

PARKEERSTUDIE LOCATIE WIPMOLEN

RAPPORT

Gemeente
Alblasserdam



PARKEERSTUDIE LOCATIE WIPMOLEN

RAPPORT

status	Definitief	opdrachtgever	Gemeente Alblaserdam
kenmerk	GAb2301-R01 d3.0	contactpersoon	Richard Boot
datum	28 augustus 2023	opdrachtnemer	Megaborn Traffic Development BV
		opgesteld door	Henk van de Langemheen
		gecontroleerd door	Jos Groothuis
		vrijgegeven door	Henk van de Langemheen

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Vraagstelling	5
2	Kaders	6
2.1	Verkeersbeleid	6
2.2	Wetgeving	6
3	Parkeerbalans.....	7
3.1	Op basis van parkeerkcijfers	7
3.2	Op basis van parkeerkcijfers en parkeerdruk	8
3.3	Conclusie	11
4	Parkeermaatregelen in toekomstige situatie.....	12
4.1	Extra parkeerplaatsen binnen plan	12
4.2	Extra parkeerplaatsen buiten het projectgebied uitvoeren	13
4.3	Parkeerregulering	13
4.4	Advies.....	14

Bijlage 1: Parkeerplaatsen op en nabij het Wipmolenterrein

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Projectontwikkelaar Dudok wil in samenwerking met de woningstichting Woonkracht10 36 woningen realiseren op het Wipmolenterrein te Alblasterdam (gebied tussen straten Cortgene, Wilde Woutstraat en de Zeevaartschoollaan, naast Bos Rijkee). In het verleden stond op dit terrein een bioscoop en een cultureel centrum. Beide zijn in 2007 gesloopt. Op de locatie van de gesloopte gebouwen zijn betonnen platen aangelegd. Deze verharding wordt gebruikt als tijdelijke parkeervoorziening. Het is een bestuurlijke wens dat het tijdelijk ingerichte parkeerterrein verdwijnt en dat hier woningbouw gerealiseerd wordt, waaronder sociale huur.

Door het stedenbouwkundige plan (zie figuur 1) verdwijnen naast de tijdelijke parkeerplaatsen op de betonnen platen ook 71 bestaande vaste openbare parkeerplaatsen (zie figuur 2).

In het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan staat dat een ontwikkeling niet mag leiden tot een toename van de huidige parkeerdruk. De gemeente en de projectontwikkelaar bevinden zich in een ruimtelijke impasse door de compensatie van vaste parkeerplaatsen. De benodigde ruimte om circa 70 parkeerplaatsen te compenseren is kostbaar en de fysieke ruimte beperkt.



