

Verkeersbesluit aansluiting fietspad op IJsselmeerdijk nabij gemaal Westerkogge te Scharwoude in gemeente Koggenland

Registratienummer: 22.0542711

Het college van dijkgraaf en hoogheemraden van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier;
Na overweging van het volgende:

Wettelijke grondslag verkeersbesluit

Op grond van artikel 15, eerste lid van de Wegenverkeerswet 1994 (WVW 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, alsmede onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd, of indien dit een nadere uitleg inhoudt van de op de borden voorkomende aanduiding (artikel 8 BABW).

Wij zijn bevoegd tot het nemen van een verkeersbesluit op grond van artikel 18, lid 1 onder c WVW 1994, het BABW, het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV 1990), de Waterschapswet, het Reglement voor het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, de Delegatieregeling Hollands Noorderkwartier 2012 en de Mandaatregeling Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier 2012.

Motivering en doel

De Alliantie Markermeerdijken werkt in opdracht van het hoogheemraadschap aan de versterking van de Markermeerdijken tussen Amsterdam en Hoorn. Hierbij wordt op bepaalde plaatsen het dijktracé aangepast en beter ingericht voor beheer en recreatief medegebruik. Op verzoek van de provincie wordt als meekoppelkans in combinatie met de dijkversterking een doorlopende fiets-/wanderverbinding aangelegd van Hoorn naar Amsterdam. In verband hiermee wordt nabij gemaal Westerkogge een extra dijkopgang gerealiseerd. Fietsers kunnen gebruikmaken van de nieuwe fietsroute over de dijk. Ter hoogte van IJsselmeerdijk nr.6/6B wordt een ongelijkwaardig kruispunt ingericht zodat de fietsverbinding aansluit op de IJsselmeerdijk.

Locatiekeuze dijkopgang

De locatiekeuze van de dijkopgang is tot stand gekomen na een afweging van alternatieven waarbij ook de door omwonenden aangedragen alternatieven betrokken zijn. Er is voorts overleg gepleegd met de Provincie Noord-Holland als initiatiefnemer van de fiets-/wanderverbinding Hoorn-Amsterdam, Staatsbosbeheer, gemeente Koggenland, gemeente Hoorn en de politie. De conclusie die uit de afweging naar voren is gekomen is dat geen van de door de bewoners aangedragen alternatieven op volledig draagvlak kan rekenen en op één of meerdere aspecten negatiever scoort dan het gekozen ontwerp.

Afgewogen alternatieven van de gekozen locatie zijn:

1. Het doortrekken van het fietspad op de kruin van de huidige dijk tot aan gemeente Hoorn (alternatief 1) of tot het oude gemaal Westerkogge (alternatief 1a).
2. Het verschuiven van de oprit met circa 70m naar het noorden waardoor het fietspad tussen IJsselmeerdijk 5 en 6 komt te liggen.

Ad. 1

Alternatief is 1 aangemerkt als niet haalbaar om de volgende redenen:

- De dijk als provinciaal monument: een nieuw fietspad over een grotere lengte op de kruin van de dijk realiseren betekent een aantasting van het monument over veel grotere lengte.
- Ruimtelijke inpassing: de huidige kruin van de dijk is te smal voor een fiets-/voetpad. Dit zou betekenen dat over het gehele traject van gemaal Westerkogge tot aan de bussluis in Hoorn de kruin van de dijk zouden moeten worden verbreed. Dit geeft uiteindelijk ook weer grote aantasting aan de dijk als provinciaal monument.
- Natuur: aan de buitenzijde van de dijk (voorland) zijn natuurwaarden aanwezig die door een fietspad over een grotere lengte kunnen worden verstoord.
- Voorts speelt het kostenaspect een rol. De verbreding van de kruin van de dijk over een grotere lengte is een kostbare ingreep.
- Tenslotte brengt dit alternatief in de aanlegfase door de uitvoering van een kruinverbreding veel ingrijpendere effecten op de omgeving met zich mee dan het gekozen tracé van het fietspad.

Bij alternatief 1a stuiten we op dezelfde bezwaren. Bij dit alternatief moet de dijk ook op de kruin worden verbreed over een langere lengte om een veilig fietspad te kunnen realiseren. Dit heeft een grote aantasting van de monumentale dijk tot gevolg over een langere lengte.

