



Akoestisch onderzoek weg- en railverkeerslawai



Bestemmingsplan “Buitenplaats Hofstede”

22 juni 2021



Projectgegevens

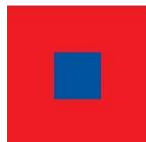
Type onderzoek Akoestisch onderzoek weg- en railverkeerslawaaï
Naam plan Bestemmingsplan "Buitenplaats Hofstede"

Opdrachtgever Nu Projectontwikkeling b.v.
Contactpersoon de heer T. van Oosten

Werknummer 621.100.80

Datum 22 juni 2021

Adviseur



KuiperCompagnons

Projectverantwoordelijke: R.A.J. Begheyn

Behandeld door: N. Verburg

File: j:\621\100\80\3 projectresultaat\milieugeluid\05_rapport\akoestisch onderzoek buitenplaats hofstede 22 juni 2021.docx

Inhoudsopgave **blz.**

1.	Inleiding.....	1
2.	Wettelijk kader	2
	2.1. Wet geluidhinder	2
	2.2. Hogere waarden beleid Rijswijk	4
3.	Uitgangspunten geluidsberekeningen.....	6
	3.1. Verkeersgegevens - wegverkeer	6
	3.2. Verkeersgegevens - spoorverkeer	6
	3.3. Berekeningsmethode	7
4.	Berekeningsresultaten	9
5.	Conclusies	10

Inhoudsopgave bijlagen

- Bijlage 1 : Overzicht wegverkeersgegevens
- Bijlage 2 : Overzicht rekenmodellen weg- en railverkeer
- Bijlage 3 : Berekeningsresultaten wegverkeerslawaaï
- Bijlage 4 : Berekeningsresultaten railverkeerslawaaï

1. Inleiding

Het voornemen bestaat om het voormalige tennis- en bowlingterrein De Hofstede te herontwikkelen tot een gebied bestaande uit verschillende soorten woningen in een parkachtige omgeving. Het vigerende bestemmingsplan maakt de gewenste ontwikkeling op deze locatie niet mogelijk. Daarom dient een nieuw planologisch-juridisch kader te worden opgesteld. Onderdeel hiervan is het akoestisch onderzoek.

De nieuwe woningen zijn gelegen binnen de onderzoekszone van de Huis te Landelaan en de spoorlijn Rotterdam - Den Haag. Op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) is om deze reden onderzoek noodzakelijk. Ook zijn in dit onderzoek de 30 km-wegen Schimmelweg, Sinjeur Semeynsweg, Van Vredenburchweg en de nieuwe weg in het plangebied onderzocht in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

Aangezien de woningen niet binnen de zone van een gezoneerd industrieterrein gelegen zijn, is dit aspect niet in het onderzoek meegenomen.

Leeswijzer

In de volgende hoofdstukken worden achtereenvolgens het wettelijk kader, de uitgangspunten, de berekeningsresultaten, de hogere waarden en de conclusies beschreven.

2. Wettelijk kader

2.1. Wet geluidhinder

Wegverkeerslawaaï

De regels en normen die gelden voor wegverkeerslawaaï zijn opgenomen in hoofdstuk VI “Zones langs wegen” van de Wgh. De regels en normen uit de Wgh gelden binnen de wettelijk vastgestelde zone van een weg. De breedte van de zone van een weg is geregeld in afdeling 1 “Algemeen” van genoemd hoofdstuk.

Op grond van artikel 74 van de Wgh heeft elke weg een geluidszone, met uitzondering van de volgende wegen:

- wegen gelegen binnen een als woonerf aangeduid gebied;
- wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt.

De breedte van een zone is, op grond van artikel 74 van de Wgh, afhankelijk van de ligging in stedelijk¹ of buitenstedelijk² gebied en van het aantal rijstroken. In tabel 2.1 is een overzicht gegeven van de breedte van de zone op basis van het aantal rijstroken en de ligging in stedelijk of buitenstedelijk gebied.

Tabel 2.1 Breedte van de zone van een weg (gemeten vanuit de rand van de buitenste rijstrook)

Aantal rijstroken	Stedelijk gebied	Buitenstedelijk gebied
1 of 2	200 meter	250 meter
3 of 4	350 meter	400 meter
5 of meer	350 meter	600 meter

De nieuwe woningen zijn gelegen binnen de onderzoekszone van de Huis te Landelaan. Deze weg heeft een zone van 200 m (2x1 rijstroken stedelijk gebied). Deze zone wordt gemeten vanaf de buitenste begrenzing van de buitenste rijstrook.

Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening is tevens de geluidbelasting berekend van de 30 km/uur wegen Schimmelweg, Sinjeur Semeynsweg, Van Vredenburgweg en de nieuwe weg in het plangebied.

Normstelling

De voorkeursgrenswaarde voor nieuwe woningen is vastgelegd in de Wgh. Indien de geluidbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde moeten er maatregelen worden getroffen om

¹ Onder stedelijk gebied wordt verstaan, het gebied binnen de bebouwde kom, doch, voor toepassing van hoofdstuk VI (“Wegen”) van de Wet geluidhinder, met uitzondering van het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens.

² Onder buitenstedelijk gebied wordt verstaan, het gebied buiten de bebouwde kom alsmede, voor toepassing van hoofdstuk VI (“Wegen”) van de Wet geluidhinder, het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens.

hieraan alsnog te kunnen voldoen. Blijkt dat niet mogelijk te zijn of op zwaarwegende bezwaren te stuiten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard dan is het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Rijswijk bevoegd tot het vaststellen van hogere waarden.

