

# ECLI:NL:RVS:2021:3001

|                      |                             |
|----------------------|-----------------------------|
| Instantie            | Raad van State              |
| Datum uitspraak      | 29-12-2021                  |
| Datum publicatie     | 29-12-2021                  |
| Zaaknummer           | 202006888/1/R4              |
| Rechtsgebieden       | Bestuursrecht               |
| Bijzondere kenmerken | Eerste aanleg - enkelvoudig |
| Inhoudsindicatie     |                             |

Bij besluit van 5 november 2020 heeft de raad van de gemeente Vijfheerenlanden het bestemmingsplan ‘Het Bos, Meerkerk’ vastgesteld. Het bestemmingsplan voorziet in de bouw van één vrijstaande woning en tien twee-aaneen woningen. Het plangebied is gelegen tussen de Zouwendijk en Het Bos, ten noordoosten van het centrum van Meerkerk. [appellant sub 1] en [appellant sub 2] wonen naast het plangebied op het perceel [locatie 1], respectievelijk [locatie 2] te Meerkerk. Zij verwachten beiden dat hun woongenot zal worden aangetast door het bestemmingsplan. Zij vrezen met name problemen door een gebrek aan parkeerplaatsen en een afname van de verkeersveiligheid.

|              |                |
|--------------|----------------|
| Vindplaatsen | Rechtspraak.nl |
|--------------|----------------|

## Uitspraak

202006888/1/R4.

Datum uitspraak: 29 december 2021

### AFDELING

### BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. [appellant sub 1], wonend te Meerkerk, gemeente Vijfheerenlanden,
  2. [appellant sub 2], wonend te Meerkerk, gemeente Vijfheerenlanden,
- appellanten,  
en

de raad van de gemeente Vijfheerenlanden,  
verweerder.

### Procesverloop

Bij besluit van 5 november 2020 heeft de raad het bestemmingsplan ‘Het Bos, Meerkerk’ vastgesteld. Tegen dit besluit hebben [appellant sub 1] en [appellant sub 2] beroep ingesteld.

De raad heeft een verweerschrift ingediend.

[appellant sub 1] heeft nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 10 november 2021, waar [appellant sub 1], bijgestaan door mr. J.E. Schmidt-Lo Fo-Wong, [appellant sub 2], bijgestaan door mr. W. Koster, en de raad, vertegenwoordigd door M. Coort, Th.J.N. Meuwssen en M.E. van der Gun, zijn verschenen.

## Overwegingen

### Inleiding

1. Het bestemmingsplan voorziet in de bouw van één vrijstaande woning en tien twee-aaneen woningen. Het plangebied is gelegen tussen de Zouwendijk en Het Bos, ten noordoosten van het centrum van Meerkerk. [appellant sub 1] en [appellant sub 2] wonen naast het plangebied op het perceel [locatie 1], respectievelijk [locatie 2] te Meerkerk. Zij verwachten beiden dat hun woongenot zal worden aangetast door het bestemmingsplan. Zij vrezen met name problemen door een gebrek aan parkeerplaatsen en een afname van de verkeersveiligheid.

### Toetsingskader

2. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan moet de raad bestemmingen aanwijzen en regels geven die de raad uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig acht. De raad heeft daarbij beleidsruimte en moet de betrokken belangen afwegen. De Afdeling beoordeelt aan de hand van de beroepsgronden of het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan in overeenstemming is met het recht. De Afdeling stelt niet zelf vast of het plan in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening, maar beoordeelt aan de hand van de beroepsgronden of de raad zich in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het plan strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening.

### Seniorenwoningen

3. [appellant sub 1] en [appellant sub 2] betogen dat er in de plantoelichting vanuit wordt gegaan dat de tien twee-aaneen woningen alleen zullen worden gebouwd en gebruikt als seniorenwoningen, maar dat dit op de plankaart en in de planregels ten onrechte niet is geborgd. Daardoor kunnen op grond van de in het bestemmingsplan opgenomen bouw- en gebruiksmogelijkheden net zo goed reguliere eengezinswoningen worden gerealiseerd.