De grotere aantasting van het monument weegt voor de provincie Noord-Holland zwaar. De dijk is een provinciaal monument dat wordt beschermd door de verbodsbepaling in artikel 4.58 van de provinciale Omgevingsverordening NH2020. Dit artikel bevat een verbod om zonder omgevingsvergunning een beschermd monument te wijzigen. Een omgevingsvergunning moet op grond van het derde lid worden geweigerd, tenzij er sprake is van (a.) een groot openbaar belang, (b.) er geen reële alternatieven zijn en (c.) wordt aangetoond dat de beschadiging van het monument zo minimaal mogelijk is. Dit maakt de door de bewoners aangedragen alternatieven voor de provincie Noord-Holland niet acceptabel. Het huidige ontwerp op de gekozen locatie is namelijk verkeersveilig bevonden. Van een groot openbaar belang dat noodzaakt tot de keuze voor een van de door de bewoners aangedragen alternatieven is derhalve geen sprake. Voorts leidt de gekozen locatie tot een kleinere aantasting van de dijk. Daarnaast heeft Staatsbosbeheer aangegeven deze optie onwenselijk te vinden in verband met de mogelijke verstoring van de natuurwaarden die dit tot gevolg kan hebben.

Ad. 2

Alternatief 2 brengt substantiële meerkosten met zich mee, en scoort minder goed op meerdere punten. Ook dit alternatief kan niet op 100% draagvlak in de omgeving rekenen. Overall scoort deze dus minder goed dan het gekozen ontwerp. Hieronder wordt toegelicht waarom dit alternatief minder goed scoort.

Ontwerp

Door de ontwerpers is gekeken naar wat dit alternatief betekent voor het ontwerp:

- De kruin van de dijk zal over een lengte van ongeveer 70 m (tussen de inlaat en de nieuwe fiets op-/afrit) moeten worden verbreed om een veilig fietspad te kunnen realiseren dat ook geschikt is voor de onderhoudsvoertuigen van Staatsbosbeheer die gebruik maken van deze op-/afrit.
- Daarnaast zal de teensloot onder aan de dijk moet worden verlegd op grond van Staatsbosbeheer doordat de dijk over 70 m breder wordt. Dit brengt naast een extra ingreep een traject van grondverwerving en extra kosten met zich mee.

Gevolgen belanghebbenden

- De provincie Noord-Holland heeft geen bezwaar op dit alternatief voor wat betreft het monumentale aspect van de dijk omdat de aantasting van de dijk relatief beperkt blijft. Voorwaarde voor de Provincie Noord-Holland is wel dat de bestaande dijkopgang voor onderhoudsvoertuigen wordt verwijderd en de opgang voor fietsen en onderhoudsvoertuigen op de nieuwe locatie wordt gecombineerd zodat de dijk aantasting als het ware wordt 'gecompenseerd'.
- Staatsbosbeheer heeft ook aangegeven geen grote bezwaren te hebben tegen de verlegging van de op-/afrit. Echter geven ze wel aan dat iedere extra meter fietspad op de dijk een risico op extra verstoring geeft voor de natuur. Ze vinden deze optie echter nog wel acceptabel.
- Er is contact geweest met andere belanghebbenden dan degenen die de alternatieven 2 hebben ingebracht. Zij hebben aangegeven bezwaar te hebben tegen dit alternatief omdat daarmee de dijkopgang dichterbij hun woning komt. Zij wensen dan ook dat het ontwerp niet wijzigt ten opzichte van de gekozen locatie. Het tegemoet komen aan de belangen van de een levert derhalve weer bezwaren op bij een ander.

Kosten

Er is ook gekeken naar de kosten die dit alternatief tot gevolg heeft. Dit alternatief brengt substantiële extra kosten met zich mee ten opzichte van de gekozen locatie voor de dijkopgang.

Verkeersveilige inrichting

Ten behoeve van de veiligheid van de fietsers en om de ondergeschiktheid van de dijkopgang te benadrukken wordt het kruispunt zo ingericht dat verkeer vanuit de dijkopgang voorrang dient te verlenen aan verkeer dat op de IJsselmeerdijk rijdt. Om de snelheid van verkeer op de IJsselmeerdijk te verminderen worden twee versmallingen aangebracht; een versmalling voor en een na de nieuwe kruising.

