

Verkeersbesluit tot het instellen van een geslotenverklaring vanwege een milieuzone voor dieselpersonenauto's met emissieklasse 4 en lager per 1 januari 2027 (Definitief-verkeersbesluit milieuzone dieselpersonenauto Eindhoven 2027)

Kenmerk: inboeknummer 8201470_03; dossiernummer 26.26.501

BESLUIT

Het college van burgemeester en wethouders van Eindhoven (hierna: het college) neemt een verkeersbesluit met betrekking tot het instellen van een geslotenverklaring vanwege een milieuzone voor de voertuigcategorie dieselpersonenauto's met emissieklasse 4 en lager, conform het op 16 september 2020 door de gemeenteraad vastgestelde 'Vervolgaanpak Nul-emissie zone binnen de Ring' en het op 12 maart 2024 door de gemeenteraad vastgestelde 'Masterplan Mobiliteit 2050'.

Wettelijk kader

De basis voor het nemen van dit verkeersbesluit is het bepaalde in:

- de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: WVV 1994);
- het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (hierna: RVV 1990);
- het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (hierna: BABW);
- de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb).

Op grond van artikel 15, eerste lid, van de WVV 1994 moet een verkeersbesluit genomen worden voor de plaatsing of verwijdering van de in artikel 12 van het BABW genoemde verkeerstekens, alsmede voor onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd.

Het gemeentebestuur is bevoegd tot het nemen van dit besluit. De basis hiervoor is artikel 18, lid 1, sub d van de WVV 1994.

De onderstaande belangen zijn de basis voor het verkeersbesluit. Zij staan in artikel 2 van de WVV 1994:

- het verzekeren van de veiligheid op de weg;
- het beschermen van weggebruikers en passagiers;
- het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer;
- het bevorderen van een doelmatig of zuinig energiegebruik.

Overeenkomstig artikel 24 van het BABW wordt overleg gepleegd met de politie Eindhoven. Met betrekking tot het handhaven op de verkeersregels heeft afstemming plaatsgevonden.

Uniforme openbare voorbereidingsprocedure

Het college heeft op 18 juli 2023 op grond van artikel 3:10 lid 1 van de Awb besloten tot het toepassen van de uniforme openbare voorbereidingsprocedure (hierna: u.o.v.-procedure).

Een eerste ontwerp van dit verkeersbesluit heeft ter inzage gelegen van 7 november 2023 tot en met 18 december 2023. Er zijn daarop 62 reacties ingediend. Op 28 mei 2024 is door het college besloten tot het voorlopig uitstellen van de invoering van een milieuzone voor de voertuigcategorie dieselpersonenauto's met emissieklasse 4 en lager. Dit was noodzakelijk vanwege het feit dat de formele bordencombinatie, die voor de uitvoering van de nieuwe verkeersmaatregel van belang is, nog niet beschikbaar was. Op 4 oktober 2025 heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een besluit genomen tot het wijzigen van het RVV 1990 en het BABW en een nieuw verkeersbord en bijbehorende onderborden voor milieuzones en nul-emissiezones ingevoerd. Hiermee kan het college alsnog een definitief verkeersbesluit nemen tot het invoeren van de milieuzone voor dieselpersonenauto's.

In verband met de inmiddels verstreken tijd en een aantal wijzigingen in het voorgenomen besluit, heeft het college op 2 december 2025 besloten de u.o.v.-procedure opnieuw te doorlopen en eenieder in de gelegenheid te stellen een (aanvullende) zienswijze in te dienen.

Een ontwerp van dit verkeersbesluit met bijbehorende stukken heeft met ingang van 19 februari 2026 tot en met 2 april 2026 ter inzage gelegen. Tijdens de inzagetermijn kon iedereen een zienswijze schriftelijk of mondeling op het ontwerp- verkeersbesluit kenbaar maken. Er zijn 22 reacties ingediend.