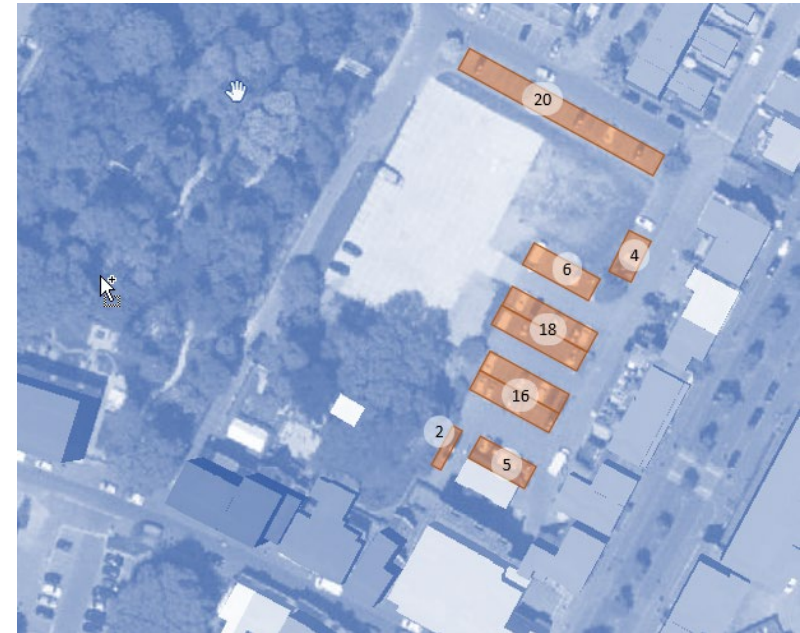
figuur 1: stedenbouwkundig plan

1.2 Vraagstelling

Aan Megaborn is gevraagd om advies en de volgende vragen te beantwoorden:

- Hoe kijkt Megaborn met een verkeerskundige invalshoek naar het bouwplan?
- Welke aanbevelingen heeft Megaborn om de ruimtelijke onderbouwing van de het stedenbouwkundige plan juridisch houdbaar te maken?

Bovengenoemde vragen hebben betrekking op de toekomstige parkeersituatie.



figuur 2: huidige vaste parkeerplaatsen op Wipmolenterrein

2 KADERS

2.1 Verkeersbeleid

Op 29 oktober 2019 heeft de gemeenteraad van Alblasserdam het 'Eindrapport GVVP' van 25 september 2019 vastgesteld als beleidsmatig kader. In het GVVP staan aanbevelingen met betrekking tot ruimtelijke plannen en parkeren:

Aanbeveling 4.1: "Bij het opstellen van ruimtelijke plannen moeten de consequenties ten aanzien van verkeer en vervoer in een vroeg stadium in beeld worden gebracht. Denk hierbij aan de verkeersproductie, ontsluiting, parkeergelegenheid, parkeerbalans e.d.."

Aanbeveling 11.1: "Zorg bij een ontwikkeling er voor dat de parkeerdruk niet toeneemt in de omgeving."

Aanbeveling 11.2: "Hanteer duidelijke en goed passende parkeernormen bij ontwikkelingen."

In het GVVP wordt gesteld dat in het centrum "zeer zorgvuldig omgegaan moet worden met het inperken van bestaande parkeercapaciteit" gezien de beperkte mogelijkheden om parkeercapaciteit uit te breiden. Op meerdere locaties in het centrumgebied is de parkeerdruk toegenomen door de groei van

de horeca en een afname van de parkeercapaciteit. Bij een ruimtelijke ontwikkeling bij de Wipmolenlocatie wordt aanbevolen te zoeken naar extra parkeergelegenheid¹.

Bij een zorgvuldige afweging van alle belangen, onder meer de behoefte aan woningen, kan er toch voor gekozen worden om niet alle (vaste) parkeerplaatsen op de Wipmolenlocatie te compenseren. Wat van belang is, is dat parkeerdruk in omliggende (woon)straten van de Wipmolenlocatie niet te hoog mag worden.

2.2 Wetgeving

De grond van het Wipmolenterrein is in eigendom van de woningstichting. Dit betekent echter niet dat de woningstichting het terrein zomaar aan de openbaarheid mag onttrekken, bijvoorbeeld door er een hek omheen te zetten.

Het terrein is openbaar terrein in de zin van de Wegenwet. Deze wet uit 1930, maar nog steeds van kracht, bepaalt kortgezegd dat een weg onder meer openbaar is als deze gedurende meer dan 30 jaar voor iedereen vrij toegankelijk is geweest. Van vrije toegankelijkheid is sprake indien de eigenaar van de grond waarop de weg is gelegen het gebruik van de weg door het publiek heeft toegelaten.

De vaste parkeerplaatsen zijn meer dan 30 jaar vanaf de openbare weg voor een ieder bereikbaar. Dit betekent dat een ieder daar dus zijn auto mag parkeren. Het kan nog sterker: foutparkeerders op het parkeerterrein kunnen zelfs worden beboet. Het doet niet ter zake wie het terrein in eigendom heeft.