In overleg met adviseur Wegen van HHNK, het ontwerpteam van de Alliantie Markermeerdijken, de verkeerskundige van gemeente Koggenland en de verkeersadviseur van de politie zijn de volgende vier ontwerpkeuzes gemaakt:

Ten eerste is er gekozen om alle verkeer op de IJsselmeerdijk door de versmalling heen te leiden, niet om de fietsers achter de versmalling langs te laten passeren. Op deze manier wordt uitgesloten dat fietsers na de versmalling gepasseerd te hebben terug op de rijbaan komen en in conflict komen met voertuigen die door de versmalling heen rijden. De versmallingen worden voorzien van witte verdrijvingsvlakken om de zichtbaarheid te verhogen.

Ten tweede wordt ter hoogte van de versmallingen geen voorrangregeling ingesteld. Het uitgangspunt van erftoegangswegen buiten de bebouwde kom is dat de inrichting zelfregulerend is. Weggebruikers dienen het onderling eens te worden wie kan passeren. Bij een regeling van voorrang vindt dikwijls claimgedrag plaats waarbij weggebruikers voorrang hebben en zich hier naar gedragen. Dit kan verkeersonveilige situaties met zich meebrengen, waardoor besloten is geen voorrangregeling toe te passen bij de versmallingen.

Ten derde wordt de kruising voorzien van een schijnplateau met rood asfalt. De kleur van het asfalt en het schijnplateau zorgen voor extra attentie bij weggebruikers. Echter is gekozen om geen hoogteverschil aan het plateau te geven om zo trillingsoverlast te voorkomen.

Als laatste wordt de dijkopgang een onverplicht fietspad, fietsers kunnen nog steeds gebruikmaken van de weg IJsselmeerdijk zelf. Wel wordt op het onverplicht fietspad een uitzondering gemaakt voor tractorverkeer, agrariërs moeten het voorland namelijk kunnen bereiken via de dijkovergang.

De werkzaamheden duren ongeveer een week, oplevering vindt naar verwachting plaats op 1 juni 2023, of zoveel korter of langer dan de werkzaamheden duren.

Hierbij worden de volgende acties ondernomen aan de IJsselmeerdijk:

- 2x Aanbrengen versmalling ter afremming van het verkeer.
- 2x Aanbrengen bord J17 (waarschuwing voor rijbaan-versmalling)
- 1x Aanbrengen bord B4 (voorrangskruispunt zijweg links)
- 1x Aanbrengen bord B5 (voorrangskruispunt zijweg rechts)
- 1x aanbrengen schijnplateau in rood asfalt met taludmarkering

Hierbij worden de volgende acties ondernomen aan de nieuwe dijkopgang ter hoogte van Westerkogge:

- 1x Aanbrengen bord B6 (verleen voorrang aan bestuurders op kruisende weg)
- 1x Aanbrengen haaiantanden (verleen voorrang aan bestuurders op kruisende weg)
- 1x Aanbrengen bord G13 (onverplicht fietspad)
- 1x Aanbrengen onderbord OB55 (uitgezonderd tractoren)

Het nemen van dit besluit heeft als doel:

- Het verzekeren van de veiligheid op de weg;
- Het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden.

Advies politie

Overeenkomstig artikel 24 BABW is over het voornemen tot het nemen van dit verkeersbesluit overleg gepleegd met de gemandateerde namens de Korpschef van de Politie Noord-Holland. Deze adviseerde positief op het voorgenomen besluit.

Advies gemeente Koggenland

Overeenkomstig artikel 25 BABW is over het voornemen tot het nemen van dit verkeersbesluit overleg gepleegd met de gemeente Koggenland. Deze adviseerde positief op het voorgenomen besluit.

Procedure

Dit besluit is voorbereid met toepassing van de openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Dit betekent dat belanghebbenden in de gelegenheid zijn gesteld een zienswijze over de ontwerpvergunning naar voren te brengen.

