het uitvoeren van andere werkzaamheden; in ieder geval wordt als bedrijfsauto aangemerkt een voertuig van de voertuigcategorie N", zie

artikel 1.1 van de Regeling voertuigen. Deze definitie wordt nader geduid in hoofdstuk VB van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 ("RVV 1990") ter zake milieuzones en nul-emissiezones. Zie in artikel 86c RVV 1990: "*bedrijfsauto*: bedrijfsauto als bedoeld in artikel 1.1 van de Regeling voertuigen, met een toegestane maximum massa van niet meer dan 3.500 kg".

2 "Motorvoertuig, niet ingericht voor het vervoer van personen, waarvan de toegestane maximum massa meer bedraagt dan 3500 kg", zie artikel 1 van het RVV 1990.

### Ad A. Het juridisch kader

4. Een nul-emissiezone wordt vastgesteld door middel van een verkeersbesluit van burgemeester en wethouders op grond van artikel 18 van de Wegenverkeerswet. Op 29 oktober 2019 is het Besluit harmonisatie milieuzones vastgesteld (Staatsblad 2019, 398). Dit behelst een wijziging van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens, oftewel het RVV 1990, het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer oftewel het BABW en het Kentekenreglement in verband met de harmonisatie van milieuzones en de introductie van nul-emissiezones. Het besluit trad in werking per 1 januari 2020 en maakt invoering van een nul-emissiezone mogelijk per 2025. Vanaf dat moment zijn de verkeersborden voor het aanduiden van een nul-emissiezone opgenomen in het RVV 1990 (verkeersborden C22c, C22d en C22c1, zie afbeeldingen). Gemeenten staat het niet vrij om de nul-emissiezone te doen gelden voor andere voertuigen dan welke genoemd worden in artikel 86e RVV 1990 (dat zijn bedrijfs- en vrachtauto's, met uitzondering van emissieloze voertuigen).



### *Procedureel*

5. Het verkeersbesluit tot invoering van een nul-emissiezone wordt middels de “reguliere procedure” voorbereid, tenzij het bevoegd gezag er bij besluit voor kiest om de uniforme openbare voorbereidingsprocedure (uov) toe te passen (artikel 3:10 lid 1 Algemene wet bestuursrecht (Awb)). In het geval van de reguliere procedure kunnen belanghebbenden rechtsmiddelen (bezwaar, beroep en hoger beroep) aanwenden tegen een verkeersbesluit tot het instellen van een nul-emissiezone (artikel 20 Wegenverkeerswet (WVW) 1994 en 7:1 Algemene wet bestuursrecht (Awb)).
6. In het geval van de uov procedure wordt eerst een ontwerp-verkeersbesluit ter inzage gelegd waartegen een zienswijze kan worden ingediend. Vervolgens wordt het definitieve verkeersbesluit bekendgemaakt via de Staatscourant (artikel 26 BABW) en kunnen partijen beroep instellen (dus de bezwaarfase wordt overgeslagen). Indien de uov van toepassing wordt verklaard, kan eenieder een zienswijze indienen tegen het ontwerpbesluit. Sinds het “Varkens in Nood”-arrest van 14 april 2021 (ECLI:NL:RVS:2021:786) is niet meer vereist dat een belanghebbende een zienswijze heeft ingediend om vervolgens beroep te kunnen instellen tegen het uiteindelijke besluit. Tegelijkertijd zal een rechter nog altijd toetsen of de burger die beroep instelt, in bestuursrechtelijke zin belang heeft bij het besluit waartegen zij of hij beroep instelt en of de beroepsgronden zijn gebaseerd op normen die (kennelijk) strekken tot bescherming van haar/zijn belangen (ingevolge artikel 8:69a Awb, het relativiteitsbeginsel).
7. Bekendmaking geschiedt overigens op gelijke wijze (ongeacht welke procedure wordt toegepast) en te allen tijde dient het bevoegd gezag een rechtsmiddelenclausule op te nemen in het (ontwerp) besluit.

### *Motivering van een verkeersbesluit tot invoering van een nul-emissiezone*

8. Het bevoegd gezag (B&W, =- zie artikel 18 WVW 1994) heeft bij het nemen van een verkeersbesluit beoordelingsruimte.<sup>3</sup> Ook heeft het bevoegd gezag beleidsruimte bij het afwegen van bij het besluit betrokken belangen (oftewel het belang bij het nemen van het verkeersbesluit ex artikel 2 lid 1 en 2 WVW 1994 versus de belangen die eventueel geschaad worden hierdoor). Die belangenafweging moet ook inzichtelijk worden gemaakt, waarbij geldt dat het bevoegd gezag niet de absolute noodzaak van een verkeersbesluit hoeft aan te tonen

---

<sup>3</sup> Zie ABRvS over de milieuzones in Utrecht (8 februari 2017, ECLI:NL:RVS:2017:300), Rotterdam (6 juni 2018, ECLI:NL:RVS:2018:1861) en Amsterdam (20 november 2019, ECLI:NL:RVS:2019:3864). Alhoewel dit jurisprudentie betreffende invoering van een milieuzone betreft, menen wij dat deze hier toch relevant is, mede omdat het juridisch kader voor invoering van de verschillende zones nagenoeg hetzelfde is. Ook staan beide zones in hetzelfde hoofdstuk van het RVV 1990 benoemd (hoofdstuk VB) en zijn de artikelen t.a.v. de nul-emissiezone geïntroduceerd middels het “Besluit harmonisatie milieuzones”.

