

Verkeersbesluit instellen 30 km/u op diverse gebiedsontsluitingswegen in de gemeente Zeist

Burgemeester en wethouders,

INLEIDING

Bevoegdheid:

Op grond van artikel 18, eerste lid, onder d, van de Wegenverkeerswet 1994 is het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Zeist bevoegd dit verkeersbesluit te nemen. Deze bevoegdheid is middels het Algemeen mandaatbesluit Zeist 2020 door het college van burgemeester en wethouders gemandateerd aan de Teammanager Beheer Openbare Ruimte.

OVERWEGINGEN TEN AANZIEN VAN HET BESLUIT

Besluitverplichting

Op grond van artikel 15 van de Wegenverkeerswet 1994 dient er in de volgende gevallen een verkeersbesluit te worden genomen:

1. De plaatsing of verwijdering van verkeerstekens, en onderborden (opgenomen in artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer), voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd.
2. Maatregelen op of aan de weg tot een wijziging van de inrichting van de weg of het aanbrengen of verwijderen van voorzieningen ter regeling van het verkeer, indien de maatregelen leiden tot een beperking of uitbreiding van het aantal categorieën weggebruikers dat van een weg of weggedeelte gebruik kan maken.

Motivering

De wegen genoemd in dit besluit zijn wegen als bedoeld in artikel 1, lid 1 onder b van de Wegenverkeerswet 1994. Daarnaast zijn deze wegen gelegen binnen de bebouwde kom van de gemeente Zeist en in beheer bij de gemeente Zeist. De gemeentelijke wegencategorisering van Zeist sluit aan op de categorisering zoals bedoeld in het landelijke beleid Duurzaam Veilig Wegverkeer. De wegen in dit besluit zijn momenteel gecategoriseerd als gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom. Op een gebiedsontsluitingsweg is de verblijfsfunctie ondergeschikt aan de verkeersfunctie.

Landelijk beleid

Ten behoeve van het creëren van een veilige verkeersomgeving worden in Nederland de principes van Duurzaam Veilig toegepast bij het categoriseren en inrichten van wegen. Duurzaam Veilig gaat er vanuit dat de verkeersomgeving zo is ingericht dat er geen ernstige ongevallen kunnen gebeuren. Daarbij staan drie ontwerpprincipes centraal:

- Functionaliteit van wegen: de functie van de weg;
- (Bio)mechanica: het gebruik van de weg, zowel qua type voertuigen en de eigenschappen van die voertuigen als de rijrichtingen;
- Psychologica: de relatie tussen de inrichting van de weg en de gebruiker van die weg en wat die gebruiker kan en mag verwachten.

Duurzaam Veilig gaat ervan uit dat door te kijken naar deze ontwerpprincipes, op een weg functie, gebruik en inrichting in overeenstemming met elkaar gebracht kunnen worden, waardoor een veilige verkeersomgeving ontstaat. Op basis hiervan wordt in Nederland binnen de bebouwde kom onderscheid gemaakt tussen de volgende wegtypes:

- De erftoegangsweg (ETW30), waar de verblijfsfunctie centraal staat, langzaam verkeer gemengd met snelverkeer veilig gebruik moet kunnen maken van de weg en waar de inrichting een lage snelheid van 30 km/uur afdwingt;
- De gebiedsontsluitingsweg (GOW50), waar de verkeersfunctie centraal staat, waar de verschillende verkeersstromen van elkaar gescheiden worden en waar de inrichting ervoor zorgt dat er zo min mogelijk punten zijn waar verkeersstromen met elkaar gemengd worden. Hier geldt doorgaans een maximumsnelheid van 50 km/uur.

Cijfers van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) laten zien dat landelijk sprake is van een stijgende trend in het aantal verkeersongevallen en verkeersslachtoffers. Deze ongevallen doen zich hoofdzakelijk voor op wegen binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 50 km/uur. Vooral fietsers zijn in toenemende mate slachtoffer van een verkeersongeval. Daarnaast is er een sterke relatie tussen de ernst van een verkeersongeval en de geldende maximumsnelheid op een weg.

