

Verkeersbesluit, openstelling voor doorgaand gemotoriseerd verkeer, Prins Hendriklaan, Máximalaan en Alexanderlaan, Ermelo



De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft bij tussenuitspraak d.d. 29 mei 2019 (ECLI:RVS:2019:1774) het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Ermelo opgedragen om het door de Afdeling vastgestelde gebrek in het verkeersbesluit d.d. 7 februari 2018 te herstellen.

Bij dit besluit beoogt het college te voldoen aan die opdracht. Het college heeft bij dit herstelbesluit:

- Een concreet inrichtingsontwerp vastgesteld voor de Prins Hendriklaan na openstelling, waarin is voorzien in maatregelen die de functie van de Prins Hendriklaan als erftoegangsweg (30 km/u) benadrukken. Het ontwerp voorziet in verhoogde kruispunten, belijning en visuele aanpassingen aan de weg. Daarnaast voorziet het ontwerp in een voetgangerspad aan de noordzijde van de Prins Hendriklaan.
- Op basis van dit inrichtingsontwerp opnieuw advies ingewonnen bij Royal Haskoning DHV B.V. en Antea Group N.V. over de verkeersveiligheid van het inrichtingsontwerp.
- Royal Haskoning DHV B.V. gevraagd om puntsgewijs te reageren op de kanttekeningen van Hart voor Verkeer in haar rapport d.d. 7 maart 2017.
- Het (concept) inrichtingsontwerp gedeeld met omwonenden bij een op 19 juni 2019 georganiseerde bewonersavond en de ontvangen reacties betrokken in het ontwerp.
- Een vervolgbewonersavond georganiseerd op 5 september ter terugkoppeling van de periode 19 juni tot 5 september en het vervolg traject.
- Een bijeenkomst georganiseerd op 11 september waarvoor bewoners zich konden aanmelden over aanvullende maatregelen en waar gezamenlijk aanvullende maatregelen zijn bedacht.
- De nieuwe inrichting, de (positieve) adviezen en de reactie van Royal Haskoning DHV B.V. op het Hart voor Verkeer rapport beoordeeld.
- de conclusie getrokken dat het ontwerp van de Prins Hendriklaan voldoet aan de principes Duurzaam Veilig en dat de verkeersveiligheid voldoende is gewaarborgd.
- De conclusie getrokken dat voldoende wordt voorzien in gevolgen van de openstelling voor omliggende wegen.
- De voor- en nadelen van openstelling tegen elkaar afgewogen, daarbij de belangen van (onder meer) de omwonenden en de verkeersveiligheid betrokken, en besloten tot openstelling van de Prins Hendriklaan.

Juridisch kader

Op grond van artikel 15, lid 1, Wegenverkeerswet 1994 (hierna: 'WVW 1994') moet een verkeersbesluit worden genomen voor de plaatsing of verwijdering van de in artikel 12 Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer genoemde verkeerstekens (hierna: 'BABW'), alsmede voor onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd. In artikel 12 van het BABW is limitatief opgenomen voor welke verkeerstekens een verkeersbesluit is vereist. In bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) is een overzicht van de verkeersborden opgenomen. In dit besluit gaat het om het volgende bord waarvoor een verkeersbesluit is vereist:

Aanbrengen:



C7: gesloten voor vrachtauto's

Voorts is een verkeersbesluit op grond van artikel 15, lid 2, WVV 1994 vereist voor maatregelen op of aan de weg die leiden tot een wijziging van de inrichting van de weg of tot het aanbrengen of verwijderen van voorzieningen ter regeling van het verkeer, indien de maatregelen een beperking of uitbreiding van het aantal categorieën weggebruikers dat van een weg of weggedeelte gebruik kan maken tot gevolg heeft. In dit verkeersbesluit wordt besloten tot de opheffing van een drietal maatregelen op of aan de weg waarvoor een verkeersbesluit is vereist.

Het college van burgemeester en wethouders van Ermelo (hierna: het 'college') is op grond van artikel 18, lid 1, sub d WVV 1994 bevoegd dit verkeersbesluit te nemen.

Motivering

Dit verkeersbesluit draagt bij aan het in stand houden van de wegen in de gemeente Ermelo en de bruikbaarheid daarvan te waarborgen (als bedoeld in artikel 2, lid 1, onder c, WVV 1994). Tevens draagt dit besluit bij aan het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer over de wegen in de gemeente Ermelo (als bedoeld in artikel 2, lid 1, onder d, WVV 1994). Daarnaast wordt de veiligheid voldoende gewaarborgd door aanvullende snelheidsremmende maatregelen (als bedoeld in artikel 2, lid 1, onder b, WVV 1994).

