

Plan Dorpsdijk

Parkeerkundige onderbouwing

Opdrachtgever
Titel rapport

Kavel Vastgoed
Plan Dorpsdijk

Kenmerk
Datum publicatie

015701.20231123.R2.03
27 november 2023

Status

Definitief

© Copyright Goudappel BV 27-11-23

Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
2. Plan Dorpsdijk	2
2.1 Locatie	2
2.2 Huidige situatie	3
2.3 Plan	3
3. Aanpak en uitgangspunten	4
3.1 Aanpak	4
3.2 Parkeernormen	5
3.3 Aanwezigheidspercentages	6
4. Resultaat parkeerbalans	7
4.1 Parkeren op eigen terrein	7
4.2 Parkeren in de openbare ruimte	8
5. Restcapaciteit omgeving	9
5.1 Aanpak en uitgangspunten	9
5.2 Resultaten parkeeronderzoek	10
6. Conclusie	12
Bijlage 1 Resultaten parkeeronderzoek	14

1. Inleiding

Kavel Vastgoed is van plan om op de locatie Autobedrijf Palsgraaf, gelegen aan de Dorpsdijk 120 te Rhoon, 69 woningen, een commerciële ruimte en een maatschappelijke ruimte te ontwikkelen. Op dit moment bevinden zich op de ontwikkellocatie een garagebedrijf, een villa en een boerderijtje. Deze functies zullen verdwijnen door de ontwikkeling. Bij de nieuwe ontwikkeling worden 76 parkeerplaatsen gerealiseerd, waarvan 69 parkeerplaatsen op eigen terrein en 7 in de openbare ruimte.

Kavel Vastgoed heeft Goudappel BV gevraagd onderzoek te doen naar het benodigd aantal parkeerplaatsen van deze ontwikkeling. Hiervoor is op basis van het aangeleverde functieprogramma en het gemeentelijk beleid een parkeerbalans opgesteld om de nieuwe parkeersituatie van de ontwikkeling in kaart te brengen.

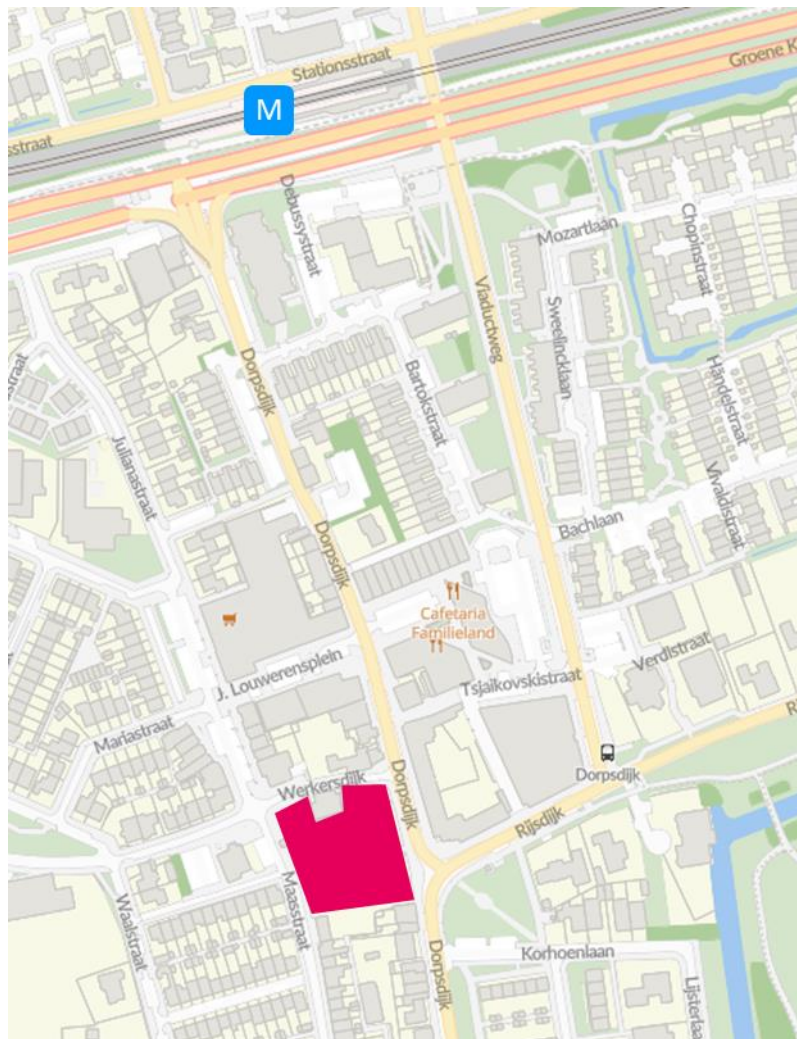
In 2019 heeft Goudappel een parkeerkundige onderbouwing opgesteld met daarin het benodigde aantal parkeerplaatsen voor de herontwikkeling en middels een parkeeronderzoek is de restcapaciteit in de openbare ruimte inzichtelijk gemaakt¹. Voor de wijziging van het bestemmingsplan heeft Kavel Vastgoed Goudappel gevraagd het parkeeronderzoek te actualiseren op basis van het meest actuele programma. In 2019 is geconcludeerd dat het plan in voldoende parkeerplaatsen voorziet. Destijds is tevens een parkeeronderzoek uitgevoerd om de restcapaciteit in de omgeving van de ontwikkellocatie inzichtelijk te maken. Hieruit bleek dat er sprake was van restcapaciteit op de verschillende telmomenten.