Tabel 1: Overzicht grenswaarden voor een woning vanwege wegverkeer.

Bron	Voorkeursgrenswaarde	Maximale ontheffingswaarde
Stedelijke weg	48 dB (artikel 82 Wgh)	63 dB (artikel 83, lid 2 Wgh)
Buitenstedelijke weg	48 dB (artikel 82 Wgh)	53 dB (artikel 83, lid 2 Wgh)

Voor de nieuwe woningen is onderzocht of aan de normen van de Wgh kan worden voldaan.

Reductie geluidsbelastingen wegverkeerslawaaï

De ingevolge artikel 110g van de Wet geluidhinder toe te passen aftrek op de geluidsbelasting vanwege een weg, van de gevel van woningen of van andere geluidsgevoelige gebouwen of aan de grens van geluidsgevoelige terreinen bedraagt tot 1 juli 2018:

- a) 3 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidsbelasting vanwege de weg zonder toepassing van artikel 110g van de Wgh 56 dB is;
- b) 4 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidsbelasting vanwege de weg zonder toepassing van artikel 110g van de Wgh 57 dB is;
- c) 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidsbelasting afwijkt van de onder a en b genoemde waarden;
- d) 5 dB voor de overige wegen;
- e) 0 dB bij toepassing van de artikelen 3.2 en 3.3 van het Bouwbesluit 2012 en bij toepassing van de artikelen 111b, tweede en derde lid, 112 en 113 van de Wgh.

De aftrek wordt toegepast in verband met de verwachting dat auto's en vrachtauto's in de toekomst stiller worden. Een nadere motivering is opgenomen in de toelichting op artikel 3.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Voor alle in het onderzoek opgenomen wegen bedraagt de aftrek 5 dB.

Railverkeerslawaaï

Binnen de gemeente Rijswijk bevindt zich de spoorlijn Den Haag - Rotterdam die is opgenomen op de geluidplafondkaart. Voor deze spoorlijn is de breedte van de zone, gemeten vanuit de buitenste spoorstaaf, afhankelijk van het vastgestelde geluidproductieplafond.

Tabel 1.3: Breedte van de zone van een spoorweg (gemeten vanuit de buitenste spoorstaaf).

Hoogte geluidproductieplafond	Breedte zone
Kleiner dan 56 dB	100 meter
Gelijk aan of groter dan 56 dB en kleiner dan 61 dB	200 meter
Gelijk aan of groter dan 61 dB en kleiner dan 66 dB	300 meter
Gelijk aan of groter dan 66 dB en kleiner dan 71 dB	600 meter
Gelijk aan of groter dan 71 dB en kleiner dan 74 dB	900 meter
Gelijk aan of groter dan 74 dB	1.200 meter

Indien zich langs een spoorweg een zone bevindt met verschillende breedten, geldt voor de aansluiting van de verschillende zonedelen dat het breedste zonedeel over een afstand gelijk aan een derde van de breedte van dat zonedeel, gemeten vanaf het laatste referentiepunt, behorende bij het breedste zonedeel, nog langs de spoorweg doorloopt en met een loodlijn aansluit op de smallere zone.

Indien bij een deel van een spoorweg als bedoeld in het eerste lid een afschermende voorziening staat, die is opgenomen in het register, bedoeld in artikel 11.25 van de Wet Milieubeheer, is de breedte van de zone langs het deel en aan de kant van de spoorweg waar de voorziening staat gelijk aan de breedte van het breedste zonedeel direct naast de uiteinden van de afschermende voorziening.

Ter hoogte van het plangebied bedraagt de zone 600 meter.

Bouwbesluit 2012

In het Bouwbesluit 2012 is aangegeven wat de karakteristieke geluidwering moet zijn om een binnenwaarde, bij gesloten ramen, te garanderen voor verblijfsgebieden van nieuwe woningen. Deze karakteristieke geluidwering moet minimaal gelijk zijn aan de vastgestelde hogere waarde minus de toegestane binnenwaarde van 33 dB.

2.2. Concept hogere waarden beleid Rijswijk

In het (concept)beleid is aangegeven aan welke eisen de woningen moeten voldoen om een akoestisch aanvaardbaar klimaat te realiseren. In het hierna opgenomen gedeelte zijn deze eisen opgesomd.

Geluidsluwe zijde

Woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen dienen altijd een geluidsluwe zijde te hebben;

Onder een geluidsluwe zijde wordt het volgende verstaan:

- De geluidsbelasting op de geluidsluwe zijde mag cumulatief niet meer bedragen dan 58 dB (exclusief aftrek conform artikel 110g van de Wet geluidhinder) voor wegverkeerslawaaï, 58 dB voor spoorweglawaaï en 50 dB(A) voor industriellawaaï;

- Indien de gecumuleerde geluidsbelasting voor wegverkeerslawaaï op de hoogst belaste zijde 65 dB of minder bedraagt, bedraagt de gecumuleerde geluidsbelasting op de geluidsluwe zijde maximaal 55 dB;
- de gevel achter een vliesgevel kan, indien voldoende afgeschermd door de vliesgevel, beschouwd worden als een geluidsluwe zijde.