¹ GVVP Eindnota 2019, Gemeente Alblasserdam, 25 september 2019, paragraaf 11.2

3 PARKEERBALANS

Dit hoofdstuk gaat in op de parkeerbalans van de nieuwe projectlocatie. Paragraaf 3.1 geeft een parkeerbalans op basis van kencijfers. Paragraaf 3.2 beschouwt naast de kencijfers ook de huidige parkeerdruk om te komen tot een parkeerbalans.

3.1 Op basis van parkeerkencijfers

De parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkeling staat aangegeven in tabel 1, naar boven afgerond bedraagt deze behoefte 52 parkeerplaatsen. De kencijfers komen uit bijlage 1 van het GVVP. Deze cijfers komen overeen met het gemiddelde van de bandbreedte uit actuele landelijke richtlijn: CROW-publicatie 'Toekomstbestendig parkeren' van 1 december 2018. Deze publicatie vervangt publicatie 317 waarnaar in het GVVP wordt verwezen.

tabel 1 parkeerbalans op basis van parkeerkencijfers

nieuwe ontwikkeling	aantal woningen	parkeerkencijfer per woning	aantal ppl	aantal ppl
koop, tussen/hoek	25	1,5	37,5	
huurhuis, sociale huur	11	1,3	14,3	

totaal (afgerond naar boven)			52	
te compenseren parkeerplaatsen			71	

benodigde parkeerplaatsen (cf. GVVP) afgerond naar boven				123

Uitgangspunten voor de kencijfers zijn 'een matige stedelijkheid' en een locatie in het centrum. Rekening houdend met de 71 te compenseren parkeerplaatsen zouden 123 parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden.

De bioscoop en het culturele centrum zijn in 2007 gesloopt. In figuur 3 staat hoeveel vierkante meter is gesloopt: 1.055 m² cultureel centrum en 1.110 m² bioscoop. Na de sloop van de bioscoop en het culturele centrum is het Wipmolenterrein eind 2009 inclusief de parkeerplaatsen verkocht aan de woningstichting.



figuur 3: gesloopte bouwooppervlakken cultureel centrum en bioscoop

De parkeerbehoefte van de vervallen functies komt met gemiddelde kencijfers uit op 57 parkeerplaatsen. Normaal gesproken mag de vervallen parkeerbehoefte afgetrokken worden van de parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkeling. De parkeerbehoefte van de bioscoop is in de loop der jaren na de sloop ingevuld door andere ontwikkelingen in het centrum. De vervallen parkeerbehoefte kan bij de Wipmolenlocatie daarom niet

zomaar worden afgetrokken in de berekening van de nieuwe parkeerbehoefte. Het is beter om op basis van de actuele parkeerdruk na te gaan welke overcapaciteit de huidige Wipmolenlocatie heeft.

3.2 Op basis van parkeercijfers en parkeerdruk

In deze paragraaf is beschreven of er in de bestaande situatie een overcapaciteit aan parkeerplaatsen is op het Wipmolenterrein. In dat geval is er een argument om niet alle bestaande parkeerplaatsen te compenseren.

Voor een beeld van de parkeerdruk bekijken we in deze paragraaf de parkeerdruk in de nacht, wanneer de bewoners thuis zijn en overdag, wanneer een deel van de bewoners van huis is.

In 2021 heeft verkeersonderzoeksbureau Bokwold parkeerdrukmetingen uitgevoerd in het centrumgebied van Alblasserdam². Het gehele centrum is opgedeeld in secties en op meerdere momenten is de parkeerdruk per sectie gemeten. Vier secties waar de parkeerbezettingsgraad is gemeten, vallen (geheel of deels) binnen het plangebied van de Wipmolenlocatie, namelijk de sectienummers:

- 51: Wipmolenstraat, capaciteit 4 parkeerplaatsen,
- 52a: Parkeerterrein Wipmolenstraat (permanent), capaciteit 46 parkeerplaatsen,
- 52b: Parkeerterrein betonnen platen (tijdelijk), capaciteit 56 parkeerplaatsen, maar we rekenen met 0 parkeerplaatsen, omdat deze tijdelijk zijn.
- 53: Wilde Woutstraat zuidoost, capaciteit 13 parkeerplaatsen, waarvan 10 binnen de projectlocatie,
- 54: Wilde Woutstraat noordwest 20 parkeerplaatsen, waarvan 10 binnen de projectlocatie.

