

Regionale ZE-/milieuzone Zuid-Kennemerland

Inventarisatie

Maart 2022

Dimitri Pouwels
Erik Regterschot
Casper Prinsen

Samenvatting

Wat zijn mogelijkheden voor regionale zone?

- Milieuzone en zero-emissiezone (ZE-zone) bekeken; maar zero-emissiezone ligt meest voor de hand; om inhoudelijke redenen en gezien de uniformiteit in de regio.
- Let wel: voor invoering van een zone geldt altijd een gedegen bestuurlijke voorbereiding. Deze moet hoe dan ook lokaal worden doorlopen.
- Op veel onderdelen kan bovengemeentelijk worden samengewerkt (inkoop, communicatie, handhaving en ontheffingenloket), maar verkeersbesluit en ontheffingenbeleid moet altijd lokaal worden vastgesteld.
- Er zijn 3 modellen gezien waarop intergemeentelijke samenwerking kan plaatsvinden: 1) iedere gemeente voor zich, 2) samenwerking via huidige verbanden (Haarlem/Zandvoort en Heemstede/Bloemendaal), 3) gezamenlijke aanpak van de 4 gemeenten.
- Enkele onderdelen moeten primair door de gemeenten zelf worden vormgegeven: de bestuurlijke besluitvorming, het verkeersbesluit en het ontheffingenbeleid. Wel kan er op onderdelen worden samengewerkt wat betreft achtergronddocumenten (onderzoeksinformatie), communicatie rondom besluitvorming (inspraak e.d.) en gedeelde formats.
- Op de onderdelen handhaving en bebording wordt al samengewerkt (scenario 2). Door deze onderdelen geheel gezamenlijk op te pakken (scenario 3) ontstaan (beperkte) schaalvoordelen; qua efficiency (inzet boa's) en kosten (voor inkoop van materiaal, softwarelicenties).
- Wat betreft ontheffingenloket, ANPR-inkoop en- inzet én communicatie heeft een gezamenlijke aanpak (scenario 3) de grootste meerwaarde. Inkoop-schaalvoordelen leiden dan tot kostenreductie. Bovendien wordt de benodigde specialistische kennis (met name wat betreft ANPR) beter geborgd en hoeft niet elke gemeente afzonderlijk deze kennis "in huis" te hebben en houden.

Inhoudsopgave

1. **Introductie**
2. **Milieuzone of ZE-zone?**
3. **Waarom een ZE-zone?**
4. **Gemeentelijke samenwerking op deelopgaven**
5. **Mogelijke toekomstige samenwerkingsscenario's**
6. **Advies op mogelijke vervolgstappen**

Bijlagen

1. Introductie

Aanleiding

In **Heemstede** is een motie aangenomen waarbij opgeroepen werd om te onderzoeken in hoeverre Heemstede een milieuzone of zero-emissiezone in kan voeren, en daarbij aan kan haken bij de milieuzone van Haarlem, om zo tot minder overlast door vrachtverkeer in het centrum te komen.

Sinds 1-1-2022 is er in **Haarlem** een milieuzone ingesteld. Daarnaast is het besluit genomen om per 1-1-2025 een Zero Emissie Zone in te voeren.

De gemeenten **Bloemendaal en Zandvoort** hebben geen concrete ambities om zones in te voeren, maar nemen wel graag kennis van de mogelijkheden die er zijn om samen te werken met Haarlem en Heemstede op het gebied van eventuele zonering.

De 4 gemeenten werken samen in het regionaal overleg Zuid Kennemerland.

Het SPES (Samenwerkingspool Experts Stadslogistiek; een onderzoeksprogramma van het Ministerie van Infrastructuur en Verkeer) heeft subsidiegeld beschikbaar gesteld om in kaart te brengen welke mogelijkheden er zijn om op regionaal schaalniveau tot invoering van een zero emissie zone te komen. Van deze subsidie hebben Royal HaskoningDHV (RHDHV) en GreenbergTraurig (GT) onderliggende inventarisatie uitgevoerd.

Doel

Deze verkenning heeft als doel het verkennen van de randvoorwaarden en mogelijkheden waarbinnen een eventuele regionale milieuzone of zero emissie zone voor bestel- en vrachtauto's gerealiseerd kan worden. In deze casus wordt gericht op de regio Zuid-Kennemerland maar de uitkomsten zijn ook ten behoeve van regio's elders in het land.

1. Introductie

Begrippen

In deze notitie wordt gesproken over twee type zones: een milieuzone en een zero-emissiezone (ZE-zone).

- Een **milieuzone** is een zone die verboden is voor vervuilende dieselveertuigen. De zones zijn ingevoerd om de luchtkwaliteit te verbeteren. Een milieuzone kan gelden voor dieselvrachtauto's en –autobussen en dieselpersonen- en bestelauto's. In Amsterdam en Den Haag geldt de milieuzone ook voor brom- en snorfietzen en/of taxi's. De toegangscriteria zijn landelijk vastgelegd. De omvang van de zone bepalen de gemeenten zelf. In Haarlem geldt de milieuzone (die per 1-1-2022 is ingevoerd) voor vrachtauto's: alleen euroklasse 6 vrachtvoertuigen zijn toegestaan.
- Een **ZE-zone** is een zone die verboden is voor alle brandstofvoertuigen. Vooralsnog zijn alleen ZE-zones voor bestel- en vrachtvoertuigen toegestaan, en deze mogen op z'n vroegst per 1-1-2025 worden ingevoerd. Deze zones zijn primair bedoeld om de CO₂-uitstoot te verminderen (maar uiteraard ook goed voor luchtkwaliteit en geluidsoverlast). Circa 30 gemeenten (waaronder Haarlem) hebben al aangegeven per 2025 (of later) een ze-zone in te gaan voeren. De toegangscriteria zijn landelijk vastgelegd. De omvang van de zone bepalen de gemeenten zelf. De toegangscriteria zijn landelijk bepaald en kennen een aantal overgangsregelingen voor voertuigen van vóór 2025. Deze zijn schematisch weergegeven in de afbeelding naast de tekst.
- Nota bene: de ZE-zone geldt alleen voor bestel- en vrachtvoertuigen (en dus niet voor personenvoertuigen).