3.1. De raad heeft in zijn verweerschrift aangegeven dat het bouwen van seniorenwoningen niet ruimtelijk relevant is en dat daarom niet in de planregels is opgenomen dat de tien twee-aaneen woningen zijn bedoeld als seniorenwoningen. Dat het seniorenwoningen betreft komt volgens de raad tot uitdrukking in de maatvoering en in hoe de woningen staan gesitueerd. Verder geeft de raad aan dat een verbod in het plan op het gebruik van de twee-aaneen woningen voor niet-senioren niet mogelijk is, omdat het vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening niet van belang is wie de woningen bewoont.

3.2. Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen (onder meer in haar uitspraak van 12 augustus 2020, ECLI:NL:RVS:2020:1925) mag een bestemmingsplan geen regels bevatten, inhoudende een verbod op het gebruik van woningen door personen buiten een doelgroep, omdat dit zou leiden tot een niet-ruimtelijk relevant onderscheid. De raad heeft dan ook terecht niet in de regels van het bestemmingsplan vastgelegd dat de tien twee-aaneen woningen moeten worden gebouwd en gebruikt als seniorenwoningen.

Het betoog slaagt niet.

### Woonvisie

4. [appellant sub 1] betoogt dat de raad had moeten beoordelen of het bouwen van tien reguliere woningen passend is binnen de gemeentelijke Woonvisie. Hij vraagt zich daarbij af waarom de raad de Woonvisie van de gemeente Zederik heeft gebruikt, omdat die Woonvisie een looptijd heeft tot en met 2018.

4.1. De raad verwijst in zijn verweerschrift naar paragraaf 4.4.1a en 4.4.1b van de plantoelichting. Uit die paragrafen blijkt dat er zowel is getoetst aan de Woonvisie gemeente Zederik 2015-2018, als aan de Woonvisie gemeente Vijfheerenlanden 2020-2025. Volgens de raad voldoet het bestemmingsplan aan beide Woonvisies.

4.2. Het bestemmingsplan is erop gericht om de bouw van seniorenwoningen mogelijk te maken. Niet in geschil is dat het bouwen van seniorenwoningen in overeenstemming is met beide Woonvisies. Dat de woningen ook als reguliere woningen kunnen worden gebruikt, doet daar niet aan af. Nu de raad heeft vastgesteld dat het bouwen van seniorenwoningen voldoet aan beide Woonvisies, is daarmee het besluit om het bestemmingsplan vast te stellen wat dit punt betreft voldoende

gemotiveerd. De raad hoefde niet nader te onderzoeken of ook het bouwen van tien reguliere woningen passend is binnen de gemeentelijke Woonvisie.

Het betoog slaagt niet.

Parkeerbehoefte plangebied

5. [appellant sub 1] en [appellant sub 2] betogen dat als het niet mogelijk is om in het bestemmingsplan voor te schrijven dat de twee-aaneen woningen alleen door senioren mogen worden bewoond, de raad bij het berekenen van het aantal benodigde parkeerplaatsen het realiseren van tien reguliere woningen als uitgangspunt had moeten nemen in plaats van tien seniorenwoningen. [appellant sub 2] meent daarom dat er minstens 26 parkeerplaatsen in het plangebied moeten worden gerealiseerd. Volgens hem is het echter niet mogelijk om dat aantal parkeerplaatsen binnen het plangebied te realiseren, waardoor niet wordt voldaan aan de Nota Parkeerbeleid gemeente Zederik. [appellant sub 1] meent dat bij de berekening van de parkeerbehoefte een norm van 2,2 parkeerplaatsen per woning had moeten worden gebruikt, waardoor er tien parkeerplaatsen meer nodig zijn dan waarin nu is voorzien.

5.1. Uit de plantoelichting blijkt dat het bestemmingsplan voorziet in de realisering van 22 parkeerplaatsen en dat er een parkeerbehoefte is van 15 parkeerplaatsen. De raad heeft deze parkeerbehoefte berekend aan de hand van de Nota Parkeerbeleid gemeente Zederik.