¹ Parkeerkundige onderbouwing ontwikkeling Palsgraaf, Rhoon (003358.20190418.N1.04) d.d. 12 juni 2019

2. Plan Dorpsdijk

2.1 Locatie

De locatie van het Plan Dorpsdijk is gelegen aan de Dorpsdijk, Werkersdijk en Maasstraat in het centrum van Rhoon. De loopafstand tot het metrostation Rhoon is circa 500 meter. Met deze metro ben je in een kwartier in het centrum van Rotterdam en binnen een half uur op het treinstation Rotterdam Centraal. In figuur 2.1 is de ligging van de ontwikkellocatie opgenomen.



Figuur 2.1: Ligging ontwikkellocatie en metrohalte Rhoon (roze vlak is de ontwikkellocatie)

2.2 Huidige situatie

De huidige functies op de ontwikkellocatie zullen verdwijnen, dit betreft een garagebedrijf à 830 m² bvo met parkeren op eigen terrein, één villawoning met een oprit en een boerderijtje à 320 m² bvo. Het boerderijtje heeft een maatschappelijke bestemming en werd voorheen als ontmoetingsruimte gebruikt. Sinds de aanvang van de planontwikkeling wordt de locatie tijdelijk gebruikt voor opslag. De parkeervraag van deze functies komt te vervallen door de beoogde ontwikkeling. In tabel 2.1 zijn de functies die gaan verdwijnen en de bijbehorende omvang weergegeven.

oud functieprogramma	aantal	eenheid
woning	1	woning
garagebedrijf	830	m ² bvo
boerderijtje (voorheen in gebruik als ontmoetingsruimte)	320	m ² bvo

Tabel 2.1: Oud functieprogramma

2.3 Plan

Kavel Vastgoed is voornemens om 69 woningen te ontwikkelen aan de Dorpsdijk 120 te Rhoon. Hiervan zullen 38 appartementen bestemd zijn voor de verkoop en 31 voor de huursector². In dit geactualiseerde programma is ook ruimte voor niet-woonfuncties. In tabel 2.2 is het functieprogramma zoals aangegeven door Kavel Vastgoed opgenomen. Hierin zijn ook de bruto vloeroppervlaktes (bvo) van de woningen weergegeven, deze zijn gebruikt om de prijsklassen van de woningen te bepalen.

Functieprogramma plan	aantal	eenheid
koopappartement > 100 m ² bvo	4	appartementen
koopappartement 50 - 100 m ² bvo	32	appartementen
koopappartement < 50 m ² bvo	2	appartementen
huurappartement > 100 m ² bvo	2	appartementen
huurappartement < 100 m ² bvo	29	appartementen
commerciële ruimte	125	m ² bvo
maatschappelijke ruimte	125	m ² bvo

Tabel 2.2: Nieuw functieprogramma

Bij de ontwikkeling worden 76 parkeerplaatsen gerealiseerd, 69 op eigen terrein en 7 in de openbare ruimte. De parkeerplaatsen op eigen terrein zijn enkel bedoeld voor bewoners.

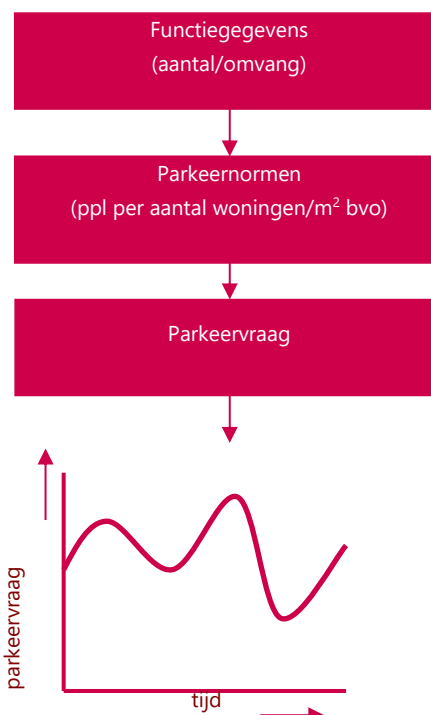
² Op basis van e-mailcorrespondentie met Kavel Vastgoed d.d. 7 september 2023 (zie bijlage 1).