Het ontwerpbesluit en de andere van belang zijnde stukken hebben van 30 september tot en met 10 november 2022 (6 weken) digitaal ter inzage gelegen en waren in te zien via www.officielebekeningen.nl. Tevens konden de stukken worden ingezien op het kantoor van het hoogheemraadschap aan het Stationsplein 136 in Heerhugowaard, elke werkdag van 09.00 tot 16.00 uur.

Na vaststelling van het definitieve verkeersbesluit is geen bezwaar mogelijk maar staat alleen beroep bij de bestuursrechter open.

Zienswijze

Gedurende de periode van terinzagelegging van het ontwerp verkeersbesluit is een zienswijze ingebracht door omwonenden. De zienswijze is hieronder samengevat. Daarna volgt de reactie op de zienswijze.

Samenvatting zienswijze

Omwonenden geven aan dat er overleg is gepleegd voorafgaand aan de terinzagelegging van de ontwerpbesluiten. Aanvankelijk zou er een drempel ter hoogte van de achtergevel van de boerderij komen te liggen, te dicht op de bebouwing met het risico van schade. Ook is toen aangegeven dat de bewoners overlast verwachten ten aanzien van optrekkend en afremmend verkeer, er sprake zal zijn van een onveilige situatie voor fietsers die de weg op komen en een inbreuk op de privacy aangezien de fietsers vanaf de dijk zo de woning en de tuinen inkijken. Ook vrezen zij mogelijke waardevermindering van woningen. Uiteindelijk is de drempel uit het ontwerp gehaald, maar het alternatief stuit nog steeds op een deel van bovenstaande bezwaren.

De omwonenden wijzen nogmaals op het alternatief waarbij de op-/afrit wordt opgeschoven waardoor de situatie veiliger zal worden. Er is gevraagd een verkeersdeskundige naar het alternatief te laten kijken, maar dit is niet gebeurd.

Tevens is er in geval van verschuiving een beperking van (geluid)overlast en is er geen sprake meer van inbreuk op de privacy. Bovendien ligt de oprit van het erf dan niet meer tussen de twee wegversmallingen die nu in het ontwerp zijn opgenomen.

Voor de burens zou de verplaatsing niets uitmaken aangezien zij sowieso de versmalling tegenkomen bij vertrek vanaf hun perceel. Het lijkt erop alsof de enige reden om niet voor het alternatief te kiezen is gelegen in de extra kosten.

Reactie op de zienswijze

Omwonenden geven aan dat er is gevraagd een verkeerskundige naar het alternatief te laten kijken en dat dit niet is gedaan. Benadrukt wordt dat de door de Alliantie uitgewerkte oplossing voor de op- en afrit tot stand is gekomen met betrokkenheid van deskundigen van het hoogheemraadschap, de gemeente en de politie. Deze deskundigen hebben aangegeven de oplossing verkeersveilig te achten. Tijdens de behandeling van de aanvraag heeft de Alliantie echter het externe deskundigenbureau Goudappel alsnog opdracht gegeven om de verkeersveiligheid van het ontwerp en het door de omwonenden aangedragen alternatief te beschouwen. Goudappel heeft de Notitie 'Verkeersveiligheid fietsaansluiting IJsselmeerdijk 6 te Scharwoude' uitgebracht waarin een kwalitatieve beschouwing is gegeven op de verkeersveiligheid van de nieuw te realiseren fietsaansluiting.

Goudappel heeft naast het gekozen ontwerp ook de alternatieve locatie van de op-/afrit beschouwd, 70 meter noordwaarts. Een belangrijk verschil met de het gekozen ontwerp is dat er op de alternatieve locatie een plateau is toegepast in plaats van een rijbaanversmalling.

Goudappel geeft vijf aanbevelingen voor een duurzaam veilig ontwerp van de fietsaansluiting en toets vervolgens het uitvoeringsontwerp en het alternatief aan deze aanbevelingen.

De aanbevelingen zijn:

1. De gemiddelde helling is bij voorkeur 1:30 of minder steil;
2. Door de hogere snelheid bij het afdalen kunnen fietsers niet goed achterom kijken en controleren of er autoverkeer aankomt. Ter plaatse van de aansluiting moet het fietspad over enige lengte vlak liggen om te voorkomen dat fietser met hoge snelheid de weg op rijden;

3. Bij voorkeur is een snelheidsremmende voorziening voor het autoverkeer aanwezig op de dijkweg;
4. Uit oogpunt van verkeersveiligheid is het goed de voorrang te regelen;
5. Het uitzicht van het verkeer dient goed te zijn.