1. Introductie

Werkwijze

Voor deze verkenning is op hoofdlijnen de volgende werkwijze gevold:

- Voor de juridische basis is gebruikt gemaakt van de expertise van het bureau GreenbergTraurig. Hun bevindingen zijn in een separaat onderzoek gedocumenteerd; de belangrijkste bevindingen zijn samengevat in bijlage 2.
- Door middel van interviews met relevante medewerkers binnen de 4 gemeenten is informatie verzameld over de huidige werkwijze in elk van de gemeenten. Deze informatie is aangevuld met informatie uit een internetsearch (websites gemeenten). De resultaten hiervan zijn opgenomen in bijlage 1.
- Vanuit de ervaring van diverse experts binnen Royal HaskoningDHV is vervolgens geanalyseerd op welke componenten, en in welke mate samenwerking tussen de 4 gemeenten mogelijk is. De resultaten hiervan vormen de basis van onderliggende rapportage.

Leeswijzer

Achtereenvolgens gaan wij in op:

- 2: Milieuzone of ZE-zone? Korte uiteenzetting waarom invoering van een ZE-zone meer voor de hand ligt dan een milieuzone
- 3: Waarom een ZE-zone?
- 4: Gemeentelijke samenwerking op deelopgaven. De invoering van een ZE-zone bestaat uit een aantal deelopgaven; deze worden behandeld en per opgave is aangegeven in welke mate gemeentelijke samenwerking kansrijk is.
- 5: Mogelijke toekomstige samenwerkingsscenario's. Een beoordeling van 3 mogelijke samenwerkingsscenario's.
- 6: Advies op mogelijke vervolgstappen

2. Milieuzone of ZE-zone?

Basisgedachte: ZE-zone ligt eerder voor de hand dan milieuzone

- Een milieuzone moet worden onderbouwd op basis van luchtkwaliteit. Met deze zone worden immers alleen de luchtvervuilende diesels geweerd. In opdracht van de gemeente Heemstede heeft RHDHV recentelijk onderzocht en onderbouwd dat het invoeren van een milieuzone, gezien de luchtkwaliteit in deze gemeente, juridisch complex is. Dit zal ook gelden voor de gemeenten Bloemendaal en Zandvoort. Grosso modo kampen alleen de grote gemeenten in Nederland nog met een slechte luchtkwaliteit die deels wordt veroorzaakt door het verkeer.
- Een ZE-zone kan door alle gemeenten worden ingevoerd. Het betreft een maatregel die mogelijk is gemaakt vanuit het Klimaatakkoord en die zich richt op CO₂-reductie. In eerste instantie zijn in het Klimaatakkoord de 40 grote gemeenten in Nederland opgeroepen om een ZE-zone in te voeren, maar ook kleinere gemeenten kunnen een dergelijke zone invoeren; zeker gezien de grote opgave die resteert om CO₂-uitstoot verder te reduceren.
- Bijkomend voordeel van een ze-zone is dat niet alleen leidt tot CO₂-reductie (door weren van verbrandingsmotoren), maar ook tot luchtkwaliteitsverbetering (een forsere bovendien dan de milieuzones) én tot geluidsreductie.
- Invoering van een milieuzone kan op z'n vroegst pas per 2024. Niet alleen moet de zone bijtijds worden aangekondigd met een formeel besluit (in het kader van de "voorzienbaarheid"), ook operationeel is voorbereidingstijd vereist. Minimale tijd die vereist is, is 2 jaar. Dat betekent dat, uitgaande van een eventueel besluit per eind 2022, een zone niet eerder kan worden ingevoerd dan eind 2024; daarmee ligt een ze-zone ook meer voor de hand dan een milieuzone.
- Feitelijk is de ze-zone een milieuzone 2.0. De toegangseisen voor dieselbestel- en vrachtvoertuigen die gelden voor de milieuzones, gelden ook minimaal in de ze-zones.

2. Milieuzone of ZE-zone?

Basisidee voor regio Zuid Kennemerland: qua uniformiteit ligt ze-zone voor de hand

- Naast de inhoudelijke redenen om eerder een ZE-zone toe te passen dan een milieuzone (zie vorige slide), geldt in de specifieke context van Zuid Kennemerland dat qua uniformiteit een keuze voor de ze-zone meer voor de hand ligt dan een milieuzone.
- In Haarlem zal de huidige milieuzone per 1-1-2025 overgaan in een ZE-zone. Ook is de kans aanwezig dat Heemstede zal kiezen voor een ZE-zone en niet voor een milieuzone. Met oog op de uniformiteit voor bestel- en vrachtauto bezitters in de regio ligt het dan voor de hand om voor één type zone te kiezen in de regio, en dus een ZE-zone.
- Qua vergelijking van de samenwerkingsmogelijkheden tussen de 4 gemeenten is er geen wezenlijk verschil tussen een milieuzone of een ZE-zone; in beide gevallen moeten dezelfde activiteiten worden ondernomen.

3. Waarom een ZE-zone?

- Haarlem heeft al een besluit genomen om per 2025 een ZE-zone in te voeren. In Haarlem is de ZE-zone feitelijk een aanscherping van de milieuzone.
- Voor Bloemendaal, Zandvoort en Heemstede kan een ZE-zone om de volgende redenen interessant zijn:
 - **Goed voor leefbaarheid in en rond centrumgebieden:** invoering van een ZE-zone leidt tot een verbetering van de leefbaarheid (van bewoners en bezoekers) in de centrumgebieden.
 - **Bijdrage aan klimaatdoelstellingen:** de ZE-zone leidt tot CO2-reductie en draagt bij aan de klimaatdoelstellingen.
 - **Bijdrage aan luchtkwaliteit en reductie geluidsoverlast:** de ZE-zone leidt tot een reductie van vervuilende stoffen in de lucht en reductie van geluids(overlast).
 - **Stimulans voor slimmere logistiek en minder voertuigbewegingen:** de ZE-zone zal ertoe leiden dat bedrijven hun logistieke processen heroverwegen. Goederen zullen eerder worden gebundeld en andere voervoermiddelen (bv. fiets, over water) zullen eerder voor de hand komen te liggen.
 - **Voorkomen “afvoerputje”:** ZE-zones in andere steden (Haarlem, maar ook Leiden, Amsterdam) zullen leiden tot een verschuiving in het ingezette wagenpark. Het is niet ondenkbaar dat schone voertuigen worden ingezet in ZE-zones, en het oude materieel in gemeenten zonder ZE-zones.

