

Verkeersbesluit voor de tijdelijke afsluiting van de Westerscheldetunnel en toeleidende wegen

Middelburg, 18 augustus 2026

Zaaknummer : 703663

Afdeling : Infrastructuur

GEDEPUTEERDE STATEN VAN ZEELAND

Betreft:

Verkeersbesluit voor de tijdelijke afsluiting van de Westerscheldetunnel en toeleidende wegen;

Bevoegdheidsgrondslag

Op grond van artikel 15, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 moet een verkeersbesluit worden genomen voor de plaatsing of verwijdering van de in artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) genoemde verkeerstekens.

Op grond van artikel 37 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) moet een verkeersbesluit worden genomen voor het in artikel 34 van het BABW bedoelde tijdelijk plaatsen van verkeerstekens en het uitvoeren van tijdelijke verkeersmaatregelen, indien de omstandigheden die tot tijdelijke plaatsing of tijdelijke maatregelen leiden van langere duur kunnen zijn dan vier maanden.

Op grond van artikel 18, eerste lid onder b, van de Wegenverkeerswet 1994 en artikel 3 lid 4 van de Tunnelwet Westerschelde zijn wij bevoegd om dit verkeersbesluit te nemen.

Toepassing Afdeling 3.4. Awb

Tijdens het zorgvuldige voorbereidingsproces is getracht om alle potentieel (direct) belanghebbenden, voor zover bekend, te benaderen en hun belangen op een zo zorgvuldig mogelijke manier te betrekken bij de overwegingen en afwegingen. Desondanks zou toch kunnen blijken dat mogelijke belangen van op dit moment niet bekende (direct) belanghebbenden niet zijn meegenomen. Daarom is door ons besloten om dit verkeersbesluit voor te bereiden met toepassing van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Deze procedure biedt namelijk de mogelijkheid ervoor te kiezen om op voet van artikel 3.15 lid 2 Awb eenieder in de gelegenheid te stellen om zienswijzen in te dienen over het ontwerp-verkeersbesluit.

Het ontwerp-verkeersbesluit heeft van 14 mei 2026 tot en met 25 juni 2026 ter inzage gelegen voor het indienen van mondelinge en/of schriftelijke zienswijzen. Er zijn geen mondelinge zienswijzen ingediend. Er zijn 12 zienswijzen ingediend en een (prematuur) bezwaarschrift.

De ingediende zienswijzen leiden niet tot wijziging van het ontwerp-verkeersbesluit.

We hebben feitelijk geconstateerd dat geen van de ingediende zienswijzen noch het (premature) bezwaarschrift zien op het verkeersbesluit zelf. De zienswijzen zijn te beschouwen als een reactie op de beleidsregels die zijn opgenomen voor het afgeven van ontheffingen op het verkeersbesluit. Deze beleidsregels als zodanig maken echter geen onderdeel uit van het verkeersbesluit of van de daarvoor gevoerde procedure. Het is om deze reden dat in de Nota beantwoording zienswijzen consequent is

opgenomen dat de indieners per separate brief een inhoudelijke reactie op hun 'zienswijze' ontvangen, waarbij ook is aangegeven dat zij van de reactie daarop overigens niet direct in rechte kunnen opkomen. De onderwerpen die de indiener in het premature bezwaarschrift aan de orde heeft gesteld, komen feitelijk inhoudelijk in belangrijke mate overeen met de zienswijze van dezelfde indiener en zien eveneens niet op het verkeersbesluit zelf.

De Nota beantwoording zienswijzen is opgenomen als bijlage bij dit besluit. De reactiebrieven vanuit Gedeputeerde Staten zijn opgenomen bij de besluitvorming met betrekking tot de actualisatie van de betreffende beleidsregels, juist omdat deze geen onderdeel uitmaken van het onderhavige verkeersbesluit.

Advies CVOM

Op advies van het CVOM (Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie) is vanwege een effectievere handhaving de in het ontwerpverkeersbesluit opgenomen bebording in sub. A.3. en sub. B. N62 5. gewijzigd van bord C7 (gesloten voor vrachtauto's) in bord C7b (gesloten voor autobussen en vrachtauto's).