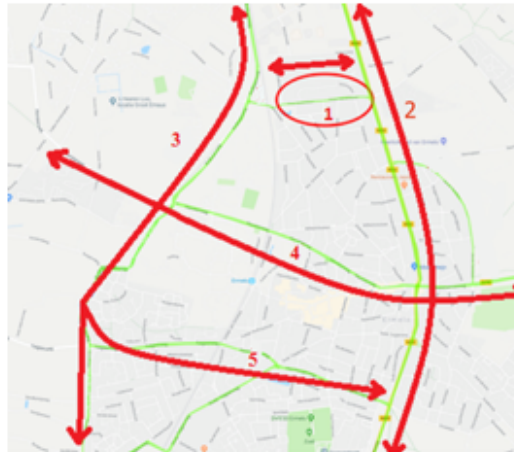
De Prins Hendriklaan is een weg die twee ontsluitingswegen in de gemeente Ermelo verbindt – de Kolbaanweg/Julianalaan en de Harderwijkerweg (N303). Thans is de Prins Hendriklaan op een aantal locaties afgesloten voor gemotoriseerd verkeer door middel van fysieke barrières in de vorm van bloembakken en betonblokken. Hieronder zijn de locaties van deze barrières aangeduid.



Het college is van oordeel dat het wenselijk en noodzakelijk is om deze vier barrières te verwijderen en zodoende de Prins Hendriklaan, de Maximalaan en de Alexanderlaan open te stellen voor doorgaand verkeer. De barrière op de Maximalaan is niet geplaatst door middel van een verkeersbesluit en kan dan ook worden verwijderd zonder voorafgaand verkeersbesluit. De barrières 'Alexanderlaan', 'Prins Hendriklaan (1)' en 'Prins Hendriklaan (2)' zijn geplaatst bij verkeersbesluit d.d. 5 maart 2014. Bij dit verkeersbesluit wordt besloten om deze barrières te verwijderen (hierna: 'de openstelling van de Prins Hendriklaan'). Tevens worden de verkeersborden L08 (doodlopende weg) met onderbord verwijderd.

Het college acht het noodzakelijk en wenselijk om de Prins Hendriklaan open te stellen voor doorgaand gemotoriseerd verkeer nu daarmee wordt voorzien in een logische ruit van verbindingswegen voor het verkeer door Ermelo. Thans is er in Ermelo Noord geen goede verbinding tussen de verbindingswegen Harderwijkerweg (N303) en de Julianalaan / Kolbaanweg. Voorts is er geen goed

alternatief voor de oost-west verbinding over de Leuvenumseweg (N796) / Horsterweg aan de noordzijde van Ermelo. De openstelling van de Prins Hendriklaan voorziet in deze gewenste en noodzakelijke verbindingsweg en alternatieve oost-west verbinding. Aanvullend wijst het college erop dat de westflank van Ermelo is herontwikkeld (zie ook: https://www.ermelo.nl/projecten/aanleg-westflank_42602/). De westflank is de westelijke gelegen noord-zuid ontsluitingsweg in Ermelo (de Kolbaanweg e.v.). Tevens zijn aan de westkant van de spoorlijn in Ermelo op verschillende locaties woningbouwontwikkelingen bezig of worden die voorbereid. Als deel van die ontwikkelingen is volgens het college vereist dat er een betere verkeersbeweging wordt gerealiseerd voor die westflank richting Ermelo Noord. Deze wordt mede bewerkstelligd door de openstelling van de Prins Hendriklaan. Dat de openstelling van de Prins Hendriklaan leidt tot een betere ontsluiting van Ermelo, wordt mede in de onderstaande afbeelding duidelijk gemaakt.



Afb 2: ruit van verbindingswegen. 1= Prins Hendriklaan 2=Harderwijkerweg 3=Kolbaanweg e.v. (Westflank) 4=Horsterweg 5=Hamburgerweg. Omcirkelde gebied is Prins Hendriklaan.

