

Mobiliteitsplan locatie A1.west

Datum 16 april 2021
Kenmerk 008874.N01.04

Inhoudsopgave:

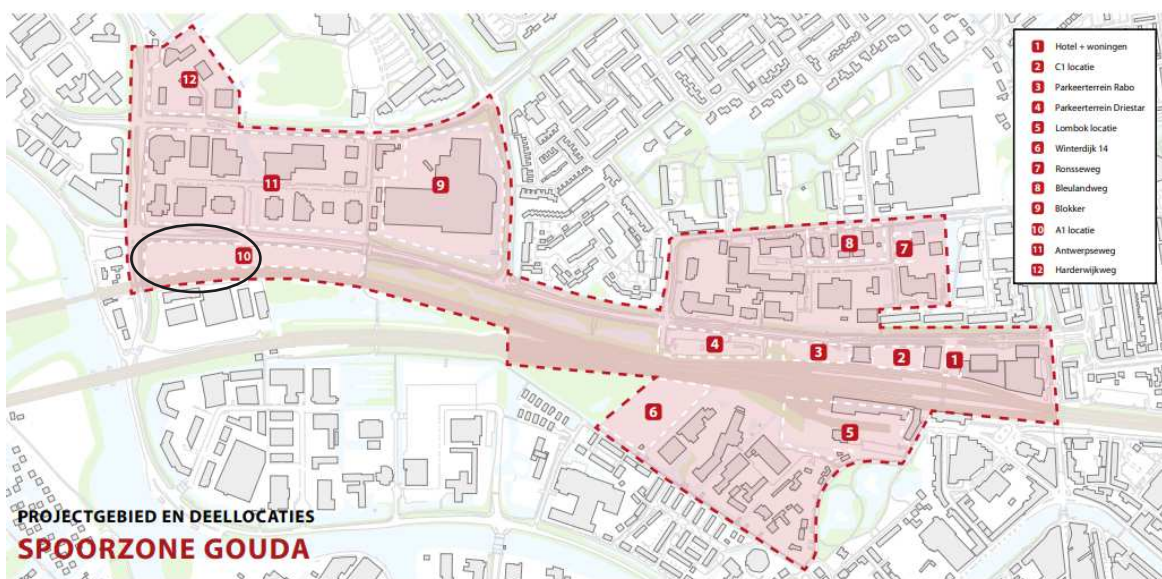
1. Inleiding - 2
2. Spoorzone - 3
 - 2.1 Mobiliteit in de Spoorzone - 3
 - 2.2 Bruto parkeernormen voor de locatie A1-west - 5
3. Beschrijving A1.west - 7
4. Mobiliteitsconcept A1.west - 10
 - 4.1 Berekening parkeerbehoefte auto - 11
 - 4.2 Berekening parkeerbehoefte fiets - 15
5. Verkeersgeneratie - 16
6. Conclusies - 17



Figuur 1 – Plan voor A1.west

1. Inleiding

M3 Development BV ontwikkelt de locatie A1.west in Gouda als onderdeel van de Spoorzone.



Figuur 2- Spoorzone en de locatie A1.west

De locatie ligt naast 'het Hamstergat' tussen de Burgemeester Jamessingel en de spoorlijn. De locatie A1.west bezet samen met A1-oost een braakliggend stuk grond.

In deze notitie staat de mobiliteit van de locatie A1.west centraal: mobiliteitsmaatregelen, parkeren en verkeersgeneratie.

2. Spoorzone

De locatie A1.west ligt in het zuidwestelijke deel van de Spoorzone. De gemeente Gouda wil