Doel van dit besluit

Dit verkeersbesluit en de hierin genoemde verkeersmaatregelen strekken tot het beschermen van de volgende in artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994 genoemde belangen:

Lid 1, sub. a.: het verzekeren van de veiligheid op de weg;

Lid 1, sub. b.: het beschermen van weggebruikers en passagiers;

Lid 1, sub. c.: het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan.

Lid 2, sub. a.: het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer.

Motivering en belangenafweging

In de Oostbuis van de Westerscheldetunnel is betonschade vastgesteld, waarvoor herstelwerkzaamheden moeten plaatsvinden. Aan het einde van de Oostbuis is er een breuk en scheur ontstaan in het beton over een lengte van circa 30 meter. De betonschade wordt gemonitord, de scheur groeit volgens verwachting, maar het gebruik van de tunnel is momenteel veilig.

Met dit besluit wordt het doel van het besluit en de belangen zoals hiervoor vermeld gediend. De Westerscheldetunnel is de enige verkeersverbinding voor motorvoertuigen in Nederland met Zeeuws-Vlaanderen. Zonder dit besluit wordt met name de leefbaarheid in Zeeuws-Vlaanderen aangetast, doordat de vitale verbinding met de rest van Nederland wegvalt. Het Verkeersbesluit is noodzakelijk om de reparatie in de Oostbuis veilig uit te kunnen voeren en ondertussen de vitale verbinding met Zeeuws-Vlaanderen in stand te houden. Zonder het verkeersbesluit zou de veiligheid en de doorstroming op de weg niet verzekerd zijn tijdens de uitvoering van de werkzaamheden. Het besluit dient tevens het belang van het beschermen van weggebruikers en passagiers die tijdens de werkzaamheden via de Westbuis de tunnel kunnen passeren. Het besluit strekt er tevens toe om de instandhouding, de toekomstige bruikbaarheid, veiligheid en gebruiks zekerheid te kunnen blijven waarborgen. En tenslotte is het zo dat door het verkeersbesluit te koppelen aan een ontheffingsmogelijkheid het besluit strekt tot het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer, omdat anders een verkeersinfarct zou kunnen ontstaan bij de passage door de Westbuis.

Noodzaak tot tijdelijke afsluiting van de Oostbuis

Reparatie in 2027 is echter noodzakelijk om de instandhouding, de toekomstige bruikbaarheid, veiligheid en gebruiks zekerheid te kunnen blijven waarborgen. Over circa 30 meter moet er een betonnen ring

(inliner) in de Oostbuis van de tunnel geplaatst worden. Om de inliner te kunnen plaatsen moet het wegdek op de bewuste locatie in de Oostbuis volledig verwijderd worden. Het gevolg daarvan is dat er geen verkeer door de Oostbuis heen kan, gedurende de werkzaamheden. De werkzaamheden staan gepland vanaf 11 januari 2027 tot en met 16 mei 2027, of zoveel korter als mogelijk dan wel zoveel langer als noodzakelijk zal zijn.

Motivering van de variantenkeuze voor het gebruik van de Westbuis

Gedurende de werkzaamheden zal de Oostbuis volledig afgesloten worden, hetgeen een grote impact heeft op het verkeer in en de bereikbaarheid van Zeeland, aangezien de capaciteit van de Westerscheldetunnel wordt gehalveerd.

Onder regie van de Provincie Zeeland is een projectgroep opgericht met deelnemers vanuit de NV Westerscheldetunnel, de gemeenten Borsele en Terneuzen, de Veiligheidsregio en de Provincie. De Projectgroep heeft als doel te onderzoeken en te adviseren aan de Stuurgroep over hoe Zeeland aan weerszijden van de Westerschelde gedurende de buitendienststelling van de Oostbuis zo goed mogelijk bereikbaar kan blijven. De Stuurgroep bestaat uit Gemeenten Borsele, Terneuzen, de N.V. Westerscheldetunnel, Veiligheidsregio Zeeland, Provincie Zeeland en leden van de Projectgroep. De Stuurgroep is het klankbord van ons College voor de besluitvorming met betrekking tot de bereikbaarheid van Zeeland gedurende de buitendienststelling van de Oostbuis.