3. Aanpak en uitgangspunten

3.1 Aanpak

Bij het beoordelen van het parkeerkundige aspect bij de ontwikkeling wordt een parkeerbalans opgesteld. Hierbij wordt de parkeervraag van een ontwikkeling afgezet tegen de te realiseren parkeercapaciteit. De parkeervraag wordt berekend door de omvang van elke functie te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm (het aantal benodigde parkeerplaatsen per functie-eenheid; bijvoorbeeld per m² bvo).

Niet elke functie genereert op alle momenten van de dag en week een even grote parkeervraag. Zo kennen bewoners van de woningen de hoogste parkeervraag gedurende de nacht, terwijl het maatgevende moment voor een commerciële functie op de zaterdagmiddag ligt. Openbare parkeerplaatsen kunnen door verschillende doelgroepen worden gebruikt, dit wordt ook wel dubbelgebruik van parkeerplaatsen genoemd. Door toepassing van aanwezigheidspercentages wordt rekening gehouden met dit aspect. Indien parkeerplaatsen op eigen terrein liggen is geen dubbelgebruik toegepast.



Figuur 2.1: Berekening parkeervraag

In figuur 2.1 is de berekening van de parkeervraag schematisch weergegeven. Door de berekende parkeervraag af te zetten tegen de te realiseren parkeercapaciteit ontstaat de parkeerbalans.

Salderen

Bij een ontwikkeling hoeft enkel de 'extra' parkeervraag als gevolg van de ontwikkeling te worden oplost. Voor de bestaande functies zijn immers parkeerplaatsen aanwezig. Dit wordt ook wel salderen van de parkeervraag genoemd. Voor de ontwikkeling van het plan Dorpsdijk maakt het garagebedrijf volledig gebruik van parkeerplaatsen op eigen terrein en voor de woning is er voor de bewoner parkeerruimte op eigen terrein. Deze parkeervraag wordt niet gesaldeer. De parkeervraag van het boerderijtje en het bezoek aan de woning wordt wel meegenomen in het salderen en wordt daarom bij het bepalen van de 'extra' parkeervraag als gevolg van de ontwikkeling afgetrokken van de parkeervraag van de te ontwikkelen locaties.

Restcapaciteit

Wanneer voor de 'extra' parkeervraag onvoldoende parkeerplaatsen op eigen terrein beschikbaar zijn, is het mogelijk dat voor de parkeeroplossing gebruik wordt gemaakt van parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Hierbij wordt gekeken naar de zogenaamde restcapaciteit. Van restcapaciteit is sprake als op loopafstand van de ontwikkellocatie de

bezettingsgraad van de parkeerplaatsen lager is dan 85%. Bij een hogere bezettingsgraad neemt de hoeveelheid zoekverkeer toe en zullen parkeerders de parkeervoorzieningen als vol ervaren.

CROW heeft acceptabele loopafstanden opgesteld voor verschillende functiegroepen³. Voor woonfuncties is de acceptabele loopafstand 100 meter voor bewoners, voor bezoek van woningen maximaal 250 meter en voor winkelfuncties tussen de 200 en 600 meter.

3.2 Parkeernormen

In artikel 35.3, lid O van het bestemmingsplan van Rhoon heeft de gemeente Albrandswaard opgenomen hoe de parkeernormen voor nieuwe ontwikkelingen vastgesteld worden.

‘Burgemeester en wethouders zijn, overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening, bevoegd het plan te wijzigen, indien aan de volgende voorwaarden wordt voldaan: Voorzien wordt in voldoende parkeergelegenheid zoals in het CROW is opgenomen’.

Dit betekent dat de parkeerkencijfers van CROW bepalen hoeveel parkeerplaatsen bij ontwikkelingen gerealiseerd moeten worden⁴. CROW heeft een bandbreedte aangebracht in de parkeerkencijfers waarbinnen het aantal gerealiseerde parkeerplaatsen moet vallen om aan het gemeentelijke beleid te voldoen.

De parkeerkencijfers verschillen afhankelijk van de stedelijkheidsgraad en de stedelijke zone waarbinnen de ontwikkeling is gelegen. Voor de ontwikkellocatie geldt een stedelijkheidsgraad van ‘matig stedelijk’⁵ en zone ‘centrum’.