Alle zienswijzen op zowel het ontwerp in 2023 als het ontwerp-besluit van 2026 zijn samengevat, gecategoriseerd en beantwoord in een nota van beantwoording (Nota van beantwoording zienswijzen ontwerp-verkeersbesluit milieuzone dieselpersonenauto). Deze nota maakt, ter aanvulling op de motivering en belangenafweging, integraal onderdeel uit van dit verkeersbesluit en wordt als bijlage 2 aan dit besluit toegevoegd.

De zienswijzen hebben niet geleid tot wijziging van het voornemen van het college om een milieuzone voor dieselpersonenauto's per 1 januari 2027 in te stellen. Wel hebben de ingediende zienswijzen en actuele ontwikkelingen ertoe geleid dat het college op enkele punten het verkeersbesluit (ten opzichte van het ontwerpbesluit) en bijbehorend ontheffingenbeleid heeft aangepast. Het ontheffingenbeleid wordt gelijktijdig met het verkeersbesluit door het college vastgesteld. Tevens zijn teksten in het besluit hier en daar verduidelijkt en aangescherpt.

Aanleiding en doelstellingen

Blootstelling aan luchtverontreiniging, zoals stikstofdioxiden (NO₂), fijn stof (PM10, PM2.5) en roet, verhoogt het risico op gezondheidsproblemen, waaronder hart- en vaatziekten, longaandoeningen, beroertes en zelfs vroegtijdige sterfte.

Vooraf kinderen, ouderen of mensen die al een luchtwegaandoening of hart- en vaatziekte hebben, lopen meer risico op het krijgen van gezondheidsklachten. Ook kunnen ongeboren kinderen gezondheidsklachten krijgen door de lucht die hun moeder inademt. Door CE Delft is in opdracht van European Public Health Alliance (EPHA) een berekening gemaakt van de sociale kosten van luchtverontreiniging (1). Hierin wordt bevestigd dat de situatie in Eindhoven in vergelijking met andere steden in Nederland nijpend is. Hierin werd voor Eindhoven becijferd dat de totale jaarlijkse sociaal-economische schade als gevolg van luchtvervuiling 282 miljoen euro bedraagt. Dit onderstreept de noodzaak om de lucht in Eindhoven nog schoner te maken.

Op 22 september 2021 heeft de WHO de advieswaarden uit 2005 stevig aangescherpt. Op advies van de GGD, het Longfonds en in navolging van andere gemeenten is in het bestuursakkoord 2022 – 2026 opgenomen dat we ernaar streven om in 2030 te voldoen aan de aangescherpte WHO-norm voor luchtkwaliteit. Daarnaast heeft de Europese Raad op 14 oktober 2024 een nieuwe Europese richtlijn voor luchtkwaliteit formeel aangenomen. Vanaf 2030 gaan er strengere eisen gelden voor bijvoorbeeld fijnstof en stikstofdioxide. Eind 2026 zullen de Europese regels omgezet zijn naar nationale wetgeving. Dit geeft ook een aangescherpte opgave om de uitstoot vanuit mobiliteit verder terug te dringen. De jaargemiddelde grenswaarde voor NO₂ en PM10 worden verlaagd van 40 naar 20 µg/m³. In Eindhoven is 64% van de emissie van NO₂ en 29% van de emissie van PM10 afkomstig van het wegverkeer (2). Mobiliteit is hiermee één van de belangrijkste bronnen van emissies.

1. *CE_Delft_190272_Health_costs_of_air_pollution_in_European_cities_and_the_linkage_with_transport (October 2020)*

2. *Factsheet luchtkwaliteit en gezondheid Eindhoven - GGD*

Onze opgave is om Eindhoven duurzaam en gezond door te ontwikkelen als aantrekkelijke en leefbare centrumstad binnen de Brainport/Mainport ambities en -regio. Dat vraagt van de stad om de gezondheid van de inwoners te bewaken, te beschermen en te bevorderen. Wij vinden het van groot belang dat onze inwoners gezond kunnen wonen, werken en ontspannen. Om deze reden zal de komende jaren doorlopend ingezet worden om op een bewuste manier bezig te zijn met het bevorderen van de gezondheid. Dit doen wij door het verbeteren van de leefomgeving en het bevorderen van gezonde leefstijlen. Het realiseren van schone en frisse lucht maakt hier een belangrijk onderdeel van uit. Om deze reden neemt Eindhoven deel aan het Schone Lucht Akkoord (SLA). Samen met de Rijksoverheid, de provincies

en andere gemeenten streven we op grond van dit akkoord naar het realiseren van minimaal 50% gezondheidswinst in 2030 ten opzichte van 2016. Een belangrijk uitgangspunt van het Schone Lucht Akkoord is met deze gezondheidswinst 5 extra levensmaanden te realiseren.

