

# Raadsvoorstel

---

**Portefeuillehouder**

A. M. 't Hart

**Datum raadsvergadering**

21-12-2023

**Datum voorstel**

16 november 2023

**Onderwerp**

Keuze voorkeursvariant Spoorzone  
Bilthoven

---

De raad wordt voorgesteld te  
besluiten:

1. Variant A te kiezen als voorkeursvariant en door het college te laten uitwerken naar een integrale gebiedsvisie inclusief stedenbouwkundig plan Spoorzone Bilthoven;
  2. Het college verzoeken om voor de Spoorzone Bilthoven een aanvraag om een financiële bijdrage op grond van de Woningbouwimpuls in te dienen;
  3. Een krediet van € 90.000 beschikbaar te stellen voor het opstellen van de aanvraag om een financiële bijdrage op grond van de Woningbouwimpuls.
-

## **Inleiding**

Samen willen we van het Spoorzonegebied in Bilthoven een aantrekkelijke woon-werkomgeving maken. Levendig, duurzaam en aantrekkelijk. Om te wonen, te werken en elkaar te ontmoeten. Dicht bij het OV en het vernieuwde centrumgebied Bilthoven. Op 26 januari 2023 heeft u daarom het participatieplan Integrale gebiedsvisie Spoorzone Bilthoven vastgesteld. Doel van het participatieplan is om te komen tot een integrale gebiedsvisie en stedenbouwkundig plan voor Spoorzone Bilthoven, binnen de door u gestelde kaders. Om te komen tot daadwerkelijke woningbouw zijn meerdere tussenstappen afgesproken. Allereerst een participatieproces, nu de keuze voor een voorkeursscenario, daarna een integrale visie met stedenbouwkundig plan en daarna een omgevingsplan. Ronde 1 van het participatieproces van in totaal drie rondes is voor de zomer afgerond. De opbrengst daarvan hebben wij vastgelegd in het participatieverslag "Bewoners aan het woord". Uw raad is met een raadsmededeling van 11 augustus 2023, nr 2023/32 hierover geïnformeerd.

Onderhavig raadsvoorstel betreft de afronding van ronde 2. Het transformeren van de Spoorzone naar een woon-werklocatie binnen de kaders lijkt na globale doorrekening haalbaar. Daarom leggen wij u twee varianten voor.

Het is nu aan uw raad om een voorkeursvariant te kiezen. We willen hierbij benadrukken dat het college geen voorkeur uitspreekt voor variant A of B. De reden dat we u als besluit variant A voorstellen is puur en alleen omdat dit de enige manier is om dit voorstel goed in stemming te kunnen brengen, zoals ook is afgestemd met uw griffie. Dat kunt u doen door conform dit raadsvoorstel variant A te kiezen, of dit voorstel te amenderen en te kiezen voor variant B als voorkeursvariant.

Na vaststelling van de voorkeursvariant door uw raad starten wij ronde 3 van het participatieproces en stellen wij vervolgens over enkele maanden conform het participatieplan de integrale gebiedsvisie voor de Spoorzone met stedenbouwkundig plan op, die wij daarna wederom voor besluitvorming aan u voorleggen.

## **Beoogd effect**

Een keuze van uw raad voor een voorkeursvariant voor Spoorzone Bilthoven, waarmee u ons richting geeft voor ronde 3 van het participatieproces. Op basis hiervan wordt een integrale gebiedsvisie en stedenbouwkundig plan voor de Spoorzone opgesteld.

Door u uit te spreken voor een voorkeursvariant geeft uw raad tussentijds koers aan de ontwikkeling van de Spoorzone. Deze tussenstap zorgt ervoor dat uw raad grip heeft op de ontwikkeling van de Spoorzone, voordat er een definitieve gebiedsvisie en stedenbouwkundig plan voor besluitvorming voor ligt.

Het uiteindelijke doel is om tot een omgevingsplan (voorheen bestemmingsplan) te komen, waarmee de ontwikkeling van woningen en de andere beoogde functies in de Spoorzone kunnen worden gerealiseerd.