Op 27 oktober 2020 is de motie Kröger/Stoffer (nr:29398-872) aangenomen. In deze motie is de regering opgeroepen een afwegingskader te ontwikkelen waarbij een maximumsnelheid van 30 km/uur binnen de bebouwde kom als leidend principe wordt gehanteerd. In opvolging van deze motie heeft de regering het SWOV en het CROW (het kennisinstituut voor onder andere de mobiliteitssector) opdracht gegeven dit afwegingskader op te stellen. In november 2021 heeft het CROW het 'Afwegingskader 30 km/h' gepubliceerd. Dit kader moet wegbeheerders ondersteunen bij het maken van een keuze voor een passende maximumsnelheid op een weg binnen de bebouwde kom.

In dit afwegingskader wordt een nieuwe wegcategorie beschreven in aanvulling op de categorieën vanuit Duurzaam Veilig, namelijk de GOW 30. Een GOW 30 is een gebiedsontsluitingsweg die een belangrijke functie heeft voor het verkeer, maar waarop een maximumsnelheid van 30 km/uur toegepast wordt. Dit omdat ook sprake is van verblijfsfuncties langs deze weg, of omdat veel langzaam verkeer zoals fietsers en voetgangers, gebruik maakt van de weg. Functie en gebruik zijn op deze weg daardoor niet in balans met elkaar, waardoor verkeersonveiligheid kan ontstaan.

In mei 2023 heeft het CROW de 'Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30' gepubliceerd. Deze handreiking volgt op de motie Van Ginneken/Kröger (nr. 29398-988), waarin de regering is opgeroepen het CROW opdracht te geven tot het uitwerken van inrichtingskenmerken voor het nieuwe wegtype GOW 30 en de richtlijnen voor een erftoegangsweg 30 km/uur (ETW 30) aan te scherpen. Wegbeheerders, waaronder gemeentes, hebben met deze handreiking, in combinatie met het afwegingskader 30 km/uur, inzicht gekregen in inrichtingskenmerken voor een GOW 30 en zijn daarom nu in staat hun wegennet te herzien met daarbij binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 30 km/uur als leidend principe.

In het kader van de motie Van Ginneken/Kröger (nr. 29398-988), zijn middels een ministeriële regeling per 1 oktober 2023 aanpassingen gedaan aan de uitvoeringsvoorschriften van het BABW (Besluit Administratieve Bepaling inzake het Wegverkeer), waarmee het instellen van een maximumsnelheid van 30 km/uur binnen de bebouwde kom breder toepasbaar is. Zo is het instellen van een maximumsnelheid van 30 km/uur niet enkel meer voorbehouden aan wegen waar een verblijfsfunctie geldt, maar kan dit ook op wegen waar zowel sprake is van een verblijfs- als een verkeersfunctie.

Met de ontwikkelingen in het landelijke beleid is er een wegcategorie ontstaan die de wegcategorieën vanuit Duurzaam Veilig aanvult. Op wegen waar het ruimtelijk niet mogelijk is om een duidelijke keuze te maken tussen een standaard GOW50 of een ETW30 biedt de GOW30 een wegtype dat op deze wegen functie, gebruik en inrichting in overeenstemming brengt.

Zeists beleid

In het coalitieprogramma is opgenomen dat een snelheid van 30 kilometer per uur binnen de bebouwde kom de norm wordt voor gemotoriseerd verkeer in de gemeente Zeist. Alleen op de hoofdroutes mag nog sneller (50 km/u) worden gereden. Hiermee volgt de gemeente Zeist de landelijke tendens en wordt binnen de bebouwde kom een snelheid van 50 km/uur alleen nog ingesteld op wegen waar sprake is van een duidelijke verkeersfunctie en waar het ruimtelijk mogelijk is om deze verkeersfunctie veilig te faciliteren.

In februari 2022 heeft de gemeenteraad het Mobiliteitsplan 2022 – 2027 vastgesteld. Hier is bij amendement ook besloten dat de wegencategorisering, na bekendwording van de inrichtingskenmerken voor de wegencategorie GOW30, opnieuw wordt voorgelegd aan de gemeenteraad. Een nieuwe wegencategorisering binnen de gemeente Zeist is gezien landelijke ontwikkelingen gewenst, om als kader te dienen voor toekomstige verkeers- en ontwerpvragestukken. Het plan dient als basis om een juiste balans tussen functie, vormgeving en gebruik van wegen te waarborgen. Het doel van het wegencategoriseringsplan is om de veiligheid en leefbaarheid op de wegen in Zeist te verbeteren, terwijl de bereikbaarheid behouden blijft.