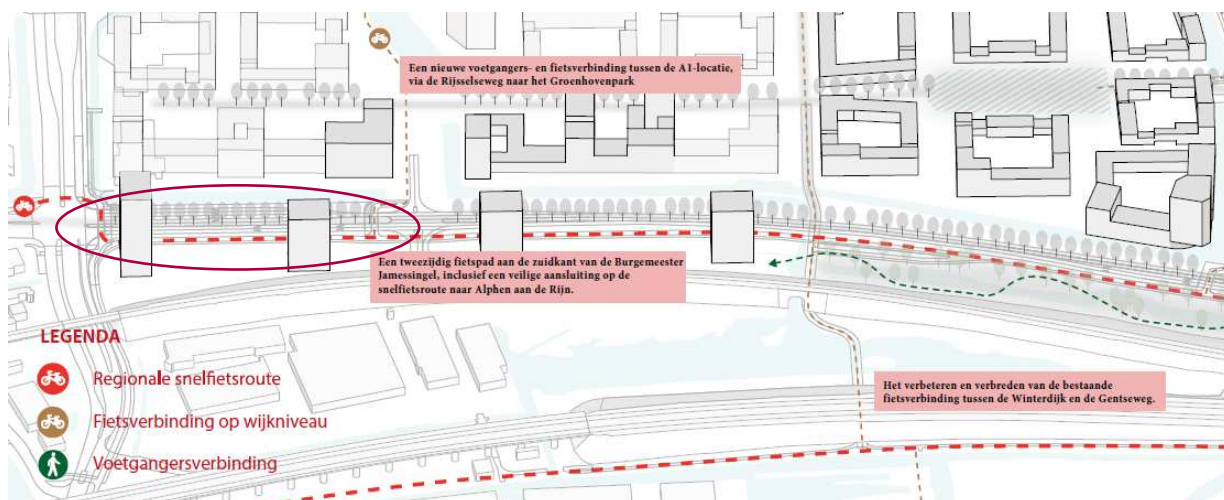
het gebied langs het spoor transformeren in een modern en afwisselend gebied, waar de nadruk ligt op woningbouw. Hiertoe heeft de gemeenteraad van Gouda in juni 2020 het Ontwikkelperspectief Spoorzone vastgesteld. Op basis van dit ontwikkelperspectief nodigt de gemeente partijen uit om plannen voor dit gebied te ontwikkelen.

Eén van deze locaties is de A1-locatie. Dit gebied ligt reeds lange tijd braak.

2.1 Mobiliteit in de Spoorzone

Onderdeel van het Ontwikkelperspectief Spoorzone is een fijnmazig en hoogwaardig netwerk van verbindingen voor wandelaars en fietsers. Relevant voor A1.west zijn:

- Een doorfietsroute aan de zuidzijde van de Burgemeester Jamessingel, vlak voor de locatie;
- Een nieuwe verbinding voor voetgangers en fietsers van de A1-locatie naar het Groenhovenpark
- Het verbeteren van de bestaande fietsverbinding tussen de Winterdijk en de Gentseweg.



Figuur 3 – Wandel- en fietsroute in de Spoorzone (bron: Ontwikkelperspectief)

In het Ontwikkelperspectief onderscheidt de gemeente Gouda een aantal belangrijke trends op het gebied van mobiliteit:

- Healthy Urban Mobility waarbij het belang van gezonde mobiliteit, lopen en fietsen, wordt benadrukt.
- Elektrificatie waarbij wordt geanticipeerd op het feit dat vanaf 2030 alleen nog elektrische auto's worden verkocht en dat betekent dat op de locatie wordt voorzien in voldoende laadinfrastructuur.
- Deelmobiliteit en Mobility as a Service (MaaS) waarbij het bezit van eigen vervoermiddelen (die toch maar een overgroot deel van de dag stilstaan) wordt vervangen door de nadruk op het gebruik hiervan. Daarvoor krijgt de reiziger heldere reisadviezen en komen er deelconcepten voor E-auto's, (E-) fietsen en (E-)scooters ter beschikking.
- Autonoom vervoer, waarbij auto's zelfrijdend worden.
- Logistiek, dat door de opkomt van thuiswinkelen in toenemende mate een issue is. Hoe kunnen de vervoersbewegingen, die samenhangen met bezorgdiensten, maar ook met afvalinzameling, binnen de perken worden gehouden?

In de Spoorzone wil de gemeente de duurzame mobiliteit bevorderen en om het gewenste gedrag te stimuleren krijgen bewoners, werknemer en bezoekers van het gebied goede alternatieven, bijvoorbeeld in de vorm van deelauto's. De concepten voor het deelvervoer vormen bij het begin van locatie een volwaardig alternatief, zodat bewoners niet een (tweede) auto aan hoeven te schaffen.

De te hanteren parkeernorm is een belangrijk instrument om het mobiliteitsgebruik te sturen. Daarom geeft het Ontwikkelperspectief aan dat een gedifferentieerde parkeernorm wordt toegepast voor zowel auto's als voor fietsen. Door het toepassen van een duurzaam mobiliteitsconcept kan een gedeeltelijke substitutie worden toegepast van de autoparkeeropgave. Per project in de Spoorzone is sprake van maatwerk. In het Ontwikkelperspectief is sprake van:

- Een **streefniveau** waarbij een deelautoconcept wordt toegepast, waarbij 1 deelauto 5 reguliere parkeerplaatsen vervangt tot een maximale substitutie van 20%;
- Een **topniveau**, waarbij een volwaardig MaaS-concept wordt toegepast met het plannen, boeken en betalen van de reis en een divers aanbod van deelmobiliteit op locatie; het realiseren van excellente fietsparkeervoorziening en een doorvertaling van het zogenaamde STOMP-principe. Dit geval kan een maximale substitutie van 40% van de autoparkeeropgave opleveren.