Goudappel geeft aan dat het gekozen ontwerp zorgt voor een situatie die verkeerskundig goed kan functioneren. Voor wat betreft verkeersveiligheid is de situatie niet optimaal, met name als gekeken wordt naar aanbeveling nr. 3. Het is de verwachting van Goudappel dat de schijndrempel en afwijkende kleur de weggebruiker wel zullen attenderen op de fietsaansluiting maar niet dat deze maatregelen het gewenste snelheidsremmende effect hebben. Een versmalling zorgt alleen voor een verlaging van de snelheid bij een bepaalde verkeersdruk. Omdat het schijnplateau geen hoogteverschil heeft, kan het verkeer de snelheid vasthouden. Bovendien zorgt de versmalling voor een klein risico voor de verkeersveiligheid van de fietsers. De doorlopende fietsstroken zouden suggereren dat de fietser voorrang heeft in de versmalling. Echter is dit niet het geval. Dit kan leiden tot verdrukking van fietsverkeer ter plaatse van de versmalling.

Ter verbetering van de verkeersveiligheid van het gekozen ontwerp doet Goudappel enkele aanbevelingen. Het heeft de voorkeur van Goudappel om de schijndrempel en de versmallingen te vervangen door wegmarkeringen zoals een zigzagmarkering of het aanpassen van de textuur van het wegoppervlak. Dit om de attentie van het verkeer te verhogen en de snelheid beter af te remmen.

Met name vanwege het plateau scoort het alternatief volgens Goudappel beter op verkeersveiligheid, omdat de snelheid van het verkeer beter wordt geremd. Ook is er geen risico op verdrukking van fietsverkeer, omdat er geen versmallingen zijn toegepast. Uit het advies volgt tevens dat puur beoordeeld op het aspect verkeersveiligheid het door omwonenden bedoelde alternatief beter scoort. Voor wat betreft de overige aspecten voldoet het gekozen ontwerp volgens Goudappel aan de aanbevelingen.

Naast de ontwerpaanbevelingen heeft Goudappel ook gekeken naar de effecten van het gekozen ontwerp met betrekking tot de omwonenden. Geconcludeerd wordt dat de uitrit van omwonenden op een veilige manier aansluit op de dijkweg. Het verkeer heeft goed zicht op de weg en kan veilig invoegen. Ook wordt geconcludeerd dat de fietsaansluiting niet zorgt voor privacy gerelateerde overlast. In de huidige situatie heeft het verkeer vanwege de hoogteligging van de dijkweg goed zicht op het erf van de bewoners. De nieuwe fietsaansluiting brengt hier geen verandering in. Dit komt voornamelijk doordat fietsers niet of nauwelijks stil zullen staan bij de fietsaansluiting. Zowel fietsers komend vanaf de hellingbaan richting de dijkweg als fietsers komend vanaf de dijkweg richting de hellingbaan hebben namelijk goed zicht op het verkeer op de dijkweg. Aangezien de verkeersintensiteit zeer beperkt is op de dijkweg zullen fietsers vaak in één rijbeweging de manoeuvre uit kunnen voeren zonder daarbij te stoppen om voorrang te verlenen.

Reactie hoogheemraadschap op rapport Goudappel

Bij de keuze voor het ontwerp heeft het hoogheemraadschap een brede belangenafweging gemaakt waarbij verschillende aspecten een rol hebben gespeeld voor wat betreft de locatiekeuze. Gelet op de eerdergenoemde belangen blijft het hoogheemraadschap bij deze locatiekeuze.

Het hoogheemraadschap maakt uit het rapport van Goudappel op dat het gekozen ontwerp voldoet aan de ontwerpaanbevelingen voor een duurzaam veilige fietsaansluiting, hoewel de snelheidsremmende voorzieningen niet optimaal functioneren¹. De verkeersveiligheid kan volgens Goudappel worden verbeterd door het toepassen van maatregelen om de attentie van het verkeer verder te verhogen en de snelheid

¹ Zie Samenvattende conclusie p.7.

beter af te remmen. Het hoogheemraadschap neemt de aanbeveling om een zigzagmarkering aan te brengen over en voegt dit toe aan het ontwerp. Hiermee wordt de attentie van het verkeer met betrekking tot de komende wegversmalling en de fietsoversteekplaats verhoogd. Het daarnaast toevoegen van een verruwing van het wegoppervlak is niet wenselijk gelet op de afstand tot de aanwezige woning. Het hoogheemraadschap heeft de ervaring dat dergelijke verruwingen weer kunnen leiden tot klachten over geluidsoverlast.