4. Gemeentelijke samenwerking op deelopgaven

- Het realiseren van een milieuzone of ze-zone bestaat uit verschillende deelopgaven, die als volgt zijn onder te verdelen:
 - **Bestuurlijke voorbereiding**; dat betreft het besluitvormingsproces (inclusief consultatie / inspraak) resulterend in een definitief (raads-)besluit tot invoering.
 - **Verkeersbesluit**; dat betreft het feitelijke, formele besluit waarmee de zone wordt ingevoerd (incl. bordenplan)
 - **Handhaving**; bestaande uit de feitelijke controle (door boa's) en de benodigde systemen (software)
 - **Ontheffingen**; bestaande uit het ontheffingenbeleid (vastgesteld door B&W) en de benodigde systemen (software)
 - **Bebording**; de inkoop en plaatsing van verkeersborden
 - **ANPR** (kentekencamera's; Automatic Numberplate Recognition); de (eventuele) inzet van kentekencamera's om de zone te handhaven, inclusief koppelingen met gemeentelijke systemen (afhandeling overtredingen, ontheffingen)
 - **Communicatie**; de communicatie die nodig is om (met name voor invoering) de zone breed te communiceren (online, offline, on-street etc).
- Voor elk van de deelopgaven is bezien in hoeverre gemeentelijke samenwerking mogelijk is. Op de volgende pagina's is dit schematisch samengevat.

Samenvattende tabel: samenwerking per deelopgave

| | Moet per gemeente | Kan gezamenlijk | Opmerking |
|----------------------------|-------------------|-----------------|--|
| Bestuurlijke voorbereiding | Ja | Beperkt | Basisdocumenten grotendeels zelfde; inspraaktrajecten bij voorkeur gelijk schakelen (zie communicatie). |
| Verkeersbesluit | Ja | Beperkt | Basisdocumenten grotendeels zelfde; inspraaktrajecten bij voorkeur gelijk schakelen (zie communicatie). |
| Handhaving: boa-controle | | Ja | Indien boa beëdigd is voor grondgebied groter dan eigen gemeente |
| Handhaving: systemen | | Ja | Momenteel worden ook al systemen gedeeld tussen gemeentes die samen één ambtelijke organisatie zijn. |
| Ontheffingen: beleid | Ja | Deels | Het ontheffingenbeleid kan gezamenlijk afgestemd worden; er dient echter per gemeente individueel beleid vastgesteld te worden. |
| Ontheffingen: loket | | Ja | Mandaatverlening van het ene bestuursorgaan aan het andere vindt al plaats voor verkeersbesluiten. Dan kan dat ook voor ontheffingen ter zake verkeersbesluiten. |
| Bebording | | Ja | Meerwaarde mogelijk slechts beperkt, materiaalkosten en uitvoeringskosten belangrijkste factoren. |
| ANPR-systeem | | Ja | Bij voorkeur 1 gemeente die “eigenaar” is van de ANPR en wordt gemandateerd door overige gemeenten. Bij voorkeur dan ook koppeling op 1 backoffice systeem. |
| Communicatie | | Ja | Zeer gunstig om gezamenlijk 1 boodschap uit te dragen. |

Bestuurlijke voorbereiding

- Een milieu- of ZE-zone heeft een significante impact op gebruiker van bestel- en vrachtvoertuigen. Om die reden moet een zone:
 1. **Via een gedegen besluitvormingsproces worden voorbereid.**
 2. **Ruim van de voren worden aangekondigd;**
- Ad 1. Een besluit tot invoering van de zone is minimaal een B&W-besluit, maar de gemeenteraad zal hier in veel gevallen ook een uitspraak over willen doen. Daarnaast is inspraak (dan wel consultatie) wenselijk op het B&W-besluit. Feitelijke invoering van de zones vindt plaats d.m.v. een verkeersbesluit (vaak circa 1 jaar voor daadwerkelijke invoering); ook daarin is inspraak en bezwaar en beroep mogelijk.
- Ad 2. Juist omdat de zone een impact heeft (voertuiggebruikers moeten mogelijk een ander voertuig aanschaffen of inzetten) is een ruime anticipatietermijn noodzakelijk; de zone moet bijtijds worden aangekondigd. **De minimale tijd voor een milieuzone is 2 jaar (blijkens jurisprudentie over de milieuzones), voor de ZE-zone geldt 4 jaar (opgenomen in Klimaatakkoord en landelijke “Uitvoeringsagenda Stadslogistiek”.**
- In ieder geval geldt: **de bestuurlijke voorbereiding dient altijd lokaal te worden doorlopen.** Uiteraard kan hierbij wel worden samengewerkt en kunnen basisdocumenten dezelfde zijn. Ook qua tijd kan het handig zijn om trajecten gelijk te schakelen, ten minste waar het gaat om communicatie en inspraak.

Verkeersbesluit

- Toelichting: Een milieu- of ZE-zone wordt formeel en definitief vastgesteld via een verkeersbesluit. Onderdeel van dit besluit is een bordenplan, waarop de begrenzing van de zone en de te plaatsen borden gedetailleerd zijn weergegeven. Het besluit ligt 6 weken ter inzage, en tegen het besluit is bezwaar en beroep mogelijk.
- In ieder geval geldt: **het verkeersbesluit dient lokaal te worden doorlopen**. De gemeente is namelijk wegbeheerder en kan dat mandaat niet overdragen. Deze werkwijze is overigens ook gehanteerd bij verkeersbesluiten rondom de Formule 1 in Zandvoort.
- Uiteraard kan hierbij wel worden samengewerkt en kunnen basisdocumenten dezelfde zijn. Ook qua tijd kan het handig zijn om trajecten gelijk te schakelen, ten minste waar het gaat om communicatie en inspraak.
- Mochten ook provinciale wegen tot de zone behoren, dan moet ook de provincie een zelfstandig verkeersbesluit nemen.





Handhaving

- Toelichting: Voor handhaving blijft een boa noodzakelijk. Zowel voor het ter plekke constateren van een overtreding als voor het beoordelen van overtredersinformatie in de handhavingsoftware van een ANPR-systeem.
 - Boa's hebben (zeker in het begin van het stadium) een belangrijke informerende en waarschuwende functie op straat. Zij kunnen overtreders aanspreken, waarschuwen en informeren en bieden het menselijke aspect m.b.t. handhaving
 - Bij het beoordelen van overtredingen die geconstateerd zijn o.b.v. ANPR dient een boa altijd vanuit het systeem de overtreding handmatig goed te keuren.
- **Een boa is in dienst van de gemeente waarin deze werkzaam is en wordt beëdigd voor een bepaald werkgebied. Dit kan een bepaalde gemeente zijn, maar kan ook binnen geheel Nederland zijn.** In het geval van heel Nederland is er geen beperking voor de boa om buiten de gemeentegrenzen te mogen handhaven. Dit houdt in dat een boa vanuit Haarlem ook bevoegd is om te handhaven binnen andere gemeenten en vice versa.