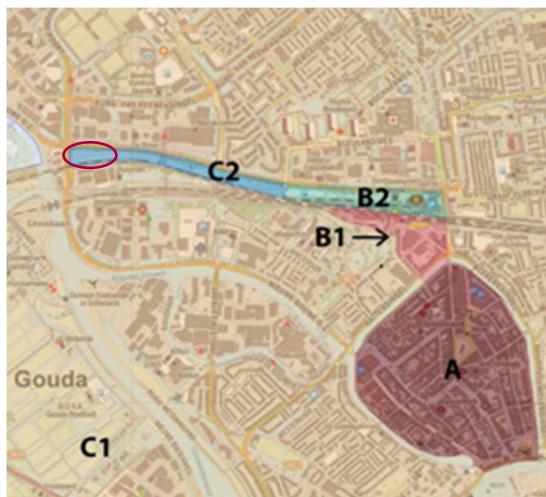
De parkeerplaatsen worden voorzien van voldoende laadpunten voor elektrische voertuigen. Tevens worden slimme oplossingen voor de logistiek toegepast, zodat het aantal verkeersbewegingen wordt beperkt.

2.2 Bruto parkeernormen voor de locatie A1.west

Auto

Qua bruto parkeernormen geeft het Ontwikkelperspectief aan dat de A1-locatie ligt in het C2-gebied. De parkeernormen voor het wonen zijn weergegeven in tabel 2.1.

Uitgangspunten van de normen is dat in de gebieden het parkeren wordt genormeerd. Er worden beheersmaatregelen genomen die passen bij het beoogde gebruik van deze parkeerplekken en de impact hiervan op de directe omgeving.



Figuur 4 - Uitsnede gebiedsindeling parkeernormen met locatie A1.west in gebied C2

In de bruto parkeernormen wordt onderscheid gemaakt naar het aandeel bezoekers en het aandeel bewoners:

Type woning	Oppervlakte in m ² gbo	Parkeernorm 2020	+ bezoekers
Woning groot	> 110 m ²	1,4	0,25
Woning midden	85 – 110 m ²	1,2	0,25
Woning klein	55 – 85 m ²	1,0	0,25

Tabel 2 – Bruto parkeernormen per woning voor de auto in het gebied C2

Als er sprake is van gereguleerd parkeren in de omgeving kan een afslag van 0,4 worden toegepast. Voor sociale woningbouw geldt kan een afslag van 0,2.

Op de locatie is een kleine hoeveelheid commerciële functies gepland (kantoren). Hiervoor geldt een bruto parkeernorm uit de parapluherziening 2018 van de gemeente Gouda en deze is voor het gebied c: 1,20 pp per 100 m² bvo. Deze norm is van toepassing voor "kantoren zonder baliefunctie".

Tot nu toe is er nog geen sprake van gereguleerd parkeren in de omgeving van de locatie A1, wel geeft de gemeente in het Parkeerplan 2020 aan dat dit een mogelijke optie is.

Fietsen

In het Ontwikkelperspectief pleit de gemeente voor het toepassen van collectieve (gebouwde) fietsparkeervoorzieningen. Hierbij worden de volgende normen aangehouden, gebaseerd op het bouwbesluit:

categorie	gbo in m ²	Aantal fietspp.
woning groot	> 110	5
woning midden	85-110	4
woning klein	55-85	3

Tabel 3 - Parkeernormen fietsen per woning

In het bouwbesluit is sprake van 1 stallingsplaats per 25 m² gbo.

Voor de overige functies verklaart de gemeente Gouda de kencijfers van het CROW van toepassing. Voor de kantoorfuncties heeft het CROW de volgende kencijfers voor 'rest bebouwde kom': 1,5 fpp/100 m² bvo. Ook heeft het CROW bezoekersnormen voor kantoren, maar deze zijn hier niet van toepassing.