Maatregelen

Het instellen van een geslotenverklaring vanwege een milieuzone voor dieselpersonenauto's met emissieklassen 0,1,2,3 en 4 is onderdeel van een breder pakket van maatregelen. Een milieuzone voor autobussen is reeds van kracht. Per 1 januari 2025 is een nul-emissiezone ingevoerd voor vracht- en bestelvoertuigen. Ook ten aanzien van taxi's en autobussen voor besloten vervoer zijn met het ministerie van I&W en de brancheorganisaties in convenanten afspraken gemaakt over de invoering van nul-emissiezones. Verder wordt ten aanzien van het eigen wagenpark en wagenpark van gecontracteerde partners zoals Hermes, Arriva, CURE, Ergon, Taxibus en leerlingenvervoer actief gestuurd op versnelde elektrificatie. Verder wil het college de uitstoot van houtstook en mobiele werktuigen beperken. Op 1 oktober 2025 is de 'Beleidsregel zorgplicht bij houtstook Eindhoven' ingegaan, waardoor er een verbod op houtstook in huis geldt bij code oranje en code rood van de Stookwijzer. Voor mobiele werktuigen wordt in aanbestedingen actief gestuurd op emissievrije oplossingen. Eindhoven is ook één van de koplopers binnen het convenant schoon en emissieloos bouwen.

Een milieuzone maakt het - als regulerende maatregel - mogelijk om de meest vervuilende voertuigen te weren uit delen van de stad met als doel het verbeteren van de luchtkwaliteit in de stad. Deze invoering van de milieuzone voor dieselpersonenauto's is onderdeel van het bovengenoemde totaalpakket aan maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Deze maatregel draagt tezamen met de andere maatregelen bij aan een verlaging van de concentraties van luchtverontreinigende stoffen en dus aan een vermindering van de hierboven beschreven gezondheidsrisico's. Het is wettelijk (nog) niet mogelijk om een milieuzone in te stellen voor niet-dieselpersonenauto's en voor dieselpersonenauto's met emissieklasse 5 en 6.

Ook dragen de maatregelen gezamenlijk bij aan het verminderen van de CO₂-uitstoot in Eindhoven. Stedelijke mobiliteit is op dit moment verantwoordelijk voor 30% van de totale CO₂ uitstoot van Eindhoven. Hiermee worden de effecten van de klimaatverandering op termijn verminderd. Daarmee vormen de maatregelen een belangrijke stap om Eindhoven klimaatneutraal te maken. Eindhoven is samen met Helmond geselecteerd als een van de honderd steden om in 2030 klimaatneutraal te zijn binnen het kader van de EU Cities Mission 2030. De invoering van deze milieuzone maakt onderdeel uit van een breder pakket aan maatregelen om de CO₂ uitstoot van de mobiliteit omlaag te brengen. Bureau CE Delft heeft begin 2023 berekend dat dit in 2030 een reductie van 88 kiloton CO₂ oplevert.

Effecten luchtkwaliteit en klimaat

Oudere dieselvoertuigen dragen relatief in grote mate bij aan de uitstoot van schadelijke stoffen vanuit de mobiliteit. Met het instellen van een milieuzone voor dieselpersonenauto's met emissieklasse 4 en lager is het voor deze voertuigen niet meer mogelijk om het gebied binnen de Ring te betreden. Dit leidt tot minder vervuilende uitstoot en versnelde afbouw van dit oudere wagenpark.