In tabel 3.1 zijn de CROW-parkeerkencijfers van de functies binnen de ontwikkeling gepresenteerd. Hierbij is zowel de bandbreedte van CROW (minimum en maximum) als het gemiddelde van de bandbreedte opgenomen. Bij het opstellen van de parkeerbalans is, conform ongeschreven gemeentelijk beleid, uitgegaan van het gemiddelde CROW-parkeerkencijfer.

³ Publicatie 381: Toekomstbestendig parkeren, december 2018.

⁴ Publicatie 381: Toekomstbestendig parkeren, december 2018.

⁵ CBS Statline, ‘Gebieden in Nederland 2021’.

functie ontwikkeling	CROW-functie	minimum CROW- kencijfer	gemiddeld CROW- kencijfers	maximum CROW- kencijfer	eenheid
villawoning	vrijstaande woning (bezoekersdeel)	0,3	0,3	0,3	pp per woning
boerderijtje (ontmoetingsruimte)	cultureel centrum/wijkgebouw*	1,0	2,0	3,0	pp per 100 m ² bvo
koopappartement > 100 m ² bvo	koop, appartement, duur	1,2	1,6	2	pp per woning
koopappartement 50 - 100 m ² bvo	koop, appartement, midden	1,0	1,4	1,8	pp per woning
koopappartement < 50 m ² bvo	koop, appartement, goedkoop	0,9	1,3	1,7	pp per woning
huurappartement > 100 m ² bvo	huur, appartement, duur	1,0	1,4	1,8	pp per woning
huurappartement < 100 m ² bvo	huur, appartement, midden/goedkoop	0,7	1,1	1,5	pp per woning
commerciële ruimte	buurt- en dorpscentrum	2,1	3,1	4,1	pp per 100m ² bvo
maatschappelijke ruimte	gezondheidscentrum**	1,73	2,06	2,39	pp per 100m ² bvo

* gebaseerd op CROW-publicatie 182 (2008). In recentere uitgaves van CROW ontbreekt het kencijfer voor de passende functie.

** Het kencijfer van het gezondheidscentrum is omgerekend van behandelkamers naar 100 m² bvo o.b.v. CROW publicatie 317⁶ (100 m² bvo is 1,33 behandelkamers).

*** het parkeerkencijfer voor bezoekers van bewoners is 0,3 per woning en is al opgenomen in de weergegeven cijfers.

Tabel 3.1: Parkeerkencijfers CROW

3.3 Aanwezigheidspercentages

Conform de CROW-richtlijnen dient bij een ontwikkeling met gemengde functies rekening te worden gehouden met de aanwezigheidspercentages van de verschillende doelgroepen. Dit betekent dat dezelfde (openbare) parkeerplaats door verschillende doelgroepen gebruikt kan worden.

Voorwaarde voor het gebruik maken van aanwezigheidspercentages is dat de verschillende doelgroepen in de praktijk van elkaars parkeerplaatsen gebruik kunnen maken. De aanwezigheidspercentages die het CROW hanteert zijn gepresenteerd in tabel 3.2. Voor parkeerplaatsen op eigen terrein zijn de aanwezigheidspercentages niet van toepassing omdat er geen sprake is van dubbelgebruik.

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
sociaal medisch (maatschappelijke ruimte)	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
sociaal cultureel (boerderijtje)	10%	40%	100%	100%	0%	60%	90%	25%

Tabel 3.2: Aanwezigheidspercentages CROW

⁶ Publicatie 317: 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, 2012.

4. Resultaat parkeerbalans

Op basis van het functieprogramma, de bijbehorende kencijfers en de aanwezigheidspercentages is de parkeervraag conform het vigerende beleid berekend. De parkeerbalans is vergeleken met de te realiseren parkeercapaciteit bij de ontwikkeling. Zo ontstaat er inzicht of er voldoende parkeerplaatsen in de plannen zijn opgenomen. Hierbij is onderscheid gemaakt naar het parkeren in de gebouwde parkeervoorziening op eigen terrein waar door bewoners geparkeerd wordt en parkeren in de openbare ruimte waar personeel en bezoekers parkeren. Zo ontstaat inzicht in het tekort of overschot aan parkeerplaatsen per moment van de week.