## **Argumenten**

### *1.1. Inwoners hebben uitgebreid meegedacht over de ontwikkeling van de Spoorzone.*

In het participatieproces zijn tot op heden twee rondes doorlopen. In de periode maart tot en met juli 2023 hebben wij ronde 1 van het participatieproces uitgevoerd: het op allerlei manieren ophalen van wensen, ideeën en zorgen bij inwoners, ondernemers, belangenorganisaties en andere betrokkenen. De oogst hiervan is vastgelegd in het participatieverslag van ronde 1 'Bewoners aan het woord'.

Vanaf juli t/m halverwege november is ronde 2, het opstellen van de varianten,

uitgevoerd. We hebben in deze ronde de effecten van de kaders, wensen en de opbrengsten uit ronde 1 onderzocht op de (ruimtelijke) opgaven zoals bijvoorbeeld wonen, werken, verkeer, openbaar vervoer en hoe die een plek te geven in de Spoorzone. In ateliersessies in september en oktober hebben wij met inbreng van de participanten twee conceptvarianten uitgewerkt. Ook hebben wij in de maanden september en oktober aan- en omwonenden, belangenverenigingen en andere belangstellenden de mogelijkheid gegeven hun inbreng op twee conceptvariante, achter te laten. Parallel zijn er op verzoek ook aparte sessies geweest met inwoners over mobiliteit (verkeer en parkeren). Ronde 2 is afgesloten met de gebiedsconferentie op 7 november waar reacties van circa 130 aanwezigen zijn opgehaald over twee conceptvarianten. Net als ronde 1 is ook ronde 2 vastgelegd in een participatieverslag (zie bijlage). In de gemeentelijke reactie op de inbreng van de participanten (zie bijlage) geven wij aan wat we met de opbrengst uit de participatie hebben gedaan.

*1.2. Beide varianten voldoen aan de kaders zoals opgenomen in het door uw raad vastgestelde participatieplan en zijn derhalve haalbaar.*

In het participatieplan zijn in hoofdstuk 3.1 kaders opgenomen voor de ontwikkeling van de gebiedsvisie Spoorzone Bilthoven en het bijbehorende participatieproces. Deze kaders zijn harde eisen. Kaders zijn o.a het vertrekpunt dat het plan minimaal 500 en maximaal 1000 woningen bevat, waarvan conform de Woonvisie 30% uit sociale huur en 20% uit middenhuur bestaat. Daarnaast is vastgesteld dat de beide varianten verkeerskundig mogelijk moeten zijn (zie ook argument 1.4) en financieel haalbaar (zie ook argument 1.5). Zowel variant A als B voldoen aan deze en de andere opgenomen harde kaders uit het participatieplan en zijn derhalve haalbaar.

De raad heeft naast harde kaders ook ambities benoemd in het participatieplan. Ook deze zijn aan de orde gekomen in het participatieproces. Deze ambities vormen geen harde kaders maar aandachtspunten die zo goed als mogelijk worden meegenomen.

In het participatieplan is opgenomen dat er twee varianten aan u worden voorgelegd. Tevens hebben we toegezegd dat deze twee varianten, waar mogelijk binnen haalbaarheid en de meegegeven kaders, duidelijk van elkaar verschillen. Wij hebben daarom een variant opgesteld die zo 'behoudend' mogelijk is (variant A) en een variant die zo 'vernieuwend' mogelijk is, (variant B).

In onderstaande tabel zijn de belangrijkste verschillen tussen beide varianten aangegeven (voor verdere toelichting op de varianten zie bijlage 1, Toelichting twee varianten Spoorzone Bilthoven). Daarbij hebben beide varianten bandbreedtes, die bij een verdere uitwerking in de gebiedsvisie nader worden ingevuld.

<b>Onderscheidende onderdelen (incl. bijbehorende bandbreedtes)</b>	<b>variant A 'behoudend'</b>	<b>variant B 'vernieuwend'</b>
<b>Woningbouwprogramma</b>	700 à 850 woningen	850 à 1.000 woningen
<b>Werk- en voorzieningen programma</b>	5.000 à 10.000 m2	10.000 à 20.000 m2
<b>Mobiliteitsmaatregelen</b>		
Ingrepen OR en weginfra	Kleine ingrepen	Maximaal STOMP
(auto)parkeernorm per woning	1,0 à 0,8	0,7 à 0,5
Busstation	Optimaliseren huidige locatie	Optimaliseren huidige locatie of nieuwe locatie?
<b>Duurzaamheid</b>	Brons <sup>1</sup>	Goud
<b>Financiële haalbaarheid</b>	Integrale kostenneutrale (gemeentelijke) business case	