Om te bepalen hoe de Westbuis gedurende de buitenbedrijfstelling van de Oostbuis zo effectief mogelijk kan worden gebruikt, zijn gedurende de afgelopen maanden diverse varianten onderzocht, te weten: tegenverkeer, blokrijden en eenrichtingsverkeer.

De varianten hangen nauw samen met aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen. In dat kader zijn gesprekken gevoerd met stakeholders en belangenorganisaties waaronder VNO-NCW waar Portiz inmiddels deel van uitmaakt, TLN, vertegenwoordigers uit zorg- en onderwijssectoren en het bedrijfsleven, ten einde belangen te inventariseren en eventuele zorgen in kaart te brengen.

Deze analyse is zo volledig mogelijk uitgevoerd met behulp van de input van de projectgroepleden en externe expertise. Voornoemde verkeersvarianten zijn geanalyseerd aan de hand van een afwegingskader, waarbij is gekeken naar robuustheid, veiligheid, capaciteit, het effect van de bereikbaarheidsmaatregelen, kosten, betrouwbaarheid en draagvlak.

Uit de variantenstudie is gebleken dat de variant tegenverkeer niet vergunbaar is. In een eerder stadium waren vijf andere varianten al afgefallen. Om die reden is een verdiepende analyse uitgevoerd naar twee vergunbare en kansrijke varianten, te weten: 1) Blokrijden met gereguleerde toelating en 2) Eenrichtingsverkeer met konvooi.

Bij variant 1 wordt de Westbuis gebruikt voor verkeer in beide richtingen, opgedeeld in bloktijden. Daarbij is er steeds één rijstrook per rijrichting beschikbaar, en wordt uitgegaan van blokken van 50 minuten de ene kant op, 10 minuten leegrijden en 50 minuten de andere kant op, 10 minuten leegrijden etc. Vanwege de noodzakelijke aanzienlijke beperking van het verkeersaanbod (50-80% vermindering) zal bij deze variant met een ontheffingsystematiek gewerkt moeten worden.

Bij variant 2 gaat het verkeer in één richting over twee rijstroken door de Westbuis in de oorspronkelijke rijrichting (noord-zuid) met één keer per uur een afsluiting voor de passage van een konvooi in tegen-gestelde richting.

Op basis van de variantenstudie en de afwegingen die naar aanleiding van de gesprekken met de Stuurgroep, de stakeholders en de belangenorganisaties zijn gemaakt, hebben wij geconcludeerd dat bij blokrijden meer kansen liggen op het gebied van spreiding van verkeer, mitigerende maatregelen en met die variant zodoende de maatschappelijke en economische impact van de buitendienststelling van de Oostbuis het best kan worden beperkt. Voor de variant blokrijden bestaat bovendien een groter draagvlak bij de stakeholders en belangenorganisaties als voornoemd.

Op basis van de input van de Stuurgroep hebben wij de voorkeur uitgesproken voor de variant blokrijden met een ontheffingsystematiek.

Onderbouwing keuze blokrijden met gereguleerde toelating

Met dit verkeersbesluit kiezen wij voor de variant blokrijden met gereguleerde toelating door middel van ontheffingen. Deze variant biedt de beste mogelijkheden om het personen- en goederenvervoer tussen Zeeuws-Vlaanderen en de rest van Zeeland in beide richtingen te blijven faciliteren, terwijl het verkeersaanbod gelijktijdig kan worden gestuurd, gereduceerd en gespreid.