4.1 Parkeren op eigen terrein

Zoals eerder aangegeven zijn er 69 parkeerplaatsen voorzien in een parkeervoorziening op eigen terrein. Deze parkeerplaatsen zijn niet openbaar toegankelijk en wordt daarom gebruik door bewoners. In tabel 4.1 is de parkeerbalans op eigen terrein opgenomen.

functie	ongewogen	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
koopappartement > 100 m ² bvo	5,2	2,6	2,6	4,7	4,2	5,2	3,1	4,2	3,6
koopappartement 50 - 100 m ² bvo	35,2	17,6	17,6	31,7	28,2	35,2	21,1	28,2	24,6
koopappartement < 50 m ² bvo	2,0	1,0	1,0	1,8	1,6	2,0	1,2	1,6	1,4
huurappartement > 100 m ² bvo	2,2	1,1	1,1	2,0	1,8	2,2	1,3	1,8	1,5
huurappartement < 100 m ² bvo	23,2	11,6	11,6	20,9	18,6	23,2	13,9	18,6	16,2
totale parkeervraag	67,8	33,9	33,9	61,0	54,2	67,8	40,7	54,2	47,5

Tabel 4.1: Parkeervraag op eigen terrein

Uit tabel 4.1 blijkt dat op het eigen terrein voor bewoners op het maatgevende moment (werkdagnacht) 68 parkeerplaatsen benodigd zijn. Op het eigen terrein zijn 69 parkeerplaatsen beschikbaar. Dat betekent dat voor bewoners in voldoende parkeerplaatsen wordt voorzien. Er zijn meer parkeerplaatsen voorzien dan conform de parkeernorm benodigd is.

4.2 Parkeren in de openbare ruimte

In tabel 4.2 is de parkeervraag voor personeel en bezoekers opgenomen. Deze parkeerders parkeren in de openbare ruimte. In de berekening is eveneens de parkeervraag van de huidige, te vervallen functies opgenomen die wordt opgelost in de openbare ruimte. Op deze wijze wordt de 'extra' parkeervraag in de openbare ruimte als gevolg van het plan berekend.

functie	ongewogen	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
<i>PLAN</i>									
bezoek	20,7	2,1	4,1	16,6	14,5	0,0	12,4	20,7	14,5
commerciële ruimte	3,9	1,2	2,3	0,4	2,9	0,0	3,9	0,0	0,0
maatschappelijke ruimte	2,6	2,6	1,9	0,3	0,3	0,0	0,3	0,3	0,3
<i>HUIDIG</i>									
woning	-0,3	0,0	-0,1	-0,2	-0,2	0,0	-0,2	-0,3	-0,2
boerderijtje	-6,4	-0,6	-2,6	-6,4	-6,4	0,0	-3,8	-5,8	-1,6
extra parkeervraag	20,5	5,1	5,8	10,6	11,0	0,0	12,5	14,9	12,9

Tabel 4.2: Extra parkeervraag openbare ruimte

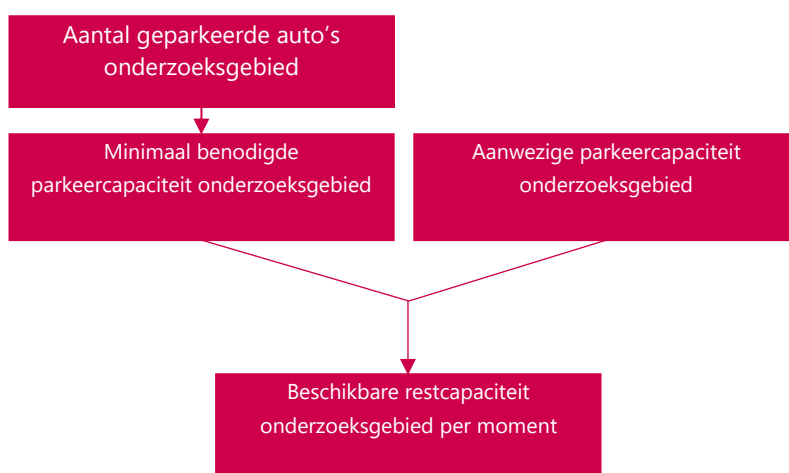
Uit tabel 4.2 blijkt dat op het maatgevende moment (zaterdagavond) de extra parkeervraag als gevolg van de ontwikkeling 15 parkeerplaatsen bedraagt. Binnen het plan is de realisatie van 7 parkeerplaatsen op eigen terrein in de openbare ruimte voorzien. Dit betekent dat in de avonduren en op zaterdag en zondag in de middag op het eigen terrein niet in voldoende parkeerplaatsen wordt voorzien. In het volgende hoofdstuk is daarom gekeken of in de directe omgeving van de ontwikkeling restcapaciteit beschikbaar is.

5. Restcapaciteit omgeving

5.1 Aanpak en uitgangspunten

Naast het opstellen van de parkeerbalans is onderzocht of in de omgeving van de ontwikkeling restcapaciteit beschikbaar is die kan worden benut. Om de beschikbare restcapaciteit te berekenen moet eerst de minimaal benodigde parkeercapaciteit voor de huidige situatie worden berekend. Dit is de situatie waarin de bezettingsgraad van de parkeerplaatsen maximaal 85% is.

