



## VERKEERSBESLUIT Ib

---

Datum	29 augustus 2012
Nummer	
Onderwerp	Verkeersbesluit ten behoeve van het in afwijking van de algemene maximumsnelheid van 130 km/h met ingang van 1 september 2012 tijdelijk verlagen naar een maximumsnelheid van 120 km/h op wegtrajecten onder beheer van het Rijk en het vervolgens verlagen van de maximumsnelheid naar dynamisch 130 km/h.

---

## DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

### BESLUIT

- I. Op de bij dit besluit behorende bijlage 1 genoemde wegtrajecten onder beheer van het Rijk wordt door plaatsing van borden A1 en A2 van bijlage 1 bij het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, en onderborden en onder verwijdering van de hiermee strijdige borden, een tijdelijke maximumsnelheid van 120 km/h ingesteld. Deze tijdelijke maximumsnelheid voor de onderscheiden trajecten eindigt op de in de bijlage 1 onder kolom "dynamisch 130 km/h per" genoemde data. Na de in de bijlage 1 genoemde data geldt vervolgens gedurende de tijdsperiode tussen 06.00 uur en 19.00 uur een maximumsnelheid van 120 km/h en in de overige uren 130 km/h.
- II. Op de bij dit besluit behorende bijlage 2 genoemde wegtrajecten onder beheer van het Rijk geldt na de in bijlage 2 onder kolom "dynamisch 130 km/h per" genoemde data gedurende de tijdsperiode tussen 06.00 uur en 19.00 uur een maximumsnelheid van 100 km/h en in de overige uren 130 km/h.

Voor zover vanwege werkzaamheden (tijdelijk) een lagere snelheid dan 120 km/h, respectievelijk 100 km/h geldt op de in bijlagen 1 en 2 bij dit besluit genoemde wegtrajecten, blijft deze lagere snelheid voor de duur van die werkzaamheden (tijdelijk) van kracht.

## OVERWEGINGEN TEN AANZIEN VAN HET BESLUIT

### 1. Wettelijke basis

Op grond van artikel 15, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna Wvw) moet een verkeersbesluit worden genomen voor de plaatsing of verwijdering van verkeerstekens, zoals deze genoemd zijn in artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (hierna BABW), voor zover daardoor een verbod of gebod wordt ingesteld of gewijzigd.

Op grond van artikel 18, eerste lid, onder a, van de Wvw, ben ik bevoegd dit besluit te nemen.

### 2. Doel

Aan de Tweede Kamer is bij brief van 28 november 2011 (Tweede Kamer kamerstuk 32 646, nr. 13) aangegeven dat per 1 september 2012 de algemene maximumsnelheid op autosnelwegen in Nederland van 120 km/h naar 130 km/h zal worden verhoogd.

Een besluit tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) zal hier uitvoering aan geven. Het gewijzigde RVV 1990 treedt op 1 september 2012 in werking. Bij voornoemde kamerbrief is tevens vermeld dat op grond van milieu of verkeersveiligheid een lagere snelheid kan gelden.



#### *Tijdelijke continuering 120 km/h*

Voor zover een lagere snelheid dan 130 km/h noodzakelijk is, moet deze bij verkeersbesluit worden vastgesteld. Met dit verkeersbesluit wordt hieraan voor de in bijlage 1 bij het besluit genoemde wegtrajecten invulling gegeven, voor zover de tot 1 september vigerende maximumsnelheid van 120 km/h wordt gecontinueerd totdat de voor die wegtrajecten nadere veiligheidsmaatregelen zijn getroffen (zie BESLUIT, onder I).

Zodra deze maatregelen zijn getroffen, zal de maximumsnelheid niet de hele dag op 130 km/h worden gesteld, maar alleen in de avondlijke en nachtelijke uren. Voor de overige uren van de dag (06.00 uur - 19.00 uur) wordt de maximumsnelheid van 120 km/h per de in bijlage 1 bij dit besluit genoemde data gecontinueerd. Ook staat aangegeven wanneer de maatregelen zijn uitgevoerd en de nieuwe maximumsnelheid zal gelden. De aangebrachte verkeerstekens die betrekking hebben op de tot de in bijlage 1 genoemde data verlaagde maximumsnelheid zullen op dat moment eveneens zijn verwijderd dan wel aangepast.