Het college heeft besloten om het volgende inrichtingsontwerp vast te stellen voor de Prins Hendriklaan (zie ook **bijlage 1**):



Er is voorzien in de volgende maatregelen om het voorziene 30 km/u snelheidsregime af te dwingen en veiligheid te garanderen:



- een drietal verhoogde plateaus (8 cm) hoog die een snelheidsremmend effect zullen hebben;
- het aanbrengen van attentiemarkering (bliksemschichten en "pianostrepen") op een tweetal locaties;
- het versmallen van de entree van de Prins Hendriklaan aan beide kanten tot 5m breed;
- het realiseren van een voetpad (halfverhard) aan de noordzijde die 1,2-1,5m breed zal zijn.

Ter voorbereiding van het besluit heeft het college RHDHV opdracht gegeven om de verkeerskundige gevolgen van een openstelling van de Prins Hendriklaan te inventariseren. Bij advies d.d. 29 januari 2018 (**bijlage 2** bij dit verkeersbesluit) heeft RHDHV het volgende gerapporteerd aan het college:

1. Vastgesteld kan worden dat openstelling van de Prins Hendriklaan vanuit verkeerskundig oogpunt gezien beperkte consequenties heeft.
2. De bereikbaarheid van het onderhavig deel van Ermelo wordt verbeterd, ook voor nood en hulpdiensten.
3. Het wegennet wordt logischer en beter begrijpbaar voor onbekenden in het gebied.
4. Het wegennet wordt robuuster: er zijn meer alternatieve routes mogelijk. Het verkeer wordt hier evenwichtiger verdeeld.
5. Het wegennet wordt hiermee toekomstvaster, want het wegennet heeft in zijn geheel meer capaciteit, omdat er meer alternatieve routes zijn.
6. De berekende intensiteiten van 900 mvv/etm kunnen goed verwerkt worden op het bestaande profiel en deze intensiteiten passen bij het karakter van een erftoegangsweg. Een dergelijke erftoegangsweg kan zonder afwikkelings- of veiligheidsproblemen ruim het dubbele aan verkeersintensiteit verwerken.
7. De openstelling heeft een positief effect op een aantal wegen in de directe omgeving. Zowel op de Hoenderweg (-50) als ook op de Julianalaan (-250) neemt het verkeer af.
8. Op de Harderwijkweg ten zuiden van de Prins Hendriklaan neemt het verkeer iets toe: er vindt dus een verschuiving plaats van een route via de Julianalaan naar de Harderwijkweg en de Prins Hendriklaan. Op de Harderwijkerweg ten noorden van de Prins Hendriklaan neemt het verkeer iets af. Er is sprake van een zekere spreiding van het verkeer.
9. Al met al zijn de effecten van de openstelling dus beperkt en de openstelling leidt verkeerskundig gezien niet tot verkeersveiligheids- of afwikkelingsproblemen.

Het college heeft zich vergewist van de zorgvuldigheid waarmee het RHDHV rapport tot stand is gekomen en legt dit mede ten grondslag aan dit verkeersbesluit.

Bij rapport d.d. 25 juli 2019 heeft RHDHV (**bijlage 3**) het inrichtingsontwerp van de Prins Hendriklaan getoetst en geconcludeerd dat sprake is van een (voldoende) verkeersveilig ontwerp. Daarnaast heeft Antea Group N.V. bij rapport d.d. 15 juli 2019 (**bijlage 4**) eveneens het inrichtingsontwerp van de Prins Hendriklaan getoetst en eveneens geconcludeerd dat sprake is van een (voldoende) verkeersveilig ontwerp¹.

Hart voor Verkeer heeft in een rapport van 3 maart 2017 kanttekeningen geplaatst bij een eerder ontwerp van de Prins Hendriklaan waarin niet de thans voorziene maatregelen waren opgenomen. RHDHV heeft in haar rapport d.d. 25 juli 2019 (**bijlage 7**) puntsgewijs gereageerd op de kanttekening van RHDHV.

Het college is van oordeel dat hiermee sprake is van een voldoende verkeersveilig inrichtingsontwerp. Naar het oordeel van het college blijkt uit de rapporten dat de openstelling van de Prins Hendriklaan maar een beperkt effect heeft voor omwonenden, terwijl de openstelling duidelijke voordelen heeft voor de gemeente Ermelo als geheel.