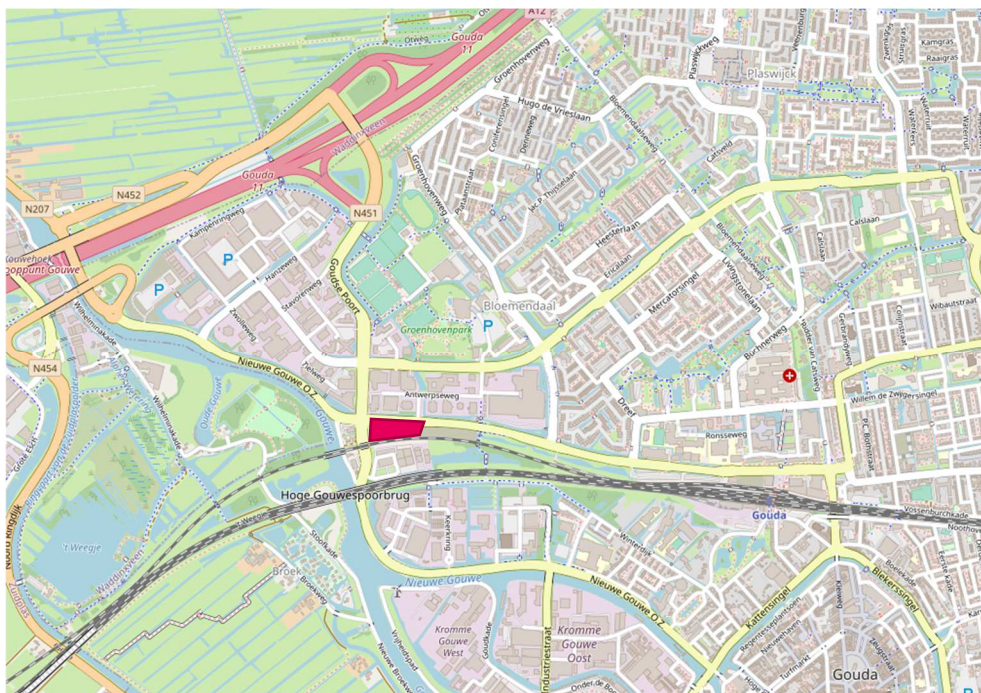
3. Beschrijving A1.west

De A1-locatie ligt op de smalle strook tussen de Burgemeester Jamessingel en de spoorlijn.



Figuur 5 – locatie A1.west met bovenaan (oost) de aanzet voor de aantakking van de locatie op de Burgemeester Jamessingel

A1.west ligt aan lokale hoofdwegen op korte afstand van zowel het station Gouda als de aansluiting Gouda op de A12. De locatie sluit gecombineerd met A1.oost aan op de Burgemeester Jamessingel. Dit kruispunt Burgemeester Jamessingel – Rijsselseweg krijgt dan een zuidelijke tak.



Figuur 6 – Ligging van A1.west in Gouda

Het plan voor A1.west omvat de realisatie van 209 woningen:

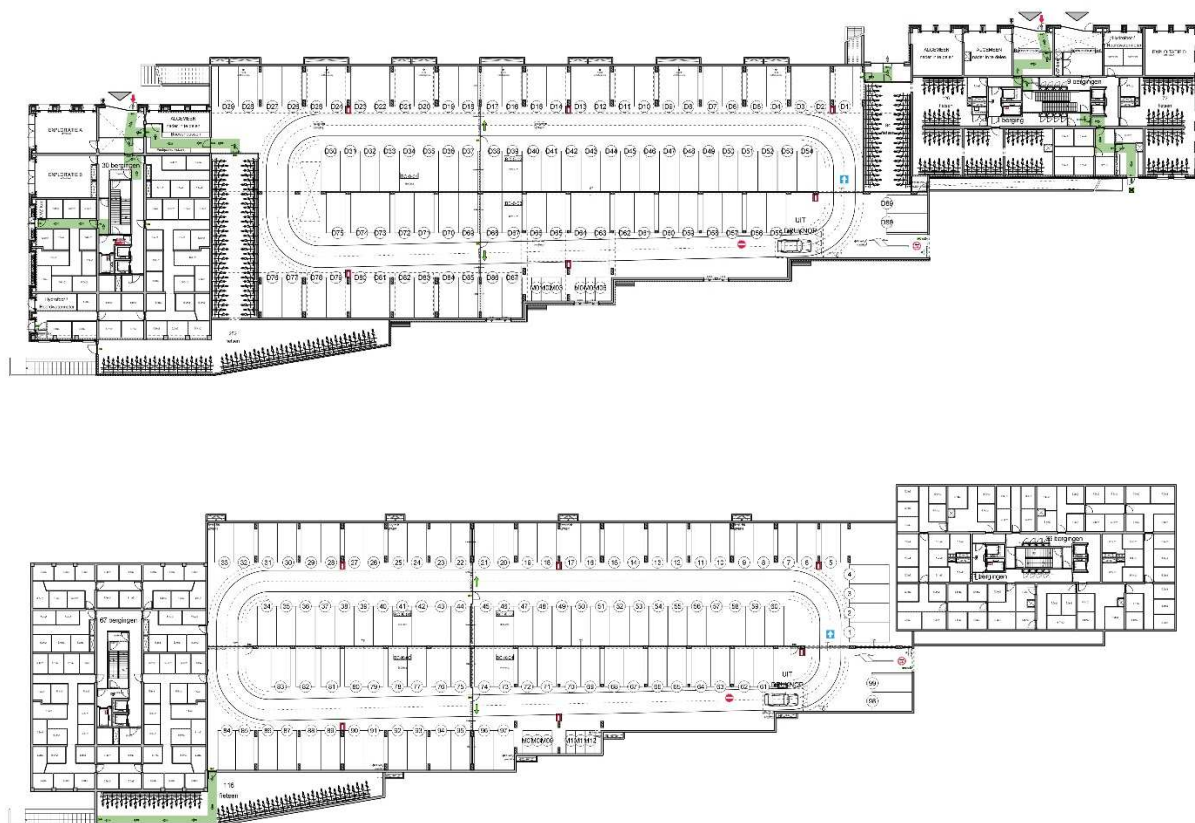
Soort woning	Oppervlakte (in m ² gbo)	aantal
Groot	> 110	31
Gemiddeld	85-110	36
Compact	55-85	91
Compact-Sociaal	55-85	51
TOTAAL		209