#### *Tijdelijke continuering 100 km/h:*

Voor de in de bijlage 2 genoemde wegtrajecten is in het verleden in een verkeersbesluit bepaald dat de maximumsnelheid 100 km/h betreft. Deze verkeersbesluiten blijven ook na inwerkingtreding van het besluit tot wijziging van het RVV 1990 per 1 september 2012 van kracht, waardoor geen verkeersbesluit nodig is om de vigerende maximumsnelheid van 100 km/h te continueren totdat de voor die wegtrajecten nadere veiligheidsmaatregelen zijn getroffen.

Zodra deze maatregelen zijn getroffen, zal de maximumsnelheid niet de hele dag op 130 km/h worden gesteld, maar alleen in de avondlijke en nachtelijke uren (zie BESLUIT, onder II). Voor de overige uren van de dag (06.00 uur - 19.00 uur) wordt de maximumsnelheid van 100 km/h per de in de bijlage 2 onder kolom "dynamisch 130 km/h per" bij dit besluit genoemde data gecontinueerd. De aangebrachte verkeerstekens die betrekking hebben op de tot de in de bijlage genoemde data de verlaagde maximumsnelheid zullen op dat moment eveneens zijn verwijderd dan wel aangepast.

### **3. Selectie wegtrajecten**

Op de in dit besluit vermelde wegtrajecten bleek het alleen op grond van verkeersveiligheid voorlopig niet mogelijk de snelheid te laten vallen onder het algemene snelheidsregime van 130 km/h. De snelheid wordt daarom gecontinueerd op het bestaande maximum van 120 km/h, respectievelijk 100 km/h op de wegtrajecten genoemd in de bij dit besluit behorende bijlagen 1 en 2, tot het moment waarop de maatregelen ten behoeve van de verkeersveiligheid zijn getroffen. Hierbij moet worden gedacht aan het plaatsen van geleiderailconstructies, het verlengen van in- en uitvoegstroken, en dergelijke. In de bij dit besluit behorende bijlagen 1 en 2 is per wegtraject de datum van gereedkomen van deze maatregelen opgenomen.

Op de in dit besluit vermelde wegtrajecten bleek het op grond van onderzoek op de omgevingseffecten (zie onder 4) niet mogelijk de snelheid in de definitieve situatie te laten vallen onder het algemene snelheidsregime van permanent 130 km/h. In de bijlagen 1 en 2 is onder de kolom "reden van afwijken" per wegtraject in alle gevallen aangegeven dat vanwege verkeersveiligheid (AKOE 2) de vigerende snelheid van 120 km/h respectievelijk 100 km/h buiten de avond en nacht tijdelijk wordt gecontinueerd. Daarnaast is onder voornoemde kolom aangegeven op grond van welk(e) andere omgevingseffect(en) na uitvoering van de AKOE 2 maatregelen een maximumsnelheid van dynamisch in plaats van permanent 130 km/h van toepassing is.

De desbetreffende wegtrajecten zijn gelegen in de gemeenten zoals vermeld in de tabel in de bijlagen 1 en 2.



## 4. Onderzoek omgevingseffecten

### 4.1 Verkeersveiligheid

Het huidig autosnelwegennet is, behoudens enkele snelwegen in stedelijke omgeving, ontworpen en ingericht op basis van een ontwerpsnelheid van 120 km/h. Achterliggende gedachte is dat bestuurders met deze snelheid de betreffende weg veilig en comfortabel kunnen berijden. Uit onderzoek is gebleken dat op het merendeel van deze wegen de maximum snelheid zonder bezwaar naar 130 km/h kan worden gebracht.

Uit de inventarisatie blijkt dat op een deel van het netwerk om redenen van verkeersveiligheid geen mogelijkheden zijn voor een verhoging van de limiet naar 130 km/h. Op deze wegtrajecten wordt de maximumsnelheid gehandhaafd op de bestaande 120 km/h of 100 km/h (Zie "Onderzoek invoering verhoging maximumsnelheid naar 130 km/h; Samenvattende analyse experiment en uitwerking voorstel landelijke snelheidsverhoging d.d. november 2011", pagina 12).