(artikel 21 BABW), maar wel moet motiveren waarom de met het verkeersbesluit te dienen belangen zwaarder wegen. Het geniet naar ons inzicht voorkeur om zo veel mogelijk gronden te noemen welke als basis voor het verkeersbesluit dienen, zolang deze passen binnen de belangen die in artikel 2 WVV 1994 worden genoemd.<sup>4</sup>

9. In het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State over het Besluit harmonisatie milieuzones wordt onder meer aangestipt dat in de toelichting op het (ontwerp) wijzigingsbesluit niet wordt ingegaan op de omstandigheden waaronder inzet van het instrument van de nul-emissiezone vanaf 1 januari 2025 effectief en evenredig wordt geacht.<sup>5</sup> Deze motiveringsopgave wordt vooral bij gemeenten zelf gelegd. In praktijk zal een verkeersbesluit tot invoering van een nul-emissiezone dus goed gemotiveerd moeten worden, waarbij ook op specifieke lokale thema's ingegaan moet worden. De motivering moet het besluit kunnen dragen. Ook kan gedacht worden aan een regeling voor verzoeken om nadeelcompensatie, waar (rechts)personen die onevenredig geraakt worden eventueel aanspraak op kunnen maken<sup>6</sup>.
10. Uit bestuursrechtelijke jurisprudentie volgt bovendien dat veel gewicht wordt toegekend aan (milieukundige) rapportages van deskundigen ter onderbouwing van de met het verkeersbesluit te dienen belangen. Aangetoond zal moeten worden dat overleg heeft plaatsgevonden met andere instanties, zoals de eigenaar of beheerder van en het bevoegd gezag voor de relevante wegen alsmede de korpschef en eventueel de commandant van de Koninklijke marechaussee (artikelen 23 tot en met 25 BABW).

#### *Ontheffingen*

11. Daarnaast is het in het kader van de motivering van een verkeersbesluit tot invoering van een nul-emissiezone van belang dat (aantoonbaar) aandacht besteed is aan mitigatie van de effecten van invoering van de nul-emissiezone, bijvoorbeeld door een ontheffingsysteem, een subsidieregeling en een hardheidsclausule.<sup>7</sup>

---

<sup>4</sup> Het gaat wat ons betreft om de in artikel 2 lid 2, lid 3 en lid 4 WVV 1994 genoemde belangen, zoals "het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer", het "bevorderen van doelmatig of zuinig energiegebruik" alsmede "ter uitvoering van verdragen of van besluiten van volkenrechtelijke organisaties .... in verband met de bescherming van de gezondheid, de veiligheid, het milieu of andere aspecten van de bescherming van het openbaar belang".

<sup>5</sup> Kenmerk: W17.19.0190/IV. Het advies van de Raad van State alsmede een reactie van de Staatsecretaris daarop zijn toegankelijk via: <https://www.raadvanstate.nl/@116565/w17-19-0190-iv/>.

<sup>6</sup> Gemeenten moeten er rekening mee houden dat bij de invoering van de Omgevingswet de regelgeving over nadeelcompensatie aanzienlijk gaat wijzigen. Zie ook de Handreiking Nadeelcompensatie van VNG en BZK op <https://iplo.nl/thema/ruimtelijke-ontwikkelingen/bijzondere-onderwerpen/nadeelcompensatie/>

<sup>7</sup> Een ontheffing en een hardheidsclausule verschillen en vullen elkaar aan. De hardheidsclausule wordt, zo zien wij onder meer in het geval van de milieuzone voor dieselvrachtauto's in de gemeente Den Haag, ingezet voor bestuurders die geen reguliere (dag-, tijdelijke of langdurige) ontheffing kunnen verkrijgen. Wij verwijzen naar Staatscourant 2021 nr. 31089 van 16 juni 2021 onder "ontheffingenbeleid".

12. Op grond van artikel 87 RVV 1990 kan het bevoegd gezag een ontheffing verlenen voor verkeersbord C22c. De Afdeling advisering van de Raad van State merkte op dat een regeling omtrent vrijstellingen en ontheffingen voor de nul-emissiezone ontbrak in het ontwerpbesluit harmonisatie milieuzones. In de toelichting op het definitieve Besluit harmonisatie milieuzones stelt de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat dat met gemeenten en belangenorganisaties moet worden gekeken of, en zo ja in hoeverre, er behoefte is aan een regeling van vrijstellingen en ontheffingen. De daarvoor noodzakelijke wettelijke aanpassingen zullen, volgens de Staatssecretaris, tijdig worden vastgelegd. Vanuit het oogpunt van uniformiteit en gezien het belang van weggebruikers, is wat ons betreft het vastleggen van een landelijk ontheffingenbeleid (waarbij ruimte overblijft voor maatwerk op lokaal niveau) te verkiezen boven een apart ontheffingenbeleid per regio / gemeente.

#### **Ad B. De vragen van gemeenten**

13. Bij CE Delft zijn van verschillende gemeenten vragen binnengekomen over de invoering van de nul-emissiezone. Ook is er een aantal vragen naar voren gekomen tijdens het (digitale) overleg tussen verschillende betrokkenen op dinsdag 15 februari 2022. De vragen zijn in bijgevoegd overzicht opgenomen en voorzien van een antwoord.
14. Een aantal vragen gaat specifiek over een gemeentegrensoverschrijdende nul-emissiezone. Het idee daarbij is blijikbaar om de uitvoering en organisatie van die nul-emissiezone bij één van de gemeenten binnen het gebied neer te leggen, bijvoorbeeld doordat één gemeente (te weten: Haarlem) gemandateerd wordt door één of meerdere andere gemeenten binnen dezelfde nul-emissiezone (te weten: Heemstede, Bloemendaal) om onder meer ontheffingen te verlenen. Ook de vragen hierover zijn opgenomen in bijgevoegd overzicht.
15. Tot slot is er nog een aantal vragen binnengekomen over provinciale wegen. Deze zijn als aparte categorie opgenomen in het overzicht.
16. Zie [bijlage i](#) bij deze notitie.

#### **Ad C. Concept model verkeersbesluit tot invoering van een nul-emissiezone**


17. Om gemeenten concreet op weg te helpen naar de invoering van een nul-emissiezone en het nemen van een verkeersbesluit hiertoe, is een model verkeersbesluit namens B&W van een ongespecificeerde gemeente opgesteld. Het model is bedoeld als startpunt voor het opstellen van een definitief verkeersbesluit en niet bedoeld om zonder meer één op één over te nemen. Bij aanpassing van dit ontwerp zal onder meer rekening moeten worden gehouden met de lokale en dan bestaande juridische situatie alsmede lokale gebruiken bij besluitvorming.
18. Zie [bijlage ii](#) bij deze notitie.