De benodigde parkeercapaciteit wordt vervolgens van de aanwezige parkeercapaciteit binnen het onderzoeksgebied afgetrokken. Het resterende aantal parkeerplaatsen is de beschikbare restcapaciteit. Dit getal geeft weer hoeveel auto's er extra in de openbare ruimte geparkeerd kunnen worden voordat 85% van de parkeerplaatsen bezet is. De beschikbare restcapaciteit verschilt per moment, afhankelijk van de bezetting op dat moment. In figuur 5.1 is de berekening van de beschikbare restcapaciteit schematisch weergegeven.



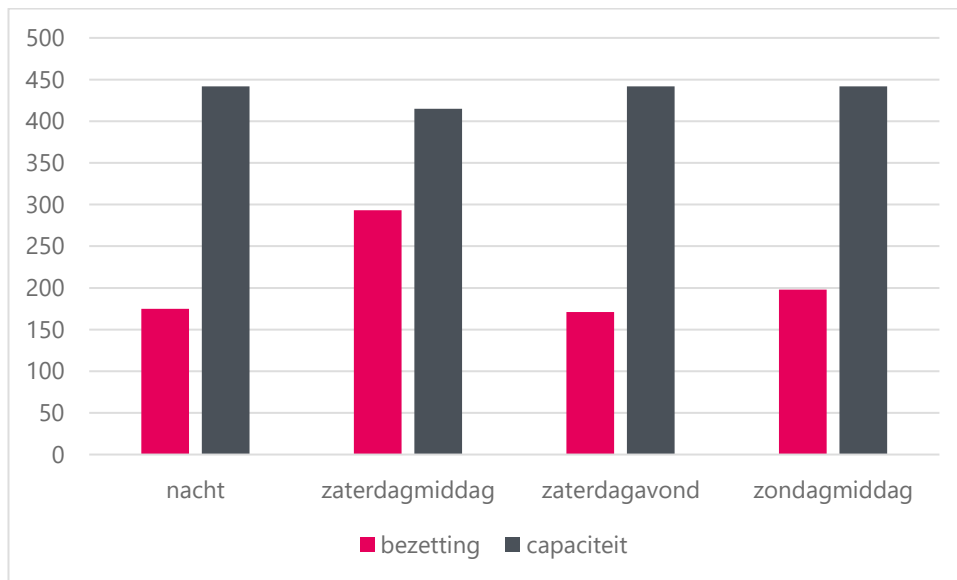
Figuur 5.1: Berekeningsmethode beschikbare restcapaciteit binnen het onderzoeksgebied per moment

Om te bepalen of restcapaciteit beschikbaar is in de omgeving van de ontwikkeling heeft de gemeente Albrandswaard een parkeeronderzoek laten uitvoeren in september 2023.⁷ Het onderzoeksgebied bevat het gebied binnen circa 150 meter loopafstand van de ontwikkellocatie. Deze afstand ligt ruim binnen de maximale loopafstand van CROW voor bezoekers (250 meter).

⁷ Het parkeeronderzoek is uitgevoerd op vrijdag 29 september tussen 0.00 en 6.00 uur, zaterdag 30 september tussen 14.00 en 17.00 uur en tussen 19.00 en 22.00 uur en op zondag 1 oktober tussen 14.00 en 17.00 uur.

5.2 Resultaten parkeeronderzoek

De volledige resultaten van het parkeeronderzoek zijn opgenomen in bijlage 2 van deze notitie. In figuur 5.2 is de parkeerdruk opgenomen op de verschillende momenten van het parkeeronderzoek.



Figuur 5.2: Parkeerdruk gedurende parkeeronderzoek

Uit figuur 5.2 blijkt dat gedurende het parkeeronderzoek de parkeerdruk niet hoger is dan de beschikbare capaciteit. In tabel 5.1 is de berekening van de restcapaciteit in de directe omgeving van de ontwikkeling opgenomen. Uitgangspunt is een maximum acceptabele bezettingsgraad van 85%.

	nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
resultaat parkeeronderzoek	175	293	171	198
parkeercapaciteit tijdens telling	442	415*	442	442
bezettingsgraad	40%	71%	39%	45%
benodigde parkeercapaciteit rekening houdend met maximale bezettingsgraad van 85%	206	345	201	233
beschikbare restcapaciteit (capaciteit - benodigde parkeercapaciteit)	236	70	241	209

* een aantal straten aan de rand van het onderzoeksgebied zijn op zaterdagmiddag niet in de onderzoeksresultaten opgenomen.