Voor de wegtrajecten waarop dit verkeersbesluit van toepassing is, geldt dat na het treffen van de veiligheidsmaatregelen de maximumsnelheid dynamisch 130 km/h wordt.

### 4.2 Luchtkwaliteit

Het aspect luchtkwaliteit kan een van de redenen zijn tot het vaststellen van dit verkeersbesluit. Voor een overzicht van de wegtrajecten waarvoor luchtkwaliteit de reden vormt voor de invoering van een dynamische maximumsnelheid van 130 km/h wordt verwezen naar bijlagen 1 en 2 bij dit verkeersbesluit.

Mede door succesvol (bron)beleid is de luchtkwaliteit in Nederland de afgelopen jaren sterk verbeterd, ook langs autosnelwegen. Door het schoner worden van auto's neemt de wegbijdrage in de totale emissies steeds verder af. Daarnaast volgt uit de kaartbeelden en de rapportages, opgesteld in het kader van het Milieuonderzoek Uitrol 130 km/uur Fase 2 (Rijkswaterstaat, november 2011), dat op de in bijlagen 1 en 2 opgenomen wegtrajecten de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>) niet worden overschreden bij de invoering van een dynamische maximumsnelheid.

Overigens worden de effecten van de dynamische verhoging van de maximumsnelheid verwerkt in de Monitoringstool, het landsdekkende rekenmodel van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (hierna: NSL). Met dit rekenmodel wordt jaarlijks de verplichte NSL-monitoring uitgevoerd, waarmee wordt gewaarborgd dat de doelstellingen van het programma tijdig en blijvend worden gehaald.

### 4.3 Geluid

Het aspect geluid kan een van de redenen zijn tot het vaststellen van dit verkeersbesluit. Voor een overzicht van de wegtrajecten waarvoor geluid de reden vormt voor het continueren van een maximumsnelheid van 120 km/h, dan wel 100 km/h wordt verwezen naar bijlagen 1 en 2 bij dit verkeersbesluit.

#### *Algemeen*

Voor het onderdeel geluid wordt uitgegaan van het wettelijke regime van hoofdstuk 11 Wet milieubeheer (Wm). Hoofdstuk 11 Wm en onderliggende regelgeving is per 1 juli 2012 van kracht. Met de inwerkingtreding van Hoofdstuk 11 Wm worden geluidproductieplafonds ingevoerd voor wegen in het beheer van het Rijk. De geluidproductieplafonds geven de geluidproductie aan die een rijksweg maximaal mag voortbrengen op aan weerszijden van de weg gelegen referentiepunten. Het Rijk is, als beheerder van de rijksweg, verplicht om de geluidproductieplafonds na te leven. Indien sprake is van een (dreigende) overschrijding van geluidproductieplafonds zal het Rijk moeten bezien of ze kunnen worden nageleefd door het treffen van doelmatige geluidbeperkende maatregelen of door het voeren van een procedure tot wijziging van geluidproductieplafonds.



### *Geluidonderzoek*

Uit akoestisch onderzoek verricht door het adviesbureau DGMR, in opdracht van Rijkswaterstaat, en neergelegd in een rapport d.d. 24 augustus 2012 is gebleken dat de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h in de avond- en nachtperiode geen overschrijding van de geluidproductieplafonds met zich meebrengt op referentiepunten gelegen langs de wegtrajecten als genoemd in bijlagen 1 en 2. Waar uit akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidproductie in 2012 het geldende geluidproductieplafond benadert tot 0,5 dB of minder, wordt bezien of en zo ja welke maatregelen op korte termijn getroffen moeten worden om overschrijding van geluidproductieplafonds te voorkomen. In het eerstvolgende verslag in het kader van de nalevingsverplichting zal het resultaat van het nadere akoestisch onderzoek worden beschreven.