Op 14 maart 2025 is het 'Wegencategoriseringsplan Gemeente Zeist' openbaar geworden. In dit plan wordt aangegeven welke wegen in de gemeente Zeist binnen de categorie GOW30 vallen, op welke grond daarvoor gekozen is en welke maatregelen er nodig zijn om aan de bijbehorende inrichtingskenmerken te voldoen. Op een deel van deze wegen is, gelet op de 'Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30', op dit moment nog geen sprake van een weginrichting die aansluit bij de 'Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30'. Op deze wegen wordt dan ook niet meteen de maximumsnelheid

verlaagd naar 30 km/uur. Voor de wegen die wel voldoen aan de inrichtingskenmerken of doormiddel van al geplande aanpassingen aan de weginrichting dat op korte termijn gaan doen, wordt de maximumsnelheid middels dit verkeersbesluit verlaagd. Dit gebeurt op de volgende wegen:

- Montaubanstraat
- 1^e Dorpsstraat
- 2^e Dorpsstraat

Montaubanstraat

Op de Montaubanstraat geldt op dit moment voor een deel al een maximumsnelheid van 30 km/uur. Aan deze straat zijn verschillende verblijfsfuncties gevestigd, zoals winkels, horeca en woningen. Vanwege de ligging vormt de Montaubanstraat ook een belangrijke verbindingsweg tussen de Utrechtseweg en het centrum van Zeist. Hierdoor wordt de straat ook gekenmerkt door een sterke verkeersfunctie. De combinatie van een verkeersfunctie en een verblijfsfunctie maakt dat het op de Montaubanstraat gewenst is om de maximumsnelheid te verlagen naar 30 km/uur.

1^e en 2^e Dorpsstraat

De 1^e en 2^e Dorpsstraat liggen in het verlengde van de Dribergseweg en vormen een zuidelijke ontsluitingsroute van het centrum van Zeist. Om de hoeveelheid verkeer op deze wegen te beperken geldt op beide wegen een eenrichtingsweg van oost naar west. Net ten zuiden van de 1^e en 2^e Dorpsstraat vormt de Lageweg de verbinding van west naar oost. Gelet op de ligging van deze wegen is sprake van een sterke verkeersfunctie. Door de ligging tegen het centrum wordt op de Dorpsstraat veelvuldig overgestoken door langzaam verkeer. Ook maakt langzaam verkeer veel gebruik van de Dorpsstraat zelf. Daarnaast zitten aan de 1^e en 2^e Dorpsstraat verschillende functies, zoals het gemeentehuis van Zeist, verschillende horecagelegenheden en woningen. Hierdoor is ook op de 1^e en de 2^e Dorpsstraat sprake van een combinatie van een verkeersfunctie en een verblijfsfunctie, waardoor het gewenst is om de maximumsnelheid te verlagen naar 30 km/uur.

Gelet op de 'Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30' van het CROW voldoen de 1^e en 2^e Dorpsstraat al aan de inrichtingskenmerken voor een GOW30. Er zijn een aantal kenmerken die licht afwijken van de inrichtingskenmerken. Zo is de rijloper voor gemotoriseerd verkeer uitgevoerd in een gesloten verharding. Echter is de rest van de verharding wel uitgevoerd in een open variant. Verder is de voorziening voor fietsers vrijliggend en wordt door bussen gehalteerd in een haltehaven. De 1^e en 2^e Dorpsstraat zijn echter eenrichtingswegen, waardoor het scheiden van fietsers en het halteren in een haltehaven niet meteen tot gevolg hebben dat een wegbeeld ontstaat van een GOW50.

