

PELS RIJCKEN

Per e-mail: jdeckers@brabant.nl

Provincie Noord-Brabant
De heer Jo Deckers
Postbus 90151
5200 MC 'S-HERTOGENBOSCH

onze ref. LS/JK/11017795
uw ref. 11017795
inzake Advies verzamelverkeersbesluiten
t.b.v. publieke laadpalen

mr. Elisabeth C.M. Schippers
advocaat · partner
+31 70 515 3733
liesbeth.schippers@pelsrijcken.nl

6 april 2022

Geachte heer Deckers,

U heeft ons verzocht te adviseren over de juridische onderbouwing van zogenoemde verzamelverkeersbesluiten. Graag voldoen wij hierbij aan uw verzoek. Alhoewel deze adviesvraag formeel is uitgevraagd door de provincie Noord-Brabant, wordt dit advies ook gedeeld met de provincies Limburg, Gelderland, Overijssel, Groningen, Drenthe en Friesland en de regio MRA-elektrisch. Hieronder gaan we eerst in op de achtergrond van het vraagstuk. Daarna behandelen we uw vragen.

Aanleiding en achtergrond

Er is – in het kader van de energietransitie en de daarmee samenhangende wil om elektrisch rijden te bevorderen – een groeiende noodzaak om parkeerplaatsen te realiseren waar elektrische voertuigen kunnen worden opgeladen. Op dit moment worden publieke parkeerplaatsen doorgaans gerealiseerd naar aanleiding van een aanvraag bij een exploitant van elektrische laadpalen, met daarbij het verzoek om een laadplek te faciliteren. Deze aanvraag komt dan bij de desbetreffende gemeente te liggen. De gemeente kiest een aangewezen plek en de exploitant plaatst vervolgens de laadpaal. De desbetreffende gemeente neemt vervolgens voor de aanwijzing van de laadparkeerplaats een verkeersbesluit. De gemeenten in, onder meer, de provincie Noord-Brabant willen een meer proactieve rol spelen in het faciliteren van laadpalen.

Dit door – onafhankelijk van een aanvraag – op meer grote(re) schaal verzamelverkeersbesluiten te nemen waardoor sneller en adequater elektrische laadplekken gerealiseerd kunnen worden. Dit om voor de vraag uit te lopen, in plaats van er achteraan. Om tot deze aanpak te komen heeft u ons een aantal concrete vragen voorgelegd. Hieronder geven we hier – vraag voor vraag – antwoord op.

Beantwoording vragen

Vraag 1A (Verzamelverkeersbesluiten)

Is het mogelijk om meerdere verkeersbesluiten in één procedure te nemen voor parkeervakken bij laadpalen die pas worden gerealiseerd op het moment dat er een aanvraag ontvangen wordt? Met daarbij drie mogelijke uitvoeringstermijnen:

- i. De uitvoering van het verkeersbesluit wordt direct gestart.*
- ii. De uitvoering van het verkeersbesluit ligt mogelijk maanden tot jaren later.*
- iii. De uitvoering van het verkeersbesluit is niet zeker.*

Antwoord:

Ja, het is mogelijk om in één formeel verkeersbesluit, met één procedure, meerdere (verkeers)besluiten te nemen. Een sprekend voorbeeld is het verkeersbesluit van het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam van 11 december 2018.¹ Dit verkeersbesluit had betrekking op het verplaatsen van de snorfiets van het fietspad naar de rijbaan. In dat besluit waren in totaal voor meer dan 100 fietspaden borden nodig. Daarvoor is destijds één verkeersbesluit genomen.

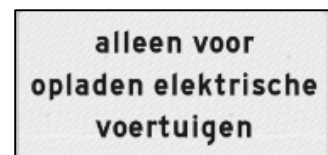
In het onderhavige geval heeft het verkeersbesluit betrekking op het plaatsen van het verkeersbord E8 of E4 met het onderbord OB20 met de tekst “alleen voor opladen van elektrische voertuigen”. Met het E4 bord in plaats van het E8 bord kunnen elektrische voertuigen er ook parkeren en niet *slechts* laden. Zie de borden hieronder afgebeeld.



E8



E4



OB20

¹ Staatscourant 11 december 2018, 'Verkeersbesluit Snorfiets naar de rijbaan met helmplicht te Amsterdam' <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2018-71559.pdf>.

Met het plaatsen van deze bebording, zijn de desbetreffende parkeerplekken exclusief bestemd voor het opladen/parkeren elektrische voertuigen. Voor het plaatsen van de laadpaal zelf is geen bestuursrechtelijke toestemming nodig is – zo volgt nadrukkelijk uit de jurisprudentie.² Het uitvoeren van het verkeersbesluit betekent in dit geval dus het feitelijk plaatsen van de bebording.

Het is mogelijk om het verkeersbesluit pas uit te voeren (het bord te plaatsen) op het moment dat er een aanvraag (voor het plaatsen van een laadpaal) wordt ontvangen. De Wegenverkeerswet 1994 (Wvw) en het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) staan er niet aan in de weg dat er een zekere tijd zit tussen het nemen van het besluit en het uitvoeren van het besluit. Die periode kan naar onze mening niet onredelijk lang zijn, maar hier valt in algemene zin geen maximum aan te koppelen. Wet- en regelgeving en jurisprudentie bieden geen uitsluitel op dit punt.

Feitelijk is er sprake van het reserveren van een laadplaats. Op die plaats kan namelijk *juridisch* ook niets anders meer. Daarbij kunnen de belangen van derden in het geding zijn, alhoewel dat niet snel het geval zal zijn, want zolang de laadpaal en het bord er niet staat kan de plek gebruikt worden zoals hij altijd gebruikt werd. Toch lijkt vanuit het oogpunt van rechtszekerheid een uitvoeringstermijn twee jaar wel het maximum. Meer dan twee vinden wij moeilijk verdedigbaar.

Wij sluiten aan bij een termijn van twee jaar, omdat dit een vaker gebruikte termijn is binnen het omgevingsrecht. Zo staat in artikel 3.1.1a van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en in artikel 13.5, lid 1 van de Wet milieubeheer (Wm) dat onderzoeksgegevens waarop de besluiten zijn gebaseerd niet ouder mogen zijn dan maximaal twee jaar. Ook in de Omgevingswet (toekomstig recht) wordt een termijn gehanteerd van twee jaar, zie artikel 16.5 van de Omgevingswet.