Op 1 juli 2025 stonden in Eindhoven 1102 dieselpersonenauto's geregistreerd die, conform dit besluit, per 1 januari 2027 geen toegang hebben tot de milieuzone. Daarvan stonden er 136 geregistreerd binnen de zone.

Met behulp van een rekentool van de Rijksdienst voor ondernemend Nederland (RVO) is bepaald wat de gezondheidsbaten zijn van het verdwijnen van de oude dieselpersonenauto's, die in Eindhoven geregistreerd staan. Hierbij is als uitgangspunt genomen dat de 136 voertuigen binnen de Ring verdwijnen plus dat de milieuzone tot effect heeft dat ook een deel van de voertuigen dat geregistreerd staat buiten de ring verdwijnen. In totaal is zo uitgegaan van 250 verdwijnende dieselvoertuigen. Er is verder uitgegaan van CBS-cijfers voor de uitstoot per jaar en het aantal gereden km's per jaar. De totale gezondheidsbaten over een periode van 20 jaar komen dan uit op € 1.212.210,-.

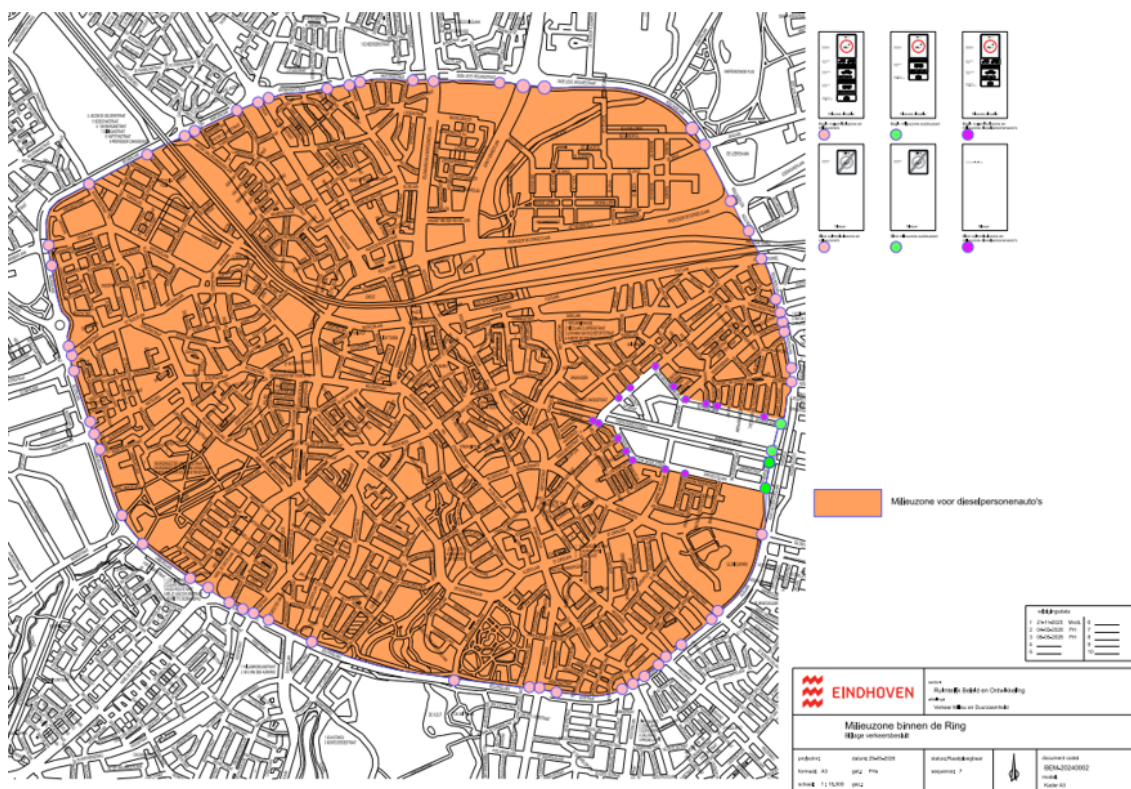
Bureau CE Delft heeft in het rapport "Op weg naar emissievrije mobiliteit in Eindhoven" van mei 2023 bepaald dat de invoering van de milieuzone voor dieselpersonenauto's een CO₂-reductie oplevert van 0,3 kiloton jaarlijks.