**Ad D. Een high-level stappenplan voor totstandkoming van een verkeersbesluit tot invoering van een nul-emissiezone**

19. Op verzoek van een aantal betrokkenen is als bijlage bij deze notitie een beknopt stappenplan voor de invoering van een verkeersbesluit gevoegd. Dit stappenplan is niet bedoeld als uitputtende handleiding. Aangeraden wordt om ten minste rekening te houden met een periode van 2,5 jaar voor het doorlopen van alle stappen.
  
20. Zie bijlage iii bij deze notitie.

## Bijlage i – Q&A

Dit model verkeersbesluit is opgesteld in samenspraak met verschillende gemeenten. Deze gemeenten hebben verschillende vragen gesteld. De antwoorden op deze vragen komen van de juristen van Greenberg Traurig en zijn in onderstaande tabel terug te lezen.

Overzicht gedeelde vragen van gemeenten		
#	Vraag	Beoordeling GT
I.	Hoe verhoudt het verkeersbesluit voor de nul-emissiezone zich tot de milieuzone dieselloze voertuigen (emissieklasse 4) die nu bestaat?	<ul style="list-style-type: none"><li>• De nul-emissiezone zal gelden voor “bedrijfs- en vrachtauto’s”, terwijl de milieuzone (emissieklasse 4) kan gelden voor één of meerdere van de volgende categorieën: (a) bussen, (b) vrachtauto’s en (c) bedrijfs- en personenauto’s. Van belang is dat er geen apart bord voor personenauto’s dan wel bedrijfsauto’s is (zie borden C22a1 tot en met C22a3).</li><li>• Als gevolg hiervan kan verwarring bij gebruikers ontstaan op dit punt. Dat moet in praktijk worden voorkomen. Daarom is aan te raden hier duidelijkheid over te schaffen in de bebording (hetgeen buiten bereik van deze notitie valt). Overwogen zou kunnen worden om op landelijk niveau (middels wijziging van het RVV 1990) een apart verkeersbord voor personenauto’s bij milieuzones in te voeren (zie ook hierboven).</li></ul>
II.	Hoe worden gemeenten in staat gesteld om per 1-1-2025 een milieuzone voor dieselemissieklasse 5 personenauto’s in te voeren?	<ul style="list-style-type: none"><li>• Op grond van artikel 86d RVV 1990 kan vanaf 1 januari 2025 onderbord C22a3 (zie afbeelding) onder het milieuzone verkeersbord C22a worden geplaatst. Dit betekent dat de nul-emissiezone voor bedrijfsauto’s geldt.</li></ul> 
III.	Hoe verhoudt het verkeersbesluit voor een nul-emissiezone zich tot een (geografisch) grotere milieuzone?	<ul style="list-style-type: none"><li>• Zoals gezegd, naar onze opvatting kunnen de twee zones (milieuzone en nul-emissiezone) naast elkaar bestaan, omdat de doelgroep van beide zones niet hoeft te overlappen.</li><li>• Bovendien, voor zover dit wel overlapt, de nul-emissiezone kan wat ons betreft gehanteerd worden als een strengere zone binnen de milieuzone. Denkbaar is immers dat binnen een bepaald gebied (bijvoorbeeld: de hele gemeente) alleen bedrijfsauto’s van een bepaalde emissieklasse toegelaten worden en dat in een deel van dit gebied (bijvoorbeeld: het stadscentrum) alleen emissieloze voertuigen toegelaten worden. Dit onderscheid in de zonering zou wel moeten worden gemotiveerd en ook kenbaar moeten zijn voor de weggebruiker.</li></ul>

Overzicht gedeelde vragen van gemeenten		
#	Vraag	Beoordeling GT
IV.	<p>Indirect zit in de tekst verscholen dat 5,5 maand aankondigingsperiode (obv Rotterdam) bij de milieuzone voldoende werd geacht. Maar kan het ook niet véél eerder? Bijvoorbeeld als het landelijke RVV 1990 is aangepast op basis van het huidige wetgevingstraject eind 2022 of begin 2023? Of is het onverstandig vanwege eventuele latere evaluatie die volgens UAS nog in 2024 gepland zijn? Óf zal die evaluatie eerder betrekking hebben op de (lokale/landelijke) vrijstelling / ontheffingenregeling en niet zozeer het verkeersbesluit sec. (wat ik me ook kan voorstellen). En wat zou het uiterste moment voor het aannemen van een besluit ter invoering van een nul-emissiezone zijn?</p>	<p>(Wij gaan ervan uit dat met “de tekst” de door GT opgestelde juridische handreiking van 29 maart 2019 wordt bedoeld.)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Met de periode van 5,5 maand doelen wij op de periode waarin het verkeersbesluit wel al van kracht is, maar nog niet gehandhaafd wordt, zodat burgers kunnen wennen aan de nieuwe regelgeving.</li> <li>• Op grond van het Besluit harmonisatie milieuzones worden voor invoering van een nul-emissiezone benodigde verkeersborden per 1 januari 2025 opgenomen in de bijlage bij RVV 1990. Naar ons inzicht is het daarom niet mogelijk eerder dan die datum een nul-emissiezone in te stellen. Het moet immers voor burgers wel duidelijk kunnen zijn waar de nul-emissiezone van toepassing is (oftewel, er moeten verkeersborden geplaatst worden).</li> <li>• Daarbij kan gedacht worden aan het hanteren van een “wenperiode”. De wenperiode van 5,5 maand werd in het geval van de milieuzone in Rotterdam redelijk geacht (zie ABRvS, 6 juni 2018, ECLI:NL:RVS:2018:1861, r.o. 12). Een langere periode is wat ons betreft juridisch ook mogelijk. Een kortere periode lijkt ons ook verdedigbaar mits een redelijke termijn wordt gekozen. Mogelijk is het wenselijk dat gemeenten dezelfde termijn voor de wenperiode hanteren. Ook de “wenperiode” kan naar ons idee niet eerder beginnen.</li> <li>• Uiteraard zou dit anders zijn indien het RVV 1990 zou worden aangepast. Daarvoor is, menen wij, echter wel wenselijk dat er sprake is van een uitgewerkt ontheffingenbeleid.</li> <li>• Wij kunnen niet beoordelen of het verstandig is om een bepaalde evaluatie af te wachten, omdat dit geen juridische vraag is (en dus buiten het bereik van deze notitie valt).</li> <li>• Tot slot ter zake timing: het is onmogelijk een precieze timing te noemen, maar er zal in ieder geval rekening moeten worden gehouden met de wettelijke besteltermijnen, eventuele beroepsprocedures, de termijn van invoering na bekendmaking van het verkeersbesluit en de “wenperiode” na invoering van de nul-emissiezone. Om het verkeersbesluit voldoende te onderbouwen, zal ook voldoende tijd moeten worden genomen om (milieu)onderzoeken te laten verrichten. In diezelfde periode kan al worden begonnen met het verzamelen van de belangen van derden, bijvoorbeeld door het organiseren van een consultatie dan wel inspraakmoment of door op andere wijze (zoals met posters) aan te kondigen dat de gemeente bezig is met (de voorbereiding voor) de invoering van een nul-emissiezone.</li> </ul>