In de bijlagen bij het akoestisch onderzoek is het verschil tussen het geldende geluidproductieplafond en de geluidproductie in 2012 (inclusief snelheidsverhoging) inzichtelijk gemaakt. Op de betreffende kaarten zijn de referentiepunten voorzien van de kleur groen, oranje, geel of grijs. Groen betekent dat de heersende geluidproductie in 2012 0,5 dB of meer onder de waarde van het geldende geluidproductieplafond ligt. Geel betekent dat de heersende geluidproductie tussen de 0,5 en 0,2 dB onder het geluidproductieplafond ligt en oranje 0,2 dB of minder onder het plafond. Voor de referentiepunten die in het grijs zijn weergegeven, geldt een vrijstelling van toetsing aan het geluidproductieplafond, conform artikel 11.45, lid 6, Wm. Een toets aan de situatie in 2012 aan het geluidproductieplafond is daar niet mogelijk, omdat ter plaatse de weg op dit moment dusdanig gewijzigd wordt, als gevolg van de uitvoering van een recent Tracébesluit. Het akoestisch onderzoek bevat tevens een overzicht van het effect van de snelheidsverhoging op de geluidproductie en geeft inzicht in de ontwikkeling van de geluidproductie in 2015 voor wat betreft de oranje en gele gekleurde referentiepunten.

In het akoestische onderzoek d.d. 22 juni 2012 behorende bij het ontwerp-verkeersbesluit is aangegeven dat nader akoestisch onderzoek voor een aantal referentiepunten noodzakelijk was om te kunnen vaststellen of de snelheidsverhoging kan worden doorgevoerd. Dit betrof de referentiepunten die in het akoestisch onderzoek van juni 2012 in grijs waren weergegeven. In dit nadere akoestisch onderzoek is een aantal inconsistenties in de brongegevens en/of het rekenmodel geconstateerd en direct hersteld. Voor zover het inconsistenties in de brongegevens uit het geluidregister betrof, is aanpassing van het geluidsregister noodzakelijk, waarvoor een besluit als bedoeld in artikel 11.47 Wm noodzakelijk is. Bij besluit van 30 augustus 2012 (kenmerk IENM/BSK-2012/167182) is dit gecorrigeerd. De resultaten van het nadere akoestisch onderzoek zijn daarnaast verwerkt in het hierboven bedoelde akoestische rapport van 24 augustus 2012. In onderdeel 6 van dit verkeersbesluit zijn de wijzigingen die deze resultaten hebben voor de inhoud van dit verkeersbesluit beschreven

## **4.4 Natuur**

### *4.4.1 Flora- en faunawet (Ffw)*

De Ffw is gericht op de bescherming van inheemse dier- en plantensoorten in hun natuurlijke leefgebied. De wet bevat ondermeer verbodsbepalingen met betrekking tot 'nieuwe activiteiten' die leiden tot aantasting, opzettelijk verontrusting of verstoring van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfsplaatsen. Verstoring of opzettelijke verontrusting vanwege de toename aan geluid zijn hierbij potentiële relevante aspecten.

*Tijdelijk verlagen naar 120 km/h of 100km/h:* Gezien het feit dat de huidige situatie niet wijzigt kan een ontheffing achterwege blijven.

*Dynamisch verhogen naar 130 km/h:* Gezien de zeer beperkte toename aan geluid (minder dan 1dB) als gevolg van de dynamische verhoging van de maximumsnelheid en het ontbreken van piekgeluiden is er geen sprake van overtreding van het verbod op opzettelijk verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfsplaatsen. Daarom kan een ontheffing achterwege blijven.



#### 4.4.2 Ecologische Hoofdstructuur en Weidevogelgebieden

Ingevolge de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte gaat geen externe werking uit van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Aangezien er geen werkzaamheden worden verricht waardoor vernietiging van EHS gronden aan de orde is, kan een beoordeling op aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden achterwege blijven.

Op Weidevogelgebieden is geen specifiek wettelijk kader van toepassing dat toetsing van de snelheidsverhoging vergt en derhalve kan een beoordeling van effecten van de snelheidsverhoging op de gebieden achterwege blijven. Hierbij verdient opmerking dat gezien de zeer beperkte toename aan geluid (minder dan 1dB) als gevolg van de dynamische verlaging van de maximumsnelheid en het ontbreken van piekgeluiden verstoring van geluidsgevoelige vogels wordt uitgesloten.