Het is mogelijk om een verzamelverkeersbesluit te nemen voor het realiseren van elektrische laadplekken – hiervan zien we ook veel praktijkvoorbeelden.³ Daarnaast komen in de rechtspraak ook verzamelverkeersbesluiten voor. In de uitspraak van de rechtbank Den Haag van 3 september 2020 stond een verkeersbesluit ter discussie die ging over in totaal zeven laadplekken die werden aangewezen. Het beroep tegen dat besluit werd ongegrond verklaard.⁴

i. De uitvoering van het verkeersbesluit wordt direct gestart.

² Rb. Midden-Nederland 7 februari 2022, ECLI:NL:RBMNE:2022:407.

³ Gemeente Stadkanaal, Verkeersverzamelbesluit elektrische laadpalen', <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2020-12531.html>; ; Gemeente Utrechtse Heuvelrug, 'Verkeersbesluit Aanwijzen parkeerplaatsen ten behoeve van opladen elektrische auto's in Amerongen, Driebergen, Doorn, Leersum en Maarn' <https://repository.officiele-overheidspublicaties.nl/externebijlagen/exb-2018-40347/1/bijlage/exb-2018-40347.pdf>.

⁴ Rechtbank Den Haag 3 september 2020, ECLI:NL:RBDHA:2020:9283.

Direct uitvoering geven aan het verkeersbesluit is – uiteraard – geen probleem.

ii. De uitvoering van het verkeersbesluit ligt mogelijk maanden tot jaren later.

Het is mogelijk om aan een (verzamel)verkeersbesluit een uitvoeringstermijn te koppelen. Dit betekent dat binnen een bepaalde periode feitelijk uitvoering moet worden gegeven aan het verkeersbesluit. Wanneer binnen die termijn geen uitvoering wordt gegeven aan het verkeersbesluit dan vervalt het besluit. Een uitvoeringstermijn van maanden tot, zoals reeds hierboven toegelicht, maximaal twee jaar vinden wij redelijk jaar komt ons niet onredelijk voor. Dit zien we ook in de praktijk. In het verkeersbesluit van het college van burgemeester en wethouders van Pijnacker-Nootdorp zijn 84 laadplekken aangewezen met een uitvoeringstermijn van twee jaar.⁵

iii. De uitvoering van het verkeersbesluit is niet zeker.

Het feit dat de uitvoering van een verkeersbesluit voor elektrische laadpalen (deels) onzeker is, lijkt door de rechter te worden geaccepteerd. In de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: de Afdeling) van 8 september 2021 stond een verkeersbesluit van het college van burgemeester en wethouders van Ridderkerk ter discussie. In dat verkeersbesluit waren twee laadplekken aangewezen, maar de tweede plek zou pas worden gerealiseerd als hier daadwerkelijk vraag naar was. De uitvoering van deze plek was dus onzeker. In het verkeersbesluit was wel bepaald dat deze tweede plek minstens binnen drie maanden na de inwerkingtreding van het besluit moest zijn gerealiseerd anders zou voor die laadplek een nieuw besluit moeten worden genomen. De uitvoering was dus onzeker, maar er was wel een uitvoeringstermijn aan gekoppeld. Dat een verkeersbesluit gedeeltelijk onzeker is, is in beginsel dus niet problematisch.

Vraag 1B (Verkeersbesluiten door de gemeente)

Is het mogelijk om verkeersbesluiten te nemen voor parkeervakken bij laadpalen die worden geplaatst op initiatief van de gemeente (dit eventueel door machtiging en mandatering van de provincie en/of laadpaalexploitant) en zonder dat er een aanvraag van een bewoner/gebruiker aan vooraf gaat. Met daarbij vier uitvoeringstermijnen:

- i. De uitvoering van het verkeersbesluit wordt direct gestart.*
- ii. De uitvoering van het verkeersbesluit vindt zeker binnen 6 maanden plaats.*
- iii. De uitvoering van het verkeersbesluit ligt mogelijk maanden tot jaren later.*
- iv. De uitvoering van het verkeersbesluit is niet zeker.*

⁵ Gemeente Pijnacker-Nootdorp, 'Verkeersbesluit tot het aanwijzen van parkeerplaatsen voor opladen elektrische voertuigen in de gemeente Pijnacker-Nootdorp (verzamelbesluit 64 locaties), <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcr-2018-3888.html>

Antwoord:

Voor de plaatsing van een laadpaal zelf is, zoals al gezegd, geen bestuursrechtelijke toestemming nodig. Die plaatsing is afhankelijk van de medewerking van de rechthebbende op de ondergrond. Dit is een civiele kwestie. Ook een publiekrechtelijke rechtspersoon, zoals de gemeente, die grond in eigendom heeft, kan overgaan tot het (laten) plaatsen van laadpalen. Hiervoor is geen aanvraag van een bewoner nodig. Uiteraard moet een gemeente dan wel onderbouwen waarom op een bepaalde locatie een laadpaal wenselijk is. Als er geen concrete aanvraag ligt van een bewoner is die onderbouwing mogelijk minder makkelijk.

Als een gemeente op eigen initiatief laadpalen plaatst, of laat plaatsen, dan kan zij ook de verkeersbesluiten nemen voor die laadpalen. In een uitspraak van 15 april 2021 van de rechtbank Den Haag stond bijvoorbeeld een verkeersbesluit van het college van burgemeester en wethouders van Zoetermeer ter discussie: zonder aanvraag, maar op initiatief van de gemeente.⁶

Als er direct, binnen een paar maanden, of binnen enkele jaren, wordt gestart met de uitvoering van het verkeersbesluit is dit geen probleem. Wel is het aan te bevelen om een uitvoeringstermijn te verbinden aan het verkeersbesluit. Op die manier wordt een discussie over de uitvoering ondervangen en wordt zoveel mogelijk rechtszekerheid geboden richting de omgeving, zie ook het antwoord onder vraag 1A.

Als de uitvoering zelf, en/of de termijn waarbinnen uitvoering wordt gegeven geheel onzeker is van het verkeersbesluit, terwijl het de gemeente zelf is die het initiatief neemt, is het zeer de vraag waarom dan het verkeersbesluit wordt genomen. De bal ligt dan immers bij de gemeente. Dit plaatst vraagtekens bij de nut en noodzaak van het besluit. In die gevallen kan – naar onze mening – beter worden gewacht met het nemen van het verkeersbesluit totdat meer concreet zicht is op de uitvoering.