Overzicht gedeelde vragen van gemeenten		
#	Vraag	Beoordeling GT
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Al met al zou naar onze inschatting ten minste 2,5 jaar voorafgaand aan de gewenste inwerkingtreding van de nul-emissiezone zelf moeten worden begonnen met voorbereiding daarvan. In het geval van de milieuzone Rotterdam duurden de bezwaar- en beroepsprocedures na het eerste verkeersbesluit in totaal vervolgens ongeveer 2,5 jaar, van 16 november 2015 tot 6 juni 2018 (waarbij de voorbereidingstijd voor het verkeersbesluit niet is meegeteld).</li> </ul>
V.	<p>Moet verder ook (landelijk) geregeld zijn (en zo ja in welke mate...) voordat het verkeersbesluit genomen kan worden (a) de toelating / handhaving van hybride vracht, (b) (herkenning) buitenlandse voertuigen en (c) vrijstelling/ontheffing niet-bedrijfsmatig gebruik. Of kunnen deze zaken 'weggeschreven' worden via het ontheffingenbeleid.</p>	<p>(a) In artikel 86c RVV 1990 wordt een "emissieloos voertuig" gedefinieerd als: "voertuig zonder uitlaatemissie van broeikasgassen, verontreinigende gassen en deeltjes". Wij zien argumenten om te stellen dat een hybride binnen deze definitie valt, mits deze hybride binnen de zone emissieloos rijdt. Dan is de vervolgvraag hoe gehandhaafd wordt dat een hybride ook daadwerkelijk emissieloos rijdt binnen een nul-emissiezone. Wij kunnen ons voorstellen dat daar op nationaal niveau over nagedacht moet worden (met het oog op harmonisatie). Mogelijk is bijvoorbeeld wenselijk dat de wettelijke definitie van emissieloos voertuig wordt aangescherpt (en zo duidelijkheid over hybrides te schaffen). Wij begrijpen dat een werkgroep van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat hieraan werkt.</p> <p>(b) Uit de toelichting op het Besluit harmonisatie milieuzones begrijpen wij dat "het kabinet zich inzet om automatische handhaving van buitenlandse voertuigen zo snel als kan mogelijk te maken, desnoods via bilaterale afspraken". Hiervoor is, zo lezen wij, het kabinet echter afhankelijk van buurlanden om wijziging in hun wetgeving door te voeren. In een kamerbrief van de Minister voor Milieu en Wonen van 11 november 2019 (t.a.v. de harmonisatie van milieuzones, kenmerk: IENW/BSK-2019/229684) staat dat de verwachting is dat een dergelijk systeem voor Belgische voertuigen in 2020 ingevoerd zou moeten zijn. Wij hebben niet gezien dat dit ook al is gebeurd en hebben begrepen dat hier intern nog aan gewerkt wordt. Tot slot: een buitengewoon opsporingsambtenaar (boa) kan geen bestuurders staande houden, maar wel handhaven op stilstaande bedrijfs- en vrachtauto's.</p> <p>(c) Op grond van artikel 87 RVV 1990 kan het bevoegd gezag een ontheffing verlenen voor nul-emissiezones. Uit de toelichting op het Besluit harmonisatie milieuzones begrijpen wij dat de Staatssecretaris in gesprek wil gaan met gemeenten en belangenorganisaties over een regeling omtrent vrijstellingen en ontheffingen.</p>

Overzicht gedeelde vragen van gemeenten		
#	Vraag	Beoordeling GT
		Vanuit het oogpunt van uniformiteit en gezien het belang van weggebruikers, is wat ons betreft het vastleggen van een nationaal ontheffingenbeleid te verkiezen boven een ontheffingenbeleid per regio / gemeente
VI.	Kunnen verkeersbesluiten geclusterd/getrapt genomen worden?	<ul style="list-style-type: none"> <li>Het is ons niet helemaal duidelijk wat met deze vraag wordt bedoeld. In het algemeen kunnen wij ons voorstellen dat het hanteren van een bepaalde fasering bij de invoering van een verkeersbesluit de aanvaardbaarheid daarvan kan verhogen (denk aan het hanteren van een wenperiode, vgl. ECLI:NL:RVS:2018:1861). Uiteraard moet wel gemotiveerd kunnen worden waarom voor een bepaalde fasering wordt gekozen.</li> </ul>
VII.	Is de nul-emissiezone "bruikbaar" in de natura2000/stikstofopgave?	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zoals gezegd, een verkeersbesluit mag worden genomen met het oog op de in artikel 2 lid 1 en 2 WVV 1994 genoemde belangen. Wij menen dat verdedigbaar is dat reductie van stikstofdepositie ook kan kwalificeren als "een beperking van door het verkeer veroorzaakte schade voor het milieu" (onder a van lid 2).</li> <li>Ook het in lid 2 onder b van artikel 2 WVV 1994 genoemde "voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden" kan mogelijk als grondslag dienen voor het instellen van een nul-emissiezone. Deze laatste grond diende ook als basis voor het besluit tot invoering van lagere maximumsnelheden op rijksnelwegen (Staatscourant 2019, nr. 71032). Hierbij werd specifiek verwezen naar Natura-2000 gebieden.</li> <li></li> </ul>
Vragen specifiek ten aanzien van een gemeentegrensoverschrijdende Nul-emissiezone		
VIII.	Dient iedere gemeente een eigen verkeersbesluit te nemen?	<ul style="list-style-type: none"> <li>In beginsel zal B&amp;W alleen voor de eigen gemeente een verkeersbesluit kunnen nemen. Dat betekent niet dat er niet enige afstemming tussen verkeersbesluiten van B&amp;W's van verschillende gemeenten plaats kan vinden.</li> </ul>
IX.	Moet iedere gemeente een eigen ontheffingenbeleid maken of is een gezamenlijk beleid mogelijk?	<ul style="list-style-type: none"> <li>Op grond van artikel 87 RVV 1990 kan het bevoegd gezag een ontheffing verlenen voor een nul-emissiezone, maar er zijn (nog) geen geharmoniseerde ontheffingsregels. Dat betekent dat elke gemeente in het eigen verkeersbesluit zal moeten ingaan op de noodzaak van ontheffingen (en hiervoor beleid zou moeten maken). Wat ons betreft is niet uitgesloten dat dit afgestemd wordt met andere gemeenten. Meest wenselijk is uiteraard als dit (grotendeels) landelijk geregeld is. Zie ook ons antwoord onder vraag V(c).</li> </ul>