Gelijkwaardige oplossingen voor de geluidsluwe gevel

De situatie kan zich voordoen dat een gebouw van meerdere kanten een hoge geluidsbelasting ondervindt of er sprake is van hoekwoningen dan wel eenzijdig georiënteerde woningen waarbij geen mogelijkheid is om een geluidsluwe gevel te creëren. In dit soort gevallen kan een oplossing worden gevonden door aan minstens 1 zijde van het gebouw een afgeschermd (buiten)ruimte aan te brengen waarmee wordt bereikt dat de geluidbelasting op de delen van de gevel achter deze buitenruimte voldoet aan de eisen van een geluidsluwe gevel.

Bij een strikte toepassing van de wet is er dan geen sprake van een geluidsluwe gevel. In het kader van het beleid hogere waarden worden dergelijke oplossingen echter wel als gelijkwaardig beschouwd. Of de beleidsregel ten aanzien van gelijkwaardige oplossingen voor de geluidsluwe gevel correct is toegepast wordt per individueel geval door het bevoegd gezag beoordeeld.

Indeling en gebruik van geluidsgevoelige bestemmingen

Met betrekking tot de woningindeling en het gebruik van woningen gelden de volgende eisen:

- elke woning bevat minimaal één slaapkamer die aan de geluidluwe zijde is gelegen;
- een buitenruimte bevindt zich aan de geluidluwe zijde of is voldoende afgeschermd dat er sprake is van een geluidluwe buitenruimte.

Cumulatie

Een geluidsgevoelige bestemming wordt in het stedelijk gebied vaak blootgesteld aan meerdere geluidsbronnen. Als er sprake is van een hogere waarde schrijft de Wgh voor dat de cumulatieve geluidsbelasting moet worden berekend en beoordeeld moet worden of de cumulatieve geluidsbelasting aanvaardbaar is. Dit beleid sluit aan bij deze systematiek.

Indien er sprake is van meerdere geluidsbronnen die de voorkeursgrenswaarde overschrijden op de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen dient de cumulatieve geluidbelasting van deze bronnen te worden berekend. Het berekenen van de cumulatieve geluidsbelasting moet conform bijlage 1 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012.

3. Uitgangspunten geluidsberekeningen

Hierna worden de uitgangspunten voor de wegverkeersberekeningen beschreven. Het gaat om de gehanteerde wegverkeersgegevens en de gebruikte berekeningsmethode.

3.1. Verkeersgegevens - wegverkeer

De wegverkeersgegevens voor de in dit onderzoek betrokken wegen zijn afkomstig uit het verkeersmodel V-MRDH 2.8. Hierin zijn de verkeersgegevens voor het jaar 2031 opgenomen. De gegevens zijn aangeleverd door de afdeling Mobiliteit van de gemeente Den Haag.

Voor de route Huis te Landelaan/Alberdink Thijmstraat is alleen de verkeersdata van het weggedeelte tussen de Schimmelweg en de Van Vredenburgweg aangeleverd. Voor de berekening zijn echter ook de wegvakken tussen de Van Vredenburgweg en de Generaal Spoorlaan en tussen de Schimmelweg en de Oltmansstraat benodigd. Aangenomen is dat de verkeersgegevens op deze aansluitende wegvakken overeenkomen met de verkeersgegevens van het aangeleverde wegvak. Daarom zijn de aangeleverde verkeerscijfers ook voor deze twee wegvakken gebruikt.

Door Ecorys is de memo 'Verkeersgeneratie buitenplaats de Hofstede te Rijswijk' opgesteld. Hieruit blijkt dat de verkeersgeneratie van de toekomstige functies aanzienlijk minder is dan de verkeersgeneratie van de huidige functies. Het aantal motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde werkdag wordt in de huidige situatie geschat tussen de 1.000 en 1.300 motorvoertuigen. In de plansituatie wordt het aantal motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde werkdag geschat tussen de 245 en 280 motorvoertuigen. Om de intensiteiten om te rekenen van weekdag naar werkdag wordt een factor van 1,11 gebruikt. De intensiteit voor de weekdag in de plansituatie wordt dus 252 motorvoertuigen.

De gegevens voor de wettelijk toegestane rijksnelheid voor alle wegen zijn opgenomen in de aangeleverde verkeersdata uit het V-MRDH 2.8 model en gecontroleerd met Streetview (google). De rijksnelheid op de Schimmelweg is in het rekenmodel ingevoerd als 30 km/uur in plaats van 15 km/uur zoals in de aangeleverde verkeersdata was opgenomen.

Het wegdek is gebaseerd op informatie uit de Basisregistratie Grootchalige Topografie (BGT) en Streetview (google). Het wegdek van de nieuwe weg in het plangebied is ingevoerd als elementenverharding in keperverband.

Een overzicht van de gehanteerde verkeersgegevens op de beschouwde wegen is in bijlage 1 weergegeven.

3.2. Verkeersgegevens - spoorverkeer

Per 1 juli 2012 gelden zogenaamde emissie- of geluidproductieplafonds (GPP) langs hoofdinfrastructuur. De spoorlijn die door de gemeente Rijswijk loopt valt onder deze hoofdinfrastructuur en is daarom opgenomen in het geluidregister. Voor de spoorwegen is uitgegaan van de gegevens, zoals opgenomen in het geluidregister per maart 2021.

3.3. Berekeningsmethode

De geluidsbelastingen zijn berekend met een computersimulatiemodel opgesteld conform de Standaardrekenmethode II als bedoeld in artikel 3.2 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG 2012). In het computersimulatiemodel zijn de geografische en akoestische gegevens van objecten, bronnen en beoordelingspunten ingevoerd.