Vraag 1C (Verzamelverkeersbesluiten door de gemeente)

Is het mogelijk om meerdere verkeersbesluiten in één procedure te nemen voor parkeervakken bij laadpalen die worden geplaatst uit initiatief van de gemeente (eventueel door machtiging en mandatering van de provincie en/of laadpaalexploitant) en zonder dat er een aanvraag van een bewoner/gebruiker aan vooraf gaat. Met vier mogelijke uitvoeringstermijnen:

- i. De uitvoering van het verkeersbesluit wordt direct gestart.*
- ii. De uitvoering van het verkeersbesluit vindt zeker binnen 6 maanden plaats.*
- iii. De uitvoering van het verkeersbesluit ligt mogelijk maanden tot jaren later.*
- iv. De uitvoering van het verkeersbesluit is niet zeker.*

⁶ Rb. Den Haag 15 april 2021, ECLI:NL:RBDHA:2021:3811.

Antwoord:

Een gemeente heeft de mogelijkheid om een verzamelverkeersbesluit te nemen voor parkeervakken bij laadpalen die worden gerealiseerd op initiatief van de gemeente. Hiervoor hoeft geen aanvraag aan te pas te komen. Zoals gezegd moet de gemeente, zeker als het gaat om tientallen laadplekken, wel motiveren waarom juist voor die plekken en voor deze hoeveelheid wordt gekozen. Als er geen aanvraag ligt en de gemeente het initiatief neemt, zal de gemeente dus beter motiveren waarom zij van oordeel is dat er dusdanige behoefte is aan zoveel laadplekken en waarom juist voor deze locaties wordt gekozen. Zoals reeds opgemerkt onder 1B raden wij aan om een uitvoeringstermijn te koppelen aan deze verzamelverkeersbesluiten. Bij vraag 7 gaan we uitgebreider in op de motivering van verzamelverkeersbesluiten.

Vraag 2 (Plaatsingsbeleid)

Als een gemeente plaatsingsbeleid heeft en dit heeft aangenomen middels een collegebesluit. Wat zijn dan gegronde redenen om bezwaar aan te tekenen tegen een verkeersbesluit voor het plaatsen van bebording bij openbare laadpalen?

Antwoord:

Ook als een gemeente plaatsingsbeleid bij collegebesluit heeft vastgesteld of reeds locaties heeft aangewezen, dan kan in theorie nog alles – met succes – worden aangevoerd tegen een verkeersbesluit. Beleid is niet zaligmakend, een verkeersbesluit moet altijd concreet worden gemotiveerd. Aan de andere kant is beleid wel een belangrijke element van die motivering.

Er zal altijd een belangenafweging moeten landen in het besluit, een algemene afweging die voor ieder verkeersbesluit wordt gebruikt volstaat niet. Dit volgt uit de uitspraak van de rechtbank Midden-Nederland van 7 februari 2022. Beleid draagt bij aan het zorgvuldig en zo gedegen mogelijk motiveren van een besluit, maar het ontslaat het bestuursorgaan niet van de verplichting om een belangenafweging te maken in het licht van de concrete omstandigheden van het geval. Onder vraag 7A en 7B bespreken we dit meer uitvoerig.

Bovendien kan de rechter via exceptieve toetsing het plaatsingsbeleid dat ten grondslag ligt aan het verkeersbesluit toetsen. Het beleid is dus in rechte niet onaantastbaar. In de uitspraak van de Afdeling van 8 september 2021 lijkt de Afdeling dit ook impliciet te doen. In die uitspraak beoordeelt de Afdeling namelijk hoe het plaatsingsbeleid zich verhoudt tot de Wvw.⁷ De Afdeling overweegt als volgt:

⁷ AbRvS 8 september 2021, ECLI:NL:RVS:2021:2022, r.o. 5.5.

“De door het college gehanteerde Beleidsregels geven daarnaast blijk van een belangenafweging waarbij ook de andere doelstellingen van artikel 2 van de Wvw 1994, zoals het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, zijn betrokken.” (r.o. 5.5)

Vraag 3 (Procedure verzamelverkeersbesluiten)

Volgens welke procedure moeten verzamelverkeersbesluiten minimaal genomen worden? En in hoeverre is een eventueel bezwaar op één locatie in die procedure een bezwaar voor overige locaties of kunnen die separaat worden behandeld?

Antwoord:

Voor verkeersbesluiten, ook verzamelverkeersbesluiten, geldt minimaal de reguliere procedure. Dit betekent: besluit, eventueel bezwaar en (hoger)beroep. Ook in het geval er reeds een (plan)kaart en specifiek plaatsingsbeleid is vastgesteld, zal er altijd een verkeersbesluit moeten worden genomen om concrete plaatsen te bestemmen voor elektrisch laden.

Een verzamelverkeersbesluit betreft één formeel verkeersbesluit, met één procedure, maar met meerdere besluitonderdelen. Een bezwaar tegen het verkeersbesluit raakt in beginsel het hele besluit. Zeker als het gaat om procedurele en algemene bezwaren tegen het verkeersbesluit, die raken immers het fundament van het verkeersbesluit. Het is voorstelbaar dat een bezwaarmaker meer in algemene zin twijfels heeft bij de energietransitie, of zich in breder verband zorgen maakt over de parkeerdruk in de stad. In die gevallen is het bezwaar moeilijk te isoleren, de bezwaarmaker heeft immers niet een probleem met een specifieke locatie, maar met de hele systematiek. In die gevallen kan dan het hele verkeersbesluit over de volle breedte ter discussie staan, mits de bezwaarmaker als belanghebbende kan worden aangemerkt uiteraard.

De situatie ligt anders als een bezwaarmaker specifiek een probleem heeft tegen een bepaalde laadplek. Want niet iedereen, binnen het besluitgebied, kan zich bemoeien met elke concrete aangewezen laadplek. Het is vaste rechtspraak van de Afdeling dat een persoon slechts belanghebbende bij een verkeersbesluit is indien hij of zij een bijzonder, individueel belang heeft bij dat besluit, welk belang zich in voldoende mate onderscheidt van dat van andere weggebruikers.⁸ Dit geldt ook voor onderdelen van een verkeersbesluit. Bij verkeersbesluiten moet dan ook van geval tot geval worden onderzocht wiens belangen rechtstreeks bij een dergelijk besluit(onderdeel) zijn betrokken. Een bezwaarmaker kan zich niet (zomaar) bemoeien met laadplekken die worden aangewezen, als hij of zij daar geen feitelijke gevolgen van ondervindt. In die gevallen is geen sprake van een separate behandeling, maar spitst het bezwaar of beroep zich toe op enkele locaties.