Ontheffingen

- Toelichting: Bij invoering van een milieuzone of ZE-zone dient er door de gemeente ook een ontheffingenbeleid opgesteld te worden. Dit ontheffingenbeleid dient te worden vastgesteld door het college van B&W.
- Dit **ontheffingenbeleid zal per gemeente moeten worden opgesteld. Wel kan samenwerking om te komen tot een gelijkwaardig ontheffingenbeleid opportuun zijn.** Het opstellen van een gelijkwaardig ontheffingenbeleid biedt de volgende voordelen:
 - Het maakt het makkelijker om gezamenlijke ontheffingenverlening te bieden (één loket voor vier gemeenten)
 - Meer logica binnen de regelgeving voor bewoners en particulieren die een ontheffing willen aanvragen.
 - Schaalvoordelen m.b.t. projectmanagement i.v.m. gezamenlijke opzet en kennisdeling.
- Wat betreft bezwarenafhandeling op ontheffingen; dit dient per gemeente te worden afgehandeld. Een ontheffing wordt immers beoordeeld op basis van het gemeentelijke ontheffingenbeleid (dat is vastgesteld door het college, per gemeente). Wel kunnen gemeentes overwegen een gezamenlijke bezwaarschriftencommissie in te stellen, zodat het beleid (of de afwijking daarvan) zo veel mogelijk geüniformeerd wordt en kennis zoveel mogelijk gebundeld binnen de gemeenten.

Bebording

- Toelichting: Bij invoering van een milieuzone/ZE-zone dient er ook bebording geplaatst te worden bij minimaal alle ingangen van de zone. Wanneer er een gemeentegrens overschrijdende zone wordt ingevoerd betekent het dat de 'binnengrenzen' van de zone vervallen. Er is dan namelijk sprake van twee of meer aaneengesloten zones.
- De kosten van bebording komen voornamelijk uit materiaalkosten voor borden en palen en uitvoeringskosten (plaatsen, tijdelijke verkeersmaatregelen). Het onderling afstemmen van de bebordingsplannen kan meerwaarde bieden maar zal een beperkt drukkend effect hebben op de kostenposten voor bebording; de schaalvoordelen zijn beperkt.



ANPR-systeem

- Toelichting: Het handhaven van een milieuzone/ ZE-zone gebeurt bij voorkeur middels ANPR-camera's (Automatic Number Plate Recognition). Een ANPR-systeem bestaat uit de camera inclusief koppelingen met databases (RDW, RVO, NPR, lokale ontheffingen) en handhavingssoftware.
- Zodra er gekozen kan worden voor één ANPR-systeem voor de 4 gemeentes zou dit een potentiële besparing kunnen zijn. Groot inkopen van ANPR-systeem geeft veel voordeel. Daarnaast is het opstarten van ANPR-handhaving een kostbaar traject (aanbesteding & implementatie).
- Echter: een gedeeld ANPR-systeem tussen gemeentes is nog nooit gerealiseerd en lijkt een ingewikkeld thema. Zodra er gekoppeld dient te worden met de gemeentelijk IT-architectuur dient er rekening te worden gehouden met diverse bestaande IT-systemen van gemeentes, diverse eisen rondom privacy, etc. Daarbij vergt een gezamenlijke investering en beheer forse afstemming (met name het Programma van Eisen).
- Bij een variant waarbij de zone aan één centraal orgaan wordt gemandateerd, inclusief vergunning/ontheffing en handhaving zou een decentraal georganiseerd ANPR-systeem mogelijk kansrijk zijn. ANPR wordt dan wel ingezet in andere gemeenten, maar 1 gemeente is dan primair "eigenaar" van het systeem.



Communicatie

- Het informeren van lokale ondernemers over de komst van een ZE-zone kan op diverse manieren via verschillende kanalen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het gebruik van een sociale media campagne, borden langs de weg, brieven abri's etc.)
- Een gezamenlijke communicatiestrategie opstellen- en uitvoeren brengt van alle deelopgaven wellicht de grootste schaalvoordelen met zich mee:
 - De mogelijkheid om kosten te besparen m.b.t. projectmanagement in de opzet van de communicatie campagne
 - Schaalvoordelen bij de inkoop van communicatiemiddelen (posters, abri's etc.) i.v.m. grootschalige samenwerking.
 - Effectievere overdracht van de boodschap wanneer deze grootschalig en uniform binnen de regio gecommuniceerd wordt



5. Mogelijke toekomstige samenwerkingsscenario's

Rondom de invoering van een regionale milieu- of ZE-zone zijn op hoofdlijnen drie verschillende scenario's te bedenken:

Scenario 1: Ieder voor zich

- In scenario 1 stellen alle gemeente zich individueel op en zijn er de minste schaalvoordelen te behalen.

Scenario 2: Huidige samenwerkingsverbanden

- De samenwerkingsverbanden zoals deze er nu zijn (Heemstede & Bloemendaal + Zandvoort & Haarlem) intensiever laten samenwerken, waarbij er oog is voor gezamenlijke inkoop en projectmanagement. In dit scenario is er één systeem voor het beoordelen van overtredingen en één loket voor het aanvragen van ontheffingen per samenwerkingsverband. In dit scenario zijn geringe schaalvoordelen te behalen.

Scenario 3: Gezamenlijke aanpak van de vier gemeenten

- De verschillende gemeenten trekken op als één, waarbij het mogelijk wordt om een regionale milieu/ZE-zone te handhaven. In dit scenario is er één systeem om alle overtredingen te beoordelingen en één loket voor ontheffingen aanvragen. De schaalvoordelen met betrekking tot inkoop en projectmanagement zijn hier het hoogst.

De **rol van de Provincie** staat los van de bovenstaande scenario's. Zolang de wegen onder Provinciaal beheer niet binnen de zones vallen, dient er vooral afstemming plaats te vinden met de Provincie over het plaatsen van eventuele vooraankondigingsborden langs de Provinciale wegen. Uiteraard geldt hierbij ook het schaalvoordeel: in geval van scenario 3 kan dit soort afstemming geconsolideerd plaatsvinden.