Voordelen 30 km/uur

Door het herzien van de categorisering van de in dit besluit genoemde wegen naar een GOW30, worden deze wegen conform Duurzaam Veilig in overeenstemming gebracht met de functie, het gebruik en de inrichting van deze wegen. Het toepassen van een maximumsnelheid van 30 km/uur zorgt er namelijk voor dat:

- de leefbaarheid langs deze wegen verbetert, omdat bij een lagere snelheid makkelijker een lagere geluidbelasting bereikt wordt;
- de oversteekbaarheid van deze wegen verbetert voor langzaam verkeer;
- op deze wegen sprake is van een veiligere snelheid voor langzaam verkeer;
- de kans op een ongeval kleiner is en bij ongevallen die plaatsvinden de ernst van de ongevallen een stuk lager is;

Het verlagen van de maximumsnelheid op gebiedsontsluitingswegen naar 30 km/u kan ook nadelige gevolgen hebben. Deze nadelige gevolgen kunnen zich uiten in de vorm van:

- een mogelijk langere reistijd voor personenauto's en andere gemotoriseerde voertuigen;
- het verplaatsen van verkeersbewegingen naar erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 30 km/u;
- hulpdiensten kunnen te maken krijgen met langere aanrijtijden;

De gevolgen voor de reistijd van gemotoriseerd verkeer zullen beperkt blijven. Op de Montaubanstraat geldt al op een aanzienlijk deel een maximumsnelheid van 30 km/uur. Het uitbreiden van deze maximumsnelheid naar de rest van de straat zal niet betekenen dat ten opzichte van de huidige reistijd

sprake zal zijn van een noemenswaardige afname. Op de 1^e en 2^e Dorpsstraat geldt dat door hun huidige inrichting en door de verschillende aanwezige verblijfsfuncties deze wegen in de praktijk al voor een groot deel functioneren als GOW30. Ook op deze wegen geldt dan ook dat het verlagen van de maximumsnelheid geen noemenswaardige afname zal betekenen van de reistijd.

Het is niet de verwachting dat op de in dit besluit genoemde wegen sprake zal zijn van een verplaatsing van verkeersbewegingen naar ETW30 wegen. De wegen die eventueel als alternatief voor de Montaubanstraat of 1^e en 2^e Dorpsstraat kunnen dienen voor gemotoriseerd verkeer, zijn dusdanig afgewaardeerd tot verblijfsgebied of liggen op een dusdanige afstand dat dit qua reistijd geen aantrekkelijke alternatieven zijn. Daarnaast is het verlies aan reistijd door deze maatregelen beperkt.

Gelet op het hiervoor omschreven effect op de reistijd zal ook voor hulpdiensten geen sprake zijn van een situatie die anders is dan de huidige situatie.

Het realiseren van deze maatregelen gebeurt door het plaatsen van verkeersbord A1 (30 km/u) van bijlage 1 van het RVV 1990. Deze borden worden na ieder kruispunt opnieuw geplaatst. Doordat de GOW30 wegen een dubbelfunctie vervullen ten aanzien van de verblijfs- en verkeersfunctie, blijft sprake van een dominante verkeersroute ten opzichte van de aansluitende erftoegangswegen. Daarom blijven op de kruispunten tussen de GOW30 wegen en de aansluitende erftoegangswegen, conform de 'Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30' van het CROW, de voorrangregelingen gehandhaafd. Om het onderscheid tussen GOW30 wegen en ETW30 wegen extra te benadrukken wordt ervoor gekozen om op deze wegen de maximumsnelheid niet aan te duiden als zone.

Gelet op de 'Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30' wordt aanbevolen om op een GOW30 voorrangskruispunten in te stellen, waardoor verkeer op de GOW30 voorrang dient te krijgen van verkeer op de kruisende wegen. Dit wordt geadviseerd, omdat een GOW30 een ontsluitende functie heeft, waardoor ten opzichte van ondergeschikte wegen op een GOW30 sprake is van een dominante verkeersstroom. Daarom wordt op het kruispunt Het Rond – 1^e Dorpsweg – 2^e Dorpsweg – Slotlaan verkeersbord B3 van bijlage 1 van het RVV 1990 geplaatst. Middelhaaiantanden en verkeersbord B6 van bijlage 1 van het RVV 1990, wordt al aan verkeer op Het Rond en de Slotlaan kenbaar gemaakt dat voorrang verleend dient te worden aan verkeer op de 2^e Dorpsweg.

Procedure

Conform artikel 24 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer is er overleg geweest met de politie. Daarbij is het advies opgedeeld in een advies voor De 1^e en 2^e Dorpsweg en een advies voor de Montaubanstraat.