<sup>1</sup> Uit richtlijnen Convenant Duurzame Woningbouw (CODUWO) Regio Utrecht: [Convenant - Toekomstbestendig Bouwen](#)

### *1.3. De twee varianten zijn verkeerskundig haalbaar.*

Een harde randvoorwaarde die uw raad heeft meegegeven betreft de verkeerskundige inpassing. Om de verkeerskundige inpassing te beoordelen, zijn drie aspecten onderzocht: verkeersintensiteit, doorstroming en verkeersveiligheid. Uit de actualisatie van het gemeentebrede verkeersmodel bleek dat het weggennet de impact van de gebiedsontwikkeling van de Spoorzone kan verwerken zonder dat er grote infrastructurele ingrepen nodig zijn. De doorstroming van de hoofdroute binnen De Bilt verandert gemiddeld genomen weinig door de ontwikkeling van de Spoorzone. Conclusie is dat er verkeerskundige ruimte is voor beide varianten. Maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid die buiten het plangebied vallen zijn daarmee weliswaar van belang, maar qua passendheid niet doorslaggevend voor de keuze tussen Variant A en B.

Ten aanzien van verkeersveiligheid zijn in de twee varianten wel verschillen in de mate waarin de in STOMP-principes (Volgordelijk prioriteit aan Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobility as a Service, Privéauto) zijn toegepast op weginfrastructuur. Na het kiezen van een voorkeursvariant zal deze verder uitgewerkt worden. Dan zal ook weer verder ingezoomd worden op de verkeerskundige inpasbaarheid. In ronde 3 van het participatieproces zal mobiliteit wederom een belangrijk gespreksonderwerp zijn.

### *1.4. De twee varianten zijn op basis van globale doorrekening kostenneutraal en financieel haalbaar.*

In het door uw raad vastgestelde participatieplan Spoorzone Bilthoven is ook als kader opgenomen dat de op te stellen grondexploitatie voor het gebied kostenneutraal moet zijn, na bijdragen van het Rijk en de provincie. Van de twee varianten die nu voorliggen is een globale doorrekening gemaakt op basis van een indicatief programma, bandbreedtes en kengetallen.

De globale berekeningen voor beide varianten laten zien dat deze voor de gemeente kostenneutraal (kunnen) zijn (zie niet openbare bijlage 4). Alleen bij een goede balans in programma en ambities is een sluitende begroting mogelijk. De belangrijkste variabelen die de financiële haalbaarheid bepalen zijn: aantal en grootte woningen, het woningbouwprogramma, aantal en type economisch programma en de parkeernorm. Bijvoorbeeld, een hogere parkeernorm is alleen financieel haalbaar door meer programma toe te voegen die de kosten van de parkeervoorzieningen dekt.

### *1.5. Er is draagvlak bij de gebiedseigenaren en ontwikkelaars om de door de raad gekozen voorkeursvariant gezamenlijk uit te werken tot een haalbare gebiedsvisie.*

Uit de gesprekken met de gebiedseigenaren en ontwikkelaars die afgelopen maanden zijn gevoerd, is gebleken dat zij in principe graag willen samenwerken met de gemeente bij de ontwikkeling van de Spoorzone. In hoeverre zij daadwerkelijk tot realisatie zullen overgaan zal uiteraard afhangen van de rendementen die zij kunnen behalen op grond van het uiteindelijke plan. De haalbaarheid op dit moment is vastgesteld naar aanleiding van een doorrekening gebaseerd op gemeentelijk beleid. In de verdere uitwerking van de gebiedsvisie en het stedenbouwkundig plan zal ook nader onderhandeld moeten worden over de definitieve financiële consequenties. Dan

zal duidelijk zijn of de particuliere eigenaren over gaan tot realisatie. De nadrukkelijke wens van de eigenaren en ons college is om zo spoedig mogelijk, nadat uw raad in december conform de routekaart uit het participatieplan een voorkeursvariant heeft vastgesteld, een samenwerkingsovereenkomst te ondertekenen. Hiermee kan, waar mogelijk, de juridisch-planologische procedure richting de integrale gebiedsvisie worden versneld.