5. Mogelijke toekomstige samenwerkingsscenario's

De rol van de Provincie staat los van de bovenstaande scenario's.

- **De Provincie heeft een positieve grondhouding t.o.v. de ZE-zones.** De zones dragen bij aan de Provinciale doelstelling om logistiek te verduurzamen.
- ZE-zones beperken zich in heel Nederland tot stadscentra en eventueel omliggende wijken. **In geen enkele zone liggen provinciale wegen binnen de grenzen van een ZE-zone.** Dat is niet onlogisch: Provinciale wegen zijn bijna altijd stroomwegen voor bovenlokaal verkeer.
- **Opname van provinciale wegen binnen de zone is niet onmogelijk.** Stel dat dit het geval wordt, dan dient de Provincie als wegbeheerder zelfstandig een verkeersbesluit te nemen voor het traject dat binnen de zone valt. Formeel dient ook het ontheffingenbeleid door de Provincie zelf vastgesteld te worden.
- **Zolang de wegen onder Provinciaal beheer niet binnen de zones vallen, dient er vooral afstemming plaats te vinden met de Provincie** over het plaatsen van eventuele vooraankondigingsborden langs de Provinciale wegen.

Handhaving

| | | Scenario 1 | Scenario 2 | Scenario 3 |
|----------|-----------------------|---|--|---|
| Controle | Systeem (ANPR en boa) | Niet van toepassing; boa's van Haarlem/Zandvoort zijn over en weer gemachtigd, Bloemendaal en Heemstede idem. | Boa's handhaven gericht ook in gemeente van samenwerkingsverband ANPR-camera's van Haarlem kunnen ook in Zandvoort ingezet worden | Boa's handhaven gericht in alle 4 de gemeentes ANPR-camera's van Haarlem kunnen in alle gemeentes ingezet worden |
| | Voordeel | n.v.t. | Huidige situatie | Kostenbesparing door schaalvoordelen: toename capaciteit en flexibiliteit |
| Software | Systeem | Alle gemeenten werken met een zelfde software systeem (CityPermit en CityControl), maar afzonderlijke licenties | De systemen worden gedeeld (gedeelde licentie) tussen de gemeentes volgens de huidige samenwerkingsverbanden | Er is 1 systeem (gedeelde licentie) voor handhaving waar de vier gemeentes gebruik van maken. Afhandeling boetes bij voorkeur door 1 "hoofdgemeente" die hiertoe gemandateerd wordt |
| | Voordeel | n.v.t. | Beperkte kostenbesparing (lagere licentiekosten) | Kostenbesparing (licentie, beheer, gebruik) |

Ontheffing/vergunning

Ontheffingenbeleid dient altijd afzonderlijk genomen te worden, per gemeente.

| | | Scenario 1 | Scenario 2 | Scenario 3 |
|---------|----------|--|--|--|
| Beleid | Systeem | Geen afstemming voor het opstellen van het individuele ontheffingenbeleid | Ontheffingenbeleid afgestemd volgens de huidige samenwerkingsverbanden. Gebruik van zelfde basisdocumenten en basisideeën. | Ontheffingenbeleid zijn vrijwel identiek met ruimte voor lokale uitzonderingen of aanpassingen. Gebruik van zelfde basisdocumenten en basisideeën. |
| | Voordeel | N.v.t. | Minimaal kostenvoordeel, grotere logica en draagvlak | Minimaal kostenvoordeel, grotere logica en draagvlak |
| Bezwaar | Systeem | Iedere gemeente behandelt bezwaren zoals in huidige situatie | Er zijn twee punten waar men bezwaren in kan dienen, volgens de huidige samenwerkingsverbanden | Er wordt één centraal punt ingericht voor bezwaren en één bezwaarschriftcommissie ingesteld |
| | Voordeel | N.v.t. | Kostenbesparing door schaalvoordelen | Kostenbesparing door schaalvoordelen, maximaal gebruiksvriendelijk voor aanvragers |
| Loket | Systeem | Iedere gemeente heeft een eigen loket voor het aanvragen van ontheffingen en vergunningen. | Je kunt bij de ene gemeente een vergunning aanvragen voor de andere gemeente, volgens de huidige samenwerkingsverbanden. | Er wordt één centraal loket ingericht waarbij ontheffingen en vergunningen voor alle vier de gemeentes kunnen worden aangevraagd. |
| | Voordeel | N.v.t. | Kostenbesparing door schaalvoordelen | Kostenbesparing door schaalvoordelen, maximaal gebruiksvriendelijk voor aanvragers |

Inkoop borden

De inkoop van borden kan in twee hoofdonderwerpen verdeeld worden: de aanschaf van fysieke borden (incl. plaatsing) en het komen tot een juiste opdracht (bebordingsplan etc.)

| | | Scenario 1 | Scenario 2 | Scenario 3 |
|--|-------------------|--|--|---|
| | Inkoop borden | Inkopen wordt gedaan volgens de huidige structuren. | De inkoop wordt gezamenlijk opgepakt volgens de huidige samenwerkingsverbanden | De inkoop wordt tussen alle vier de gemeentes gelijktijdig opgepakt |
| | Voordeel | Geen schaalvoordeel | Lichte kostenvermindering door schaalvoordeel | Kostenvermindering door schaalvoordeel |
| | Projectmanagement | Inkoop van borden wordt per gemeente opgepakt (overigens wel bij zelfde partij). | Inkoop van borden wordt gedaan volgens huidige samenwerkingsverbanden | Het traject om te komen tot inkoop wordt centraal georganiseerd tussen de vier gemeentes. |
| | Voordeel | n.v.t. | Minimale kostenvermindering | Minimale kostenvermindering |

Inkoop ANPR-systeem

Onder ANPR-systeem wordt het complete systeem verstaan: backoffice, handhavingssoftware en de camera's.