#### 4.4.3 Natuurbeschermingswet 1998

De Natuurbeschermingswet 1998 (Nbwet 1998) strekt tot bescherming van de natuurwaarden van Natura 2000-gebieden, alsmede Beschermd natuurmonumenten. Onder Natura 2000-gebieden vallen de gebieden die op grond van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn zijn of nog worden aangewezen. Voor beide gebieden geldt het beschermingsregime op grond van met name artikel 6 van de Habitatrichtlijn, waaraan met de Nbwet 1998 uitvoering is gegeven. De (ontwerp-) aanwijzingsbesluiten bevatten daartoe onder meer een lijst van soorten en/of habitattypen waarvoor het gebied is aangewezen. Voor al deze natuurwaarden gelden instandhoudingsdoelstellingen. De essentie van het beschermingsregime voor de Natura 2000-gebieden is dat het halen van de instandhoudingsdoelstellingen niet in gevaar mag worden gebracht.

Beschermd natuurmonumenten kennen een nationale aanwijzingsgrondslag op basis van natuurschoon, natuurwetenschappelijke betekenis en het voorkomen van dieren en planten. Deze natuurwaarden worden in de aanwijzingsbesluiten als zogenoemde wezenlijke kenmerken beschreven, zonder overigens in concrete doelstellingen te voorzien. De essentie is dat aantasting van de wezenlijke kenmerken dient te worden voorkomen.

Binnen de invloedssfeer van de wegtrajecten, zoals in bijlagen 1 en 2 bij dit besluit opgenomen, kunnen zich Natura 2000-gebieden of Beschermd natuurmonumenten bevinden. Verstoring door geluid of verslechtering vanwege stikstofdepositie zijn hierbij potentiële relevante aspecten. Ten behoeve van een zorgvuldige besluitvorming is op basis van de Nbwet 1998 beoordeeld of vanwege toename van geluid of stikstof sprake kan zijn van:

- *Natura 2000*: mogelijke verslechtering van de kwaliteit van natuurlijke habitats of habitats van soorten, dan wel significante verstoring van soorten;
- *Beschermd natuurmonumenten*: schade voor het natuurschoon, voor de natuurwetenschappelijke betekenis van het Beschermd natuurmonument of voor dieren of planten in het Beschermd natuurmonument of die het Beschermd natuurmonument ontsieren.

#### *Dynamisch verhogen naar 130 km/h:*

Voor een overzicht van de wegtrajecten waarvoor in het kader van dit besluit een beoordeling op grond van de Nbwet 1998 heeft plaatsgevonden wordt verwezen naar bijlagen 1 en 2 bij dit verkeersbesluit. Daarbij is per wegtraject onder "natuurgebieden" in de bijlagen aangegeven voor welk gebied, dan wel gebieden de beoordeling is uitgevoerd. Voor de getoetste gebieden was om een andere reden dan natuur al overgegaan op dynamisch 130 km/h en heeft de daarvoor uitgevoerde natuurtoets tot een positieve conclusie geleid. De natuurtoetsen zelf, de daarbij gehanteerde werkwijze en een nadere toelichting op de op basis daarvan getrokken conclusies zijn in te zien of te downloaden via [www.centrumpp.nl](http://www.centrumpp.nl).

Het ministerie van Economische zaken en Landbouw & Innovatie (EL&I) is eindverantwoordelijk voor bescherming van Natura 2000 gebieden en Beschermd natuurmonumenten. Om die reden zijn de voor de beoogde maximumsnelheden uitgevoerde natuurtoetsen uitgevoerd in afstemming met het ministerie van EL&I.



### **5. Gevolgde procedure**

Dit verkeersbesluit is voorbereid volgens de procedure van Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. De kennisgeving van het ontwerp-verkeersbesluit is geplaatst in de Staatscourant d.d. 27 juni 2012 en een aantal (regionale) dagbladen. De stukken hebben van 28 juni 2012 tot en met 8 augustus 2012 ter inzage gelegen en gedurende deze periode konden belanghebbenden een zienswijze indienen.