*1.6. Het kiezen van een voorkeursvariant is nodig om een integrale gebiedsvisie inclusief stedenbouwkundig plan te kunnen opstellen.*

Met de vaststelling van een voorkeursvariant door uw raad geeft u richting aan het opstellen van de gebiedsvisie en het stedenbouwkundig plan. Met uw keuze kunnen wij ronde 3 van het participatieproces starten. Daarin gaan we aan de hand van het participatieproces, zoals opgenomen in het participatieplan, de voorkeursvariant uitwerken naar een integrale gebiedsvisie met stedenbouwkundig plan en financiële onderbouwing. U geeft hiermee tussentijds koers aan de ontwikkeling van de Spoorzone. Deze gebiedsvisie en het stedenbouwkundig plan leggen wij vervolgens weer aan uw raad ter vaststelling voor.

*2.1. Met de openstelling van de zesde tranche kunnen wij een aanvraag om een financiële bijdrage uit de Woningbouwimpuls indienen.*

Van 18 december 2023 tot 12 februari 2024 bestaat opnieuw de mogelijkheid een aanvraag om een Financiële bijdrage uit de Woningbouwimpuls in te dienen. In 2021 hebben wij ook een aanvraag om een financiële bijdrage uit de Woningbouwimpuls voor de Spoorzone ingediend. In de afwijzingsbrief en in het evaluatiegesprek dat wij daarover met het ministerie hebben gevoerd is aangegeven waarom onze aanvraag toentertijd is afgewezen. Samengevat worden de succeschansen voor een volgende aanvraag verhoogd door het stellen van een lagere parkeernorm en het toevoegen van meer betaalbare woningen. In de beide varianten die nu aan uw raad zijn voorgelegd sluit de inhoud van deze onderdelen beter aan bij de genoemde succeschansen. Hiermee zijn de kansen om een financiële bijdrage uit de Woningbouwimpuls toegekend te krijgen hoger dan in 2021. Dat betekent overigens nog geen garantie op de toekenning van een bijdrage. Om deze aanvraag te kunnen doen is het wel een voorwaarde dat uw raad tijdig een besluit neemt over de voorkeursvariant.

*3.1. In het voorbereidingskrediet dat uw raad op 26 januari 2023 voor de Spoorzone beschikbaar heeft gesteld zijn geen kosten opgenomen voor een op te stellen aanvraag financiële bijdrage Woningbouwimpuls.*

In januari 2023 was nog niet bekend dat er een 6<sup>e</sup> tranche van de Woningbouwimpuls zou komen voor het indienen van een aanvraag om een financiële bijdrage. Daarom zijn de kosten voor het opstellen van een aanvraag destijds niet in de aanvraag om krediet meegenomen. Voor het tijdig en compleet opstellen en indienen van een aanvraag hebben we ondersteuning in de vorm van coördinatie en advies nodig. Aanvullend hebben wij advies nodig hoe, eenmaal de aanvraag ontvangen, wij de gemeentelijke administratie en verantwoording rondom deze bijdrage dienen te organiseren (gedurende de looptijd van 10 jaar). De kosten voor het opstellen van de aanvraag zijn ditmaal globaal lager geraamd dan bij de vorige aanvraag van 2023. De planvorming en uitwerking is inmiddels verder gevorderd, met name de financiële doorrekeningen en de opgestelde varianten (massastudies) zorgen voor een lagere raming. De huidige inschatting van de kosten is circa € 90.000. Na besluit van uw raad zullen offertes worden opgevraagd.

## **Kanttekeningen en alternatieven**

*Kanttekening:*

*1.1. Er is geen kostenneutrale variant met 500 woningen, die voldoet aan de kaders*

*uit het door u vastgestelde participatieplan.*

In het participatieplan is als kader meegegeven de haalbaarheid te onderzoeken van minimaal 500 woningen. Uit het haalbaarheidsonderzoek is de onderkant van deze bandbreedte financieel onhaalbaar gebleken. De inbrengwaarde van de gronden, de hogere bouwkosten en de gebouwde parkeervoorzieningen zijn hoge kostenposten. Een programma van 500 woningen is onvoldoende om te komen tot een sluitende begroting. Op basis van de globale doorrekening begint een haalbare variant pas rond de 700 woningen.