Voor wat betreft de 1^e en 2^e Dorpsweg geeft de politie aan positief te adviseren met daarbij het volgende voorbehoud/voorwaarde:

- De maximumsnelheid van 30 km/uur moet zelfhandhavend zijn;
- De politie zal hierin geen structurele snelheidscontroles houden.

Voor wat betreft de Montaubanstraat geeft de politie aan negatief te adviseren. De politie geeft daarbij de volgende bezwaren:

- Door alleen de plaatsing van een bord A1 (30), is de kans groot dat de snelheid niet wordt 'afgedwongen'; er verandert immers niets aan de weginrichting. De vraag is gerechtvaardigd of de plaatsing van alleen een bord A1 (30) niet zal leiden tot weggedrag waarbij de gevaarzetting hoger is dan dat deze nu is. De kans is, op de Montaubanstraat, groot dat bestuurders die zich gaan houden aan de maximumsnelheid van 30 km/h ingehaald zullen gaan worden door die bestuurders die zich, mede door de weginrichting, niet houden aan deze maximumsnelheid. Dit kan leiden tot gevaarlijk weggedrag.
- Voor de GOW 30 zijn er door de CROW in de Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30 een aantal inrichtingseisen beschreven. Kijkende naar deze (voorlopige) inrichtingseisen (2021), voldoet de Montaubanstraat niet aan de inrichtingskenmerken genoemd in A (verharding): er is sprake van een gesloten verharding (asfalt); B (Fysieke rijrichtingscheiding): bij de Montaubanstraat is sprake van een asstreep; N. (alignement): er is niet voldaan aan de ontwerpsnelheid 30 km/h. Er is geen sprake van verticale snelheidsremmers en korte rechtstanden. De in B en N genoemde inrichtingskenmerken dragen bij aan een lagere snelheid/ de geloofwaardigheid van de snelheid van 30 km/h. Vanuit de Uitvoeringsvoorschriften BABW, Hoofdstuk II. Verkeersborden, Paragraaf 4. (Voorschriften voor de afzonderlijke borden), wordt bij bord A1 aangegeven dat de in te stellen maximumsnelheid in overeenstemming dient te zijn met het wegbeeld ter plaatse. Dit betekent dat waar nodig de omstandigheden op zodanige manier zijn aangepast dat de beoogde snelheid redelijkerwijs voortvloeit uit de aard en de inrichting van de betrokken weg en van zijn omgeving. Hiervan is in het voorgenomen verkeersbesluit voor wat betreft de Montaubanstraat geen sprake.

Voor wat betreft de 1^o en 2^o Dorpsweg neemt het college het advies van de politie over. Wat betreft de Montaubanstraat niet. Voor zover de Montaubanstraat niet voldoet aan de in de 'Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken' van het CROW, merkt het college op dat:

- De hele Montaubanstraat is uitgevoerd in asfalt, dus ook het gedeelte dat nu al 30 km/uur is. Vervanging daarvan is kapitaalvernietiging omdat het asfalt nog in goede staat is. Pas bij eventueel toekomstig onderhoud kan een wijziging van de verharding overwogen worden;
- Het verwijderen van de asstreep zal leiden tot beschadiging van het asfalt en wordt daarom nu niet uitgevoerd;
- In 2026 worden twee plateaus van 8 cm hoog aangebracht, waardoor wel sprake is van fysieke snelheidsremming. De rechtstand is 230 meter en het is een busroute. Inzetten op verdere varianten van snelheidsremming is dan ook onwenselijk.

Gelet op bovenstaande punten is het college daarom van mening dat op de wijze zoals in dit besluit omschreven een maximumsnelheid ingesteld kan worden van 30 km/uur, in de wetenschap dat die maximumsnelheid vanaf 2026 ook fysiek wordt afgedwongen.

Belangenafweging

Gelet op artikel 2 van de WVV 1994 en de hiervoor genoemde overwegingen, strekken de hiervoor genoemde maatregelen tot het verzekeren van de veiligheid op de weg en 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 zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer komt in het geding met het uitvoeren van deze verkeersmaatregelen. De positieve effecten van het verlagen van de maximumsnelheid en de daarmee gediende belangen worden van groter belang geacht dan de beperking van de vrijheid van het verkeer in de vorm van het met een lagere snelheid gebruik mogen maken van de in dit besluit genoemde wegen en de eventuele nadelige gevolgen daarvan.