Overwegingen om te kiezen voor blokrijden

- Door verkeer afwisselend per rijrichting in blokken toe te laten via één rijstrook ontstaat regie op de verkeersstromen en kan de beschikbare capaciteit van de tunnel gecontroleerd worden benut. Blokrijden met gereguleerde toelating maakt het mogelijk de noodzakelijke verkeersreductie gericht te organiseren en het verkeer over de dag te spreiden;
- Deze variant biedt daarnaast nadrukkelijk kansen om collectief vervoer en efficiënt ruimtegebruik te stimuleren, doordat actief wordt gestuurd op een minimumaantal personen per voertuig in plaats van het aantal voertuigen. Hoewel de voertuigcapaciteit bij blokrijden beperkt is, biedt deze variant daardoor juist meer mogelijkheden om het aantal personen dat in beide richtingen gebruik kan maken van de tunnel te vergroten;
- Het in stand houden van verkeer in beide richtingen is van groot belang voor inwoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties die afhankelijk zijn van de Westerscheldetunnel. Voor een deel van deze gebruikers zijn alternatieven zoals openbaar vervoer, ferry of niet reizen geen reëel alternatief. Blokrijden maakt het mogelijk deze groepen gericht toegang te blijven bieden, rekening houdend met de beperkte capaciteit.

Overwegingen om niet te kiezen voor eenrichtingsverkeer

- Eenrichtingsverkeer leidt tot een grotere afhankelijkheid van de omrijdroute via Antwerpen. Verkeer dat zonder hinder van Noord naar Zuid rijdt, zal via Antwerpen moeten terugrijden en vice versa;
- Uit de variantennota blijkt dat deze route met name in de spitsuren nauwelijks restcapaciteit heeft en structureel onder druk staat. Extra verkeersstromen leiden daardoor tot aanzienlijke vertragingen en verhoogde risico's voor de verkeersveiligheid.

Toezicht op naleving en handhaving

Toezicht op de naleving van de bij of krachtens dit verkeersbesluit ingestelde verkeersmaatregelen vindt plaats door de daartoe bevoegde toezichthouders. Bij geconstateerde overtredingen kan handhavend worden opgetreden overeenkomstig de geldende wet- en regelgeving, waaronder het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990), de Wegenverkeerswet 1994 en het Wetboek van Strafrecht. Indien nodig kunnen daarnaast maatregelen worden getroffen ter onmiddellijke beëindiging of voorkoming van gevaarlijke situaties en ter waarborging van een veilige en ordelijke verkeersafwikkeling.

Risicoafweging

Hoewel blokrijden met gereguleerde toelating organisatorisch en technisch complex is en aanvullende maatregelen vraagt, zoals een reserveringssysteem, wegen de voordelen van verkeersspreiding, inzet van collectief vervoer en het in stand houden van economische en maatschappelijke verbindingen zwaarder. Deze variant biedt de beste mogelijkheden om de beschikbare capaciteit efficiënt te benutten en de bereikbaarheid van Zeeland zo goed mogelijk te borgen.

Afsluiting tenzij het motorvoertuig beschikt over een ontheffing

Het verkeersbesluit houdt (samengevat) in dat de wegvakken van de Westerscheldetunnel en een deel van de toeleidende wegen worden afgesloten voor motorvoertuigen zonder ontheffing, tenzij zij onder een vrijstellingsregeling vallen. Onder deze vrijstellingsregeling vallen nood- en hulpdiensten en voertuigen met een landelijke vrijstelling.

Op grond van de (geactualiseerde) Beleidsregels die separaat maar tegelijk met dit verkeersbesluit door ons worden vastgesteld, kan ontheffing (als bedoeld in artikel 87 RVV) voor de geslotenverklaringen worden aangevraagd. Aan het aanvragen van een ontheffing zijn geen kosten verbonden. In de Beleidsregels is vastgelegd welke categorieën onder welke voorwaarden in aanmerking komen voor het verkrijgen van een ontheffing en op welke wijze die ontheffing kan worden verkregen. Deze Beleidsregels maken geen onderdeel uit van dit verkeersbesluit zodat daarover geen zienswijzen naar voren gebracht kunnen worden. Evenmin zijn deze Beleidsregels zelfstandig vatbaar voor bezwaar of beroep (zie art. 8:3 lid 1 Awb).