*2.1 Consequentie van uitstel van behandeling door uw raad naar zijn vergadering van 25 januari is dat het indienen van een aanvraag om financiële bijdrage Woningbouwimpuls niet meer mogelijk is.*

De deadline voor het indienen van een aanvraag om een financiële bijdrage Woningbouwimpuls 6e tranche is 12 februari 2024. Met besluitvorming van uw raad op 21 december was er voldoende tijd om de gekozen voorkeursvariant uit te werken naar een aanvraag met bijlagen. Met doorschuiven van besluitvorming van uw raad naar 25 januari is er onvoldoende tijd voor uitwerking. De consequentie derhalve is dat de gemeente geen kans maakt op een financiële bijdrage Woningbouwimpuls 6e tranche voor de Spoorzone.

*Alternatieven:*

*1.1. Met een amendement kiezen voor Variant B als voorkeursvariant.*

In het participatieplan is opgenomen dat wij twee varianten opstellen en aan u voorleggen. Met dit onderliggende voorstel wordt formeel voorgesteld variant A als voorkeursvariant vast te stellen. Zoals hierboven al gesteld betekent dit echter nadrukkelijk niet dat het college nu een voorkeur uitspreekt voor variant A of B. De reden dat we u als besluit nu variant A voorstellen is puur en alleen omdat dit de enige manier is om dit voorstel goed in stemming te kunnen brengen, zoals ook is afgestemd met uw griffie. Wanneer uw raad een voorkeur heeft voor variant B dan staat het uw raad geheel vrij hiertoe een amendement in te dienen.

*1.2 Gemeentehuis niet in de Spoorzone.*

Vanuit de participatie is geen overduidelijke voorkeur gekomen over de inpassing van een nieuw gemeentehuis in de Spoorzone. Sommige participanten vinden dit een goed idee, het kan immers de levendigheid van het centrumgebied versterken.

Anderen houden liever de focus op woningen, en hebben zorgen over de bereikbaarheid en parkeermogelijkheden in de Spoorzone.

De vraag of een nieuw te bouwen gemeentehuis in de Spoorzone (scenario c) al dan niet haalbaar en wenselijk is, wordt niet vanuit het project Spoorzone aangestuurd, maar vanuit een separate projectgroep gemeentehuis. Het college heeft, vanuit het project gemeentehuis, opdracht gegeven om een haalbaarheidsonderzoek uit te voeren op basis van drie scenario's: (a) verbouw op de huidige locatie, (b) nieuwbouw op de huidige locatie of (c) nieuwbouw in de Spoorzone. Het definitieve onderzoek wordt naar verwachting in mei 2024 aan u voorgelegd.

Het inpassen van het gemeentehuis betekent oftewel een extra ruimtelijke belasting voor het plangebied of deze gaat ten koste van de ruimte voor woningen, maatschappelijke voorzieningen of bedrijven. De raad kan ook voor het alternatief kiezen en - met een amendement of motie - ook nu al beslissen dat het gemeentehuis niet in de Spoorzone komt. In dat geval wordt deze optie niet langer in het haalbaarheidsonderzoek gemeentehuis meegenomen en vervalt de opdracht van uw raad, zoals opgenomen in het Participatieplan Spoorzone, om nieuwbouw van het gemeentehuis in de Spoorzone te onderzoeken. Op die manier kan de komende maanden worden toegevoerd naar een eenduidig stedenbouwkundig plan zonder variant met gemeentehuis.

Voor de gekozen voorkeursvariant gaan we ronde 3 van het participatieproces in gang zetten en een integrale gebiedsvisie met stedenbouwkundig plan en financiële onderbouwing op laten stellen.

Tevens gaan wij zo spoedig mogelijk na het vaststellen van een voorkeursvariant, een samenwerkingsovereenkomst met de gebiedseigenaren aan.

Daarnaast starten we – zo mogelijk - met de uitwerking van de stukken voor het opstellen en indienen van een aanvraag om een financiële bijdrage uit de Woningbouwimpuls

## **Participatie**

Zie argument 1.1. Na vaststelling van een voorkeursvariant wordt ronde 3 van het participatieproces, conform het vastgesteld participatieplan, in gang gezet, om zo tot een definitieve gebiedsvisie en stedenbouwkundig plan te komen.