Tabel 1 – Verdeling van het aantal woningen naar gebruiksoppervlakte (gbo)

Het plan bevat een aantal compacte commerciële ruimtes met een totale oppervlakte van 145 m² bvo. Het plan bevat voorts:

- bergingen;
- fietsenstallingen, totaal 762 plaatsen, waarvan 100 buiten;
- parkeerplaatsen voor auto's, totaal 198 plaatsen (89 begane grond en 99 in de kelder);

- parkeerplaatsen voor motoren en scooters (12 plaatsen);
- 8 plaatsen voor deelauto's buiten;
- 1 plaats voor een verhuishwagen/bezorgdienst buiten en 1 plaats voor een bezorgdienst binnen.



Figuur 7 – Begane grond en kelder van het project A1.west

In afzonderlijke bijlagen is een volledige situatietekening, begane grond tekening en kelder tekening opgenomen.

4. Mobiliteitsconcept A1.west

De ontwikkelaar wil op de locatie het autobezit en -gebruik ontmoedigen conform de Ontwikkelingsvisie Spoorzone. De ontwikkelaar streeft voor deze locatie naar mobiliteitsbeïnvloeding van **streefniveau** conform de Ontwikkelingsperspectief van de Spoorzone. De maatregelen, die daartoe op deze locatie worden genomen zijn:

- Inzet van deelauto's. Hiervoor zijn 8 parkeerplaatsen gereserveerd. De ontwikkelaar zal hiertoe een contract afsluiten met een aanbieder voor tenminste 5 jaar. Het Ontwikkelingsperspectief geeft aan dat 1 deelauto 5 reguliere bewonersparkeerplaatsen vervangt tot een maximale substitutie van 20%.
- Het Ontwikkelingsperspectief stelt dat tenminste 20% van de parkeerplaatsen voorzien wordt van een laadpunt en is 40% hier technisch op voorbereid. Het nieuwe bouwbesluit gaat hierin verder: alle parkeerplaatsen moeten worden voorbereid op laadpunten. Hieraan zal worden voldaan.
- De locatie wordt voorzien van een pakkethub om de bezorging te optimaliseren. Daarnaast is de locatie voorzien van uitgebreide fietsenstallingen, die -conform het STOMP-principe- goed bereikbaar zijn.