| | | Scenario 1 | Scenario 2 | Scenario 3 |
|---------------------|----------|---|--|--|
| Inkoop ANPR-systeem | Aanpak | Inkopen wordt gedaan volgens de huidige structuren, per gemeente. | De inkoop wordt gezamenlijk opgepakt volgens de huidige samenwerkingsverbanden | De inkoop wordt tussen alle vier de gemeentes gezamenlijk opgepakt |
| | Voordeel | Geen schaalvoordeel | Lichte kostenvermindering door schaalvoordeel | Kostenvermindering door schaalvoordeel (risico: veel afstemming nodig) |
| Project-management | Aanpak | Inkoop van ANPR-systeem wordt per gemeente opgepakt (eigen projectbegeleiding). | Inkoop van ANPR-systeem wordt gedaan volgens huidige samenwerkingsverbanden met gedeelde / gezamenlijke projectgroep | Inkoop van ANPR-systeem wordt gedaan volgens huidige samenwerkingsverbanden met gedeelde / gezamenlijke projectgroep |
| | Voordeel | Geen schaalvoordeel | Beperkt schaalvoordeel door kennisdeling | Beperkt schaalvoordeel door kennisdeling (specialistische kennis wordt beter geborgd) |

Communicatie

| | | Scenario 1 | Scenario 2 | Scenario 3 |
|--|---------------------|--|--|---|
| | Communicatie-aanpak | Iedere gemeente voert een eigen communicatiecampagne uit | Er wordt samengewerkt volgens de huidige samenwerkingsverbanden. | Er wordt een centrale communicatiecampagne opgesteld en uitgevoerd. |
| | Voordeel | Geen schaalvoordeel | Lichte kostenvermindering door schaalvoordeel | Hoge kostenvermindering + toename draagvlak effectiviteit door gezamenlijke boodschap |

Bestuurlijke voorbereiding

| | | Scenario 1 | Scenario 2 | Scenario 3 |
|--|----------------|--|--|--|
| | Besluitvorming | Iedere gemeente voert een eigen besluitvorming uit, op eigen tempo, met eigen basisstukken (onderzoek, onderbouwing) | Er wordt samengewerkt volgens de huidige samenwerkingsverbanden – besluitvorming blijft gemeentelijk, maar planning wordt gelijkgeschakeld en basisstukken gedeeld | Er wordt samengewerkt met 4 gemeenten – besluitvorming blijft gemeentelijk, maar planning wordt gelijkgeschakeld en basisstukken gedeeld |
| | Voordeel | Geen schaalvoordeel | Lichte kostenvermindering door schaalvoordelen: gedeelde onderzoekskosten, projectkosten en proceskosten (m.n. communicatie m.b.t inspraak e.d) | Lichte kostenvermindering door schaalvoordelen: gedeelde onderzoekskosten, projectkosten en proceskosten (m.n. communicatie m.b.t inspraak e.d) Toename draagvlak en effectiviteit (grotere impact) |

Verkeersbesluit

| | | Scenario 1 | Scenario 2 | Scenario 3 |
|--|----------------|--|--|---|
| | Besluitvorming | Iedere gemeente voert een eigen besluitvorming uit, op eigen tempo, met eigen basisstukken (onderzoek, onderbouwing) | Er wordt samengewerkt volgens de huidige samenwerkingsverbanden – besluitvorming blijft gemeentelijk, maar planning wordt gelijkgeschakeld en basisstukken gedeeld | Er wordt samengewerkt met 4 gemeenten – besluitvorming blijft gemeentelijk, maar planning wordt gelijkgeschakeld en basisstukken (m.n. opzet bordenplan) gedeeld |
| | Voordeel | Geen schaalvoordeel | Lichte kostenvermindering door schaalvoordelen: gedeelde projectkosten en proceskosten (m.n. communicatie m.b.t inzagelegging, ontwerp bordenplan) | Lichte kostenvermindering door schaalvoordelen: gedeelde onderzoekskosten, projectkosten en proceskosten (m.n. communicatie m.b.t inzagelegging, ontwerp bordenplan) Toename draagvlak |

Samenvattende tabel: beoordeling scenario's per deelopgave

| | Handhaving | | Ontheffingen | | Inkoop borden | | Inkoop ANPR | | Communicatie | Besluitvorming | Verkeersbesluit |
|---|---|---|--|--|------------------------------------|------------------------|---|--|--|--|--|
| | Controle | Systeem | Beleid (incl bezwaar) | Loket | Product | Projectmatig | Product | Projectmatig | | | |
| Scenario 1: Ieder voor zich | Niet van toepassing | Niet van toepassing | Moet in de basis afzonderlijk plaatsvinden | Een loket voor iedere gemeente 4x loket | Geen schaalvoordelen | Geen schaalvoordelen | Geen schaalvoordelen | Geen schaalvoordelen | Geen schaalvoordelen | Moet in de basis afzonderlijk plaatsvinden | Moet in de basis afzonderlijk plaatsvinden |
| Scenario 2: Huidige samenwerkingsverbanden | Huidige situatie | Huidige situatie | Gezamenlijk basisdocument: Minimaal kostenvoordeel, grotere logica en draagvlak | Kostenbesparing door schaalvoordelen | Geen / zeer beperkt schaalvoordeel | Beperkt schaalvoordeel | Lichte kostenvermindering door schaalvoordeel | Beperkt schaalvoordeel door kennisdeling | Gemiddeld schaalvoordeel in kosten, effectiviteit en draagvlak | Gezamenlijke basisdocument: Licht schaalvoordeel in kosten en groter draagvlak | Gezamenlijke basisdocument: Licht schaalvoordeel in kosten en groter draagvlak |
| Scenario 3: Gezamenlijke aanpak | Kostenbesparing door schaalvoordelen: toename capaciteit en flexibiliteit | Kostenbesparing (licentie, beheer, gebruik) | Gezamenlijke basisdocument: Minimaal kostenvoordeel, grotere logica en draagvlak | Kostenbesparing door schaalvoordelen, maximaal gebruiksvriendelijk voor aanvragers | Zeer beperkt voordeel | Zeer beperkt voordeel | Kostenvermindering door schaalvoordeel | Beperkt schaalvoordeel door kennisdeling | Schaalvoordeel in kosten, effectiviteit en draagvlak | Gezamenlijke basisdocument: Schaalvoordeel in kosten en vergroot draagvlak | Gezamenlijke basisdocument: Schaalvoordeel in kosten en groter draagvlak |