Omvang van de milieuzone

Om helderheid aan bewoners en bezoekers te bieden over de grenzen van de milieuzone, is het aanhouden van de grenzen van de reeds bestaande nul-emissiezone belangrijk. De Ring vormt een duidelijke en herkenbare grens voor alle inwoners en bezoekers. De Ring zelf valt buiten de milieuzone. Hiermee is tevens de verkeersveiligheid geborgd, omdat er minimaal risico is op kerend verkeer door voertuigen die per ongeluk toch de zone inrijden.

Volgens het RVV 1990 kan een milieuzone voor dieselpersonenauto's alleen in combinatie met de nul-emissiezone of een milieuzone voor bestelvoertuigen toegepast worden. Er loopt nog een procedure voor het nemen van een verkeersbesluit voor de uitbreiding van de nul-emissiezone naar een deel van bedrijventerrein De Kade. Omdat hierover nog geen definitief besluit is genomen, zal de begrenzing van de milieuzone voor dieselpersonenauto's de huidige begrenzing van de nul-emissiezone volgen. In bijgevoegd beboddingsplan is deze begrenzing weergegeven. De omvang van de milieuzone voor dieselpersonenauto's zal in de toekomst mogelijk aangepast worden naar aanleiding van nieuwe besluitvorming over de nul-emissiezone op De Kade. Hiervoor zal dan een nieuw verkeersbesluit volgen.

Het gebied van de milieuzone voor dieselpersonenauto's is weergegeven op de kaart die als bijlage 1 aan dit besluit is gehecht.



Landelijke vrijstellingen

De volgende specifieke voertuigcategorieën zijn vrijgesteld van de milieuzone voor dieselpersonenauto's. Dat betekent dat een geslotenverklaring vanwege een milieuzone niet voor deze voertuigcategorieën geldt:

1. Kampeerwagens, voor zover het betreft een geslotenverklaring vanwege een milieuzone waarin de houder van het kenteken met carrosseriecode SA van het betreffende voertuig woonachtig is;
2. Voertuigen met een datum van eerste toelating van veertig jaar of ouder (oldtimers);
3. Voor rolstoelen toegankelijke voertuigen. Dit zijn voertuigen die in het kentekenregister zijn voorzien van de aanduiding voor speciale doeleinden voor rolstoelen toegankelijk voertuig (code SH) of van de bijzonderheidscodes 70, 145, 146, 147 of 149;

Een vrijgesteld voertuig kan zonder ontheffing de milieuzone in.

Lokaal ontheffingenbeleid

In het ontheffingenbeleid zijn de volgende ontheffingen opgenomen:

1. Dagontheffingen tot maximaal 12 keer per kalenderjaar per kenteken;
2. Ontheffing op basis van aangepast voertuig: voor dieselpersonenauto's die vanwege een handicap voor € 500,- of meer zijn aangepast is een ontheffing mogelijk voor maximaal 3 jaar;
3. Ontheffing lange levertijd besteld nul emissievoertuig: als aanvrager kan aantonen dat deze een nul-emissie personenauto heeft besteld of gaat leasen, kan aanvrager een tijdelijke ontheffing krijgen voor het te vervangen voertuig tot het moment van levering;
4. Ontheffing op basis van de hardheidsclausule: van toepassing indien geen van bovenstaande ontheffingen van toepassing is, bedoeld voor schrijnende situaties die niet zijn voorzien bij het opstellen van het beleid.

Bovenstaande ontheffingsvormen bieden de mogelijkheid tot maatwerk voor individuele gevallen en bijzondere situaties.