Het toevoegen van een drempel in plaats van een schijnplateau is op de gekozen locatie niet mogelijk in verband met de afstand tot een aanwezige woning. Daarvoor in de plaats handhaaft het hoogheemraadschap de wegversmallingen. Het hoogheemraadschap ziet in het rapport van Goudappel en het daarin als klein ingeschatte risico voor de fietsers geen aanleiding om de wegversmallingen geheel uit het ontwerp te weg te laten. Gezien het complete pakket van aanwezige attentieverhogende objecten zoals de zigzagmarkering, het schijnplateau met rood asfalt, de objecten en verdrijvingsvlakken van de wegversmalling en de waarschuwborden die wijzen op de fietsoversteekplaats, is het hoogheemraadschap van mening dat al deze onderdelen in samenhang met elkaar dusdanig attentieverhogend zijn dat het verkeersgedrag van een weggebruiker voldoende wordt 'gestuurd' richting opletten en snelheid verlagen en dat daarmee de gekozen oplossing als verkeersveilig te beschouwen is.

Het hoogheemraadschap deelt de mening van Goudappel voor wat betreft de effecten op de omwonenden. Deze effecten zijn dusdanig beperkt dat er geen reden is vanwege die belangen tot een ander besluit te komen.

Besluit

- I. Het instellen van een voorrangsregeling nabij IJsselmeerdijk 6/6B in de gemeente Hoorn op de locatie waar de dijkopgang aansluit op de IJsselmeerdijk middels het aanbrengen van haaiantanden en borden B4, B5 en B6.
- II. Het aanwijzen van het pad op de Markermeerdijk als onverplicht fietspad middels het aanbrengen van bord G13, met een uitzondering voor tractoren middels het plaatsen van bord OB55.
- III. Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na die van bekendmaking.

Aldus besloten d.d. 23 december 2022

Het college van dijkgraaf en hoogheemraden
van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier,
namens dezen,

S.A. Langeweg,
Hoofd Afdeling Waterveiligheid & Wegen

Dit besluit is vastgesteld krachtens de Delegatieregeling Hollands Noorderkwartier 2012. Dit besluit bevindt zich ten kantore van het hoogheemraadschap aan Het Stationsplein 136, 1703 WC Heerhugowaard, waar het tijdens kantooruren kan worden ingezien. Tegen betaling kan een kopie van dit besluit worden verkregen.

Een afschrift van dit besluit is gezonden aan:

- Gemeente Koggenland, Postbus 21, 1633 ZG Avenhorn
- Politie Noord-Holland, Postbus 57, 2000 AB Haarlem.

Beroep

- *Het verkeersbesluit wordt bekend gemaakt in het Waterschapsblad dat wordt gepubliceerd op de website www.officielebekendmakingen.nl.*
- *Beroep kan worden ingesteld met ingang van de dag na die waarop het besluit bekend is gemaakt gedurende een periode van zes weken een beroepschrift indienen bij de Rechtbank Noord-Holland, sector Bestuursrecht, Postbus 1621, 2003 BR Haarlem.*
Beroep tegen de besluiten staat open voor:
 - *een ieder die een zienswijze heeft ingediend, en*
 - *belanghebbenden (ongeacht of zij een zienswijze indienden).*
- *Het beroepschrift moet worden ondertekend en tenminste naam en adres van de indiener, dagtekening van het beroep, een omschrijving van het besluit waartegen het beroep is gericht en de gronden van het beroep, bevatten. Als u beroep instelt moet u griffierecht betalen.*
- *Het indienen van beroep heeft geen schorsende werking. Daarvoor kunt u een verzoek indienen bij de voorzieningenrechter van de rechtbank Noord-Holland, Postbus 1621, 2300 BR Haarlem.*

[illegible]