

Gemeente Ede
Eindrapport



Verkeers- onderzoek Bellestein Ede

Varianten voor het gezondheidscentrum

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Gemeente Ede
Eindrapport

Verkeersonderzoek Bellestein Ede

Varianten voor het gezondheidscentrum

Datum	23 januari 2020
Kenmerk	005385.R1.01
Eerste versie	22-01-20

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Ede Eindrapport
Titel rapport	Verkeersonderzoek Bellestein Ede Varianten voor het gezondheidscentrum
Kenmerk	005385.R1.01
Datum publicatie	23 januari 2020
Projectteam opdrachtgever(s)	Annieke Houwer
Projectteam Goudappel Coffeng	Christian Evers, Remon Siegel

Inhoud	Pagina
1 Aanleiding en vraag	1
1.1 Aanleiding	1
1.2 Vraag	1
2 Doel en proces	2
3 Beoordeling varianten	4
3.1 Start met negen varianten	4
3.2 Eisen/wensenlijst	6
3.2.1 Beoordeling van varianten op eisen en wensen	6
3.2.2 Nadere toelichting op de top 4 varianten	7
3.3 Scoring van drie varianten op verkeersveiligheid	8
3.4 Uitkomst	10
3.5 Andere consequenties van de varianten	11
3.6 Optimalisatie van de varianten	11
3.7 Variant voor tijdens de bouwfase	12
4 Conclusie	13
5 Bijlagen	14
Bijlage 1: scoringstabel eisen en wensen	1
Bijlage 2: telling NDC	2
Bijlage 3: Uitwerking variant C (keerlus)	3
Bijlage 4: Uitwerking variant E/I	4

1

Aanleiding en vraag

1.1 Aanleiding

De bouw van een nieuw gezondheidscentrum aan de noordzijde van Bellestein geeft aanleiding om de ontsluiting van het (bevoorradings)verkeer te verbeteren.

De gemeente Ede wil zorgdragen voor een veilige ontsluiting tijdens de bouw met voldoende parkeervoorzieningen voor de bezoekers en bewoners van het winkelcentrum Bellestein. Ook na de realisatie moet het westelijke deel van het winkelcentrum veilig ontsloten kunnen worden. Randvoorwaarde is een toekomst vaste veilige situatie waarbij het vrachtverkeer niet achteruit door voetgangersstromen hoeft te rijden.

1.2 Vraag

Aan Goudappel is gevraagd om tot een verkeersveilig ontwerp te komen, voor de bouwfase en de eindsituatie. In samenspraak met stakeholders uit het gebied dienen alle mogelijke varianten te worden beschouwd. Welke effecten (positief of negatief) hebben deze varianten, en hoe kunnen eventuele negatieve effecten worden opgelost.

2 Doel en proces

Het doel is een veilige en toekomstbestendige verkeerssituatie te realiseren met als randvoorwaarde dat het bevoorradingsverkeer niet meer achteruit rond het winkelcentrum hoeft te rijden. Hierbij hopen we tot een variant te kunnen komen die door de stakeholder gedragen wordt.

De betrokken stakeholders in het proces zijn:

- VVE Winkeliers
- VVE Bewoners
- VVE Panden
- Ontwikkelaar
- Vastgoedadviseur
- Gemeente Ede

Het volgende proces is met deze stakeholders doorlopen. In *hoofdstuk 3* worden de genomen stappen nader toegelicht.

Startoverleg (16 oktober '19): Aftrap met kennismaking en eerste blik op de reeds bestaande varianten. Opstellen van eisen- en wensenlijst waaraan de varianten moeten worden getoetst. Goudappel wordt gevraagd te kijken naar mogelijk missende varianten, en deze mee te nemen in het onderzoek.

Tweede overleg (6 november '19): Goudappel heeft negen varianten getoetst aan de hand van de eisen en wensen. Hiervoor is een meetmethode opgesteld. Deze methode wordt doorgenomen. Gezamenlijk worden drie varianten gekozen voor nadere uitwerking.

Derde overleg (11 december '19): De drie varianten zijn verder uitgewerkt op inrichting en maatregelen, en getoetst op verkeersveiligheid. De variant met de keerlus (variant C) komt als beste keuze naar voren. Voor de stakeholders uit het gebied niet de gewenste variant.

Extra sessie (18 december '19): Een sessie in kleiner comité. Voor de drie varianten wordt gekeken of er verbeteringen mogelijk zijn, en of dit gevolgen heeft voor de uitkomst wat betreft verkeersveiligheid.

Inbreng andere visie (januari '20): door de stakeholders uit het gebied wordt een andere visie op de beoordeling van de verkeersveiligheid ingebracht. Deze is op 20 januari gepresenteerd.