5.2. Naar aanleiding van een motie om nader onderzoek te doen naar de ontsluiting van het plangebied, heeft de raad opnieuw onderzoek laten doen naar de gehanteerde parkeernormen en de verkeersintensiteit door Royal HaskoningDHV Nederland B.V. (hierna: Royal Haskoning). Royal Haskoning heeft de parkeerbehoefte van het bouwplan berekend op basis van de publicatie 'Toekomstbestendig parkeren. Van parkeerkencijfers naar parkeernomen' (publicatie 381, 2018) van het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechiek (hierna: CROW). Volgens Royal Haskoning is de parkeerbehoefte voor seniorenwoningen op grond van deze CROW-publicatie ook 15 parkeerplaatsen, waardoor het plan voorziet in een overcapaciteit van 7 parkeerplaatsen. Omdat echter niet is uitgesloten dat ook niet-senioren in de tien twee-aaneen woningen kunnen wonen, heeft Royal Haskoning de parkeerbehoefte tevens berekend in een worst-case scenario met de maximale norm van 2,1 voor standaard twee-onder-een-kapwoningen. De parkeerbehoefte komt in dat geval volgens Royal Haskoning uit op 23 parkeerplaatsen. Dat is één parkeerplaats meer dan waarin wordt voorzien in het bestemmingsplan. Omdat het echter niet aannemelijk is dat de twee-aaneen woningen gebruikt gaan worden als eengezinswoningen, worden er volgens de raad voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd binnen het plangebied.

5.3. De raad wijst verder in zijn verweerschrift op artikel 10.2 van de planregels. In dat artikel is het volgende bepaald:

"a. Een nieuw bouwwerk, verandering van een bouwwerk of van gronden - al dan niet gecombineerd - waarvan een behoefte aan parkeergelegenheid wordt verwacht, is niet toegestaan wanneer in of nabij het plangebied niet in voldoende parkeergelegenheid is voorzien en in stand wordt gehouden.

b. Een bouwwerk, waarvan een behoefte aan parkeergelegenheid wordt verwacht, kan niet worden gebouwd wanneer op eigen terrein niet in voldoende parkeergelegenheid is voorzien en in stand wordt gehouden, conform de parkeernormen in de 'Nota Parkeerbeleid gemeente Zederik' en/of diens rechtsopvolgers."

Volgens de raad wordt met dit artikel voldoende rechtszekerheid geboden tegen parkeerproblemen vanwege een bouwplan, omdat op grond van deze bestemmingsplanregel moet worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid. Dat kan volgens de raad tot gevolg hebben dat er meer parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd dan waarin nu is voorzien.

5.4. Niet is uitgesloten dat ook een ander type woning dan seniorenwoningen in het plangebied kan worden gebouwd. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de raad daar voldoende rekening mee gehouden. De parkeernormen geven verschillende behoeftes aan parkeerplaatsen, afhankelijk van het soort woning dat wordt gebouwd. De parkeerbehoefte is kleiner bij kleinere (senioren)woningen dan bij villawoningen. Alleen als ondanks de bedoeling om seniorenwoningen te realiseren nagenoeg alleen maar reguliere woningen worden gebouwd, zijn meer parkeerplaatsen nodig dan waarin op dit

moment wordt voorzien. Naar het oordeel van de Afdeling geeft artikel 10.2 van de planregels in die situatie voldoende waarborg dat er voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Op grond van artikel 10.2 van de planregels in samenhang met artikel 2.10, eerste lid, aanhef en onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, kan immers geen omgevingsvergunning worden verleend als daarbij niet wordt voorzien in het aantal parkeerplaatsen dat volgens de parkeernormen nodig is voor het desbetreffende type woningen (zie ter vergelijking de uitspraak van de Afdeling van 16 november 2016, ECLI:NL:RVS:2016:3061). Naar het oordeel van de Afdeling is hiermee voldoende gewaarborgd dat er bij de bouw van een ander type woningen dan seniorenwoningen geen tekort aan parkeerplaatsen ontstaat.

Het betoog slaagt niet.