In aanvulling op de landelijke vrijstelling voor M1 kampeerwagens met carrosseriecode SA, waarvan de houder van het kenteken woonachtig is in de zone, zijn ook M1 kampeerwagens met carrosseriecode SA, waarvan de houder van het kenteken woonachtig is buiten de milieuzone, ontheven. Hiermee ontstaan gelijke regels voor alle kampeervoertuigen, want voor de N1 kampeervoertuigen geldt namelijk al dezelfde ontheffing. Omdat kampeervoertuigen niet voor dagelijks gebruik ingezet worden is de impact op het effect van de milieuzone minimaal terwijl dit wel zorgt voor eenvoud en eenduidigheid voor de eigenaren van kampeervoertuigen.

Alternatieve mogelijkheden

Er zijn verschillende alternatieven beschikbaar om het gebied binnen de Ring te bereiken. De gemeente investeert in de verbetering van fietsvoorzieningen, het gebied binnen de Ring kent een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer en er is een breed aanbod van uitstootvrije deelauto's. Tevens bieden verschillende P&R-locaties aan de rand van de stad de mogelijkheid om van de auto over te stappen op het openbaar vervoer of deelmobiliteit.

Er is tevens een ontwikkelende tweedehands-benzineautomarkt met betaalbare alternatieven voor mensen die niet in staat zijn nu al te investeren in een uitstootvrij voertuig. Gemeente Eindhoven biedt daarnaast sinds maart 2025 een sloopregeling aan voor dieselpersonenauto's die niet in de milieuzone zijn toegestaan. Sinds 1 januari 2026 is deze regeling ook nog uitgebreid naar benzine en gas aangedreven auto's met emissieklasse 3 en lager en sinds april 2026 is ook een aanvullende subsidieregeling voor duurzame alternatieven beschikbaar gekomen Zie: Sloopregeling vervuilende personenauto en aanschaf duurzaam vervoersalternatief | Gemeente Eindhoven

Bebording

Op grond van artikel 86d en volgens bijlage 1 van het RVV 1990 wordt met ingang van 1 januari 2027, met betrekking tot de milieuzone voor dieselpersonenauto's, de volgende bebordingcombinatie toegepast:

Bord C22e: Gesloten voor personenauto's, bedrijfsauto's, vrachtauto's of autobussen vanwege emissie-eisen (milieuzone of nul-emissiezone)

Bord C22e5: Onderbord bij C22e: milieuzone voor dieselpersonenauto's, toegankelijk voor emissieklasse 5 en 6

De verkeers- en onderborden zijn opgenomen in bijlage 1.

Handhaving

De milieuzone zal worden gehandhaafd middels Automatic Number Plate Recognition (ANPR) camera's. Deze camera's worden op dit moment al ingezet voor de handhaving van de reeds bestaande milieuzone en nul-emissiezone. Gezien het absolute aantal voertuigen dat dagelijks de stad inrijdt en waarop de milieuzone van toepassing is, is deze technische ondersteuning noodzakelijk om de belasting van de ambtelijke capaciteit bij handhaving te beperken. Daarnaast kunnen daartoe bevoegde bijzondere opsporingsambtenaren tevens nog steeds handhaven.

Communicatie

Na vaststelling van de 'Vervolgaanpak Nul-emissiezone binnen de Ring' in september 2020 is de invoering van een milieuzone voor dieselpersonenauto's uitgebreid gecommuniceerd op de gemeentelijke website, via socials en in reguliere overleggen met belanghebbenden zoals, partners, stakeholders, regio-gemeenten en branches. Eigenaren van dieselpersonenauto's in Eindhoven die vanaf 1 januari 2027 niet meer zijn toegestaan in de milieuzone zijn hiervan eind 2023, 2024 en begin 2026 per brief op de hoogte gesteld. Tevens worden vergunninghouders van een parkeervergunning binnen het gebied van de milieuzone per brief op de hoogte gesteld van de invoering van de milieuzone voor dieselpersonenauto's.