De in dit verkeersbesluit genoemde maatregelen leiden niet tot een toename van de geluidsbelasting afkomstig van het wegverkeerslawaai, zoals bedoeld in artikel 21a van het BABW, op geluidsgevoelige gebouwen.

BESLUITEN

Op grond van voorgaande overwegingen is de gemeente tot het besluit gekomen om:

- door middel van het verwijderen van verkeersborden A1-30 begin/einde zone van bijlage 1 van het RVV 1990, de 30 km/uur zone op de Montaubanstraat op te heffen;

- Door middel van het plaatsen van verkeersborden A1-30 van bijlage 1 van het RVV 1990, een maximumsnelheid in te stellen van 30 km/u op wegvakken van de volgende wegen:

* Montaubanstraat

* 1e Dorpsstraat

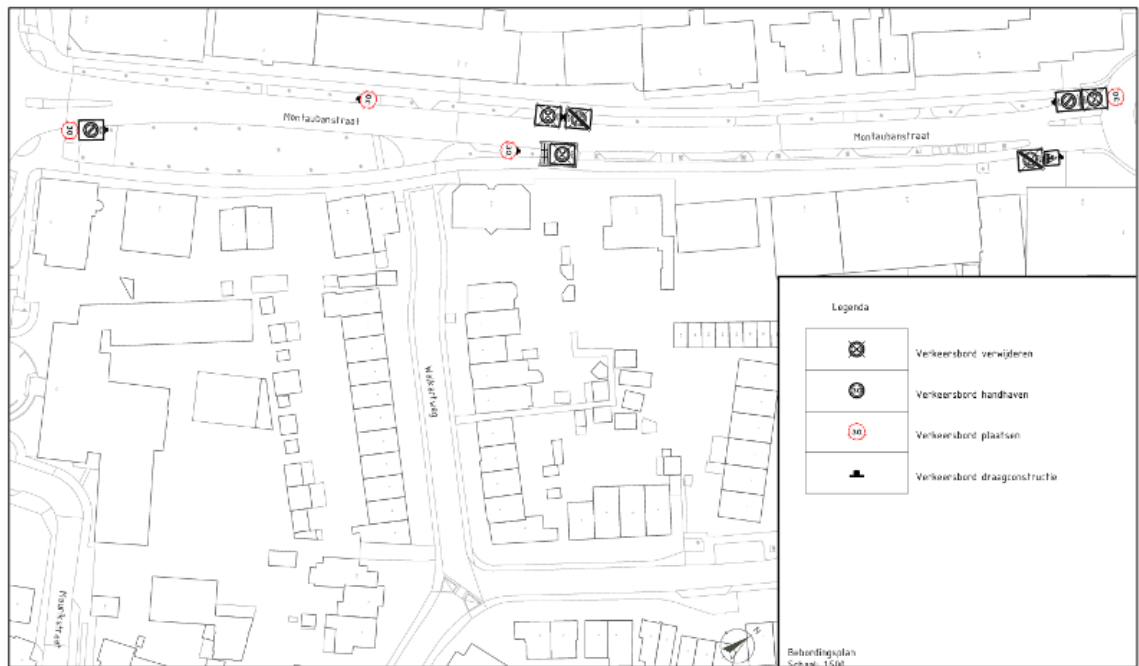
* 2e Dorpsstraat

- Door middel van het plaatsen van verkeersbord B3 van bijlage 1 van het RVV 1990, een voorrangskruispunt aan te duiden op het kruispunt Het Rond – 1^o Dorpsweg – 2^o Dorpsweg – Slotlaan, waarmee kenbaar gemaakt wordt dat verkeer rijdend op het traject 2^o Dorpsweg richting de 1^o Dorpsweg voorrang dient te krijgen van verkeer op de kruisende wegen.