Verkeersveiligheid

6. [appellant sub 1] en [appellant sub 2] betogen dat Het Bos niet geschikt is als ontsluitingsweg. Volgens [appellant sub 1] kan een verkeersonveilige situatie ontstaan, omdat Het Bos is bedoeld als doodlopende weg en niet als ontsluitingsweg. Volgens [appellant sub 2] kan de toenemende verkeersdruk niet goed worden opgevangen in het nu nog rustige gebied. Hij voert daarbij aan dat er een doorlopende route voor (brom-)fietsers van en naar de Zouwendijk ontstaat. Omdat dat verkeer langs een stuk van Het Bos moet waar geen voetpad aanwezig is, zullen voetgangers zich noodgedwongen moeten mengen met het overige verkeer op een relatief smalle weg waar ook geparkeerde auto's staan. [appellant sub 2] vreest dat dit zorgt voor onveilige situaties. [appellant sub 1] en [appellant sub 2] wijzen er in dit verband ook op dat op dezelfde dag dat het bestemmingsplan is vastgesteld door de raad een motie is aangenomen waarin wordt erkend dat de ontsluiting van het plan niet volledig is onderzocht en dat het college van burgemeester en wethouders daar alsnog onderzoek naar moet doen.

[appellant sub 2] betoogt verder dat het verkeer- en parkeeronderzoek dat is gedaan door DTV Consultants onjuist is en daarom niet ten grondslag had mogen worden gelegd aan het bestemmingsplan. Hij voert daarbij aan dat het niet alleen mogelijk is dat fietsers voor de nieuwe route gaan kiezen, maar dat dit ook zal gebeuren. Verder wordt volgens [appellant sub 2] in het onderzoek ten onrechte uitgegaan van een lage intensiteit van (fiets)verkeer. Ook is er volgens hem geen rekening gehouden met de uitbreiding van de supermarkt Plus aan het Raadhuisplein, terwijl dat wel had moeten. Bij de toegangsweg naar Het Bos is volgens hem een zeer onoverzichtelijke situatie ontstaan, omdat de vrachtwagens laden en lossen op de hoek van de Prinses Marijkeweg en Het Bos.

[appellant sub 1] heeft verder in een nader stuk aangevoerd dat hij zich niet kan vinden in het nader onderzoek dat is gedaan door Royal Haskoning. Daarbij voert hij aan dat het aantal verkeersbewegingen toeneemt met 25% en dat de 88 extra verkeersbewegingen per etmaal worden onderschat. Ook merkt hij op dat het onderzoek van Royal Haskoning deel uit had moeten maken van het ontwerp- en uiteindelijk vastgestelde bestemmingsplan.

6.1. De raad heeft in zijn verweerschrift aangegeven dat Het Bos een doodlopende weg blijft en dat het bestemmingsplan het ook niet mogelijk maakt dat het een doorlopende weg wordt. Volgens de raad wordt de weg Het Bos alleen verlengd en is die weg ook geschikt om te verlengen ter ontsluiting van het plangebied. De raad heeft hiervoor onderzoek laten doen door DTV Consultants B.V. (hierna: DTV). Daarnaast heeft de raad het reeds hiervoor besproken aanvullende onderzoek van Royal Haskoning laten verrichten.

6.2. DTV concludeert in haar rapport dat Het Bos met ongeveer 85-100 extra motorvoertuigbewegingen in een etmaal te maken zal krijgen als gevolg van de planontwikkeling. Volgens DTV kan als vuistregel voor spitsuurintensiteiten gehanteerd worden dat dit 10% van de etmaalintensiteit is. Uitgaande van een etmaalintensiteit van 100 (het maximale aantal extra verkeersbewegingen), betekent dit dat er in het drukste uur gemiddeld ongeveer tien extra auto's via Het Bos het plangebied in- en uitrijden. Dit betekent gemiddeld één auto per zes minuten. Een dergelijke intensiteit zal niet leiden tot negatieve effecten op het gebied van doorstroming. De verkeerstoename is dermate laag, dat het niet aannemelijk is dat de verkeersveiligheid buitenproportioneel wordt benadeeld. Het is mogelijk dat (brom-)fietsers Het Bos als doorgaande route gaan gebruiken, maar het is niet aannemelijk dat het extra (brom-)fietsverkeer de

verkeersveiligheid buitenproportioneel zal benadelen, aldus DTV. DTV stelt ook dat de ontsluitingsweg Het Bos in principe voldoende breed is, maar dat de geparkeerde voertuigen op de rijbaan de beschikbare ruimte en het zicht beperken. Dit is een aandachtspunt, maar dat is in de huidige situatie ook aan de orde, aldus DTV.