In het onderzoek is voor de berekeningen gebruik gemaakt van het door DGMR Raadgevende Ingenieurs B.V. ontwikkelde softwarepakket Geomilieu V2020.2 module RMW-2012 en RMR-2012.

Een 3D-impressie van het model is weergegeven in de hierna opgenomen afbeelding.



Afbeelding 1: 3D-impressie rekenmodel wegverkeerslawaaï.

Het computersimulatiemodel voor het railverkeer is een kopie van het model voor het wegverkeer. Voor de verharding onder de spoorbaan is de bodemfactor aangepast naar 1,00.

Een overzicht van het ontwikkelde rekenmodellen is opgenomen in bijlage 2 'Overzicht rekenmodellen weg- en railverkeerslawaaï'. Vanwege de grootte van het rekenmodel is er voor gekozen geen uitdraai van de items van het rekenmodel op te nemen. Indien gewenst kan deze uitdraai van de ingevoerde items of een kopie van het rekenmodel worden aangeleverd.

In de rekenmodellen zijn de volgende elementen ingevoerd:

- rijlijnen (hart van de wegen);
- bodemgebieden (hard/zacht gebieden);
- objecten (gebouwen);
- kruispunten;
- toetspunten.

Rijlijnen

Voor de ligging van de lokale wegen rond het plan is uitgegaan van BGT en Streetview (google).

Bodemgebieden

In het rekenmodel is als uitgangspunt een akoestisch zachte bodem gekozen. Alle akoestische harde gebieden zoals wegen, parkeerterreinen, water ed. zijn als specifieke bodemgebieden in het rekenmodel ingevoerd.

Objecten

De ligging van de gebouwen en de hoogte van deze gebouwen zijn gebaseerd op de gegevens uit het BAG en gegevens uit het Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN3). De nieuwbouw van de planontwikkeling is gebaseerd op bouwvlakken uit de verbeelding van het bestemmingsplan.

Kruisingen

In het geluidsmodel zijn de kruispunten opgenomen die op de Huis te Landelaan/Alberdink Thijmstraat liggen.

Beoordelings- c.q. rekenpunten

In het rekenmodel zijn toetspunten opgenomen. Op deze punten kan de geluidbelasting worden berekend. De geluidsbelasting is berekend op de grens van het bouwvlak. De grondgebonden woningen hebben een maximale bouwhoogte variërend van 10 tot 12,5 meter en het appartementencomplex heeft een maximale bouwhoogte van 21 meter.

De geluidbelasting wordt berekend op 1.5 meter boven de verdiepingsvloer. Er is uitgegaan van een verdiepingshoogte van 3 meter. Voor de woningen zijn daarom toetspunten met een beoordelingshoogte van 1.50 meter, 4.50 meter, 7.50 meter en 10.5 meter ingevoerd. Voor het appartementencomplex is daarnaast ook de geluidbelasting berekend tot een maximale hoogte van 19.5 meter.

4. Berekeningsresultaten

Hierna worden de berekeningsresultaten besproken. In bijlage 3 en 4 is een uitgebreider overzicht van de resultaten gepresenteerd.

Huis te Landelaan/Alberdink Thijmstraat

Uit de resultaten blijkt het verkeer op de route Huis te Landelaan/Alberdink Thijmstraat een geluidsbelasting veroorzaakt van maximaal 40 dB. De voorkeursgrenswaarde wordt niet overschreden.

30 km/uur weg

Het verkeer op alle 30 km-wegen bij elkaar (route Schimmelweg/Sinjeur Semeynsweg en de Van Vredenburgweg en de nieuwe weg in het plangebied) geeft een maximale geluidbelasting van 43 dB. De voorkeursgrenswaarde wordt niet overschreden.

Railverkeer

Uit de resultaten blijkt de spoorlijn Rotterdam - Den Haag een geluidsbelasting veroorzaakt van maximaal 49 dB. De voorkeursgrenswaarde wordt niet overschreden.

Cumulatie

Omdat de voorkeursgrenswaarde voor het verkeer en het railverkeer ter plaatse van de nieuwe woningen niet wordt overschreden is geen sprake van cumulatie.

Toetsing aan het (concept) hogere waarden beleid

In het (concept) hogere waarden beleid is aangegeven onder welke omstandigheden het bevoegd gezag medewerking verleent aan het vaststellen van hogere waarden in het geval de onderzochte wegen onderzoeksplichtige wegen zouden zijn. In dit rapport zijn ook de resultaten voor de 30 km-wegen getoetst aan dit beleid. De belangrijkste aspecten die in het beleid zijn beschreven betreffen de aanwezigheid van een geluidluwe zijde, het situeren van minimaal één slaapkamer aan de geluidluwe zijde en een geluidluwe buitenruimte.