Overzicht gedeelde vragen van gemeenten		
#	Vraag	Beoordeling GT
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Overigens zal een ontheffing van de ene gemeente van toepassing zal zijn voor de andere gemeente. Een ontheffing wordt immers op grond van een specifiek verkeersbesluit gegeven.</li> <li>• Landelijke ontheffingen zouden naar ons inzicht na een wetswijziging wel mogelijk zijn.</li> </ul>
X.	Kunnen (bijvoorbeeld) twee gemeenten een andere gemeente mandateren voor het verlenen van ontheffingen?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Op grond van artikel 10:3 en 10:4 Awb kan een bevoegd gezag een besluit nemen om (een ambtenaar van) kort gezegd een ander bevoegd gezag te mandateren om een besluit te nemen, tenzij de aard van de bevoegdheid zich tegen mandaatverlening verzet. Op voorhand valt naar ons oordeel niet met absolute zekerheid te zeggen of dit hier het geval zal zijn. Wij hebben wel gezien dat in de praktijk mandaatverlening van het ene bestuursorgaan aan het andere plaatsvindt voor verkeersbesluiten (zie bijvoorbeeld: <a href="https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR600708">https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR600708</a>). Dan kan dat naar ons oordeel ook voor ontheffingen ter zake verkeersbesluiten.</li> </ul>
XI.	Hoe dienen de verschillende gemeenten in zo een geval met bezwaar en beroep (tegen ontheffingsbeschikkingen) om te gaan?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voor een besluit om wel/geen ontheffing te verlenen: in het geval van een mandaat wordt het besluit nog altijd namens de mandaatgever genomen. Bezwaar zal dus alsnog moeten worden aangetekend bij het bevoegd gezag.</li> <li>• Gemeenten zouden kunnen overwegen een gezamenlijke bezwaarschriftencommissie hiervoor in te stellen. De beslissing op bezwaar zal echter uiteindelijk door (of in ieder geval namens) het bevoegd gezag in kwestie moeten worden genomen.</li> <li>• Overigens, voor handhavingsbeschikkingen: aangezien het instellen van een milieuzone gebeurt op grond van de WVV 1994, is de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wahv, ook wel "Wet Mulder" genoemd) van toepassing bij handhaving daarvan (en het uitschrijven van handhavingsbeschikkingen). Tegen een "Mulderbeschikking" wordt geen bezwaar gemaakt bij de gemeente waarbinnen de overtreding is begaan, maar beroep ingesteld bij de officier van justitie (artikel 6 Wahv).</li> </ul>
XII.	Welke gemeente mag een overtreding vaststellen? Mag (bijvoorbeeld) een BOA in dienst van de gemeente Haarlem een overtreding buiten de gemeentegrenzen van Haarlem (bijvoorbeeld in	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Het betreden van een nul-emissiezone met een bedrijfs- of vrachtauto die emissie kan uitstoten, zal in beginsel beboet worden via een "Mulderbeschikking" welke het Centraal Justitieel Incasso Bureau (CJIB) namens de Minister van Justitie en Veiligheid wordt geïnd.</li> <li>• Toezicht op regels op grond van de WVV 1994 geschiedt door bij amvb aangewezen ambtenaren (artikel 3 Wahv). Politieagenten zijn algemeen</li> </ul>