Het parkeren op de locatie wordt als volgt geregeld:

- De parkeerplaatsen in de kelder (99 pp) worden gekocht of gehuurd door bewoners en zijn alleen toegankelijk met een pasje. Deze parkeerplaatsen zijn specifiek toegedeeld aan appartementen/bewoners en hier is dus geen sprake van medegebruik.
- De parkeerplaatsen op de begane grond (89 pp) zijn toegankelijk voor bewoners en bezoekers, maar niet toegedeeld op plaats, zodat er sprake kan zijn van medegebruik. Bewoners kunnen hier een parkeerrecht huren, maar krijgen geen gereserveerde plaats. Bezoekers kunnen hier twee uur gratis parkeren en daarna wordt een tarief in rekening gebracht van bijvoorbeeld € 1,-/uur.
- Het uit te geven aantal parkeervergunningen voor de bewoners wordt afgestemd op het aantal beschikbare plaatsen, rekening houdend met het benodigd aantal parkeerplaatsen voor bezoekers. Bewoners komen maximaal in aanmerking voor één autoparkeerplaats/woning.
- Bij invoering van gereguleerd parkeren in de omgeving komen bewoners van de locatie A1.west niet in aanmerking voor parkeervergunning of anderszins op openbaar terrein.

4.1 Berekening parkeerbehoefte auto

In deze paragraaf wordt in een aantal stappen de parkeerbehoefte van het plan bepaald.

Normen gemeente Gouda

Op de locatie zijn de parkeernormen van de gemeente Gouda van toepassing, gebied C2. De bruto parkeerbehoefte, op basis van de parkeernormen van gemeente en de normen van de woningbouwvereniging voor sociale woningbouw, is dan als volgt:

Woninggrootte	Aantal	Parkeernorm bewoners/bezoek	P-Behoeft BEWONERS	P-Behoeft BEZOEKERS
GROOT (> 110 m ²)	31	1,4 / 0,25	43,4	7,8
GEMIDDELD (85-110m ²)	36	1,2 / 0,25	43,2	9,0
COMPACT (55-85 m ²)	91	1,0 / 0,25	91,0	22,8
COMPACT SOCIAAL (55-85m ²)	51	0,8 / 0,25	40,8	12,8
Totaal	209		218,4	52,4

Tabel 2 - Berekening bruto parkeerbehoefte auto¹

De bruto parkeerbehoefte is totaal **272 pp**, waarvan 219 voor bewoners en 53 voor bezoekers.

Parkeren bij sociale woningbouw

De woningbouwvereniging, die de sociale woningen gaat beheren, heeft aangegeven dat op basis van ervaringen elders een parkeernorm van 0,5 toereikend is voor deze woningen. Dit aantal ligt lager dan waar de gemeente vanuit gaat: namelijk 0,8/woning. Voor berekening van de parkeerbehoefte wordt de norm van de woningbouwvereniging aangehouden. Voor bezoekers van de sociale woningbouw blijft wel de norm van 0,25 van toepassing. De parkeerbehoefte wordt dan:

¹ Bij het berekenen van de parkeernormen is niet gerekend met de commerciële ruimte. De omvang is beperkt (198 m² bvo). En de parkeerbehoefte (bruto 2,4 pp) valt bij de dynamische berekeningen weg.

	Bruto	Na toepassen norm soc. woningbouw
Bewoners	218,4	203,1
Bezoekers	52,4	52,4
Totaal	272	256

Tabel 3 – Aantal parkeerplaatsen na toepassing norm sociale woningbouw

Deelauto's

Volgens het Ontwikkelperspectief kan maximaal 20% van de parkeerplaatsen voor bewoners worden omgezet naar deelauto's. Dat betreft in dit geval 20% van 203,1 pp en dat betreft afgerond een reductie van 40 pp. Hiervoor zijn 8 deelauto's nodig. Dit resulteert in de volgende parkeerbehoefte:

	Bruto	Na toepassen norm soc. woningbouw	Toepassen deelauto's
Bewoners	218,4	203,1	163,1
Bezoekers	52,4	52,4	52,4
Deelauto's			8
Totaal	272	256	224

Tabel 4 – Aantal parkeerplaatsen na toepassing deelauto's

Toewijzing parkeerplaatsen

In de kelder krijgen 99 bewoners een eigen vaste parkeerplaats toegewezen en de deelauto's krijgen buiten een plaats. Deze plaatsen komen niet in aanmerking voor medegebruik. Dat geldt wel voor de gebouwde parkeervoorziening op de begane grond. De bruto parkeervraag op de begane grond is dan:

- Bewoners (163,1 – 99 =) 64,1 en
- Bezoekers: 52,4
- Totaal: 117.