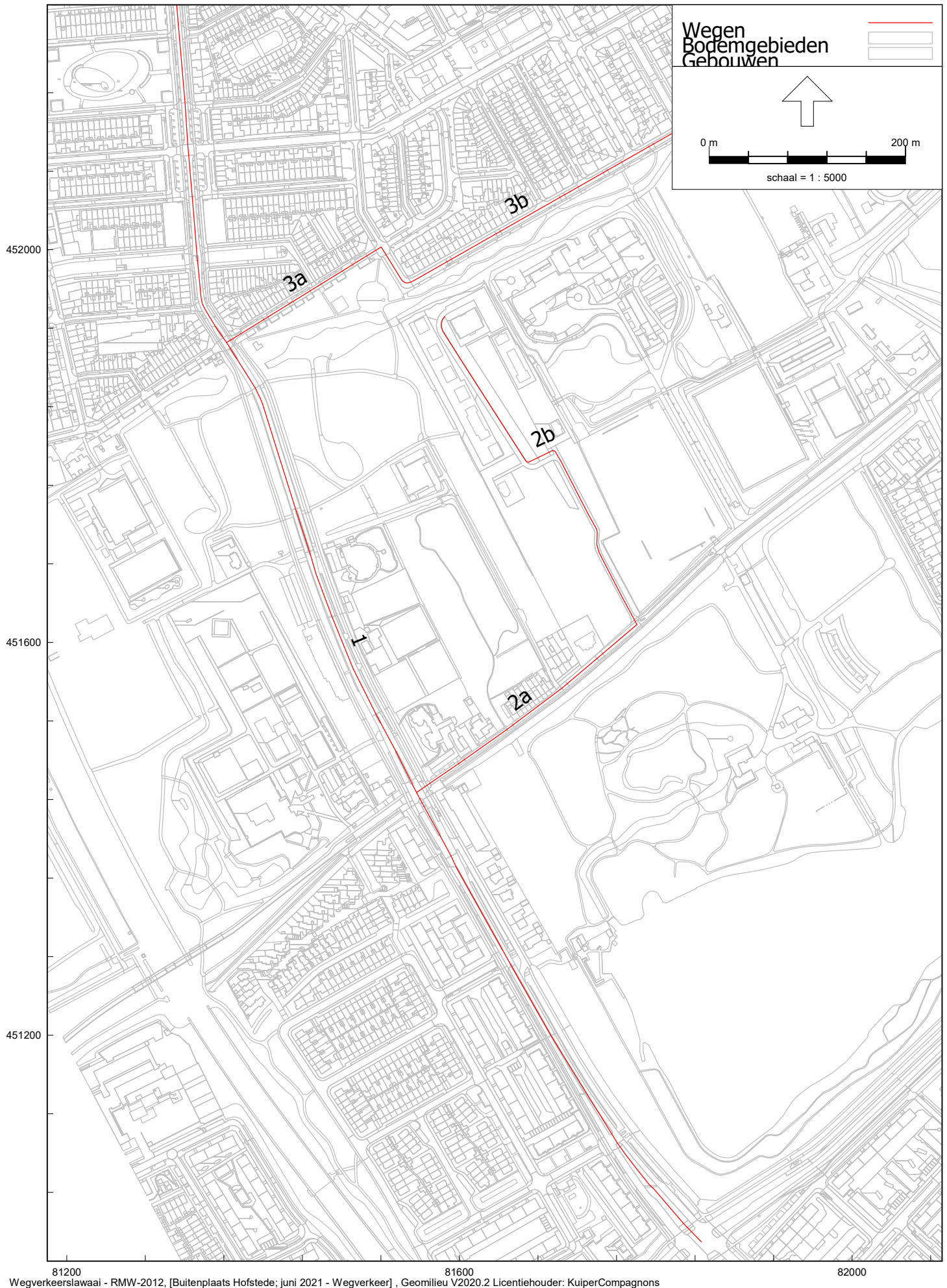
Zoals hiervoor is beschreven wordt de voorkeursgrenswaarde voor weg- en railverkeer niet overschreden zodat een hogere waarde of een toetsing aan de voorwaarden uit het hogere waarden-beleid niet aan de orde is.

5. Conclusies

Het voornemen bestaat om het voormalige tennis- en bowlingterrein De Hofstede te herontwikkelen. Het plan bestaat uit verschillende soorten woningen in een parkachtige omgeving. De nieuwe woningen zijn gelegen binnen de onderzoekszone van de Huis te Landelaan en de spoorlijn Rotterdam - Den Haag. Op grond van de Wgh is om deze reden onderzoek noodzakelijk. Ook zijn in dit onderzoek de 30 km-wegen Schimmelweg, Sinjeur Semeynsweg, Van Vredenburgweg en de nieuwe weg in het plangebied onderzocht in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

Uit het onderzoek blijkt dat ter plaatse van geen van de nieuwe woningen de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. Dit betekent dat geen hogere waarde procedure aan de orde is en dat het aspect geluid niet leidt tot belemmeringen voor de ontwikkelingen in het plan.