Op de ontwerp-verkeersbesluiten Ia en Ib zijn door 6 (rechts)personen zienswijzen ingediend. De reacties op alle zienswijzen zijn weergegeven in een Nota van Antwoord.

### **6. Wijzigingen in het verkeersbesluit ten opzichte van het ontwerp-verkeersbesluit**

Als gevolg van het onder 4 beschreven nader geluidsonderzoek van 24 augustus 2012 is een aantal wijzigingen ten opzichte van het ontwerp-verkeersbesluit aangebracht. Daarnaast is ten opzichte van het ontwerp-verkeersbesluit ambtshalve een aantal tekstuele wijzigingen aangebracht en zijn een aantal geografische oneffenheden hersteld.

Het overzicht van de belangrijkste wijzigingen is als bijlage 3 aan dit besluit gehecht.

### **7. Bekendmaking en mededeling**

De publicatie van dit verkeersbesluit wordt bekend gemaakt in de Staatscourant van vrijdag 31 augustus 2012. Daarbij is aangegeven dat dit verkeersbesluit bij de Regionale Diensten van Rijkswaterstaat ter inzage wordt gelegd. Hiervan wordt mededeling gedaan in een aantal (regionale) dagbladen.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,  
namens deze,  
De Directeur-Generaal Rijkswaterstaat,

mr. ing. J.H. Dronkers



## MEDEDELINGEN

### *Inzien stukken*

Het verkeersbesluit met bijlagen ligt gedurende zes weken, te weten van 1 september 2012 tot en met 12 oktober 2012, ter inzage op de volgende kantoren van Rijkswaterstaat:

Dienst IJsselmeergebied, Zuiderwagenplein 2, 8224 AD Lelystad  
Dienst Limburg, Avenue Ceramique 125, 6221 KV Maastricht  
Dienst Noord-Brabant, Zuidwal 58, 5211 JK 's-Hertogenbosch  
Dienst Noord-Holland, Toekanweg 7, 2035 LC Haarlem  
Dienst Noord-Nederland, Zuidersingel 3, 8911 AV Leeuwarden  
Dienst Oost-Nederland, Eusebiusbuitensingel 66, 6828 HZ Arnhem  
Wegendistrict Utrecht van Dienst Utrecht, Papendorpseweg 101, 3528 BJ Utrecht  
Dienst Zeeland, Poelendaelesingel 18, 4335 JA Middelburg  
Dienst Zuid-Holland, Boompjes 200, 3011 XD Rotterdam.

Het verkeersbesluit kan ook worden gedownload via [www.centrumpp.nl](http://www.centrumpp.nl).

### *Beroep*

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kan tegen dit besluit binnen zes weken na de dag waarop dit besluit is bekend gemaakt, een beroepschrift worden ingediend bij de sector bestuursrecht van de Rechtbank binnen het rechtsgebied, waarin de indiener van het beroepschrift woonachtig of gevestigd is. (<http://www.rechtspraak.nl/Gerechten/Rechtbanken/>).

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

- a. de naam en adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. vermelding van de datum en nummer of kenmerk van het besluit, waartegen het beroepschrift zich richt en
- d. de opgave van redenen, waarom men zich niet met het besluit kan verenigen.

### *Digitaal beroep*

Digitaal beroep instellen bij de rechtbank is ook mogelijk via <http://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht>. De indiener dient wel te beschikken over een elektronische handtekening (DigiD).

### *Voorlopige voorziening*

Indien een beroepschrift is ingediend, is het mogelijk om daarnaast een verzoekschrift tot het treffen van een voorlopige voorziening in te dienen. Een dergelijk verzoek dient te worden gericht aan de Voorzieningenrechter van de voornoemde Rechtbank. Bij het verzoek dient een afschrift van het beroepschrift te worden overgelegd. Zo mogelijk moet tevens een kopie van het besluit toegevoegd waarop het geschil betrekking heeft.

Voor de behandeling van een beroepschrift en een verzoekschrift om een voorlopige voorziening wordt griffierecht geheven. Over de hoogte van dit bedrag, alsmede ten aanzien van de termijn waarbinnen dit bedrag moet worden betaald, kan contact worden opgenomen met de griffier van de bevoegde rechtbank.