Nadeel en mitigerende maatregelen

In het voorgaande is toegelicht op welke wijze de belangen van de weggebruikers bij het nemen van dit verkeersbesluit zijn meegewogen. Hoewel er zoveel mogelijk wordt gedaan om de onvermijdbare overlast tot een minimum te beperken, zal men hinder en nadeel ondervinden van de werkzaamheden en de daarbij behorende tijdelijke verkeersmaatregelen. De hinder zal er bijvoorbeeld uit bestaan dat de bestemming moeilijker of niet bereikbaar is op de gewenste wijze en/of het gewenste moment doordat het langer duurt om bij de bestemming te komen. Er is immers maar één rijstrook in één tunnelbuis in één richting alternerend beschikbaar, en er kan mogelijk geen ontheffing worden verkregen omdat niet voldaan wordt aan de daarvoor geldende voorwaarden c.q. het maximale aantal ontheffingen per blok bereikt is.

Als uitgangspunt geldt dat het treffen van een verkeersmaatregel als een normale maatschappelijke ontwikkeling moet worden beschouwd, waarmee een ieder kan worden geconfronteerd en waarvan de nadelige gevolgen in beginsel voor rekening van de daardoor getroffen en moge worden gelaten. Dat geldt temeer nu de verkeersmaatregelen noodzakelijk en onvermijdbaar zijn om de veiligheid van de Westerscheldetunnel te kunnen blijven waarborgen.

Met de betrokkenen c.q. ondernemers die reeds in het voortraject hun zorgen hebben geuit over mogelijk omzetverlies of schade hebben gesprekken plaatsgevonden. De uitkomsten van die gesprekken zijn betrokken bij het zoeken naar voornoemde bereikbaarheidsmaatregelen en de uiteindelijke besluitvorming.

Dit neemt echter niet weg dat er individuele belangen kunnen zijn die door dit verkeersbesluit zodanig zwaar worden getroffen dat het nadeel redelijkerwijs niet ten laste van betrokkenen dient te blijven. Mocht daarvan in individuele gevallen sprake zijn, dan kan een benadeelde zodra de schade zich heeft voorgedaan dan wel op voorhand concreet en aantoonbaar voorzienbaar is een verzoek om nadeelcompensatie indienen, overeenkomstig de Verordening nadeelcompensatie provincie Zeeland 2024: <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR704106/2>.

Afrondende belangenafweging

Op basis van het bovenstaande wordt overwogen dat in redelijkheid het belang van het uitvoeren van de noodzakelijke werkzaamheden en in verband hiermee gedurende de periode van deze werkzaamheden noodzakelijk nemen van de tijdelijke verkeersmaatregelen waarvoor dit verkeersbesluit is vereist, zwaarder weegt dan de belangen van betrokkenen die hinder ondervinden van de verkeersmaatregelen. Daarbij weegt mee dat er in vroegtijdig stadium over de verkeersmaatregelen is gecommuniceerd en de ontvangen input zoveel mogelijk is verwerkt zodanig dat met deze verkeersmaatregelen de bereikbaarheid zo goed als mogelijk is geborgd.

Overleg

Gelet op artikel 24 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) is overleg gepleegd met de politie:

- De politie heeft op 10 april 2026 positief geadviseerd over het ontwerp-verkeersbesluit.
- De politie heeft op 4 augustus 2026 positief geadviseerd over het verkeersbesluit.

Gelet op artikel 25 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) is overleg gepleegd met de aangrenzende wegbeheerder(s), te weten de gemeenten Borsele en Terneuzen, Rijkswaterstaat en North Sea Port.

De gemeenten Borsele en Terneuzen, Rijkswaterstaat, North Sea Port en de N.V. Westerscheldetunnel ontvangen een afschrift van dit verkeersbesluit.

Bekendmaking

Gelet op artikel 26 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) en artikel 2 en 6 van de Bekendmakingswet wordt dit besluit bekendgemaakt door publicatie in het Provinciaal Blad en is voor eenieder in te zien op www.overheid.nl.