Overzicht gedeelde vragen van gemeenten		
#	Vraag	Beoordeling GT
	Bloemendaal) vaststellen en beboeten?	<p>opsporingsambtenaar en kunnen op die grond een administratieve sanctie opleggen in geval van overtreding van een regel uit de WVV 1994. Voor hen geldt geen restrictie t.a.v. het grondgebied .</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Een boa wordt op grond van het Besluit buitengewoon opsporingsambtenaar aangesteld om “op het grondgebied de in de akte vermelde opsporingsbevoegdheden uit te oefenen ter zake van de feiten die in die akte zijn vermeld en daarvan ambtsedig proces-verbaal op te maken” (artikel 2). Op grond van de bijlage bij artikel 1 van de Regeling domeinen buitengewoon opsporingsambtenaar (onder 16, deze regeling is een bijlage bij de Beleidsregels Buitengewoon Opsporingsambtenaar) kan een boa door de Minister van Justitie en Veiligheid belast worden met opsporing van strafbare feiten in het rijdend verkeer in het kader van milieuzones. Bij beëdiging van een boa wordt aangegeven welke opsporingsbevoegdheid deze heeft en voor welk grondgebied dit geldt (artikelen 18 en 19 Besluit buitengewoon opsporingsambtenaar). In besluiten waarin boa's werden aangewezen ten aanzien van toezicht op specifieke taken (zoals het domein openbare ruimte, waarbinnen handhaving van de RVV 1990 zich bevindt) hebben wij regelmatig gezien dat Nederland als geheel als grondgebied werd aangewezen.</li> <li>• Indien (bijvoorbeeld) voor de boa's van Haarlem een grondgebied groter dan alleen de gemeente Haarlem (bijvoorbeeld: Nederland) wordt aangewezen, dan kunnen zij naar ons inzicht ook buiten de gemeentegrenzen van Haarlem handhaven.</li> </ul>
Vragen specifiek ten aanzien van de verhouding tot de provincie en provinciale wegen		
XIII.	Moet de provincie een apart verkeersbesluit nemen en hoe zou een dergelijk besluit zich tot een verkeersbesluit van B&W verhouden?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ja, op grond van artikel 18 WVV 1994 kan het bevoegd gezag alleen een verkeersbesluit nemen t.a.v. de wegen die onder het beheer van dit bevoegd gezag staan (waarbij geldt dat B&amp;W ook een besluit kunnen nemen voor “andere wegen”, die bijvoorbeeld onder beheer van een andere partij staan, zie onder 1 (d) van dit artikel). In principe zullen GS een eigen verkeersbesluit moeten nemen voor provinciale wegen. Mandaatverlening voor verkeersbesluiten geschiedt echter wel al in de praktijk tussen bestuursorganen. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft evenwel benadrukt dat mandaatverlening tussen organen van verschillende bestuurslagen noodzakelijkerwijs slechts bij uitzondering kan worden geacht te zijn toegelaten (14 mei 1998, ECLI:NL:RVS:1998:ZF3426).</li> <li>• Verkeersbesluiten (en dus nul-emissiezones) van GS en B&amp;W kunnen naar ons inzicht naast elkaar</li> </ul>

Overzicht gedeelde vragen van gemeenten		
#	Vraag	Beoordeling GT
		bestaan, omdat deze op andere wegen zullen zien (zoals hierboven toegelicht).
XIV.	Zouden provinciale en gemeentelijke verkeersbesluiten eventueel geclusterd / integraal genomen kunnen worden?	<ul style="list-style-type: none"> <li>Naar ons inzicht dienen GS en B&amp;W op grond van artikel 18 WVV 1994 een eigen verkeersbesluit te nemen. Dat sluit niet uit dat GS en B&amp;W het aannemen van hun verkeersbesluiten afstemmen, op gelijke wijze motiveren en onderbouwen met dezelfde rapporten. Bovendien kunnen beide verkeersbesluiten onderdeel zijn van hetzelfde pakket aan maatregelen (gebaseerd op gemeenschappelijk beleid).</li> </ul>
XV.	Mag de gemeente handhaven op de provinciale weg en vice versa?	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ja, wij verwijzen naar het antwoord onder vraag XII .</li> </ul>
Overige vragen		
XVI.	Stel een particulier huurt een bestelauto op diesel en rijdt daarmee een ZE-zone in en krijgt een boete. Zou hij/zij met succes bezwaar kunnen maken tegen een opgelegde boete met als motivering dat het om particulier gebruik ging? Ik denk van wel. Gaan we die situatie niet heel veel krijgen met heel veel bezwaarschriften tot gevolg?	<ul style="list-style-type: none"> <li>Een bedrijfsauto wordt, zoals toegelicht in randnr. 1 van deze notitie, in het kader van de nul-emissiezone (op grond van artikel 1.1 van de Regeling voertuigen en artikel 86c RVV 1990) gedefinieerd als een "voertuig op vier of meer wielen, en ingericht voor a) het vervoer van goederen, of b) het uitvoeren van andere werkzaamheden", waarbij voertuigen van de categorie N in ieder geval als bedrijfsauto worden aangemerkt en een maximum van 3.500 kg geldt. Wij zien niet dat een uitzondering wordt gemaakt voor voertuigen die voldoen aan deze definitie, maar evenwel niet bedrijfsmatig worden gebruikt.</li> <li>Wij kunnen ons daarnaast, om oneerlijke concurrentie te voorkomen, voorstellen dat het wenselijk is huurbare bedrijfsauto's te behandelen als bedrijfsauto's en niet als auto's van particulieren. Dat zou betekenen dat een verhuurbedrijf zorg moet dragen dat de huurbare bedrijfsauto's de nul-emissiezone binnen mogen, of dat huurders gewaarschuwd worden om dit niet te doen.</li> <li>Vraag is daarnaast aan welke partij de boete zou worden opgelegd. Op grond van artikel 4 lid 2 Wvh wordt een boetebeschikking aan de kentekenhouder verzonden indien niet mogelijk is deze op te leggen aan de betrokken bestuurder. Tenzij dus sprake is van handhaving door een boa, zal de boete naar het autoverhuurbedrijf gaan, die deze weer door zal moeten leggen aan de particulier. Het antwoord op de vraag hangt dus ook weer af van de afspraken tussen huurder en verhuurder.</li> <li>Het informeren van burgers op dit punt kan ons inziens bijdragen aan de juridische houdbaarheid van eventuele boetes.</li> </ul>

Overzicht gedeelde vragen van gemeenten		
#	Vraag	Beoordeling GT
XVII.	Zal een rechter verwijzing naar het Klimaatakkoord en/of de Klimaatwet niet afdoende achten als grondslag voor het aannemen van een besluit tot invoering van een nul-emissiezone? Uitvoering van de Klimaatwet is immers een politieke kwestie.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zoals in randnr. 5 van deze notitie genoemd en opgenomen in bijlage ii, menen wij dat verwijzing naar de Klimaatwet één van de grondslagen voor een verkeersbesluit kan zijn mits dit wordt ingekaderd in een van de doelen die worden genoemd in artikel 2 WVV 1994. Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het voorkomen van gevolgen voor het milieu (artikel 2 lid 2 onder a WVV 1994). Daarnaast zien wij, zoals gezegd, dat in de onderbouwing van het besluit ook aandacht aan lokale, specifieke aspecten zal moeten worden besteed. Daarbij kan bijvoorbeeld ook worden gedacht aan buitenlandse voertuigen. In de grensstreek zal een van de relevante overwegingen zijn hoeveel buitenlandse voertuigen in de zone zijn te verwachten en hoe effectief daarop kan worden gehandhaafd. Indien effectieve handhaving daarop niet mogelijk zou blijken en er een grote hoeveelheid buitenlandse voertuigen te verwachten is, dan zal dit een rol moeten spelen in de overwegingen en zal daarvoor een redelijke oplossing moeten worden gevonden (met name ook ter voorkoming van onredelijke benadeling van nationale partijen). Bij een (aantoonbaar) beperkte hoeveelheid buitenlandse voertuigen kan naar ons oordeel in het verkeersbesluit worden overwogen dat er wel buitenlandse voertuigen te verwachten zijn maar dat de impact daarvan op de zone naar verwachting gering zal zijn.</li> <li>• Tot slot ten aanzien van de verhouding tussen rechter en wetgever: een rechter zal steeds de rechtmatigheid van een besluit beoordelen en die doet dat aan de hand van de wet en de algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Als het verkeersbesluit in strijd met één van die twee is, kan de bestuursrechter het verkeersbesluit vernietigen.</li> </ul>