6.3. Volgens Royal Haskoning bedraagt de verkeersgeneratie 80 ritten per etmaal als wordt uitgegaan van seniorenwoningen en 88 als wordt uitgegaan van reguliere woningen. Gezien het aantal woningen (33) dat via Het Bos wordt ontsloten, zal dit op basis van een vuistregel van 8 verkeersbewegingen per etmaal een aantal van 264 verkeersbewegingen per etmaal genereren. De 80 extra verkeersbewegingen per etmaal leiden niet tot problemen in de verkeersafwikkeling.

Het Bos is een straat met een maximumsnelheid van 30 km/uur waar op het noordelijke gedeelte een trottoir ontbreekt. Er wordt geparkeerd in parkeervakken en op de rijbaan. Doordat er geen doorgaand verkeer aanwezig is, zijn dit straten waar zich op het gebied van verkeersveiligheid normaliter geen knelpunten voordoen. De verkeersveiligheid zal door de 80 extra verkeersbewegingen niet disproportioneel worden benadeeld, aldus Royal Haskoning.

Royal Haskoning merkt op dat de geparkeerde voertuigen op Het Bos wel voor een toename van de taakbelasting kunnen leiden. Door het ontbreken van een trottoir moeten de bestuurders alert zijn op voetgangers op de rijbaan, maar dat is in de bestaande situatie ook al zo. Wat het doorgaande fietsverkeer betreft stelt Royal Haskoning dat mogelijk een percentage van het fietsverkeer de nieuwe route door het plangebied zal nemen van en naar het winkelcentrum van Meerkerk. Op de Zouwendijk rijden op een werkdag gemiddeld 480 fietsers in beide richtingen. De route voor het fietsverkeer van en naar het centrum vanaf de Zouwendijk loopt nu door de Kerkweg en Kerkplein. Die route blijft korter dan de route die ontstaat wanneer men door het plangebied rijdt. De verleiding om de nieuw ontstane route te nemen, is dus beperkt en zal niet leiden tot een substantiële stijging van fietsers met bijbehorend veiligheidsrisico, aldus Royal Haskoning.

6.4. Het bestuursorgaan mag op het advies van een deskundige afgaan, nadat het is nagegaan of dit advies op zorgvuldige wijze tot stand is gekomen, de redenering daarin begrijpelijk is en de getrokken conclusies daarop aansluiten. Deze verplichting is neergelegd in artikel 3:9 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: de Awb) voor de wettelijke adviseur en volgt uit artikel 3:2 van de Awb voor andere adviseurs. Als een partij concrete aanknopingspunten voor twijfel aan de zorgvuldigheid van de totstandkoming van het advies, de begrijpelijkheid van de in het advies gevolgde redenering of het aansluiten van de conclusies daarop naar voren heeft gebracht, mag het bestuursorgaan niet zonder nadere motivering op het advies afgaan. Zo nodig vraagt het orgaan de adviseur om een reactie op wat een partij over het advies heeft aangevoerd.

6.5. Naar het oordeel van de Afdeling moet de in de raad aangenomen motie worden gelezen in samenhang met het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan. De motie moet dan ook zo worden begrepen dat de verkeerssituatie volgens de raad aanvaardbaar is, maar dat in overleg met omwonenden moet worden onderzocht of de verkeerssituatie kan worden verbeterd. Gelet hierop geeft de motie geen aanleiding voor het oordeel dat de verkeerssituatie onaanvaardbaar is.