Tabel 5.1: Resultaten parkeeronderzoek en restcapaciteit op loopafstand van de ontwikkeling

Uit tabel 5.1 blijkt dat op de maatgevende momenten (nacht, zaterdagmiddag, zaterdagavond en zondagmiddag) binnen loopafstand van de ontwikkeling nog 70 tot 241 parkeerplaatsen beschikbaar zijn alvorens de grens van een acceptabele bezettingsgraad van

85% wordt bereikt. Het plan heeft op het maatgevende moment (zaterdagavond) 8 (= 15 - 7) parkeerplaatsen in de openbare ruimte nodig. Op basis van de resultaten van het parkeeronderzoek kan worden geconcludeerd dat deze restcapaciteit in de directe omgeving op loopafstand beschikbaar is.

6. Conclusie

Op basis van het uitgevoerde onderzoek wordt het volgende geconcludeerd:

- De parkeervraag van de ontwikkeling voor de parkeerplaatsen op eigen terrein bedraagt op het maatgevende moment, conform het gemeentelijk beleid, 68 parkeerplaatsen. Met de realisatie van 69 parkeerplaatsen op eigen terrein wordt hierin voorzien.
- De extra openbare parkeervraag van de ontwikkeling bedraagt op het maatgevende moment 15 parkeerplaatsen. Met het realiseren van 7 parkeerplaatsen op eigen terrein kan in maximaal 8 parkeerplaatsen niet worden voorzien. Deze parkeerders zullen elders in de openbare ruimte gaan parkeren. In de avonduren en in het weekend is hier sprake van.
- Uit parkeeronderzoek blijkt dat binnen 150 meter loopafstand van de ontwikkellocatie in de nacht en in het weekend sprake is van een bezettingsgraad van maximaal 71%. De restcapaciteit bedraagt dan 70 tot 241 parkeerplaatsen. Na uitvoering van de geplande ontwikkeling is binnen 150 meter loopafstand van de ontwikkellocatie nog steeds sprake is van een acceptabele parkeersituatie (de bezettingsgraad blijft onder 85%).

Bijlage 1 Mailwisseling Kavel vastgoed

Beste Simon,

In reactie op ons telefoongesprek.

Het idee is nu dat het zuidelijke blok huurwoningen worden en dat de noordelijke woningen koopwoningen worden.

Maw

31 appartementen in de huur, met een nadruk op senioren.

En 38 appartementen in de koop.

En dan commercieel 125 m2

En zorg 125 m2.

Dit is conform het laatste verstuurde documentje.