## **Communicatie**

De externe communicatie vindt plaats de in het participatieplan genoemde wijze waarin de website [doemeedebilt.nl/Spoorzone](https://doemeedebilt.nl/Spoorzone) een centrale rol speelt.

## **Evaluatie**

Conform het vastgestelde participatiebeleid evalueren wij het participatieproces na afloop met betrokkenen. De evaluatie heeft tot doel om een goed beeld te krijgen van de succesfactoren en de leerpunten uit het doorlopen participatieproces.

## **Financiële gevolgen en risico's**

- 1.1 De uitgevoerde financiële haalbaarheid van de varianten is gedaan op basis van gemeentelijke beleidsprincipes en globale bronnen en kengetallen. Deze dient te worden gelezen als een theoretische haalbaarheid gezien deze (nog) niet is gebaseerd op uitkomsten van onderhandelingen met eigenaren c.q. ontwikkelaars. Dit project bevindt zich (nog) niet in de fase dat er een garantie kan worden gegeven op uitvoerbaarheid van de varianten, mede in het licht van het rendement dat de eigenaren wensen te bereiken in dit plan. Dit onderhandelingsproces met eigenaren c.q. ontwikkelaars is nog niet afgerond en zal verder vorm krijgen in de fase waarin de gebiedsvisie en het stedenbouwkundig plan wordt afgerond.
- 1.2 De kosten van ronde 3 van het participatieproces en het opstellen van de integrale visie met stedenbouwkundig plan en financiële onderbouwing worden gedekt uit het voorbereidingskrediet Spoorzone, dat uw raad op 26 januari 2023 beschikbaar heeft gesteld.

Collega van burgemeester en wethouders van de gemeente De Bilt,  
de secretaris, de burgemeester,

---

## **Bijlagen bij het raadsvoorstel**

---

### **Meegezonden bijlagen**

1. Toelichting twee varianten Spoorzone Bilthoven
2. Participatieverslag ronde 2
3. Gemeentelijke reactie op de participatieverslagen Ronde 1 en Ronde 2
4. Financiële bijlage varianten Spoorzone Bilthoven

### **Stukken ter inzage**

geen

### **Geheime stukken ter inzage (conform art.87 Gemeentewet)**

5. Geheime financiële bijlage varianten Spoorzone Bilthoven

---

A.Koster, a.koster@debilt.nl



# Besluit van de raad

---

De raad van de gemeente De Bilt;

gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 31-10-2023, met het onderwerp Keuze variant Spoorzone;

**overwegende dat**

- de raad op 26 januari 2023 een participatieplan heeft opgesteld;
- conform dit plan een uitgebreid participatieproces is doorlopen waarin inwoners, ondernemers hebben meegedacht over de ontwikkeling van de Spoorzone;
- er conform dit plan twee haalbare varianten zijn uitgewerkt waaruit de raad een voorkeursrichting kiest;
- beide varianten voldoen aan de kaders uit het door de raad vastgestelde participatieplan
- met het kiezen van een voorkeursvariant de raad richting geeft aan de integrale gebiedsvisie Spoorzone met stedenbouwkundig plan en financiële onderbouwing, waarmee een omgevingsplan kan worden opgesteld en de nodige woningbouw een stap dichterbij komt.
- met de openstelling van de 6<sup>e</sup> tranche Woningbouwimpuls op basis van de gekozen voorkeursvariant een aanvraag worden ingediend voor een financiële bijdrage
- Een extra krediet nodig is om een aanvraag in te dienen voor de Woningbouwimpuls

**gelet op**

artikelen 108, lid 1 jo. 147, lid 2, van de Gemeentewet;

**BESLUIT:**

1. Variant A te kiezen als voorkeursvariant en door het college te laten uitwerken naar een integrale gebiedsvisie inclusief stedenbouwkundig plan Spoorzone Biltoven;
2. Het college verzoeken om voor de Spoorzone Biltoven een aanvraag om een financiële bijdrage op grond van de Woningbouwimpuls in te dienen;
3. Een krediet van € 90.000 beschikbaar te stellen voor het opstellen van de aanvraag om een financiële bijdrage op grond van de Woningbouwimpuls.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 21-12-2023,

de raad voornoemd,  
de griffier,

de voorzitter,

drs. T.B.W.M. van der Torre

mr. S.C.C.M. Potters