Besluit

Op grond van vorenstaande overwegingen

Besluiten wij:

Voor de Westerscheldetunnel en de toeleidende wegen, zowel in zuidelijke als in noordelijke richting, met ingang van 11 januari 2027 tot en met 16 mei 2027, of zoveel korter als mogelijk dan wel zoveel langer als noodzakelijk zal zijn, de navolgende verkeersborden van bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) te plaatsen:

A. Rijrichting Zuid naar Noord: N62:

1. A1-50, maximumsnelheid, ter hoogte van km 19.5, 20.1b, 20.3, 20.4, 20.6, 28.3 en 28.5;
2. A1-70, maximumsnelheid, ter hoogte van km 17.3, 18.0, 19.0, 19.2, 28.9 en 32.8;
3. C7b, gesloten voor autobussen en vrachtauto's met onderbord "uitgezonderd ontheffinghouders", ter hoogte van km 17.3 en 19.7;
4. C12, gesloten voor alle motorvoertuigen, met onderbord "uitgezonderd ontheffinghouders", ter hoogte van km 17.3 en 19.7;
5. D2-LO, gebod voor alle bestuurders het bord voorbij te gaan aan de zijde die de pijl aangeeft, ter hoogte van km 19.1 en 20.6 (2x).

B. Rijrichting Noord naar Zuid:

• N254:

1. C1, gesloten in beide richtingen voor voertuigen, ruiters en geleiders van rij- of trekdieren of vee, N254, ter hoogte van km 20.8s;
2. A1-50, maximumsnelheid, ter hoogte van 20.3s;

3. A1-70, maximumsnelheid, ter hoogte van km 21.3;
4. D2-LO, gebod voor alle bestuurders het bord voorbij te gaan aan de zijde die de pijl aangeeft, ter hoogte van km 21,10.
5. F8, einde van alle door verkeersborden aangegeven verboden, ter hoogte van km 20.7h.

• N62:

1. A1-30, maximumsnelheid, ter hoogte van 28.9;
2. A1-50, maximumsnelheid, ter hoogte van 28.3, 28.4, 28.7, 28.9, 29.2, 34.3d, 34.4, 34.9 en 35.3;
3. A1-70, maximumsnelheid, ter hoogte van km 20.6, 27.9, 29.5, 33.4, 34.2c, 35.5e, 35.8, 36.9d en 37.1;
4. C1, gesloten in beide richtingen voor voertuigen, ruiters en geleiders van rij- of trekdieren of vee, met onderbord "uitgezonderd lijnbussen, wegverkeer en hulpdiensten", ter hoogte van km 33.8, laan 1 en laan 2 toplein;
5. C7b, gesloten voor autobussen en vrachtauto's met onderbord "uitgezonderd ontheffinghouders", ter hoogte van km 34.5;
6. C12, gesloten voor alle motorvoertuigen, met onderbord "uitgezonderd ontheffinghouders", ter hoogte van km 34.5;
7. D2-RO, gebod voor alle bestuurders het bord voorbij te gaan aan de zijde die de pijl aangeeft, ter hoogte van km 28.2, 28.8, 29.3, 29.7, 36.9 en 37.5;
8. D2-LO, gebod voor alle bestuurders het bord voorbij te gaan aan de zijde die de pijl aangeeft, ter hoogte van 34.1;
9. F8, einde van alle door verkeersborden aangegeven verboden, ter hoogte van km 20.4.

Aan het Bordenplan (Bijlage 1 Bordenplan WST) kunnen geen rechten worden ontleend.

De locatie van bebording is indicatief, de exacte locatie wordt in het werk bepaald.

GEDEPUTEERDE STATEN VAN ZEELAND,

H.M. de Jonge, voorzitter

Drs. M.C.J. Franken, secretaris

Mededelingen

Om dit verkeersbesluit en bijbehorende bebording kracht bij te zetten, zijn ook fysieke maatregelen (anders dan de voorzieningen als bedoeld onder B. van dit besluit) getroffen in de vorm van een tijdelijke VRI en een slagboom ter hoogte van N62 km 20.5 (re) en N62 km 29.0 (li).