Tevens heeft de Omgevingsdienst Noord-Veluwe het college bij rapport d.d. 30 januari 2017 ("*Akoestisch en luchtkwaliteitsonderzoek Verkeersbesluiten J. Catslaan, Maximalaan, Alexanderlaan en Prins Hendriklaan te Ermelo*" – **bijlage 5** bij dit verkeersbesluit) geadviseerd dat openstelling van de Prins Hendriklaan geen bezwaren op het vlak van geluidhinder of luchtkwaliteit oplevert. Het college heeft zich van de zorgvuldigheid van dit advies vergewist en legt dit advies mede ten grondslag aan dit verkeersbesluit.

Belangenafweging

Het college heeft de bij dit verkeersbesluit betrokken belangen afgewogen. In de belangenafweging zijn ook de ingediende zienswijzen behorende bij het besluit d.d. 14 februari 2017 (**bijlage 6**)

1) Na toetsing door beide ingenieursbedrijven zijn op basis van de bewonersavonden nog aanvullende maatregelen opgenomen. Deze zijn niet getoetst maar kunnen gezien worden als extra verkeersveilige maatregelen.



meegenomen. Tevens zijn de reacties van en na de bewonersavond van 19 juni en 5 september en de werkgroepavond van 11 september 2019 meegenomen.

Voor openstelling pleiten de volgende belangen:

- Een goede verkeersverdeling over de gemeente Ermelo. Door de openstelling van de Prins Hendriklaan ontstaat er een logische ruit van verbindingswegen in Ermelo. Voorts ontstaat er een verbindingsweg tussen de Harderwijkerweg (N303) en de Julianalaan / Kolbaanweg. Daarmee wordt voorzien in een goede oost-west verbinding door Ermelo Noord en een alternatief voor de oost-west verbinding over de Leuvenumseweg (N276)/ Horsterweg bereikbaarheid van Ermelo Noord verbeterd.
- De bereikbaarheid van het gebied wordt ook verbeterd voor nood- en hulpdiensten.
- Het wegennet wordt door de openstelling logischer en beter begrijpbaar voor onbekenden in het gebied.
- Het wegennet wordt door de openstelling robuuster: er zijn meer alternatieve routes mogelijk, het verkeer spreidt zich meer.
- Het wegennet wordt door de openstelling toekomstvaster (nu er meer capaciteit beschikbaar is met de Prins Hendriklaan open).
- De berekende intensiteiten van 900 mvt/etm kunnen goed verwerkt worden op het bestaande profiel. De intensiteiten passen bovendien bij het karakter van een erftoegangsweg, zeker met de snelheidsremmende maatregelen die voorzien zijn. De verkeersveiligheid is dus voldoende gewaarborgd.
- De openstelling heeft een positief effect op een aantal wegen in de wijk. Zowel op de Hoenderweg (-50) als ook op de Julianalaan (-250) neemt het verkeer af.
- Het verkeer wordt beter over Ermelo verspreid doordat de relatief zwaar belaste Julianalaan gedeeltelijk wordt ontzien.
- De bewoners van de ten noorden van de Prins Hendriklaan gelegen wijk Het Trefpunt kunnen de Maximalaan gebruiken als ontsluiting van hun wijk in twee richtingen (in plaats van alleen via de oost-kant).
- De verkeersveiligheid wordt voldoende gewaarborgd. Dit blijkt uit het feit dat de voorgestelde inrichting getoetst is op de richtlijnen van Duurzaam Veilig door twee verschillende onafhankelijke ingenieursbureaus die beiden concluderen dat sprake is van een verkeersveilig ontwerp.
- Het gehele gebied bestaat inmiddels, in tegenstelling tot jaren geleden, uit wegen met een 30 km/uur regiem.
- Het verkeer zal in het gebied gemonitord worden nadat de barricades op de Prins Hendriklaan zijn verwijderd om eventueel aanvullende maatregelen te treffen in de wijk.

Tegen openstelling pleiten met name de belangen van omwonenden:

- Omwonenden vrezen overlast van het doorgaande verkeer.
- Omwonenden vrezen dat de bermen kapot worden gereden.
- Omwonenden menen dat openstelling het groene karakter van de Prins Hendriklaan aantast.
- Omwonenden zijn van oordeel dat de situatie als gevolg van de openstelling als verkeersonveilig moet worden gekwalificeerd.