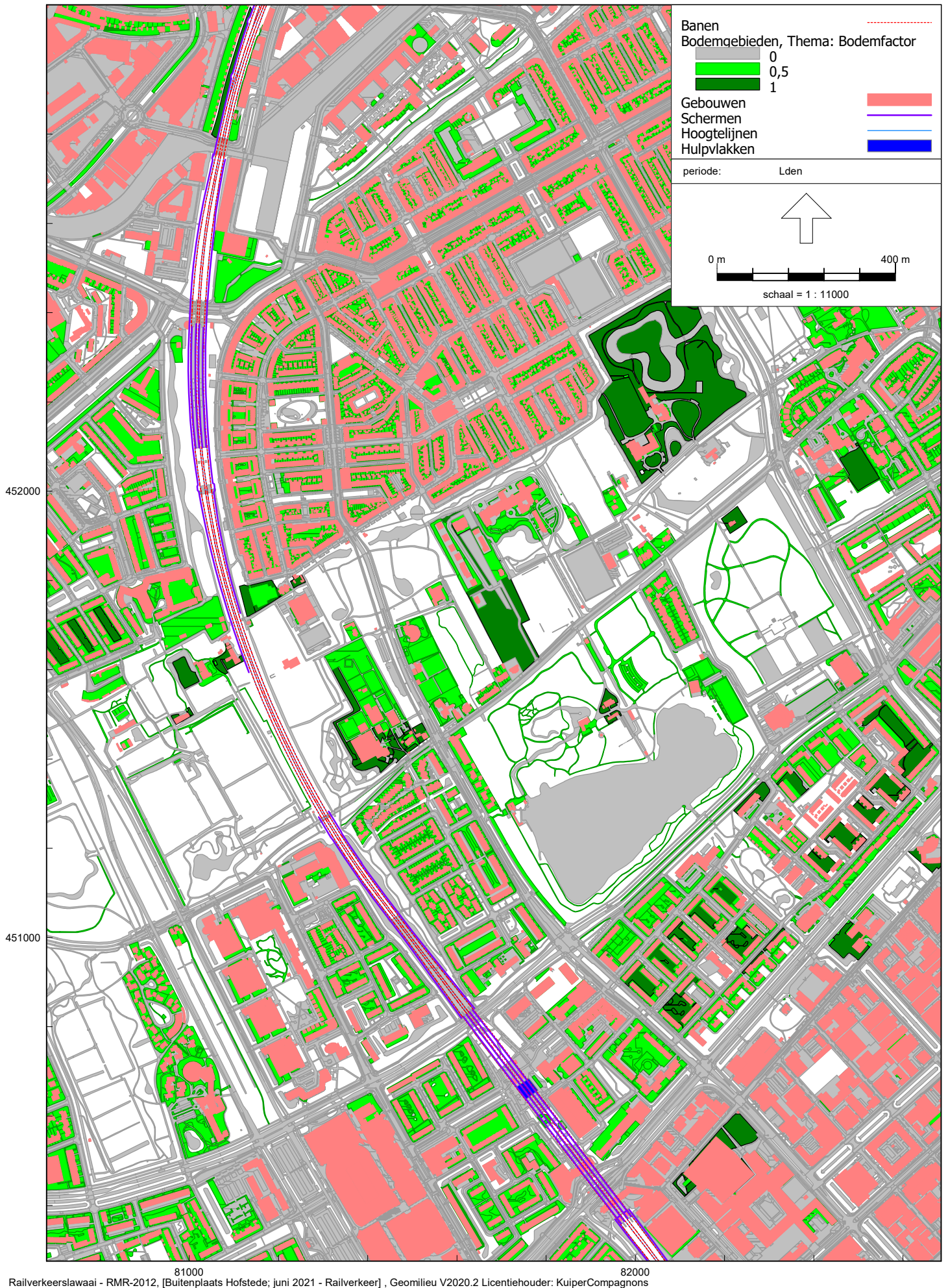
Bijlagen >>>

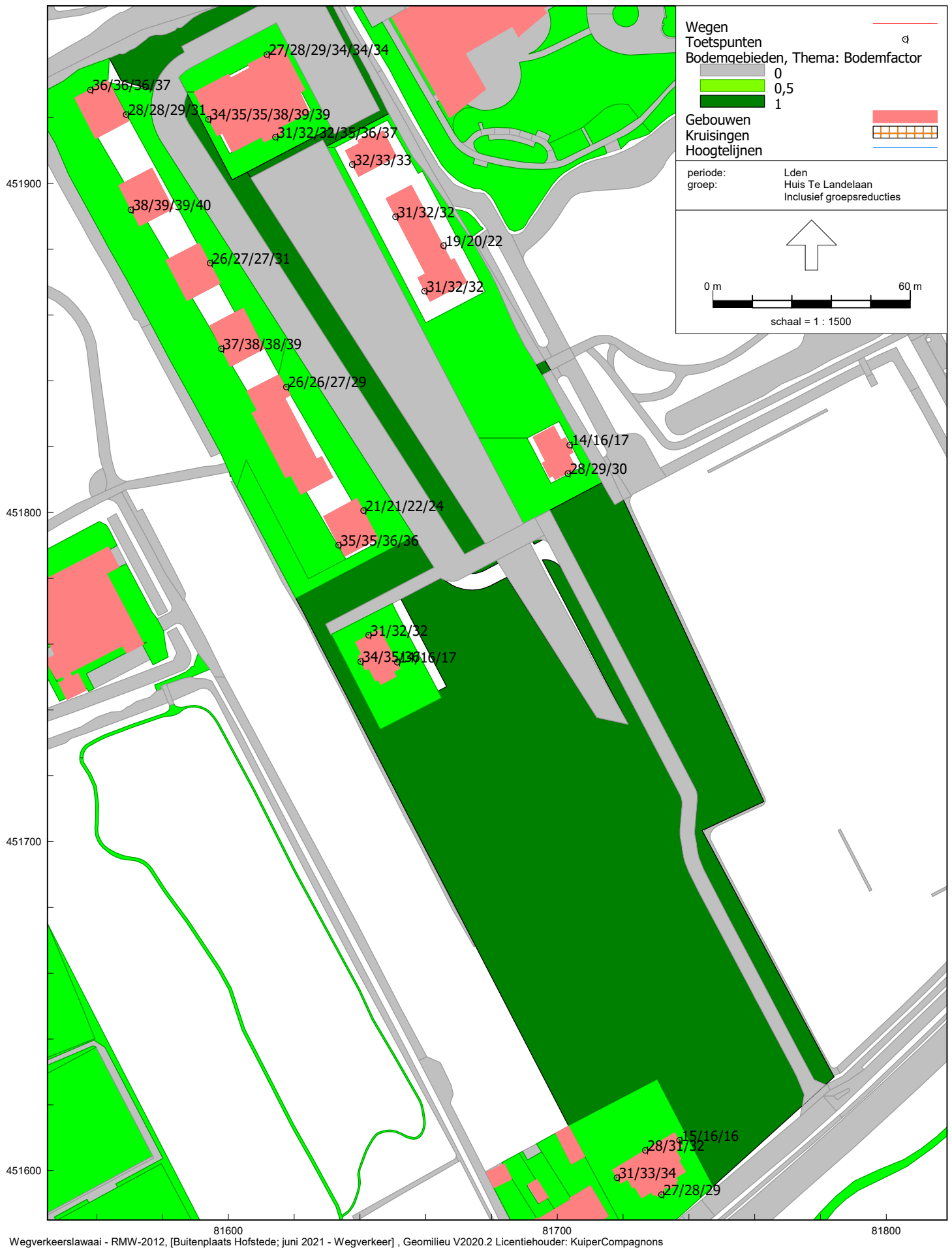


Tabel : Verkeersgegevens akoestisch onderzoek: "Buitenplaats Hofstede", gemeente Rijswijk

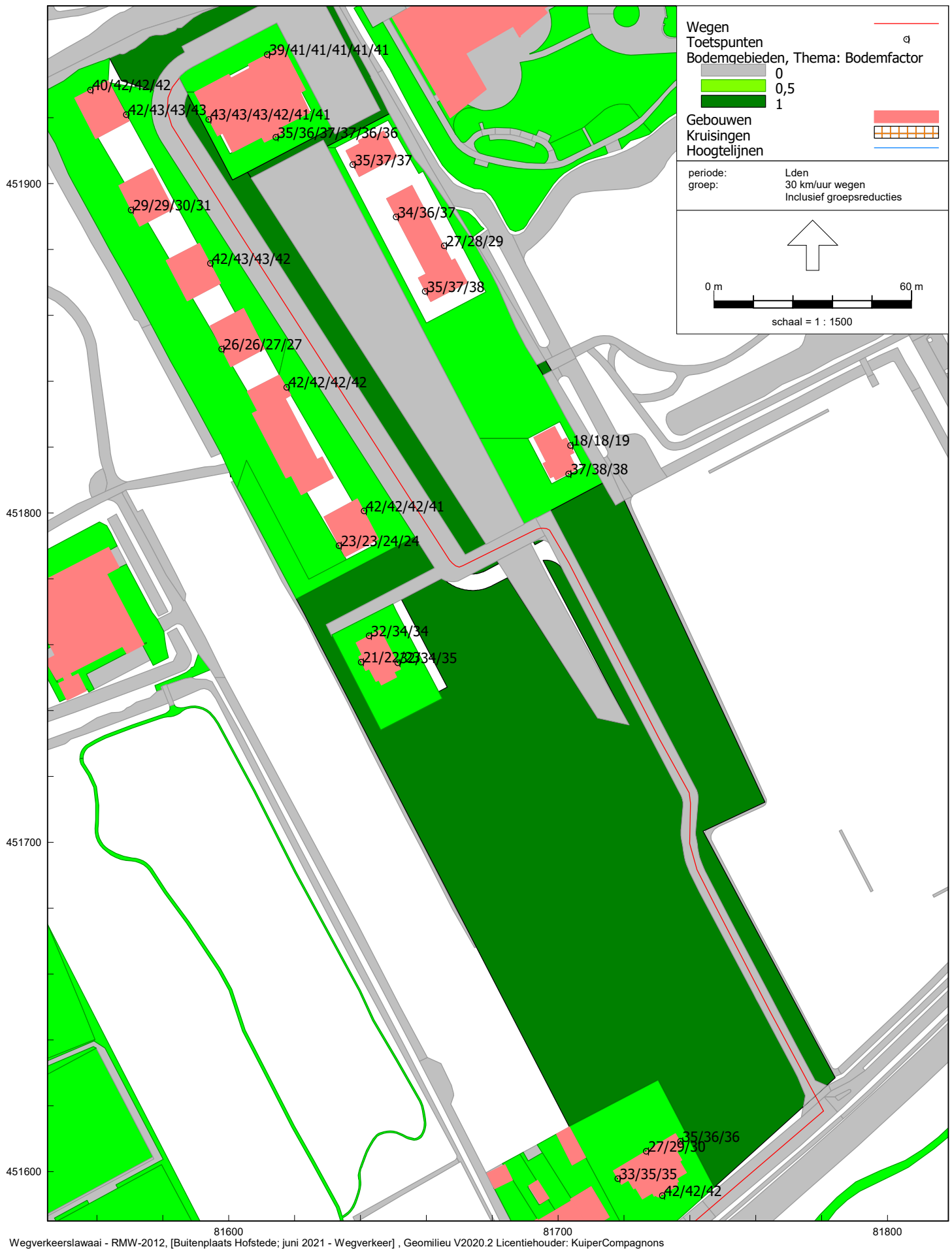
Weg		Intensiteit	Snelheid	Wegdek	Dagperiode				Avondperiode				Nachtperiode			
					daguur	licht	middel	zwaar	avonduur	licht	middel	zwaar	nachtuur	licht	middel	zwaar
1	Huis Te Landelaan	7.773	50	Referentiewegdek	6,91	95,29	3,63	1,08	3,11	97,56	2,02	0,41	0,58	95,13	4,29	0,58
2a	Van Vredemburchweg	252	30	Elementenverharding in keperverband	6,60	96,00	3,00	1,00	3,70	97,00	2,50	0,50	0,75	97,00	2,50	0,50
2b	Nieuwe weg binnen plangebied	252	30	Elementenverharding in keperverband	6,60	96,00	3,00	1,00	3,70	97,00	2,50	0,50	0,75	97,00	2,50	0,50
3a	Schimmelweg	900	30	Elementenverharding in keperverband	6,60	96,00	3,00	1,00	3,70	97,00	2,50	0,50	0,75	97,00	2,50	0,50
3b	Sinjeur Semeynsweg	900	30	Elementenverharding in keperverband	6,60	96,00	3,00	1,00	3,70	97,00	2,50	0,50	0,75	97,00	2,50	0,50