Parkeerdruk nacht

Eerst kijken we naar de huidige situatie in de nacht om de parkeerbehoefte van bewoners te peilen op het Wipmolenterrein. In de toekomstige situatie gaan we ervan uit dat maximaal 90% van de parkeervakken bezet mag zijn in de nachtelijke parkeersituatie in het centrum³. Bij een bezettingsgraad van 90% kunnen bewoners over het algemeen dichtbij huis parkeren.

² Parkeeronderzoek centrumgebied Gemeente Alblasserdam, Bokwold, 12-01-2022

³ Parkeren en ruimtelijke ordening – een wereld te winnen, Kennisplatform Verkeer en vervoer, maart 2014

In tabel 2 staat in de totaalrij hoeveel auto's er op het Wipmolenterrein geparkeerd staan op verschillende avonden om 23:00 uur, wanneer de meeste bewoners thuis zijn. De onderste rij geeft aan hoeveel parkeerplaatsen er gecompenseerd moeten worden. Hierbij is uitgegaan dat het aantal getelde auto's 90% van de nieuw te realiseren parkeerplaatsen gaan bezetten. Er moeten dus meer parkeerplaatsen worden gerealiseerd dan het aantal getelde auto's.

tabel 2: parkeerdruk Wipmolenterrein wanneer meeste bewoners thuis zijn

sectie	naam	capaciteit	23-10-21	02-11-21	05-11-21
			za 23:00	di 23:00	vr 23:00
51	Wipmolenstraat	4	0	2	3
52a	P Wipmolenstraat	46	29	26	24
52b	P Betonnen platen	0	0	0	1
53	Wilde Woutstraat ZO	13	5	6	5
54	Wilde Woutstraat NW	20	6	13	10
totaal		83	40	47	43
minus 12 bezette parkeerplaatsen noordzijde Wilde Woutstraat			28	35	31
benodigd bij max. 90% bezetting			31	39	34

De parkeerdrukmeting telde ook de parkeerplaatsen aan de noordzijde van de Wilde Woutstraat mee. Dertien parkeerplaatsen aan de Wilde Woutstraat liggen buiten het projectgebied van de Wipmolenlocatie. Daarom zijn er in tabel 2 twaalf parkeerplaatsen van de parkeerbehoefte afgetrokken (90% bezettingsgraad van 13 parkeerplaatsen). In de nieuwe situatie is het wenselijk dat maximaal 90% van de parkeerplaatsen is bezet. Daarom is in de laatste rij de parkeerbehoefte gedeeld door 0,9.

Dinsdag 2 november 2022 was het drukste moment in de parkeerdrukmetingen. Toen waren er 39 parkeerplaatsen benodigd op de Wipmolenlocatie. In het plangebied zijn dus 39 parkeerplaatsen nodig om te voldoen aan de huidige parkeervraag in de nacht.

Op basis van deze berekening is te overwegen om geen 71 parkeerplaatsen, maar 39 parkeerplaatsen te compenseren. Dit aantal komt bovenop het aantal parkeerplaatsen dat nodig is voor de parkeerbehoefte van de planontwikkeling.

Als deze 39 parkeerplaatsen binnen een loopafstand van 100 meter worden gecompenseerd, is de verwachting dat de parkeerdruk in de nacht in de omgeving van de projectlocatie niet te hoog zal worden (zie ook tabel 3 met acceptabele loopafstanden volgens CROW-publicatie Toekomstbestendig parkeren).