Niet van toepassing

Alternatief

Basisadvies

Samenvatting scenario's

- Stel dat de 4 gemeenten (t.z.t.) een zone invoeren, dan zijn 3 scenario's van samenwerking denkbaar:
 1. Ieder voor zich: elke gemeente pakt de zonering afzonderlijk op
 2. Intensivering van huidige samenwerkingsverbanden (Haarlem/Zandvoort en Bloemendaal/Heemstede)
 3. Alles gezamenlijk; een integrale aanpak van de 4 gemeenten gezamenlijk
- **Enkele onderdelen moeten primair door de gemeenten zelf worden vormgegeven: de bestuurlijke besluitvorming, het verkeersbesluit en het ontheffingenbeleid.** Wel kan er op onderdelen worden samengewerkt wat betreft achtergronddocumenten (info vanuit onderzoek), communicatie rondom besluitvorming (inspraak e.d.) en gedeelde formats.
- **Op de onderdelen handhaving en bebording wordt al samengewerkt (scenario 2).** Door deze onderdelen geheel gezamenlijk op te pakken (scenario 3) ontstaan (beperkte) schaalvoordelen; qua efficiency (inzet boa's) en kosten (voor inkoop van materiaal, softwarelicenties).
- **Wat betreft ontheffingenloket, ANPR-inkoop en –inzet én communicatie heeft een gezamenlijke aanpak (scenario 3) de grootste meerwaarde.** Inkoop-schaalvoordelen leiden dan tot kostenreductie. Bovendien wordt de benodigde specialistische kennis (met name wat betreft ANPR) beter geborgd en hoeft niet elke gemeente afzonderlijk deze kennis “in huis” te hebben en houden.

Resume: Advies op samenwerkingsvariant

- **Werk samen met elkaar; als kleine gemeente zelfstandig ZE-zone invoeren is complex**
 - Gezien de uitkomsten van de analyse is het advies om in ieder geval niet zelfstandig een ZE-zone in te voeren als kleine gemeente. De opgave is daarvoor te complex en vereist structureel geborgde expertise binnen de gemeentelijke organisatie.
- **Leer van Haarlem en kies voor samenwerking..**
 - Het ligt het meest voor de hand om gebruik te maken van de expertise en infrastructuur binnen de gemeente Haarlem.
- **..met name op het gebied van handhaving, communicatie en ontheffingen**
 - Wat betreft inzet van ANPR kunnen nadere afspraken worden gemaakt met de gemeente Haarlem; daar zit de benodigde expertise. Het ligt voor de hand om daar gebruik van te maken en niet zelfstandig ANPR-inzet in te kopen.
 - Voor de inzet van boa's kan de huidige samenwerking verder worden uitgebreid zodat er een intergemeentelijke pool ontstaat van boa's die bekend en bevoegd zijn op het handhaven van een ZE-zone.
 - Voor communicatie en de toetsing en uitgifte van ontheffingen kan gemeentelijke samenwerking worden gezocht, gebruik makend van de in Haarlem aanwezige expertise.
 - Voor elk van bovengenoemde onderwerpen zal een interne kostenverdeelsleutel moeten worden bepaald zodat kosten intern kunnen worden verrekend.
- **Bestuurlijke besluitvorming en vaststellen verkeersbesluit moet zelfstandig, maar wel in samenwerking op onderdelen**
 - Wat betreft achtergronddocumenten (onderzoeksinformatie) en communicatie rondom besluitvorming (inspraak e.d.) kan nauw worden samengewerkt. Besluitvorming kan in de tijd zo veel als mogelijk gelijkgeschakeld worden.

6. Advies voor mogelijke vervolgstappen

1. Formuleren bestuurlijk standpunt voor Heemstede, Zandvoort en Bloemendaal

- Het is aan de nieuwe colleges in de 3 gemeenten om een standpunt in te nemen over invoering van een ZE-zone binnen de gemeentegrenzen. Haarlem heeft dit reeds gedaan. **Het gaat hierbij om de vraag of het gemeentebestuur bereid is om de kosten en baten van een ZE-zone te onderzoeken.** Er wordt dus nog niet een besluit over al dan niet invoeren van de zone gevraagd.

2. Verkennen baten en kosten zone (mn. Bloemendaal en Zandvoort. Heemstede en Haarlem deels al gedaan)

- Een afgewogen besluit over de ZE-zone kan pas genomen worden als er inzicht bestaat in de kosten en baten van een zone binnen de gemeente. Het gaat hierbij om gemeentelijke én maatschappelijke kosten en baten op hoofdlijnen. Hiervoor is het relevant dat er met name aandacht is voor de volgende twee bepalende aspecten:
- **Omvang van de zone:** waarbij een of meerdere zonevarianten worden bepaald die vervolgens op kosten en baten worden beoordeeld. De gemeente Heemstede heeft dit onlangs laten doen n.a.v. een motie in de raad.
- **Onderlinge verrekening van gemeentelijke kosten:** waarbij op hoofdlijnen duidelijk dient te worden welke kosten verrekend worden tussen deelnemende gemeenten en op welke wijze dit wordt gedaan.
- Op basis van de uitkomsten van de verkenning moet worden vastgesteld of vervolg (principebesluit tot invoering) wenselijk is.

6. Advies voor mogelijke vervolgstappen

3. Principebesluit nemen tot invoering van de ZE-zone, i.s.m. Raad

- Het college neemt een principebesluit over invoering van de ZE-zone. Daarbij moet duidelijk zijn wat de omvang is, en moeten kosten en baten op hoofdlijnen inzichtelijk zijn. In het besluit kan ook duidelijk worden gemaakt hoe de financiële dekking is geregeld. Ook kan de wijze van samenwerking met andere gemeenten worden opgenomen.
- Per gemeente verschilt de wijze waarop de Raad wordt betrokken bij het besluit. Gezien de impact ligt een nauwe betrokkenheid voor de hand, waarbij de Raad de uiteindelijke bevoegdheid voor het besluit kan worden verleend.

4. Verkeersbesluit en ontheffingenbeleid

- Circa een jaar voor daadwerkelijke invoering (zie stap 5) moet het verkeersbesluit worden genomen en het ontheffingenbeleid worden opgesteld.




5. Invoering ZE-zone

- Invoeringsmoment van de ZE-zone is – op basis van landelijke regelgeving – ten minste 4 jaar na het principebesluit. Stel dat een dergelijk besluit genomen wordt in 2023, dan kan de zone op z'n vroegst ingaan per 2027.