⁸ AbRvS 1 juli 2020, ECLI:NL:RVS:2020:1541, r.o. 5.1.

Het verkeersbesluit is pas onherroepelijk als op het eventuele bezwaar is beslist en er geen beroep tegen het verkeersbesluit wordt ingesteld. Of, als er wel (hoger) beroep is ingesteld, dit door de (appèl)rechter ongegrond is verklaard.

In dit verband is het goed om nog op te merken dat op grond van artikel 27 van het BAWB verkeersbesluiten in werking treden met ingang van de dag, nadat een termijn van zes weken na de dag waarop het besluit is bekend gemaakt, is verstreken. Als er dus geen bezwaar, of beroep, is ingesteld tegen een bepaalde locatie is het (redelijk) veilig om het verkeersbesluit voor die locaties reeds uit te voeren.

Om het bovenstaande concreter te maken, geven we hieronder voorbeelden van hoe dit in de praktijk – nuances daargelaten – uitpakt. In de voorbeelden wordt steeds uitgegaan van één (formeel) verzamelverkeersbesluit, dat is voorbereid met de reguliere procedure (bezwaar/(hoger) beroep), dat betrekking heeft op de realisatie van 100 laadplekken.

Situatie a: géén bezwaar

Als op het besluit helemaal geen bezwaren binnenkomen, dan kan direct na de zes weken bezwaartermijn uitvoering gegeven worden aan het verkeersbesluit. Deze bezwaartermijn valt samen met de termijn, ook zes weken, waarna het verkeersbesluit inwerking treedt (artikel 27 van het BAWB).

Situatie b: minstens één, algemeen bezwaar

Als op het besluit een algemeen, principieel bezwaar wordt ingediend, denk aan een bezwaarmaker die het nut van elektrisch laden volledig betwist, dan richt het bezwaar zich dus tegen alle 100 laadplekken. In die gevallen is het risicovol om na zes weken uitvoering te geven aan het verkeersbesluit. Het verkeersbesluit kan dan namelijk helemaal onderuit gaan. Uitgaande van een positieve uitkomst kan dan pas uitvoering worden gegeven aan het besluit zodra het onherroepelijk is. Dat is als is beslist op het bezwaar en geen beroep wordt ingesteld, of, als wel beroep ingesteld, de rechtbank uitspraak heeft gedaan, of, als vervolgens hoger beroep wordt ingesteld, de Raad van State uitspraak heeft gedaan op het hoger beroep.

Situatie c: één specifiek bezwaar

Als op het besluit een specifiek bezwaar binnenkomt dan richt het bezwaar zich dus op een bepaalde laadplek. Bijvoorbeeld iemand die een laadplek niet voor zijn of haar voorkeur wil hebben. In die gevallen staan de overige 99 plekken inhoudelijk niet ter discussie. Dan kan zonder serieus risico reeds uitvoering gegeven worden aan die 99 laadplekken na de termijn van zes weken, mits er geen voorlopige voorziening is aangevraagd. Voor die ene laadplek die wel

wordt bestreden geldt hetzelfde als in situatie b, namelijk afwachten totdat die onherroepelijk is.

Situatie d: meerdere specifieke bezwaren

Als op het besluit meerdere specifieke bezwaren binnekomen, maar zonder dat er een relatie bestaat tussen die twee specifieke laadplekken. Bijvoorbeeld twee omwonenden maken zich druk over twee verschillende laadplekken voor hun deur, maar op totaal verschillende locaties in een gemeente. In die gevallen geldt in beginsel hetzelfde als in situatie c, want dan kan uitvoering worden gegeven, zonder serieus risico, aan de overige 98 laadplekken, mits er geen voorlopige voorziening is aangevraagd.

Vraag 4 (Uitvoeringstermijn)

Wat is de maximale periode vanaf de publicatie van een verkeersbesluit waarin het besluit kan worden uitgevoerd door het plaatsen van bebording bij een openbare laadpaal?

Antwoord:

Zoals gezegd staan de Wegenverkeerswet 1994 (Wvw) en het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) er niet aan in de weg dat er een zekere periode zit tussen het nemen van het verkeersbesluit en het vervolgens uitvoeren van het besluit. Die (tussenliggende) periode wordt niet specifiek door wet- en regelgeving begrensd. In de rechtspraak kunnen we geen algemene, analoge aanknopingspunten, vinden om hier een maximale termijn aan te verbinden.

Desalniettemin menen wij dat deze termijn wordt beheerst door de algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Het is namelijk de vraag of een bestuursorgaan de vereiste zorgvuldigheid in acht neemt als, bijvoorbeeld, vier jaar na het besluit pas uitvoering wordt gegeven aan dit besluit. Is het besluit dan nog wel actueel en zijn de onderzoeken waar het destijds op was gebaseerd nog wel feitelijk juist? Het is ook denkbaar dat het besluit inmiddels door de tijd is ingehaald. Als de hele wijk al vol staat met laadpalen, kan het nut van een specifieke laadplek inmiddels zijn verdampt.

Het is, al met al, niet wenselijk om verkeersbesluiten voor een lange periode te laten slapen en er pas na een langere periode uitvoering aan te geven. Als niet precies zeker is wanneer het verkeersbesluit wordt uitgevoerd, is het verstandig om een termijn te koppelen aan het verkeersbesluit. Dit zorgt ervoor dat de besluiten actueel blijven en het biedt ook de nodige rechtszekerheid voor omwonenden. Alhoewel we ook een voorbeeld in de praktijk vinden van vier jaar, vinden wij – juridisch gezien – een

termijn van twee jaar goed te verdedigen.^{9 10} Zoals reeds toegelicht onder vraag 1A is deze termijn van twee jaar logisch, omdat deze termijn veelvoudig, en breed, wordt gehanteerd in het omgevingsrecht met betrekking tot actualiteit en houdbaarheid van gegevens. Alles langer dan twee jaar wordt in het kader van rechtszekerheid moeilijker te verdedigen. Wanneer hier een concrete uitrolagenda tegenover staat, maakt dit het echter wel sterker.