## Bijlage ii – Concept model verkeersbesluit

### **Besluit van het college van burgemeester en wethouders van [gemeente]**

1. Het college van burgemeester en wethouders van [gemeente], gelet op:
  - (i) de Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994);
  - (ii) het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990);
  - (iii) het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW);
  - (iv) de Algemene wet bestuursrecht (Awb);
  - (v) de Klimaatwet;
  - (vi) [lokale wet-en regelgeving of beleid].

### **Overwegende**

2. Op grond van artikel 15, eerste lid van de WVW 1994 moet een verkeersbesluit worden genomen voor de plaatsing of verwijdering van de in artikel 12 van het BABW inzake het wegverkeer genoemde verkeerstekens, alsmede voor onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd.
3. Uit het oogpunt van de doelstellingen:
  - (i) [het voorkomen of beperken van 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 WVW 1994)]
  - (ii) [het bevorderen van doelmatig of zuinig energiegebruik (artikel 2 lid 3 sub a WVW 1994)]
4. is het gewenst om in [gemeente] per [datum] een nul-emissie zone in te voeren waarin slechts nul-emissie voertuigen [nadere afbakening voertuigen zoals op grond van de dan geldende categorieën in het RVV 1990] worden toegelaten, tenzij deze voertuigen vallen binnen de overgangsregeling zoals vastgesteld in de brief aan de Tweede Kamer van de Staatsecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van 5 oktober 2020 met kenmerk IENW/BSK-2020/191355.

### **Motivering**

5. Deze maatregel is bedoeld om de door emissies van voertuigen veroorzaakte overlast te verminderen en de uitstoot van schadelijke stoffen te verlagen. Deze maatregel maakt onderdeel uit van het Klimaatakkoord, waarin een pakket aan afspraken en oplossingen wordt

aangedragen om de nationale broeikasgasuitstoot in 2030 met 49% terug te dringen. [lokale uitwerking]

6. [Het doel van het verkeersbesluit is (mede) de verbetering van de leefbaarheid. Dit wordt hierna nader uitgewerkt]
7. De nul-emissie zone van [gemeente] is een ruimtelijk begrensd gebied dat is gelegen binnen een deel van de [gemeente]. Binnen deze nul-emissie zone zal een selectief toelatingsbeleid voor (bedrijfs)voertuigen worden gehanteerd op grond van de door die voertuigen veroorzaakte milieuhinder en uitstoot van broeikasgassen. Het gebied van de nul-emissie zone is weergegeven op de kaart die als bijlage [a] aan dit besluit is gehecht.
8. [Nadere uitwerking invoegen van de belangrijkste kenmerken van de zone]
9. Door het invoeren van de nul-emissie zone worden de doelstellingen van de WVV 1994 zoals eerder genoemd, gediend. Het invoeren van de nul-emissie zone is een van de maatregelen die zijn opgenomen in het Klimaatakkoord. Het is met andere woorden een essentieel onderdeel van het Nederlandse klimaatbeleid. Daarnaast is het een noodzakelijk en geschikt instrument om het [milieu-/luchtkwaliteitsdoel en leefbaarheidsdoel alsmede reductie van uitstoot van broeikasgassen] te bereiken. De invoering van deze nul-emissiezone past in een breder pakket van maatregelen, onder meer bestaande uit: [maatregelen].

#### *Gunstige effecten voor het milieu en de leefbaarheid*

10. [nadere lokale uitwerking van de voordelen voor het milieu en de leefbaarheid in dit concrete geval. Te denken valt hierbij aan: verminderde uitstoot en geluidsoverlast, verbeterde luchtkwaliteit en leefbaarheid door het terugdringen van broeikasgasuitstoot, prettiger verblijfsgebied, voordelen voor de retail, promoten van het gebruik van elektrische voertuigen, etc.]
11. [Beschrijving (onderzochte) gunstige effecten van het invoeren van de nul-emissie zone en onderbouwing hiervoor, bijv. verkeersonderzoek uitzetten. Bij de beschrijving van de gunstige effecten kan tevens een verwijzing worden gemaakt naar het Klimaatakkoord waarin ook de nodige motivering van de gunstige effecten van deze maatregel is opgenomen.]

#### *Belangen van derden*

12. [Uitwerking van de mogelijke negatieve gevolgen voor derden en hoe deze zich verhoudt tot de positieve effecten van het verkeersbesluit]



13. [Uitwerking van overleg dat in het voortraject heeft plaatsgevonden met de verschillende partijen, wat tijdens die overleggen naar voren is gebracht en mogelijke afspraken die hieruit zijn voortgevloeid. Ook ingaan op de wijze waarop rekening wordt gehouden met de belangen van derden (bijvoorbeeld door mitigatie) en specifieke lokale aspecten.]
14. Het in artikel 24 van de BABW bedoelde overleg met de vertegenwoordiger van de korpschef van de nationale politie, regionale eenheid [gemeente] heeft plaatsgevonden en de politie is akkoord met dit besluit.

#### *Bebording nul-emissie zone*

15. [Toelichting over de te gebruiken bebording met verwijzing naar RVV 1990 met verwijzing naar de kaart]
16. De benodigde bebording zal worden toegevoegd en bestaande bebording voor de milieuzone wordt, voor zover nodig, aangepast aan deze nieuwe situatie.