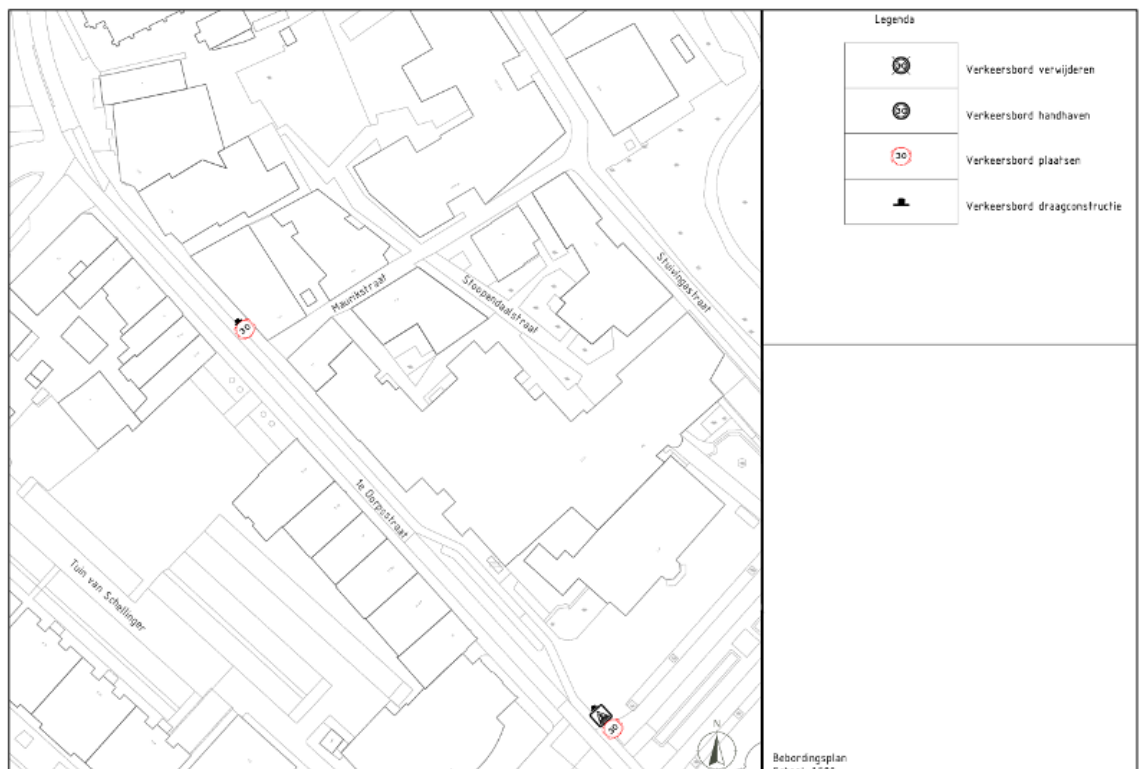
- De bebording te plaatsen zoals aangegeven op de bij dit besluit behorende situatieschetsen.