Met vriendelijke groet,

Floris van Wissen

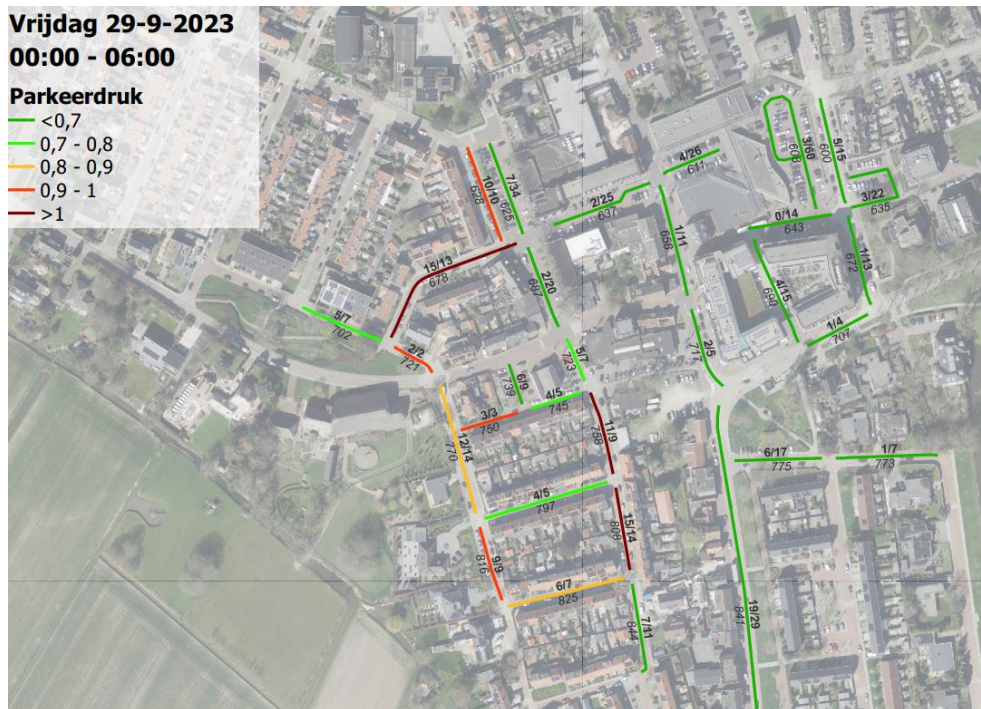
Projectdirecteur

Bijlage 2 Resultaten parkeeronderzoek

Vrijdag 29-9-2023
00:00 - 06:00

Parkeerdruk

- <0,7
- 0,7 - 0,8
- 0,8 - 0,9
- 0,9 - 1
- >1



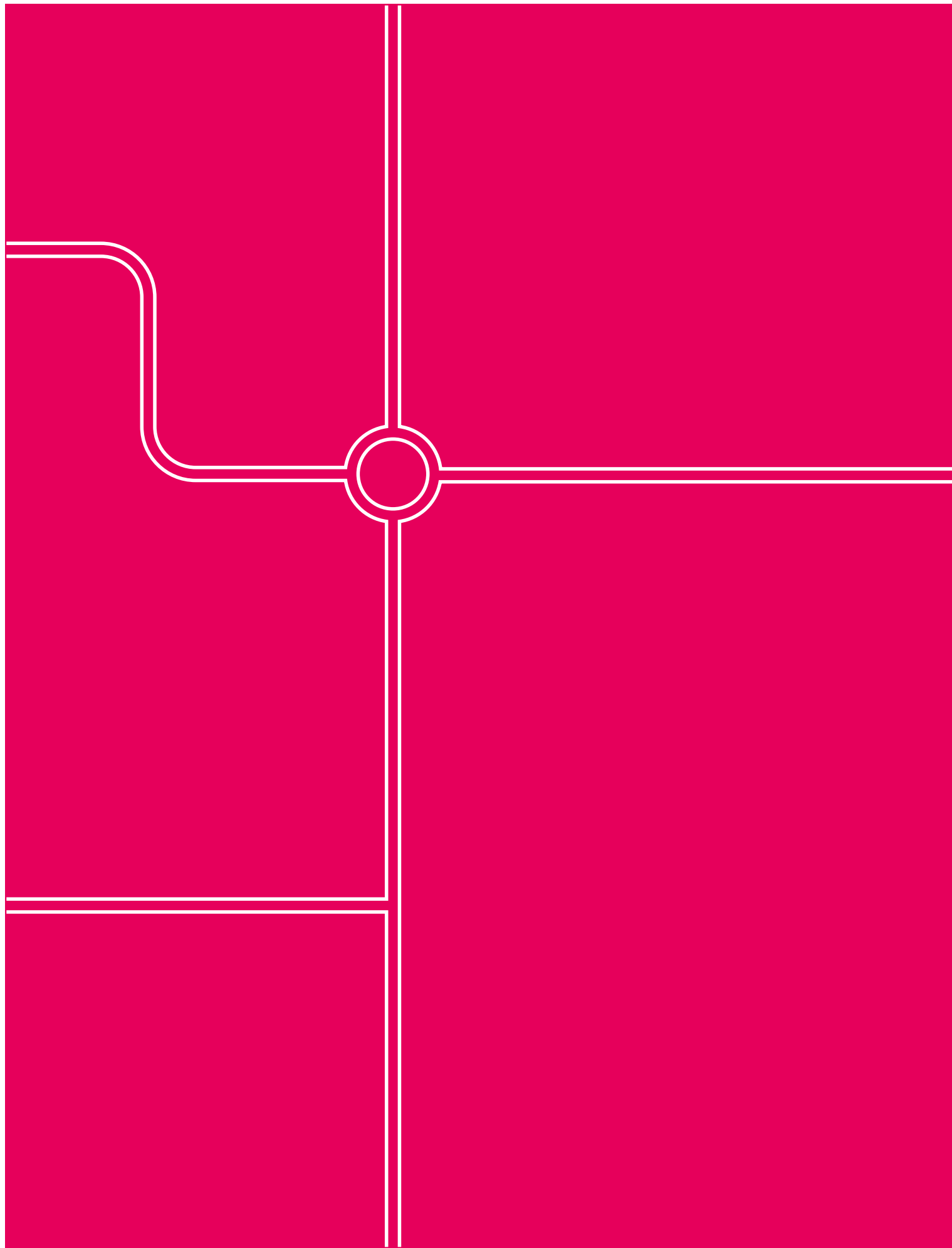
Zaterdag 30-09-2023
14:00 - 17:00

Parkeerdruk

- <0,7
- 0,7 - 0,8
- 0,8 - 0,9
- 0,9 - 1
- >1



[illegible]



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32