#### *Handhaving*

17. [Uitwerking van wijze van handhaving, bijv. het inzetten van een ANPR-systeem en opsporingsambtenaren]

#### *Ontheffingsbeleid en hardheidsclausule*

18. [Uitwerking of er wel of niet een specifiek lokaal ontheffingsbeleid zal worden gevoerd met motivering (eventueel naast het nationale ontheffingenbeleid)]
19. Onder verwijzing naar artikel 62 en 87 van het RVV 1990 kan een belanghebbende steeds het [bevoegde gezag, zoals college van burgemeester en wethouders] om ontheffing van het verbodverzoeken. Het college van burgemeester en wethouders zal naar aanleiding van een dergelijk verzoek op basis van alle specifieke feiten en omstandigheden van het desbetreffende geval beoordelen of sprake is van een situatie die zo uitzonderlijk is, dat ontheffing van het verbod gerechtvaardigd is. [Toevoegen eventuele verwijzing naar nationaal ontheffingenbeleid.]

#### *Conclusie*

20. Gezien de in dit besluit uiteengezette motivering weegt het individueel belang van een mogelijk benadeelde [voertuigbezitter/gebruiker] niet op tegen het door de invoering van deze nul-emissie zone gediende zwaarwegende algemene belang van een [verbetering van de leefbaarheid en de luchtkwaliteit in het belang van de gezondheid van de inwoners en de

bezoekers van de [gemeente] door het terugdringen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot], te meer nu dit onderdeel is van een breder pakket van maatregelen.

### **Besluit**

21. [het vaststellen van een zonaal uitgevoerde geslotenverklaring voor motorvoertuigen op meer dan twee wielen door het plaatsen van bord C22c van hoofdstuk C bijlage 1 bij het RVV 1990, met onderborden (C22c1) waarop is aangegeven voor welke categorie motorvoertuigen deze borden gelden [nadere uitwerking]]
22. [De geslotenverklaring is van toepassing op alle straten die gelegen zijn bij [nadere uitwerking]]
23. Namens het college van burgemeester en wethouders van [gemeente],  
[bezwaar- en beroepsclausule]

**1. Desk study eventuele belangen en reikwijdte nul-emissiezone**

- In zijn algemeenheid is het van groot belang om duidelijk te krijgen welke belangen er spelen. Wat wordt beoogd met invoering van de nul-emissiezone en welke belangen kunnen eventueel geschaad worden?
- Deze stap betreft nog een interne studie. Op grond van wat er bij deze stap naar voren komt, kunnen bij de volgende stappen bepaalde stakeholders, onderzoekers en andere relevante partijen worden betrokken. In dit stadium kan ook alvast nagedacht worden over de eventuele grootte van de nul-emissiezone en eventuele maatregelen die tegelijkertijd kunnen worden genomen om de beoogde bedoelen te behalen.

**2. Vooraankondiging invoering nul-emissie zone en inventarisatie bij stakeholders**

- Het eerste onderdeel van deze stap is dat voor het eerst naar buiten wordt gebracht dat de gemeente voornemens is een nul-emissiezone in te voeren. Dit kan, bijvoorbeeld, door een aankondiging op de website van de gemeente en door het verspreiden van flyers / posters. De informatie zou wat ons betreft ook moeten uitnodigen om “mee te denken” met de gemeente, zodat op die manier een beter beeld kan ontstaan van de mogelijke gevolgen van invoering van een nul-emissiezone.
- In aanvulling op een algemene aankondiging, zou het ook bijdragen om specifieke partijen alvast te benaderen. Hierbij kan gedacht worden aan grote partijen op nabijgelegen bedrijventerreinen met veel logistieke activiteit binnen de beoogde nul-emissiezone. Concreet kunnen voor deze partijen inspraakavonden georganiseerd en communicatiekanalen geopend worden.

**3. Opstellen (milieu)onderzoeken**

- Zoals toegelicht, menen wij dat het verkeersbesluit ondersteund moet worden door technische rapporten waaruit volgt dat de beoogde doelen ook (tot op zekere hoogte) bereikt worden en waarmee andere uitgangspunten voor het verkeersbesluit getoetst kunnen worden. Hierbij kan gedacht worden aan onderzoek naar luchtkwaliteit, verkeersbewegingen, geluidsoverlast en uitstoot van broeikasgassen.
- Met name naar aspecten waar nog onzekerheid over heerst of zaken die specifiek naar voren kwamen bij het overleg met de stakeholders, zou specifiek onderzoek moeten worden gedaan.

**4. Opstellen concept verkeersbesluit**

- In het (concept) verkeersbesluit dienen de resultaten van de onderzoeken (zowel milieutechnisch als naar de betrokken belangen) en de wijze waarop deze meegenomen worden in het besluit, expliciet naar voren te komen.
- In het besluit zou ook duidelijk naar voren moeten komen wat de voorgenomen planning is (inclusief de wenperiode).
- Zie ook bijlage ii bij deze notitie.

#### **5. Vaststellen verkeersbesluit**

- Nadat het besluit op voorgeschreven wijze bekend is gemaakt, zal binnen een termijn van zes weken bezwaar kunnen worden ingediend. In de bezwaarfase kan nog een herstelbesluit worden genomen.
- In het geval de uov wordt toegepast, zou eerst een concept verkeersbesluit ter inspectie bekend moeten worden gemaakt. Zie onder randnrs. 5 tot en met 7 van onze notitie.

#### **6. Treffen voorbereiding invoering nul-emissiezone**

- Naar ons inzicht betreft dit onder meer: plaatsen bebording, creëren bewustwording (zowel in het algemeen als bij specifieke partijen, eventueel door een media campagne), opzetten interne organisatie omtrent ontheffingen, instrueren boa's, etc.

#### **7. Inwerkingtreding nul-emissiezone en eventuele bezwaar- en beroepsprocedures**

- [afhankelijk van of eventuele procedures worden geëntameerd, zie onder randnrs. 5 tot en met 10 ter zake de termijnen en bestuursrechtelijke toets.]