De gemeente hanteert volgens de basisnota van het GVVP overigens een maximale loopafstand van 200 meter naar een woonfunctie.

tabel 3: acceptabele loopafstanden

hoofd functie	acceptabele loopafstanden
wonen	100 meter (100- 250 meter voor bezoekers)
winkelen	200 - 600 meter
werken	200 - 800 meter
ontspanning	100 - 600 meter
gezondheidszorg	100 meter
onderwijs	100 meter

Parkeerdruk overdag

Ook de parkeerdruk overdag is onderzocht (zie tabel 4). We verwachten dat overdag de parkeerplaatsen ook worden bezet door werknemers op de dinsdagochtend en winkelend publiek op de zaterdagmiddag.

Overdag gaan we uit van een maximale bezettingsgraad van 85%, omdat er dan meer kortparkeerders zijn. Bij een maximale bezettingsgraad van 85% is de hoeveelheid zoekverkeer nog acceptabel.

Dertien parkeerplaatsen aan de Wilde Woutstraat liggen buiten het projectgebied van de Wipmolenlocatie. Daarom zijn er in tabel 4 elf parkeerplaatsen van de parkeerbehoefte afgetrokken (85% bezettingsgraad van 13 parkeerplaatsen).

Het drukste moment is dinsdag om 10:00 uur. Dan zijn er 60 parkeerplaatsen benodigd, rekening houdend met een maximale bezetting van 85%. Op de zaterdagmiddag zijn er 48 parkeerplaatsen. Opvallend rustig is de koopavond met 32 bezette parkeerplaatsen.

Dubbelgebruik

Een deel van de nieuwe parkeerplaatsen voor de nieuwe woningbouw kan gedurende de dag dubbel worden gebruikt. Het gaat daarbij om de 52 parkeerplaatsen die moeten worden gerealiseerd voor de 36 nieuwe woningen (tabel 1). Deze kunnen

tijdens de werkdag worden gebruikt door andere functies dan bewoners.

Op een werkdagochtend is de parkeerbezetting door bewoners 50%⁴ volgens aanwezigheidspercentages van het CROW. Dit betekent dat er 26 parkeerplaatsen dubbel gebruikt kunnen worden.

Op een zaterdagmiddag is de parkeerbezetting door bewoners 60% volgens aanwezigheidspercentages van het CROW. Dit betekent dat er 20 parkeerplaatsen dubbel gebruikt kunnen worden.

tabel 4: parkeerdruk Wipmolenlocatie overdag

sectie	naam	capaciteit	30-10-21	02-11-21	02-11-21	05-11-21
			za 15:00	di 10:00	vr 15:00	vr 19:00
51	Wipmolenstraat	4	5	4	4	0
52a	P Wipmolenstraat	46	30	32	30	26
52b	P Betonnen platen	0	2	2	2	0
53	Wilde Woutstraat ZO	13	5	11	6	3
54	Wilde Woutstraat NW	20	10	13	8	9
totaal		83	52	62	50	38
minus 11 bezette parkeerplaatsen noordzijde Wilde Woutstraat			41	51	39	27
benodigd bij max. 85% bezetting			48	60	46	32

⁴ Toekomstbestendig parkeren – Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, CROW,

1 december 2018, tabel A11

3.3 Conclusie

Compensatie parkeerplaatsen op basis van gemeentelijk beleid

Het verkeersbeleid van de gemeente Alblasserdam geeft aan dat er een wens is om het aantal parkeerplaatsen in het centrum uit te breiden of te handhaven. In dat kader zouden de 71 bestaande parkeerplaatsen op het Wipmolenterrein moeten worden gecompenseerd bovenop de nieuwe parkeerbehoefte van 52 parkeerplaatsen.