Laatste sessie (21 januari '20): Vanuit de sessie van 18 december heeft Goudappel de varianten geoptimaliseerd op verkeersveilige inrichting, met name de kruisingen van (vracht)verkeer en langzaam verkeer. De variant met de keerlus blijft het meest verkeersveilig. Gezien de blijvende andere visie vanuit de omgeving, legt de wethouder de uiteindelijke keuze voor aan het college.

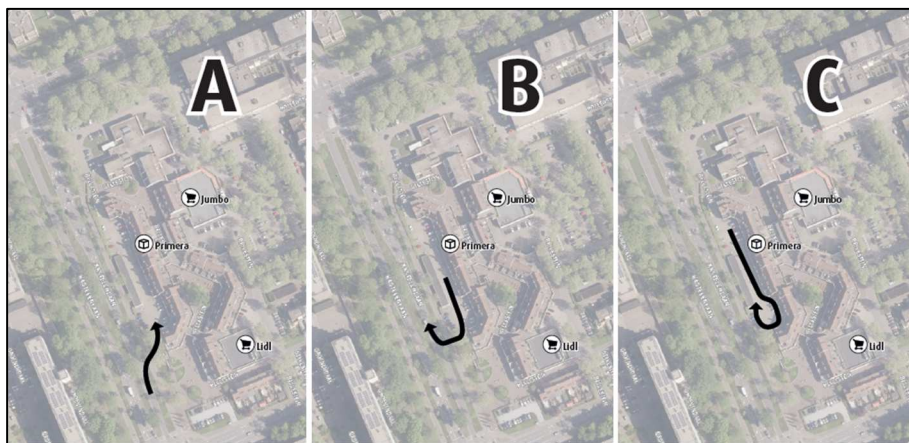


3

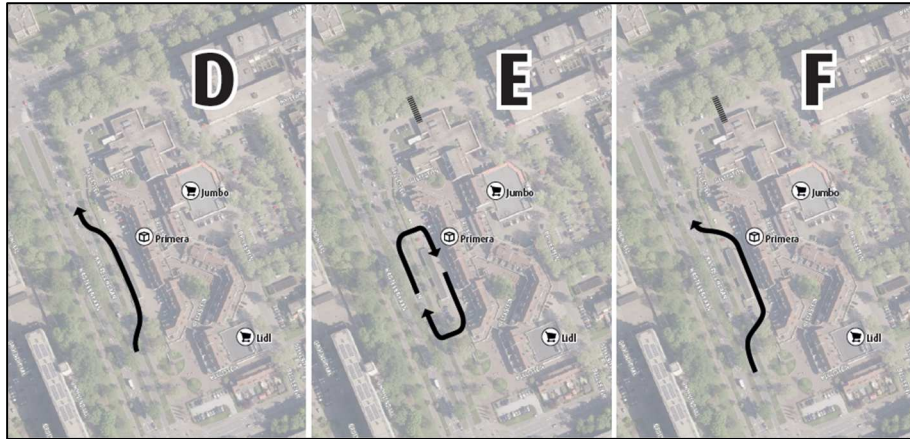
Beoordeling varianten

3.1 Start met negen varianten

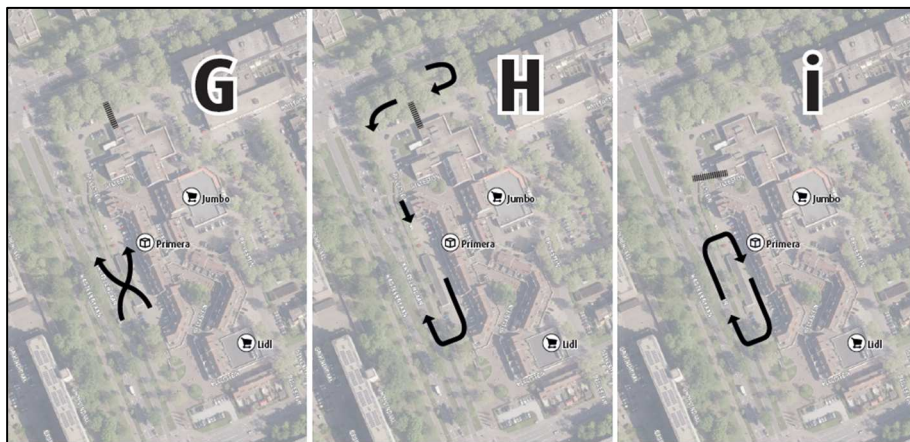
Voorafgaand aan de opdracht waren er al verschillende varianten ingebracht, door de omgeving en de gemeente, voor de ontsluiting van het gezondheidscentrum en Bellestein west. Na het startoverleg is dit gecombineerd tot deze negen varianten:



- Variant A: Verkeer kan vanaf de Kastelenlaan inrikken richting Bellestein west. Via bestaande route weer uitrijden, om het winkelcentrum heen.
- Variant B: Verkeer rijdt via bestaande route, om het winkelcentrum heen, richting Bellestein west. Kan uitvoegen direct op de Kastelenlaan.
- Variant C: Verkeer rijdt via bestaande route, om het winkelcentrum heen, richting Bellestein west. Met een keerlus rijdt het verkeer weer terug.