Situatieschetsen

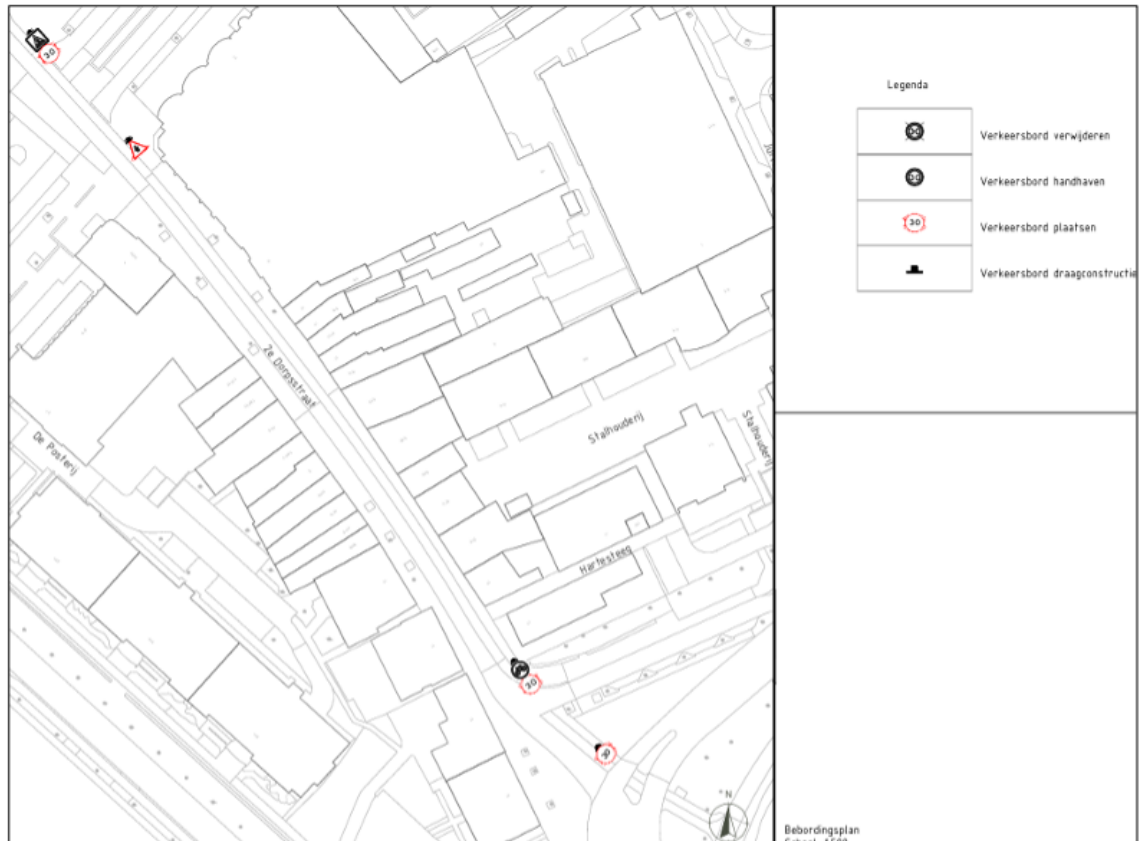
Montaubanstraat



1e Dorpsstraat



2e Dorpsstraat



Inwerkingtreding

Dit besluit treedt in werking na bekendmaking.

Communicatie

Dit besluit wordt gepubliceerd in het Gemeentebblad en op www.zeist.nl. Daarnaast ligt het besluit inclusief tekening gedurende 6 weken ter inzage bij de publieksbalie in het gemeentehuis.

burgemeester en wethouders van Zeist,

namens dezen,

teammanager Beheer Openbare Ruimte

Annemarie Wolters

Bezwaarmogelijkheid

Op grond van artikel 7:1 van de Algemene wet bestuursrecht kan diegene wiens belang rechtstreeks bij een besluit betrokken is daartegen binnen zes weken na de dag waarop het besluit bekend is gemaakt, een bezwaarschrift indienen bij het college van burgemeester en wethouders van Zeist. Het bezwaarschrift dient in ieder geval te bevatten:

1. de naam, het adres en de handtekening van de indiener;
2. de dagtekening;
3. een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar zich richt;
4. de gronden van het bezwaar.

De termijn voor het indienen van een bezwaarschrift bedraagt zes weken en vangt aan met ingang van de dag na die waarop het besluit op de voorgeschreven wijze is bekendgemaakt (in casu is gepubliceerd). Het bezwaarschrift dient voor het einde van deze termijn te zijn ontvangen, dan wel – bij verzending per post – voor het einde van de termijn per post te zijn bezorgd en binnen een week bij het bestuurs-

orgaan aangekomen te zijn. Ook is het mogelijk het bezwaarschrift digitaal in te dienen. Meer informatie hierover vindt u op de website van de gemeente Zeist <https://www.zeist.nl/gemeente-bestuur-en-organisatie/wet-en-regelgeving/zienswijze-bezwaar-of-beroep>

Voorlopige voorziening

Daarnaast kunt u na het indienen van het bezwaarschrift (als onverwijlde spoed dat gelet op de betrokken belangen vereist) schriftelijk een verzoek om voorlopige voorziening indienen bij de Rechtbank Midden-Nederland, Afdeling bestuursrecht, voorlopige voorzieningen, postbus 16005, 3500 DA Utrecht. Aan deze procedure zijn griffiekosten verbonden. Na indiening van het verzoek om voorlopige voorziening krijgt u van de rechtbank nader bericht over de verdere procedure.

U kunt ook digitaal het verzoekschrift indienen bij genoemde rechtbank via <http://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht>. Daarvoor moet u wel beschikken over een elektronische handtekening (DigiD). Kijk op de genoemde site voor de precieze voorwaarden.