Bijlage 1: Huidige situatie

Omschrijving per gemeente

Venstertijdengebieden

| Plaats | Venstertijdengebied | | | | Venstertijden | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------|--|--|---|--|---------------------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--|
| | Gebied | Hoofdbord | Onderbord | Handhaving | 0:00 – 5:59 | 6:00 | 7:00 | 8:00 | 9:00 | 10:00 | 11:00 | 12:00 | 13:00 | 14:00 | 15:00 | 16:00 | 17:00 | 18:00 | 19:00 | 20:00 | 21:00 | 22:00 | 23:00 | |
| Haarlem |  |  | <p>Fietsen toegestaan, voor snorfietzen verboden</p> <p>-----</p> <p>Van 06:00-11:00 h laden en lossen toegestaan</p> | Beweegbare pollers | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bloemendaal |  | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | niet van toepassing | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Zandvoort |  |  |  <p>Toegestaan 07:00 – 11:00</p> | Handmatig verplaatsbare paaltjes en vast straatmeubilair | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Heemstede |  |  | <p>Ma t/m vr 11:00 – 18:00 h</p> <p>donderdag 11:00-21.00 h</p> | geen | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Handhaving – Huidige situatie

Onderstaande tabel geeft een overzicht van hoe de handhaving per gemeente is ingericht voor fysieke handhaving, controle en software.

| | | Bloemendaal | Haarlem | Heemstede | Zandvoort |
|--------------------|----------|-------------|--------------|-----------|------------------------|
| Fysieke handhaving | Systeem | N.V.T. | Pollers | N.V.T. | Verplaatsbare paaltjes |
| | Ervaring | | | | |
| Controle | Systeem | N.V.T. | ANPR / BOA's | N.V.T. | BOA's |
| | Ervaring | | | | |
| Software | Systeem | CC & CP | CC & CP | CC & CP | CC & CP |
| | Ervaring | | | | |

CC & CP = City Control & City Permit (beide Sigmax producten)

Ontheffing/vergunning verlening – Huidige situatie

Onderstaande tabel geeft een overzicht van hoe de ontheffingen, vergunningen en inkoop en beheer van verkeersborden per gemeente is ingericht.

| | | Bloemendaal | Haarlem | Heemstede | Zandvoort |
|----------------|------------|---------------------|---------------------|-----------------------|-------------------|
| Vergunning | Aanvragen | Samen met Heemstede | Samen met Zandvoort | Samen met Bloemendaal | Samen met Haarlem |
| | behandelen | Afd. Beheer | Afd. VTH | Afd. Beheer | Afd. VTH |
| Ontheffing | Aanvragen | Samen met Heemstede | Samen met Zandvoort | Samen met Bloemendaal | Samen met Haarlem |
| | behandelen | Afd. Beheer | Afd. VTH | Afd. Beheer | Afd. VTH |
| Verkeersborden | Inkoop | Gemeentewerf | Spaarnelanden | Gemeentewerf | Spaarnelanden |
| | Beheer | Gemeentewerf | Spaarnelanden | Gemeentewerf | Spaarnelanden |

Bijlage 2: Juridische context

Op basis van onderzoek GreenbergTraurig (2022)

Inleiding

- *Onderzoek van GreenbergTraurig is separaat opgenomen.*
- *Op de volgende slides staan de belangrijkste bevindingen samengevat.*

Verkeersbesluit

Dient iedere gemeente een eigen verkeersbesluit te nemen?

- **In beginsel zal B&W alleen voor de eigen gemeente een verkeersbesluit kunnen nemen.** Dat betekent niet dat er niet enige afstemming tussen verkeersbesluiten van B&W's van verschillende gemeentes plaats kan vinden.

Is de nul-emissiezone “bruikbaar” in de natura 2000/stikstofopgave?

- 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). 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. **Reductie van stikstofdepositie voor verkeer kan voorts mogelijk kwalificeren als een mitigerende maatregel in de Wet natuurbescherming. Dit zal echter van geval tot geval moeten worden beoordeeld en onderbouwd.**

Bron: GreenbergTraurig

Verkeersbesluit

Moet de provincie een apart verkeersbesluit nemen en hoe zou een dergelijk besluit zich tot een verkeersbesluit van B&W verhouden?

- **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.** 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).
Verkeersbesluiten (en dus nul-emissiezones) van GS en B&W kunnen naar ons inzicht naast elkaar bestaan, omdat deze op andere wegen zullen zien (zoals hierboven toegelicht).

Zouden provinciale en gemeentelijke verkeersbesluiten eventueel geclusterd / integraal genomen kunnen worden?

- **Naar ons inzicht dienen GS en B&W op grond van artikel 18 WVV 1994 een eigen verkeersbesluit te nemen. Dat sluit niet uit dat GS en B&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).

Mag de gemeente handhaven op de provinciale weg en vice versa?

- **Ja,** zie antwoord over handhaving met boa's.

Bron: GreenbergTraurig

Handhaving

Scenario 1 & 2: Het handhaven van een boa buiten de gemeente waar deze boa werkzaam is.

Toezicht op regels op grond van de WWV 1994 geschiedt door bij amvb aangewezen ambtenaren (artikel 3 Wahv). Politieagenten zijn algemeen opsporingsambtenaar en kunnen op die grond een administratieve sanctie opleggen in geval van overtreding van een regel uit de WWV 1994. Voor hen geldt geen restrictie t.a.v. het grondgebied .

- Een buitengewoon opsporingsambtenaar (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 openbare door de Minister van Justitie en Veiligheid ruimte 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.**
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.

Bron: GreenbergTraurig

Ontheffingverlening

Kunnen (bijvoorbeeld) twee gemeentes een andere gemeente mandateren voor het verlenen van ontheffingen?

- 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: <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR600708>). **Dan kan dat naar ons oordeel ook voor ontheffingen ter zake verkeersbesluiten.**

Moet iedere gemeente een eigen ontheffingenbeleid maken of is een gezamenlijk beleid mogelijk?

- 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 gemeentes. Meest wenselijk is uiteraard als dit (grotendeels) landelijk geregeld is.

Hoe dienen de verschillende gemeentes in zo een geval met bezwaar en beroep (tegen ontheffingsbeschikking) om te gaan?

- Voor een besluit om wel/geen ontheffing te verlenen: in het geval van een mandaat wordt het besluit nog altijd namens het de mandaatgever genomen. Bezwaar zal dus alsnog moeten worden aangetekend bij het bevoegd gezag. **Gemeentes 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.** 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).

Bron: GreenbergTraurig

Bijlage 3: Financiële analyse

Separaat opgenomen - vertrouwelijk