Vraag 5A (Handhaving)

In hoeverre is het mogelijk om bij een laadpaal bebording te plaatsen en/of te handhaven zonder voor deze locatie een verkeersbesluit te nemen?

Antwoord:

De plaatsing of verwijdering van de verkeersborden E4 en E8 (met onderbord OB20 met de tekst "alleen voor opladen van elektrische voertuigen") moet op grond van artikel 12 van het BAWB geschieden krachtens een verkeersbesluit. Het is dus juridisch niet mogelijk om verkeersborden te plaatsen zonder verkeersbesluit.

In artikel 24 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (hierna: het RVV) is bepaald dat een bestuurder niet mag parkeren op een parkeergelegenheid, voor zover "zijn voertuig niet behoort tot de op het bord of op het onderbord aangegeven voertuigcategorie of groep voertuigen" of "op een andere wijze of met een ander doel dan op het bord of onderbord is aangegeven." Zonder bord en onderbord, is geen sprake van een overtreding, en is het dus ook niet mogelijk om te handhaven. Hieronder zal blijken dat hoe dat bord er juridisch is gekomen voor de handhaving niet doorslaggevend is.

In artikel 62 van het RVV staat verder in algemenere bewoordingen dat weggebruikers verplicht zijn om gevolg te geven aan de verkeerstekens die een gebod of verbod inhouden. In de Nota van Toelichting bij het RVV staat bij artikel 62:

"Zoals bekend dienen weggebruikers de verkeerstekens met een ge- of verbod op te volgen ongeacht de vraag of het teken met inachtneming van de daaromtrent geldende voorschriften is geplaatst."¹¹

⁹ Gemeente Houten, 'Aanwijzen parkeerplaatsen ten behoeve van oplaadpunten elektrische voertuigen op basis van 'Plankaart openbare laadinfrastructuur', <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2018-22223.html>; Gemeente Raalte, 'Verkeersbesluit voor het aanwijzen van parkeerplaatsen voor opladen elektrische voertuigen Dahliastraat te Raalte' <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2019-32301.html>; Gemeente Pijnacker-Nootdorp, 'Verkeersbesluit tot het aanwijzen van parkeerplaatsen voor opladen elektrische voertuigen in de gemeente Pijnacker-Nootdorp (verzamelbesluit 64 locaties), <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2018-3888.html>;

¹⁰ Gemeente Stadskanaal, 'Verkeersverzamelbesluit Elektrische Laadpalen' <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2020-12531.html>.

¹¹ Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden, 'besluit van 26 juli 1990, houdende vaststelling van een nieuw Reglement verkeersregels en verkeerstekens (Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990)), <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-1990-459.pdf>.

De Hoge Raad heeft zich in het arrest van 16 juni 2020 gebogen over de vraag of terecht een boete was opgelegd aan een verkeersgebruiker die had geparkeerd in strijd met een parkeerverbod, zonder dat aan dit verbod een verkeersbesluit ten grondslag was gelegd.¹² De Hoge Raad overweegt in dit arrest dat weggebruikers op grond van artikel 62 RVV verplicht zijn gevolg te geven aan verkeerstekens die een gebod of verbod inhouden, daarvoor maakt het niet uit of er een (rechtmatig) verkeersbesluit aan ten grondslag ligt. Kortom, strikt genomen kan dus gehandhaafd worden op een verkeersbord, zonder dat hier een verkeersbesluit aan ten grondslag ligt. Dit is uiteraard niet de aanbevolen weg, het getuigt niet van een zorgvuldige overheid om willens en wetens beleid te voeren dat evident in strijd is met de wet. Ook kan de overheid via de bestuursrechtelijke route wel degelijk ook schadeplichtig worden voor het onrechtmatig plaatsten van de bebording.

Vraag 5B (Alternatieven)

Zijn het instellen van een 'groene zone', kleinere bebording in de laadpaal of niet reserveren van de plekken alternatieven voor het huidige bebordingsregime?

Antwoord:

Zonale toepassing voor laadplekken is helaas niet mogelijk. In artikel 9 van het BAWB is limitatief opgesomd in welke gevallen, aan welke verkeersborden, zonale toepassing kan worden gegeven. De verkeersborden die nodig zijn voor het kunnen realiseren van laadplekken zijn hiervan uitgezonderd. Het zonaal toepassen van laadplekken is naar ons idee wel een adequate manier om de bebording kwantitatief terug te dringen. In het BAWB wordt reeds gebruik gemaakt van deze systematiek. Het lijkt dus redelijk eenvoudig om die toepassing mogelijk te maken voor laadplekken. Hiervoor is immers slechts een aanpassing van artikel 9 van het BAWB voor nodig.

De integratie van kleinere bebording *in* de laadpaal is evengoed problematisch. In de regeling Uitvoeringsvoorschriften BAWB inzake verkeerstekens staan voorschriften over de toepassing, plaatsing en uitvoering van verkeerstekens. In paragraaf 2 van die regeling is bepaald dat de hoogte van het bord ten opzichte van het wegdek in beginsel 2.20 meter moet zijn. Daarnaast geldt – zo volgt ook uit paragraaf 2 – dat de waarneembaarheid van verkeersborden dag en nacht verzekerd moet zijn. Als een klein bord op een laadpaal wordt geplaatst is het de vraag of de waarneembaarheid wordt gegarandeerd, zeker in de nacht.

Het niet reserveren van laadplekken (wel een laadpaal, geen bord) is wel een mogelijk toepasbaar alternatief. Het is niet verplicht om bij een laadplek ook een bord E8 of E4 te plaatsen. Alhoewel er dus geen handhaving mogelijk is, is de kans wel kleiner dat er

¹² HR 16 juni 2020, ECLI:NL:HR:2020:1055.

bestuurders van niet-elektrische voertuigen gaan parkeren, zeker als er in de buurt voldoende reguliere parkeerplaatsen zijn.

Als alternatief om de nodige bebording kwantitatief terug te dringen kan ook worden gedacht aan onderborden met meerdere pijlen (drie of meer). Hier lijkt de huidige wet- en regelgeving niet aan in de weg te staan, tegelijkertijd zijn ons dergelijke onderborden feitelijk niet bekend. Ook kan gedacht worden aan juist één pijl die verwijst naar een reeks aan laadplekken. Deze opties komen de helderheid echter niet ten goede, het is de vraag hoe wenselijk het is om deze – minder borden meer pijlen – richting op te bewegen.