Aangezien voor deze (aanvullende) fysieke maatregelen geen sprake is van een beperking en/of uitbreiding van categorieën weggebruikers, worden deze aangemerkt als een feitelijke handeling waartegen geen rechtsmiddelen openstaan.

Bijlagen:

1. Bordenplan WST
2. Variantennota WST (met 2 bijlagen (2a. en 2b.):
 - 2a. Variantennota - Definitief Rapport Variantenstudie WST;
 - 2b. Variantennota - Bereikbaarheidsplan WST;
3. Nota beantwoording zienswijzen WST.

Beleidsregels bij het aanvragen van een ontheffing van het Verkeersbesluit**Westerscheldetunnel**

Deze beleidsregels zijn geen onderdeel van dit verkeersbesluit maar worden separaat bekendgemaakt in het Provinciaal Blad, welke na publicatie zijn de raadplegen via: www.overheid.nl. Op grond van artikel 8.3 Awb zijn deze beleidsregels niet vatbaar voor bezwaar of beroep. Tegen een weigering of intrekking van een ontheffing van het Verkeersbesluit Westerscheldetunnel, kan wel bezwaar worden ingesteld.

Rechtsmiddelen**Beroep**

Omdat het ontwerp-verkeersbesluit is voorbereid met toepassing van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (de zogenaamde uniforme openbare voorbereidingsprocedure) is er geen mogelijkheid om een bezwaarschrift in te dienen, maar kan er op grond van de Algemene wet bestuursrecht binnen zes weken na de dag waarop dit besluit bekend is gemaakt beroep worden ingesteld door:

- degenen die tijdig zienswijzen hebben ingediend tegen het ter inzage gelegen ontwerpverkeersbesluit; en
- degenen aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten geen zienswijzen te hebben ingediend tegen het ontwerp-verkeersbesluit binnen de daarvoor gestelde termijn.

Het beroepschrift dient te zijn ondertekend en bevat ten minste het volgende:

- naam en adres van de indiener;
- datum en handtekening;
- vermelding van het nummer en de datum van het verkeersbesluit;
- motivering waarom men zich niet kan verenigen met het genomen besluit.

Daarnaast dient een kopie van het bestreden besluit mee te worden gezonden naar de rechtbank Zeeland-West-Brabant.

Voor meer informatie over het instellen van beroep bij de rechtbank: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/bezwaar-en-beroep/vraag-en-antwoord/in-hoger-beroep-tegen-beslissing-overheid>

Het beroepschrift kunt u indienen bij de rechtbank Zeeland-West-Brabant, sector Bestuursrecht, locatie Breda, postbus 90006, 4800 PA Breda. U kunt ook digitaal beroep instellen bij de rechtbank via www.rechtspraak.nl.

Voorlopige voorziening

Het indienen van een beroepschrift heeft geen schorsende werking. De uitvoering van het verkeersbesluit gaat gewoon door, ook al heeft u beroep ingesteld. Als u van mening bent dat een uitspraak van de rechter op uw beroepschrift niet kan worden afgewacht, dan kunt u aan de voorzieningenrechter vragen een voorlopige voorziening te treffen. Een verzoek om een voorlopige voorziening kan alleen worden ingediend als u ook een beroepschrift heeft ingediend bij de rechtbank. Wanneer de voorlopige voorziening wordt toegekend door de rechter, dan kan de uitvoering van het besluit worden uitgesteld tot het moment waarop op uw beroepschrift is beslist.

Het verzoek om een voorlopige voorziening stuurt u naar de voorzieningenrechter van de rechtbank Zeeland-West-Brabant, sector bestuursrecht, locatie Breda, postbus 90006, 4800 PA Breda. Voor de behandeling van een verzoek om voorlopige voorziening is ook griffierecht verschuldigd. U kunt ook digitaal om een voorlopige voorziening vragen via www.rechtspraak.nl.