Belangenafweging

Sinds 1 januari 2020 is er nieuwe landelijke regelgeving van kracht ten behoeve van de harmonisatie van milieuzones voor personen- en bedrijfsauto's, taxi's, vrachtauto's en bussen met een dieselmotor. Alle gemeenten met een milieuzone voor deze categorieën voertuigen zijn gehouden aan de nieuwe regelgeving. De belangrijkste aanleiding voor de harmonisatie waren de verschillen in toegangsregimes en verkeersborden voor milieuzones voor personen- en bedrijfsauto's en de behoefte aan eenduidigheid vanuit de weggebruiker en belangenorganisaties. De milieuzones in Eindhoven voor de voertuigcategorieën 'dieselpersonenauto's' en 'autobussen' zijn conform deze geharmoniseerde aanpak tot stand gekomen. In de voorbereiding heeft ook afstemming plaatsgevonden met andere steden met een milieuzone.

Het college begrijpt dat de maatregel voor individuele voertuigeigenaren persoonlijke gevolgen heeft. De mogelijke nadelige gevolgen die voertuigeigenaren van het verkeersbesluit ondervinden wegen naar het oordeel van het college niet op tegen het belang dat is gediend met dit verkeersbesluit, namelijk het verbeteren van de luchtkwaliteit in Eindhoven en daarmee het voorkomen van schadelijke gevolgen voor de gezondheid enerzijds en het terugdringen van de CO₂-uitstoot en daarmee het op termijn verminderen van de effecten op het klimaat anderzijds.

Het college prevaleert daarom deze milieu-, gezondheids- en klimaatbelangen boven het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer en andere nadelige algemene economische gevolgen die individuen of bedrijven van het verkeersbesluit kunnen ondervinden.

De economische gevolgen zijn, vanwege de beschikbare alternatieve oplossingen, relatief beperkt. Samen met het lokale ontheffingenbeleid, de landelijke vrijstellingen en de ondersteunende sloopregeling is naar het oordeel van het college een evenwichtig pakket aan maatregelen tot stand gekomen, waarmee de nadelige gevolgen voor individuele voertuigeigenaren zoveel mogelijk worden weggenomen.

Mogelijke nadelige gevolgen van deze verkeersmaatregelen zijn niet onevenredig in verhouding tot de met dit verkeersbesluit te dienen doelen (artikel 3:4, lid 2, van de Awb).

Besluit

Het college besluit:

1. tot het instellen van een geslotenverklaring vanwege een milieuzone voor dieselpersonenauto's (emissieklassen 0,1,2,3 en 4) krachtens de geldende bebording zoals bepaald in het RVV 1990;
2. tot toepassing van onder 1 genoemde geslotenverklaring op alle straten die gelegen zijn binnen de zone die is aangegeven op de bij dit besluit gevoegde kaart (bijlage 1); deze kaart maakt integraal onderdeel uit van dit besluit;
3. dat dit besluit in werking treedt op 1 januari 2027;
4. dat dit besluit wordt aangehaald als "-Verkeersbesluit milieuzone personenauto Eindhoven 2027".

Dit definitieve verkeersbesluit wordt gepubliceerd in het digitale gemeenteblad van de gemeente Eindhoven (www.officielebekendmakingen.nl).

Eindhoven, 23 juni 2026

Het college van burgemeester en wethouders van Eindhoven,

, secretaris,

Bijlage:

1. tekening, documentcode BEM-20240002 (Milieuzone binnen de Ring) d.d. 29 mei 2026;
2. Nota va beantwoording d.d. 3 juni 2026

Beroepsmogelijkheid

Belanghebbenden kunnen tegen dit besluit op grond van de Algemene wet bestuursrecht binnen zes weken na datum publicatie in het gemeenteblad een gemotiveerd beroepschrift indienen bij de Rechtbank Oost-Brabant, sector Bestuursrecht, Postbus 90125, 5200 MA 's-Hertogenbosch.

Heeft u een spoedeisend belang? Het beroepschrift houdt de werking van het besluit niet tegen. U kunt naast het beroepschrift de voorzieningenrechter vragen om een voorlopige voorziening. Richt uw verzoek aan de Rechtbank Oost-Brabant, sector Bestuursrecht, Postbus 90125, 5200 MA 's-Hertogenbosch.