Vraag 6A (Uniforme openbare voorbereidingsprocedure)

Is het mogelijk om voor deze verzamelverkeersbesluiten de uniforme openbare voorbereidingsprocedure te doorlopen, zo ja, hoe zit die procedure eruit en wat zijn de mogelijke voordelen van deze procedure?

Antwoord:

Het is mogelijk om voor verzamelverkeersbesluiten, en reguliere verkeersbesluiten, de uniforme openbare voorbereidingsprocedure, zoals bedoeld in afdeling 3.4 van de Awb, te doorlopen. Over het algemeen wordt bij verkeersbesluiten de reguliere procedure doorlopen. Het staat een bestuursorgaan echter vrij om voor een verkeersbesluit, of in dit geval een verzamelverkeersbesluit, afdeling 3.4 van de Awb van toepassing te verklaren. Het eerdere genoemde verkeersbesluit van het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam van 11 december 2018 is een mooi voorbeeld van een verkeersbesluit dat is voorbereid met deze procedure.¹³

De uniforme openbare voorbereidingsprocedure ziet er, kort samengevat, als volgt uit: ontwerpbesluit, zienswijzen, definitief besluit, en eventueel beroep en hoger beroep. Het kenmerkende verschil met de reguliere procedure is dat de bezwaarfase wordt overgeslagen, die is dan vervangen door de zienswijzenronde. Hieronder bespreken we kort de procedure.

Het ontwerpverkeersbesluit wordt ter inzage gelegd voor gedurende zes weken, in die periode kunnen in beginsel alleen belanghebbende zienswijzen indienen (zie artikelen 3:10 t/m 3:16 van de Awb). Het is mogelijk om zienswijzen open te stellen voor een ieder in plaats van alleen belanghebbenden. Die keuze is aan het bestuursorgaan. In dit geval is voor beide wat te zeggen. Als wordt gekozen voor de uniforme openbare voorbereidingsprocedure, om zo te peilen hoe in de gemeenschap wordt gekeken naar het voornemen, dan ligt het voor de hand om zienswijzen voor een ieder open te

¹³ Staatscourant 11 december 2018, 'Verkeersbesluit Snorfiets naar de rijbaan met helmplicht te Amsterdam' <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2018-71559.pdf>.

stellen.

Op basis van de eventueel binnengekomen zienswijzen wordt beoordeeld of het ontwerpbesluit nog moet worden aangepast. In het definitieve besluit moet worden gereageerd op de zienswijzen en moet worden aangegeven hoe met de binnengekomen zienswijzen is omgegaan. Tegen het definitieve verkeersbesluit kan dan beroep worden ingesteld. De beroepen worden behandeld door de rechtbank. Tegen de rechtbankuitspraak kan hoger beroep bij de Afdeling worden ingesteld.

In dit kader is het relevant om te vermelden dat verkeersbesluiten niet vallen onder de Varkens-in-Nood jurisprudentie, zoals neergelegd in de uitspraak van de Afdeling van 4 mei 2021 ECLI:NL:RVS:2021:953. Het zijn namelijk geen omgevingsrechtelijke besluiten. Dit is bevestigd in de uitspraak van de Afdeling van 28 juli 2021.¹⁴

Het toepassen van de uniforme openbare voorbereidingsprocedure heeft als voordeel dat het bestuursorgaan proactief de dialoog aangaat met de omgeving. Op die manier kan de omgeving bij de besluitvorming worden betrokken. De geleverde input kan de kwaliteit van de besluiten vergroten – omwonenden hebben soms andere invalshoeken, die bij de besluitvorming over het hoofd kunnen zijn gezien. Als serieus wordt omgegaan met de zienswijzen kan dit het draagvlak voor en de kwaliteit van het besluit vergroten. Met serieus bedoelen we dat de zienswijzen niet voor kennisgeving worden aangenomen, maar dat aangedragen alternatieven, inhoudelijk moeten worden bekeken. Insprekers moeten wel het gevoel krijgen dat er iets wordt gedaan met hun zienswijzen. Anders werkt het inspreken juist averechts. Nadeel kan zijn dat ook niet-belanghebbenden zich in de discussie gaan mengen en hoewel zij niet in beroep kunnen toch – bijvoorbeeld doordat hun argumenten door wel belanghebbenden worden overgenomen – de toon bepalen.

Vraag 6B (Uniforme openbare voorbereidingsprocedure)

Moeten er, als de uniforme openbare voorbereidingsprocedure is doorlopen, nog individuele besluiten worden genomen voor specifieke locaties, voordat er bebording bij laadpalen kan worden geplaatst en er kan worden gehandhaafd?

Antwoord:

Nee, dat is niet nodig. Een verzamelverkeersbesluit dat is voorbereid op grond van de uniforme openbare voorbereidingsprocedure verschilt inhoudelijk qua besluit niet van een verkeerbesluit dat is voorbereid op grond van de reguliere procedure. Het verschil zit alleen in de wijze van voorbereiding en de procedure.

¹⁴ AbRvS 28 juli 20221, ECLI:NL:RVS:2021:1655.

Vraag 7 (Juridische houdbaarheid verzamelverkeersbesluiten)

Aan welke voorwaarden moeten verzamelverkeersbesluiten, met of zonder concrete aanvraag, voldoen om juridisch houdbaar te zijn, zoals in relatie tot de motivering, uitvoeringstermijn, en participatie?

Antwoord:

We merken voorafgaand op dat er geen algemene formule valt te geven waaraan verkeersbesluiten moeten voldoen om de toets der kritiek van de rechter te kunnen doorstaan. Wel kunnen we op basis van de wet- en regelgeving en de jurisprudentie handvatten en aandachtspunten bieden waar in ieder geval rekening mee moet en kan worden gehouden bij het opstellen van verkeersbesluiten ten aanzien van laadplekken.

Verzamelverkeersbesluiten moeten, net als individuele verkeersbesluiten, voldoen aan de motiveringsplicht zoals neergelegd in artikel 21 van het BAWB. In dat artikel is het volgende bepaald:

"De motivering van het verkeersbesluit vermeldt in ieder geval welke doelstelling of doelstellingen met het verkeersbesluit worden beoogd. Daarbij wordt aangegeven welke van de in artikel 2, eerste en tweede lid, van de wet genoemde belangen ten grondslag liggen aan het verkeersbesluit. Indien tevens andere van de in artikel 2, eerste en tweede lid, van de wet genoemde belangen in het geding zijn, wordt voorts aangegeven op welke wijze de belangen tegen elkaar zijn afgewogen."