Dubbelgebruik

Bewoners en bezoekers zijn niet allemaal gelijktijdig aanwezig. De gemeente Gouda hanteert de volgende aanwezigheidspercentages voor de verschillende dagdelen:

Aanwezigheidspercentages	Werkdag Ochtend	Werkdag Middag	Werkdag Avond	Koop Avond	Zaterdag Middag	Zaterdag Avond	Zondag Middag
Bewoners	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%
Bezoekers	10%	30%	60%	60%	80%	100%	80%

Tabel 54 – Aanwezigheidspercentages naar dagdeel

Uitgaande van een parkeerbehoefte vanuit bewoners en bezoekers van respectievelijke 64,1 en 52,4 parkeerplaatsen betekent dit navolgende bezetting per dagdeel:

Aanwezigheidspercentages	Bruto P-behoefte	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Bewoners	64,1	32,0	38,4	64,0	57,6	38,4	38,4	44,8
Bezoekers	52,4	5,3	15,9	31,8	31,8	42,4	53,0	42,4
TOTAAL	116,5	37,3	54,3	95,8	89,4	80,8	91,4	87,2

Tabel 5 – Dynamische parkeerbehoefte per dagdeel voor de begane grond

De werkdag-avond is het maatgevend moment: dan is de parkeerbehoefte op de begane grond het hoogst met 96 pp. Met 89 beschikbare pp op de begane grond betekent dit een tekort van 7 pp op het maatgevende moment. Ook op andere momenten is er dan sprake van een tekort: koopavond en in de weekenden.

Omdat het aantal bezoekersplaatsen op dat moment niet naar beneden kan worden bijgesteld betekent dit dat er 7 bewonersplaatsen minder beschikbaar zullen zijn dan de berekende parkeerbehoefte. Dit betekent dat naast 99 pp's die voor de kelder kunnen worden uitgegeven er 57 pp's kunnen worden uitgegeven voor de begane grond.

Resumé parkeren auto's

De totale parkeerbehoefte is dan in vergelijking met de capaciteit in het plan:

Soort woning	Bewoners	Bezoekers	Deelauto's	TOTAAL
Bruto parkeerbehoefte conform normen Gouda	219	53		272
Bruto parkeerbehoefte met aanpassing voor sociale woningbouw	203	53		256
Bruto parkeerbehoefte met deelauto's	99 + 64	53	8	224
Uit te geven parkeerplaatsen	99 + 57	53	8	217

Tabel 6 – Berekende parkeerbehoefte en uit te geven parkeerplaatsen

- De bruto parkeerbehoefte is 219 plaatsen voor bewoners en 53 voor bezoekers.
- Bij toepassing van de aangepaste parkeerbehoefte voor sociale woningbouw gaat de parkeerbehoefte voor bewoners naar 203 plaatsen en voor bezoekers blijft deze op 53 plaatsen.
- Bij inzet van deelauto's (aantal: 8) is er een parkeerbehoefte van de bewoners van 163 plaatsen en een de bezoekers van 53 plaatsen.
- Van de 209 huishouden komen 99 in aanmerking voor een toegewezen parkeerplaats in de kelder.
- Voor de resterende 110 huishoudens worden maximaal 57 toegangspassen (begane grond parkeergarage) beschikbaar gesteld voor een parkeerplaats zonder toegewezen plek op de begane grond kelder. 53 woningen/ bewoners krijgen dus geen recht om in het gebouw te parkeren. De berekende parkeerbehoefte is 64 parkeerplaatsen en daarmee ligt het aanbod 7 lager dan de vraag.
- De parkeerbehoefte voor bezoekers is berekend op 53 plaatsen: deze zijn beschikbaar op de begane grond.

Om de bezoekersplaatsen beschikbaar te houden voor de doelgroep wordt op de locatie een vorm van parkeerregulering toegepast:

- Bezoekers kunnen 24 uur gratis parkeren op de begane grond en daarna is er sprake van een tarief van € 1/uur;
- Nadat bezoekers geparkeerd hebben mogen ze voor 72 uur niet meer gratis parkeren op de locatie. Hiertoe wordt kentekenherkenning toegepast.

Met deze maatregelen wordt enerzijds voorkomen dat bezoekers buiten de locatie gaan parkeren en anderzijds dat bewoners langdurig plaatsen in gaan nemen die bedoeld zijn voor bezoekers.

De gemeente stelt hiervoor de volgende voorwaarden:

- Er wordt bij de verkoop/verhuur van de woningen duidelijk gemaakt dat er een beperkte beschikbaarheid is van parkeerplaatsen. Ook de woningbouwvereniging heeft hier een regulerende taak.
- Indien in de omgeving parkeerregulering wordt ingevoerd, dan kunnen de bewoners van A1.west geen aanspraak maken op een parkeervergunning of anderszins. Dit zal ook onderdeel uitmaken van de te verlenen omgevingsvergunning en de anterieure overeenkomst.