Compensatie parkeerplaatsen op basis van daadwerkelijke parkeerdruk

Wanneer we kijken naar de actuele parkeerbezetting kan met de compensatie van minder parkeerplaatsen worden volstaan. De maatgevende situatie is de nachtsituatie. Dan zijn er op basis van de parkeerdrukmeting 39 extra parkeerplaatsen nodig.

Hoewel er op een dinsdagmorgen meer parkeerplaatsen nodig zijn, namelijk 60 parkeerplaatsen, is dit toch niet het maatgevende moment. Overdag worden veel parkeerplaatsen gebruikt door andere functies bewoners. Daarmee is er overdag de mogelijkheid tot dubbelgebruik van parkeerplaatsen. In de behoefte aan 60 parkeerplaatsen, kunnen 26 parkeerplaatsen worden toegekend aan de parkeerplaatsen voor de nieuw te bouwen woningen (50% van 52 parkeerplaatsen). Rekening houdend met dubbelgebruik is er voor het maatgevende moment overdag behoefte aan $60 - 26 = 34$ extra parkeerplaatsen.

4 PARKEERMAATREGELEN IN TOEKOMSTIGE SITUATIE

Dit hoofdstuk gaat in op parkeeroplossingen om de woningplanontwikkeling op het Wipmolenterrein te realiseren. Paragraaf 4.1 gaat in op de (on)mogelijkheden om extra parkeerplaatsen binnen het projectgebied te realiseren. In deze paragraaf wordt tevens ingegaan hoe nu verkeerskundig gekeken wordt naar de buitenruimte in het huidige stedenbouwkundige plan. In paragraaf 4.2 wordt onderzocht waar andere parkeerlocaties denkbaar zijn. Paragraaf 4.3 behandelt in het kort wat de bijdrage van parkeerregulering kan zijn. Paragraaf 4.4 besluit met een advies.

4.1 Extra parkeerplaatsen binnen plan

In het vorige hoofdstuk kwam naar voren dat er op basis de parkeerdrukmeting 39 parkeerplaatsen nodig zijn om de bestaande parkeervraag uit de omgeving op te vangen. Dit is naast de ruimte die nodig is voor parkeerplaatsen voor de nieuwe ontwikkeling (52 parkeerplaatsen). In totaal zijn er dus 91 parkeerplaatsen nodig.

Wanneer binnen het projectgebied de gehele parkeervraag opgelost moet worden, ontcom je niet aan een gebouwde parkeervoorziening, in de vorm van een parkeerdek of een oplossing met parkeren onder de gebouwen (parkeren op laag 0, gebouwen op laag +1). Dit is een dure oplossing.

Binnen het plangebied (binnen de rode lijnen) kunnen er maximaal $59 + 9 = 68$ parkeerplaatsen op maaiveld worden

gerealiseerd. In figuur 4 is de maximale invulling van het gebied met parkeerplaatsen ingetekend. Dit gaat ten koste van het groen als we uitgaan van de bouwvlakken in het huidige stedenbouwkundige plan.



figuur 4: voorstel maximale parkeerindeling Wipmolenterrein

Mogelijk kan er nog een optimalisatieslag worden uitgevoerd om de gebouwen, de groenvoorzieningen en de wegverhardingen in het stedenbouwkundige plan in balans te brengen. In het

beoordeelde stedenbouwkundig plan schuiven de parkeervakken op naar het noorden en is de rijbaan te smal voor haaksparkeren. Bovendien zijn er twee knelpunten waar een trottoir conflicteert met een geplande woning (zie sterren in figuur 4). Ons advies is om de huidige parkeervakken aan de noordzijde van de Wilde Woutstraat in tact te laten.

4.2 Extra parkeerplaatsen buiten het projectgebied uitvoeren

Buiten het plan zijn er ook mogelijkheden om extra parkeergelegenheid te creëren. Voor de bestaande bewoners die parkeren op het Wipmolenterrein en de nieuwe bewoners is het van belang dat de parkeergelegenheid dichtbij hun woning is (gewenste maximum loopafstand is 100 meter).