De bestuursrechter toetst verkeersbesluiten in algemene zin terughoudend. Hij gaat na of de voor één of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van het verkeersbesluit niet onevenredig zijn in verhouding tot de met dat verkeersbesluit te dienen doelen.¹⁵ Deze terughoudendheid zien we ook terug bij de verkeersbesluiten die betrekking hebben op het realiseren van elektrische laadplekken.¹⁶ Dergelijke verkeersbesluiten blijven vaker overeind dan dat ze worden vernietigd, is onze indruk op basis van de jurisprudentie.

In de jurisprudentie, althans voor zover gepubliceerd, over verkeersbesluiten in relatie tot laadplekken zien we dat bezwaren vaak gaan over nut en noodzaak, parkeerdruk en over de locatiekeuze van de laadplek. Dit wetende is het daarom verstandig om bij de motivering van het verkeersbesluit in te gaan op waarom de laadplekken (in de gekozen hoeveelheid) nodig zijn, waarom precies in die buurt, waarom dit niet leidt tot onevenredige negatieve effecten op de parkeerdruk, en waarom is gekozen voor de

¹⁵ ABRvS 14 februari 2018, ECLI:NL:RVS:2018:489.

¹⁶ AbRvS 8 september 2021, ECLI:NL:RVS:2021:2022, Rb. 7 mei 2021, ECLI:NL:RBNHO:2021:4147, Rb. Midden-Nederland 24 augustus 2020, ECLI:NL:RBMNE:2020:3422, Rb. Zeeland-West-Brabant 24 augustus 2020, ECLI:NL:RBZWB:2020:4059, Rb. Midden-Nederland 18 mei 2017, ECLI:NL:RMBNE:2017:2548.

concrete locatie(s). In relatie tot verzamelverkeersbesluiten wijzen we specifiek (nog) op de volgende aandachtspunten.

Nut en noodzaak verzamelverkeersbesluiten

Met betrekking tot de nut en noodzaak geldt voor verzamelverkeersbesluiten dat er geen concrete aanvraag ligt én dat wordt voorzien in een veelvoud aan laadplekken die soms evenmin op korte termijn gerealiseerd gaan worden. Dit kan de discussie in de hand werken over de vraag of er echt zoveel laadplekken nodig zijn. Mede in relatie tot de eventuele parkeerdruk. Het is aan te bevelen om in een verzamelverkeersbesluit hier rekening mee te houden. Helder, goed afgewogen beleid helpt daarbij, maar ook een cijfermatige onderbouwing van de groeiende vraag naar laadplekken en analyse dat de parkeermogelijkheden voor bijvoorbeeld bewoners, bezoekers of werknemers met niet-elektrische auto's niet onevenredig in het gedrang komt. Het is al met al een belangenafweging tussen enerzijds de wil en wens om laadplekken te realiseren en anderzijds voldoende reguliere parkeerplekken over te houden. In de motivering en de belangenafweging van het besluit zal deze balans tot uiting moeten komen.

Detailniveau van de belangenafweging

Bij verzamelverkeersbesluiten die op grote schaal laadplekken aanwijzen bestaat het risico dat de motivering te algemeen is. Dat is niet vreemd want het is vrij tijdrovend om voor 50 laadplekken precies op te schrijven welke belangen op die locatie een rol hebben gespeeld. Toch zal dat moeten. Als iemand namelijk valt over een concrete locatie, zal het bestuursorgaan wel moeten kunnen aangeven welke overwegingen hebben geleid tot de keuze van specifiek deze laadplek. De uitspraak van de rechtbank Midden-Nederland van 7 februari 2022 laat zien dat een algemene belangenafweging niet volstaat. In deze uitspraak werd het verkeersbesluit vernietigd. Het college had onvoldoende oog gehad voor de belangenafweging met betrekking tot de locatiekeuze die bij een verkeersbesluit gemaakt moet worden.¹⁷ Dit gevaar ligt in het kwadraat op de loer bij verzamelverkeersbesluiten, waar tientallen laadplekken zijn aangewezen.

Checklist detailniveau

Het is bij de plaatsing van laadpalen/laadplekken aan te bevelen om van groot naar klein te redeneren. Dus stapsgewijs van wijk/buurt, naar straat, tot aan adres. Door dit stelselmatig af te gaan, wordt niks over het hoofd gezien en vindt de afweging op basis van een logisch stramien plaats.

Op **wijk/buurniveau** zal rekening gehouden moeten worden met de noodzaak van laadpalen in verhouding tot de parkeerdruk. In bijvoorbeeld de uitspraak van de rechtbank Den Haag van 3 september 2020 gaat de discussie over de parkeerdruk in

¹⁷ Rb. Midden-Nederland 7 februari 2022, ECLI:NL:RBME:2022:407.

de buurt en het feit dat er relatief weinig omwonenden een elektrische auto bezitten.¹⁸

Op **straatniveau** zal rekening gehouden moeten worden met de logica van de plekken opzichte van andere straten in de omgeving. In bijvoorbeeld de uitspraak van de rechtbank Den Haag van 22 december 2021 gaat de discussie over waarom is gekozen voor een laadplek op de kruising en niet op de nabij gelegen t-splitsing.¹⁹

Op **adresniveau** zal rekening gehouden moeten worden met de feitelijkheden van de specifieke situatie. In de uitspraak van de Afdeling van 8 september 2021 ging de discussie over waarom de laadplek naast een speeltuin was geplaatst.²⁰

Uitvoeringstermijn

Naar onze mening verdient het aanbeveling om aan verkeersbesluiten, maar zeker aan verzamelverkeersbesluiten een uitvoeringstermijn te verbinden. Wij zijn van mening, zoals reeds toegelicht, dat een uitvoeringstermijn van twee jaar goed is te verdedigen. Dit ondervangt het mogelijke verwijt dat er geen uitvoering gegeven zal worden aan het besluit. Dit zorgt er ook voor dat de afweging in het besluit actueel blijft en het biedt rechtszekerheid voor de omgeving. In het verkeersbesluit kan dit vrij eenvoudig worden opgenomen door middel van een vergunningvoorschrift. Het voorbeeld van de gemeente Pijnacker-Nootdorp vinden wij treffend en houdbaar geformuleerd.