Monitoring

Het is belangrijk de parkeersituatie te monitoren, zodat er bij het optreden van overlast of scheefgroei kan worden opgetreden. Bijvoorbeeld door het aantal uit te geven parkeer-

vergunningen te wijzigen of de tarieven of termijnen voor bezoekers aan te passen. Dit punt moet te zijner tijd worden opgepakt door de Vereniging van Eigenaren in overleg met de gemeente.

4.2 Berekening parkeerbehoefte fiets

In het plan zijn 782 stallingsplaatsen voor fietsen opgenomen, waarvan 120 buiten zijn gelegen. Daarnaast zijn er 12 plaatsen voor motoren en scooters voorzien.

De berekening van de stallingsbehoefte voor fietsen is:

Soort woning	aantal	P-norm fiets	P-behoefte fiets
Groot (> 110)	31	5	155
Gemiddeld (85-110)	36	4	144
Compact (55-85)	91	3	273
Sociaal (55-85)	51	3	153
Commercieel/Kantoren	198 m ²	1,5/100 m ²	3
TOTAAL			728

Tabel 8 – Berekening stallingsbehoefte fiets (inclusief bezoekers)

Conclusie is dat de geboden capaciteit van 762 plaatsen ruim voldoet aan de berekende parkeerbehoefte van 728 plaatsen.

5. Verkeersgeneratie

Hoeveel autoritten genereert de locatie A1.west?

Dit wordt berekend met behulp van de kencijfers voor verkeersgeneratie uit de publicatie CROW 381:

Soort	Aantal	Type volgens CROW	Verkeers- generatie/wo ²	Totale verkeers- generatie
Groot	31	Koop app, duur	7,1	220
Gemiddeld	36	Koop app, midden	5,6	202
Compact	91	Koop app, goedkoop	4,9	446
Sociaal	51	Huur app, midden/goedkoop	3,6	184
Kantoren	198 m ²		5,6/100 m ²	11
TOTAAL				1.062

Tabel 9 – Gemiddelde verkeersgeneratie in autoritten per weekdagemaal

1.062 autoritten per weekdagemaal komt overeen met gemiddeld 1.179 autoritten per werkdagemaal.

Deze verkeersgeneratie wordt gereduceerd door de maatregelen op de locatie, zoals de inzet van deelauto's. Ervan uitgaand dat de reductie van de verkeersgeneratie gelijk opgaat met die van de parkeerplaatsen, dan is er sprake van een reductie van $(100\% - (217/256) =)$ 15%. Hierdoor wordt een reductie van 15% gerealiseerd op de verkeersgeneratie en dit komt (afgerond) overeen met gemiddeld 900 autoritten op een werkdag en 1000 op een weekenddag.

² Gouda is sterk stedelijk en de locatie ligt in "rest bebouwde kom". De gemiddelde verkeersgeneratie is berekend op basis van het minimum en maximum uit CROW-381.

6. Conclusies

Op basis van de parkeernormen van de gemeente Gouda is de bruto parkeerbehoefte van A1.west 272 parkeerplaatsen: 219 voor bewoners en 53 voor bezoekers. De woningbouwvereniging geeft aan dat de behoefte voor bewoners van sociale woningbouw lager ligt (0,5 i.p.v. 0,8/woning), waardoor de behoefte voor bewoners uitkomt op 203 pp. Door de inzet van 8 deelauto's wordt de parkeerbehoefte van bewoners teruggebracht tot 163 plaatsen. Er worden 99 parkeerplekken in de kelder afzonderlijk toegewezen aan woningen/bewoners. Voor de gebouwde garage op de begane grond komen 57 pp beschikbaar voor bewoners en de overige plaatsen zijn beschikbaar voor bezoekers.

Conclusie is dat 53 woningen/bewoners geen recht krijgen om in het gebouw te parkeren. De berekende parkeerbehoefte voor bewoners ligt 7 plaatsen hoger dan het aanbod, maar de verwachting is dat hierdoor geen parkeeroverlast optreedt. Mocht dit het geval zijn dan zijn er maatregelen mogelijk in de vorm van parkeerregulering rond de locatie A1.west.

In het plan zijn voorts 762 stallingsplaatsen voor fietsen opgenomen. Dit is ruim voldoende om te voorzien in de berekende vraag van 728 plaatsen.

De verkeersgeneratie van de locatie is berekend op gemiddeld 900 autoritten op een weekdag en 1.000 op een werkdag.

Goudappel BV
Tjitte Prins
E: tprins@goudappel.nl
T: 06 229 25254