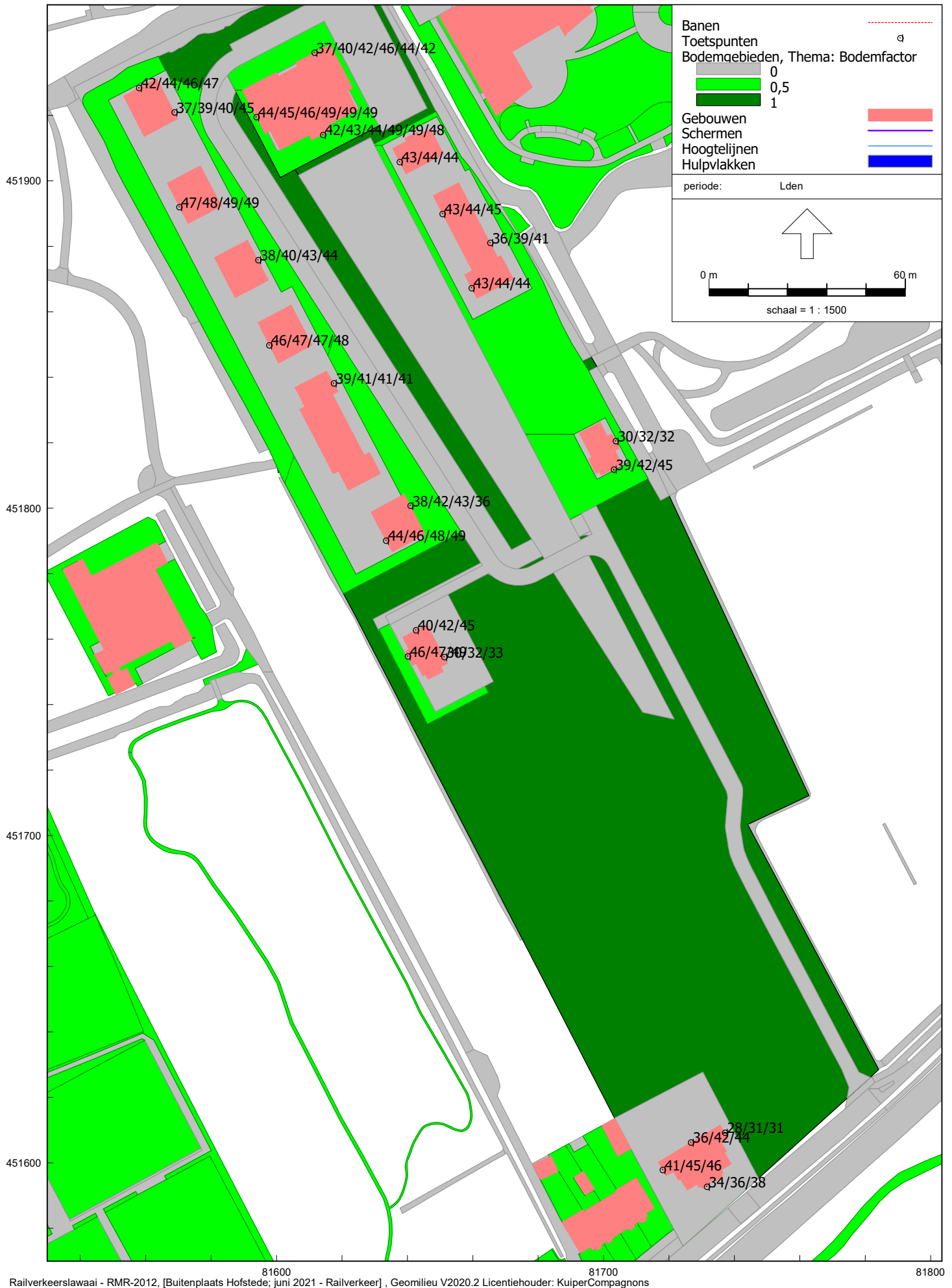




Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [Buitenplaats Hofstede; juni 2021 - Wegverkeer] , Geomilieu V2020.2 Licentiehouder: KuiperCompagnons



Wegverkeerslawaai - RMW-2012, [Buitenplaats Hofstede; juni 2021 - Wegverkeer] , Geomilieu V2020.2 Licentiehouder: KuiperCompagnons



KuiperCompagnons B.V.

kuiper@kuiper.nl
www.kuiper.nl

T 010 433 00 99
F 010 404 56 69

Bezoekadres

Van Nelle Ontwerfabriek
Gebouw Thee, ingang 4
Van Nelleweg 3042
3044 BC Rotterdam

Postadres

Postbus 13042
3004 HA Rotterdam

KUIPER
COMPAGNONS