Ter hoogte van Bos Rijkee en de kruising met de Lelsstraat is het denkbaar om circa 39 nieuwe parkeerplaatsen te realiseren langs de Wilde Woutstraat (zie tekening bijlage 1 linksboven). Dit gaat ten koste van 5 bestaande langspaarkeerplaatsen, dus netto worden er dan 34 parkeerplaatsen toegevoegd. Als dit wordt gedaan, hoeven er in het projectgebied nog slechts 5 parkeerplaatsen gecompenseerd te worden boven de eigen vraag, wat neerkomt op 57 parkeerplaatsen (52 plus 5)

4.3 Parkeerregulering

Om de parkeerplaatsen in de toekomst beschikbaar te houden voor de beoogde doelgroep kunnen, indien nodig, parkeerreguleringsmaatregelen worden toegepast. Deze maatregelen zijn er op gericht om bezoekers en werknemers te verleiden om elders - wellicht bij Landvast - te gaan parkeren.

Dit kan bijvoorbeeld door het instellen van een vergunninghouderszone voor bewoners. Een nadeel van die oplossing is dat er dan geen mogelijkheid meer is voor dubbelgebruik van de parkeergelegenheid door bewoners en winkelend publiek.

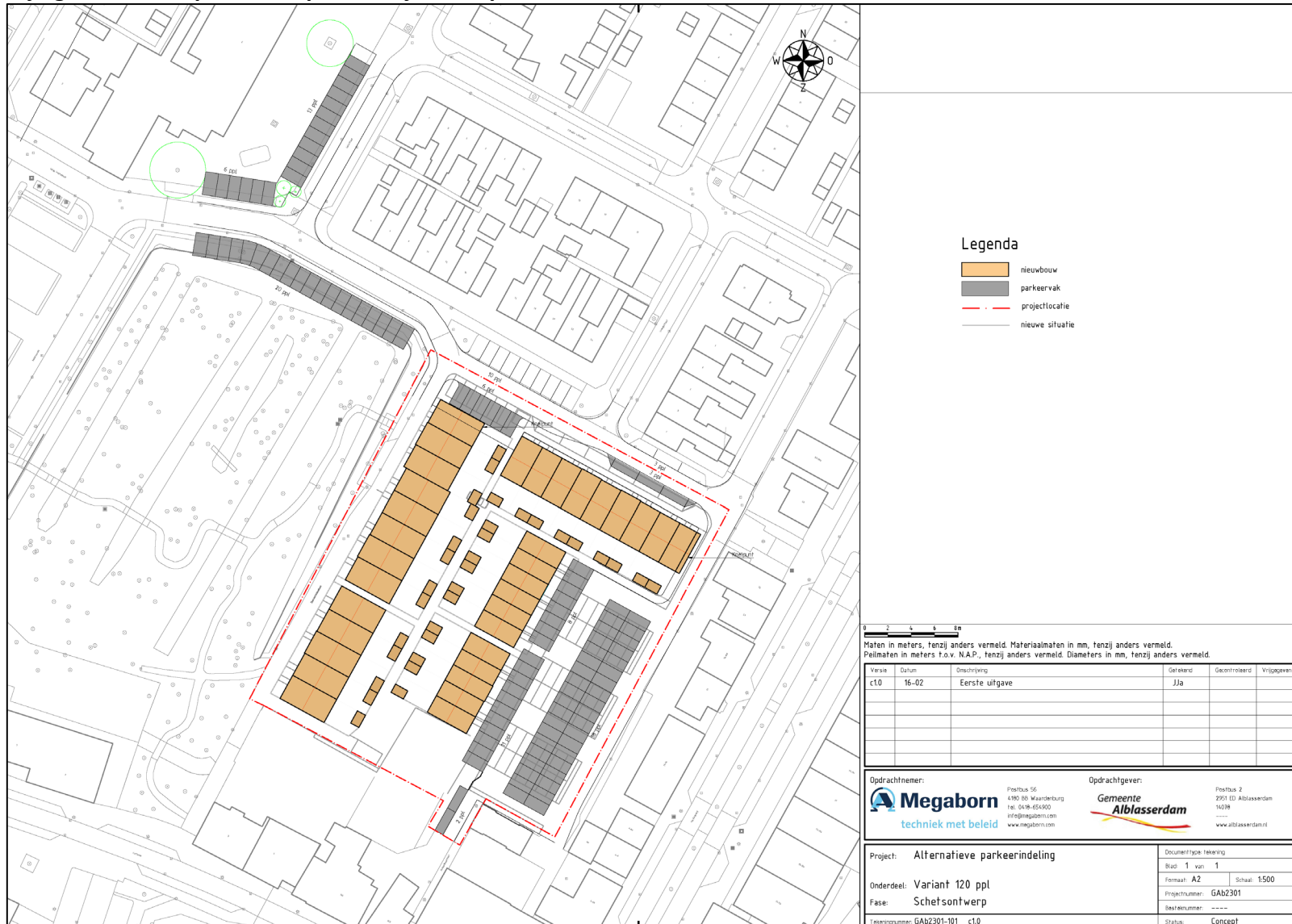
Een alternatieve oplossing is het toepassen van een blauwe zone (parkeerschijfzone) met een ontheffingsregeling voor bewoners. In dat geval is dubbelgebruik wel mogelijk. Door het invoeren van een maximale parkeerduur worden langparkeerders zoals werkers geweerd. Om deze langparkeerders naar de randen van het centrum te verplaatsen, moet de parkeerschijfzone wel over een groot deel van het centrum (tot aan de randen) worden ingesteld. Met een parkeerschijfzone kan meer ruimte voor bezoekers op de parkeerterreinen worden gecreëerd. Voor bewoners is het daarbij wenselijk om in ieder geval één ontheffing per adres te verlenen.