“Voor dit verkeersbesluit een maximale uitvoeringstermijn te hanteren tot en met 31 december 2020. Indien na het verstrijken van deze termijn nog geen uitvoering is gegeven aan een locatie – door het plaatsen van het bord E4 van bijlage 1 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990, met onderbord “opladen elektrische voertuigen” vervalt het desbetreffende (deel)besluit voor deze locatie.”²¹

Participatieplicht

Er bestaat geen wettelijke participatieplicht bij (verzamel)verkeersbesluiten, evenmin onder de Omgevingswet. Als een gemeente echter het voornemen heeft om met één besluit een complete laadinfrastructuur aan te leggen, verdient het wat ons betreft aanbeveling om dit met de uniforme openbare voorbereidingsprocedure te doen. Door de zienswijzenronde krijgt de gemeente een goed beeld wat er speelt in de stad en hoe de omgeving aankijkt tegen de gekozen plekken. Als er bijvoorbeeld veel verzet is tegen bepaalde locaties, kan overwogen worden die (alsnog) te verplaatsen.

¹⁸ Rb. Den Haag 3 september 2020, ECLI:NL:RBDHA:2020:9283.

¹⁹ Rb. Den Haag 22 december 2021, ECLI:NL:RBDHA:2021:14256.

²⁰ AbRvS 8 september 2021, ECLI:NL:RVS:2021:2022, r.o. 5.5.

²¹ Gemeente Pijnacker-Nootdorp, ‘Verkeersbesluit tot het aanwijzen van parkeerplaatsen voor opladen elektrische voertuigen in de gemeente Pijnacker-Nootdorp (verzamelbesluit 64 locaties), <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcr-2018-3888.html>

Vraag 7B (Uitspraak verkeersbesluit IJsselstein)

Kan concreet worden ingaan op de uitspraak van de rechtbank van 7 februari 2022 en de vraag of met de aangepaste formats het door de rechtbank geconstateerde gebrek inmiddels is hersteld?

Antwoord:

De uitspraak van de rechtbank Midden-Nederland 7 februari 2022 is aan de ene kant een witte raaf, maar aan de andere kant een mogelijke voorbode voor een kentering in de rechtspraak.²² Het is een witte raaf, omdat doorgaans verkeersbesluiten nauwelijks onderuit gaan bij de rechter. Alhoewel het nog geen keerpunt in de rechtspraak is, past de uitspraak wel in de trend dat de rechter steeds indringender besluiten toetst. Sinds elektrisch rijden en laadplekken een vlucht nemen, ligt het ook voor de hand dat de rechter steeds kritischer kijkt naar de verkeersbesluiten die laadplekken mogelijk maken.

Wat is precies de kritiek van de rechter in deze uitspraak?

In rechtsoverweging 10 staat de kern van de kritiek. In die rechtsoverweging staat:

“Het standpunt van het college dat de locatiekeuze vervolgens geen rol meer kan spelen bij het verkeersbesluit is onjuist. Dat standpunt doet geen recht aan de belangenafweging die het college bij een verkeersbesluit moet maken, en aan de vraag over de eventuele onevenredige uitkomst van een verkeersbesluit die daarbij moet worden betrokken.”²³

Zoals valt te lezen in de overige overwegingen is het college van oordeel dat de keuze van de locatie een civielrechtelijke afweging is die de gemeente als grondeigenaar kan maken. Dat is in zoverre juist dat de gemeente als grondeigenaar keuzes mag en moet maken over wat zij een goede locatie acht. Dit betekent alleen niet zoals de rechtbank opmerkt, terecht, dat bij het verkeersbesluit die locatiekeuze nooit meer een rol kan spelen. Daar zal in een publiekrechtelijk kader een afweging moeten plaatshebben waarom op die plek, gelet op de concrete belangen die daar een rol spelen, een laadplek aanvaardbaar is. Wij menen dat een eventueel hoger beroep niet veel kans maakt, zonder alsnog die locatiekeuze adequaat te motiveren.

Mag de locatiekeuze als gegeven worden beschouwd?

Het proberen te scheiden van de locatiekeuze en het verkeersbesluit is juridisch lastig vol te houden. Belanghebbenden zullen namelijk ergens rechtsbescherming moeten

²² Rb. Midden-Nederland 7 februari 2022, ECLI:NL:RBMNE:2022:407.

²³ Rb. Midden-Nederland 7 februari 2022, ECLI:NL:RBMNE:2022:407, r.o. 10.

kunnen krijgen om op te komen tegen de locatiekeuze. De meest logische plek om die discussie te voeren is – uiteraard – bij het verkeersbesluit. Als een gemeente via een andere weg reeds de locaties heeft vastgesteld, ligt het voor de hand om eventueel rechtsmiddelen open te stellen tegen de vaststelling van zo'n plan/laadkaart. Zelfs dan lijkt het lastig om bij een verkeersbesluit de locatiediscussie buiten de deur te houden.

Zijn de nieuwe formats dekkend gelet op deze uitspraak?

In de nieuwe formats – zoals ontvangen bij e-mail 24 maart jl. – wordt in artikel 7 van de beleidsregel een nieuwe passage toegewijd aan de locatiekeuze. Die toevoeging is zonder meer op z'n plaats. In het format voor het verkeersbesluit is echter weinig te vinden dat recht doet aan dit bepaalde in artikel 7 van de beleidsregel, noch wat recht doet aan de kritiek van de rechtbank. In het format voor het verkeersbesluit wordt geen acht geslagen op de motivering van een concrete locatie, terwijl dit wel moet. Er staat dat voor de locatiekeuze rekening is gehouden met de verkeersbelangen conform de Wegenverkeerswet. Dat is in principe het minimale, duidelijk moeten worden hoe deze belangen in een concreet geval zijn gewogen. Aangezien op elke locatie iets heel anders kan spelen, zeker met verkeersbesluiten, is het hanteren van een algeheel dekkend format in algemene zin lastig. Het gevaar van een (te) algemene opzet is dat wordt ingeleverd aan een concrete motivering van het verkeersbesluit.

Tot zover de beantwoording van de vragen. Wij lichten dit uiteraard graag toe, mocht hier nog behoefte aan zijn.

Hoogachtend,

Elisabeth C.M. Schippers J.S. Kramer