Aan de belangen die tegen openstelling van de Prins Hendriklaan voor doorgaand gemotoriseerd verkeer pleiten wordt bij dit verkeersbesluit voor een groot deel tegemoetgekomen:

- Met dit verkeersbesluit wordt besloten tot het instellen een verbod op vrachtverkeer op de Prins Hendriklaan. Hiermee wordt de intensiteit van, en overlast door, het verkeer voor de omwonenden beperkt.
- In het ontwerp is aan noordzijde van de Prins Hendriklaan een voetgangersvoorziening voorzien. Hiermee wordt de verkeersveiligheid – die blijkens het advies van RHDHV ook zonder de voetgangersvoorziening voldoende te achten is – ter plaatse verhoogd. Voorts wordt door het beperken van de voetgangersvoorziening tot enkel de noordzijde het groene karakter van de Prins Hendriklaan gewaarborgd.
- Er worden meerdere voorzieningen in het wegtracé opgenomen om de snelheid te beperken en aandacht te vragen voor de kruisingen. Dit gebeurt door het aanbrengen van drie plateaus op de respectievelijke kruisingen Prins Hendriklaan/Oranjelaan/Maximalaan, Prins Hendriklaan/Regentesselaan en Prins Hendriklaan/Maximalaan. Daarnaast zullen de kruisingen van Prins Hendriklaan/Beatrixlaan en Prins Hendriklaan/Alexanderlaan voorzien worden van wegmarkeringen die dienen als attentie verhogende markeringen. Bij de kruising Prins Hendriklaan/Alexanderlaan zal tevens met markeringen op de weg een oversteekplaats aangeven worden.



- Voor de fietsers komend vanuit Het Trefpunt via het half verharde fietspad op de kruising Beatrixlaan wordt door middel van haaiantanden (extra) aangegeven dat zij geen voorrang hebben.
- Tot slot worden bij de entrees komende vanaf de Harderwijkerweg en vanaf het spoor komende na de afslag Hoenderweg versmallingen tot ca. 5 m breedte aangebracht. Hiermee wordt extra duidelijk gemaakt dat verkeersdeelnemers in een 30 km /uur zone binnenkomen en hun gedrag dienen aan te passen. Deze versmallingen zijn vergelijkbaar met de zuidelijker gelegen entree van de wijk bij de rotonde Harderwijkerweg-Nassaulaan. Hiermee wordt tevens extra groen in de wijk aangebracht.
- De maatregelen zijn naast RHDHV ook door Antea getoetst aan de richtlijnen van Duurzaam Veilig (**Bijlage 4**). De uitkomst hiervan is dat de inrichting ruimschoots voldoet aan de richtlijnen van Duurzaam Veilig.
- Vanuit de simulatie van het verkeersmodel is duidelijk geworden dat de verkeersintensiteiten voor de lanen ten zuiden van de Prins Hendriklaan beperkt extra verkeer met zich mee kan brengen. De situatie nu is tevens veranderd ten opzichte van een aantal jaren geleden omdat omringende wegen in de wijken inmiddels allemaal teruggebracht zijn naar een 30 km/uur regiem. Het zijn wegen van ca 5 m breed en op de route Beatrixlaan - Koning Emmalaan zijn reeds 2 snelheidsremmende maatregelen aanwezig.
- Bij openstelling van de Prins Hendriklaan zullen de wegen gemonitord worden hoe het verkeer zich ontwikkelt zodat eventueel aanvullende maatregelen getroffen moeten worden.
- De snelheidsremmende maatregelen beschreven in het verkeersbesluit zullen tevens dienen als een belemmering om de wijk te kiezen als sluiproute.
- In overleg met een werkgroep van bewoners zijn op 11 september voor een aantal wegen in de directe omgeving van de Prins Hendriklaan snel uit te voeren maatregelen (chicanes en belijning) bedacht die worden uitgevoerd om de veiligheid extra te verhogen. Deze tijdelijke maatregelen worden opgenomen in de monitoring en evaluatie om, indien nodig blijkt, extra aanpassingen aan de wegen te kunnen doen en te werken naar een definitieve inrichting. Zie indicatieve locaties, bijlage 1.