Het instellen van een parkeerregulering brengt (administratieve) kosten met zich mee. Deze maatregelen worden in eerste instantie niet geadviseerd, omdat ze niet direct nodig zijn om de bestaande bewonersvraag op te vangen, maar slechts om winkelend publiek en/of werkers te weren. Deze maatregelen kunnen in een later stadium worden overwogen als daar aanleiding voor blijkt.

4.4 Advies

Met de huidige parkeerbezetting achten wij het voldoende onderbouwd dat op basis van de huidige parkeerbehoefte en het geplande bouwprogramma volstaan kan worden met 91 parkeerplaatsen. Deze plaatsen moeten binnen of in de nabijheid van het projectgebied worden gerealiseerd. Een aanzet voor de inpassing van deze parkeerplaatsen is in bijlage 1 weergegeven. Parkeerregulering in het centrum wordt vooralsnog niet geadviseerd, maar zou in de toekomst een optie kunnen zijn wanneer winkelend publiek en/of werkers de parkeergelegenheid voor bewoners te veel bezetten. Wanneer 91 parkeerplaatsen worden gerealiseerd op of nabij de Wipmolenlocatie is het niet de verwachting dat winkelend publiek of werkers de parkeermogelijkheid van bewoners zullen ontnemen, omdat de verschillende doelgroepen (deels) op verschillende momenten parkeren.

Bijlage 1: Parkeerplaatsen op en nabij het Wipmolenterrein



VERKEER INFRA MOBILITEIT



Megaborn

techniek met beleid

bezoekadres

Steenweg 17b • 4181 AJ Waardenburg
Linie 608 • 7325 DZ Apeldoorn
Brieltjenspolder 28b • 4921 PJ Made
Hanzeweg 21 • 2803 MC Gouda

correspondentieadres

Postbus 56 • 4180 BB Waardenburg

contact

0418 654900

info@megaborn.com

www.megaborn.com