Ter zitting hebben [appellant sub 1] en [appellant sub 2] aangegeven dat het aantal verkeersbewegingen waarvan DTV en Royal Haskoning zijn uitgegaan verkeerd wordt gewaardeerd, maar dat zij dat aantal als zodanig niet betwisten. Op grond van de adviezen van DTV en Royal Haskoning is het aannemelijk dat de verkeersgeneratie van het plan 80-100 ritten per etmaal bedraagt. Uitgaande van 100 ritten per etmaal en een spitsuurintensiteit van 10% van de etmaalintensiteit, rijden er in de spits 10 extra auto's per uur over Het Bos. Dat is dus gemiddeld maar 1 auto extra per 6 minuten. Gelet hierop en op het feit dat een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt, heeft de raad zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat het bestemmingsplan in zoverre niet leidt tot een verkeersonveilige situatie.

Wat betreft de toename van het aantal fietsers, komen DTV en Royal Haskoning beide tot de conclusie dat die toename beperkt zal zijn en niet zal leiden tot een onaanvaardbare verkeerssituatie. Daarbij heeft Royal Haskoning uiteengezet dat het aannemelijk is dat fietsers naar het winkelcentrum niet de nieuwe route via Het Bos zullen gebruiken, maar de al bestaande, kortere route via de Zouwendijk. [appellant sub 1] en [appellant sub 2] hebben geen concrete aanknopingspunten voor twijfel aan de juistheid van de conclusies van DTV en Royal Haskoning naar voren gebracht.

Wat betreft de uitbreiding van de supermarkt Plus aan het Raadhuisplein en het laden en lossen van vrachtwagens op de hoek van de Prinses Marijkeweg en Het Bos, overweegt de Afdeling dat het niet aannemelijk is dat een toename van 1 auto per zes minuten in de spits zal leiden tot een verkeersonveilige situatie. Gelet hierop heeft de raad in redelijkheid kunnen oordelen dat de uitbreiding van de supermarkt zich niet verzet tegen de vaststelling van het bestemmingsplan.

Verder hoefde het onderzoek van Royal Haskoning geen onderdeel uit te maken van het bestemmingsplan, omdat dat onderzoek slechts een aanvullend onderzoek is dat de conclusie van DTV bevestigt.

Het betoog slaagt niet.

Parkeergelegenheid in de omgeving van het plangebied

7. [appellant sub 2] betoogt dat er twaalf bestaande parkeerplaatsen buiten het plangebied zullen verdwijnen door de ontsluiting via de weg Het Bos. Ter onderbouwing voert hij aan dat het verwijderen van parkeerplaatsen noodzakelijk is om veilig tweerichtingsverkeer in Het Bos mogelijk te maken. Een rechtstreeks gevolg van het bestemmingsplan is volgens [appellant sub 2] dan ook dat er een groot parkeerprobleem zal ontstaan voor omwonenden.

7.1. De raad heeft in zijn verweerschrift aangegeven dat er geen parkeerplaatsen buiten het plangebied zullen verdwijnen. Daarbij heeft de raad aangegeven dat uit het onderzoek van Royal Haskoning blijkt dat de verkeersontsluiting via de weg Het Bos de meest veilige route is en dat bij het onderzoek naar die verkeersontsluiting ook de breedte van de weg en het parkeren van auto's in en buiten de parkeervakken is meegenomen.

7.2. Het bestemmingsplan zelf verandert niets aan het aantal parkeerplaatsen buiten het plangebied. Daarnaast is, zoals hiervoor is overwogen, niet aannemelijk dat het bestemmingsplan zal leiden tot een verkeersonveilige situatie. Er is dan ook geen reden om aan te nemen dat er twaalf parkeerplaatsen buiten het plangebied moeten verdwijnen om een verkeersveilige ontsluiting van het plangebied mogelijk te maken.

Het betoog slaagt niet.

Conclusie

8. De beroepen zijn ongegrond.

9. De raad hoeft geen proceskosten te vergoeden.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

verklaart de beroepen ongegrond.

Aldus vastgesteld door mr. P.H.A. Knol, lid van de enkelvoudige kamer, in tegenwoordigheid van mr. J.A.A. van Roessel, griffier.

Het lid van de enkelvoudige kamer is verhinderd de uitspraak te ondertekenen.

De griffier is verhinderd de uitspraak te ondertekenen.

Uitgesproken in het openbaar op 29 december 2021

457-991