Het college komt alles overziend tot de conclusie dat het algemene belang gemoeid met de openstelling van de Prins Hendriklaan zwaarder dient te wegen dan de belangen van de omwonenden bij het gesloten houden van de Prins Hendriklaan. Openstelling van de Prins Hendriklaan heeft vanuit verkeerskundig oogpunt gezien beperkte consequenties voor omwonenden terwijl met de openstelling een logische ruit van verbindingswegen over het netwerk van wegen in de gemeente Ermelo ontstaat. De met het ontstaan van die ruit gemoeide voordelen dienen naar het oordeel van het college zwaarder te wegen dan het belang van omwonenden om gevrijwaard te blijven van de (beperkte) hinder die wordt veroorzaakt door het toestaan van gemotoriseerd verkeer over de Prins Hendriklaan. Het verkeer zal over de breedte gezien in de wijk beperkt toenemen (los van de autonome groei) maar zal zich anders verspreiden zodat over de breedte de belasting nagenoeg hetzelfde zal zijn.

Besluit

Op grond van de vorenstaande overwegingen en gelet op de bepalingen van de Algemene wet bestuursrecht, de Wegenverkeerswet 1994, het Reglement Verkeersregels en verkeerstekens 1990 en het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer besluiten wij tot:

1. Het openstellen voor gemotoriseerd verkeer, met uitzondering van vrachtauto's, van de Prins Hendriklaan, Máximalaan en Alexanderlaan door middel van het verwijderen van de aanwezige blokkades en het plaatsen van bord C7 van bijlage 1 van het RVV1990.

In **bijlage 1** bij dit verkeersbesluit is het geheel van de te nemen maatregelen (zowel de verkeersbesluitplichtige als de niet verkeersbesluitplichtige) opgenomen.

Overeenkomstig artikel 24 van het BABW heeft over dit nieuwe verkeersbesluit opnieuw overleg plaatsgevonden met de gemandateerde verkeersadviseur van de politie, eenheid oost Nederland, district noord en oost. De politie heeft positief geadviseerd op de verkeersmaatregel.

Het college van burgemeester en wethouders van Ermelo,

A.M. Weststrate,

secretaris,

A.A.J. Baars,

burgemeester,

Rechtsmiddelen:

Dit besluit is een besluit als bedoeld in artikel 6:19 Awb strekkende tot het herstel van een eerder besluit d.d. 7 februari 2018 en wordt van rechtswege betrokken in de procedure tegen dit eerdere besluit. Het is niet mogelijk om bij het college een zienswijze of bezwaar bekend te maken. Dit besluit zal worden bekendgemaakt op de wettelijk voorgeschreven wijze en vervolgens door het college aan de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State worden toegezonden in procedurenummer 201800965/1/A2. Partijen in die procedure zullen van de afdeling de gelegenheid krijgen om op de inhoud van dit herstelbesluit te reageren.

BIJLAGE 1: Schematisch overzicht verkeersbesluitplichtige en niet verkeersbesluitplichtige maatregelen.

- Verwijderen blokkades en borden conform onderstaande afbeelding op Prins Hendriklaan.



Nieuwe situatie:

- Aan noordzijde van de Prins Hendriklaan wordt een halfverhardings voetpad aangebracht.
- Op 3 kruispunten worden plateaus aangebracht.
- Op 2 kruispunten wordt attentie verhogende markering op de weg aangebracht.
- 2 Groene optische wegversmallingen.
- Er komt bebording met aanduiding voor het vrachtwagenverbod.
- Aanbrengen haaiantanden voor fietsers komend uit het Trefpunt op kruising Beatrixlaan.



Indicatieve locaties betonnen “lego”-blokken en wegmarkering, overeengekomen met bewoners op 11 september 2019



BIJLAGE 2 – Onderzoek effecten openstelling Prins Hendriklaan, Royal HaskoningDHV, 18 januari 2018

BIJLAGE 3 – Openstelling Prins Hendriklaan, Royal HaskoningDHV, 26 juli 2019

BIJLAGE 4 – Prins Hendriklaan, opheffen knip, Antea, 15 juli 2019

BIJLAGE 5 – Akoestisch en luchtkwaliteitsonderzoek, Omgevingsdienst Noord-Veluwe, 30 januari 2017

BIJLAGE 6 – Nota beantwoording zienswijzen op ontwerpbesluit openstelling Prins Hendriklaan 2014

BIJLAGE 7 – Reactie op notitie Hart voor Verkeer & beoordeling principe profiel, RHDHV, 25 juli 2019

BIJLAGE 8 – Verslag bijeenkomst 11 september 2019

BIJLAGE 9 – Basis monitoring en evaluatie

BIJLAGE 10 – Nota beantwoording zienswijzen op ontwerpbesluit openstelling Prins Hendriklaan 2019