- Variant D: Laden en lossen op een nieuwe rijstrook, aan oostzijde Kastelenlaan (maar niet voorbij de garageboxen).
- Variant E: Verkeer kan vanaf de Kastelenlaan inrikken richting Bellestein west. Kan weer uitvoegen direct op de Kastelenlaan. Knip voor het gezondheidscentrum.
- Variant F: Als E, maar dan andere rijrichting op Bellestein west. Knip voor het gezondheidscentrum.



- Variant G: Verkeer kan vanaf de Kastelenlaan inrikken richting Bellestein west. Vrachverkeer moet een stukje achteruit rijden, en kan vervolgens weer uitvoegen direct op de Kastelenlaan. Knip voor het gezondheidscentrum.
- Variant H: Een fietsstraat vanaf de Slotlaan, de hoek om richting de Kastelenlaan. Fiets en (vracht)verkeer rijdt hier gemengd. Verkeer rijdt via de Slotlaan de fietsstraat op, en kan weer uitvoegen direct op de Kastelenlaan. Knip voor het gezondheidscentrum.
- Variant I: Als E, maar met knip niet voor het gezondheidscentrum, maar in de noordwest hoek. Deze variant is door Goudappel toegevoegd.

3.2 Eisen/wensenlijst

Tijdens het startoverleg wordt met de aanwezigen een eisen- en wensenlijst opgesteld. Hieraan moet de te kiezen variant voldoen.

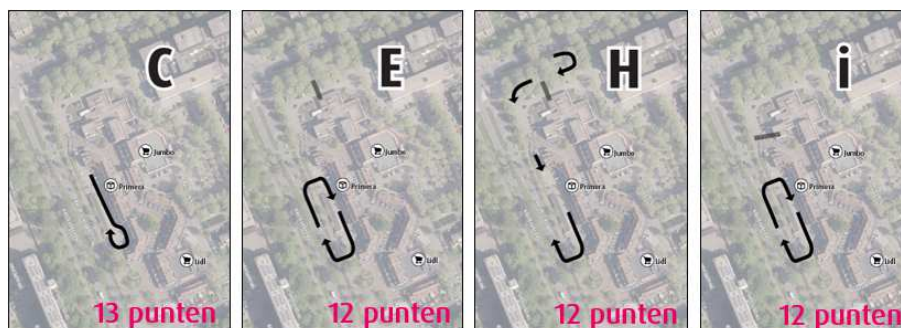
Eisen	Toelichting
Geen achteruit rijdend vrachtverkeer	Met name voor noorden/westen en bevoorrading winkels en bouwverkeer Ter voorkoming van doorsnijden voetgangers.
Bereikbaarheid auto westzijde	Kunnen auto's aan de westzijde van het winkelcentrum komen?
Minder valide-plek westzijde	Handhaven minder valide-plek aan de westzijde
Doorstroming hoofdstructuur intact	Wordt de Slotlaan/Kastelenlaan belast met een in- en/of uitrit
Hoofdfietsroutes verkeersveilig	Kruisend gemotoriseerd verkeer zorgt voor meer verkeersonveiligheid
Rechts ladende vuilniswagen	vuilniswagen kan alleen aan rechterzijde ondergrondse container legen

Wensen	Toelichting
Knip	Voetgangersgebied vanuit winkelcentrum doortrekken tot nieuwe gezondheidscentrum en verbieden voor autoverkeer
In- en uitrit Kastelenlaan	Spreekt voor zich en zal er moeten komen wanneer er een knip komt
In- en uitrit Slotlaan	Spreekt voor zich
Bewoners parkeren westzijde	Spreekt voor zich
Langzaam verkeer via ingang noordwest	Kruisend gemotoriseerd verkeer zorgt voor meer verkeersonveiligheid
Geen aanzuigende werking westzijde	Zorgt een in/uitrit Kastelenlaan voor meer autoverkeer?

3.2.1 Beoordeling van varianten op eisen en wensen

In de toetsing van de varianten op de eisen en wensen is gekeken of een variant aan de eisen en wensen voldoet, ja of nee. Voor het voldoen aan een eis krijgt de variant 2 punten, voor het voldoen aan een wens krijgt deze 1 punt *(voor de robuustheid is gecontroleerd hoe de uitslag zou zijn met andere puntenverdelingen: 1 punt voor zowel eis als wens, of 3 punten voor een eis en 1 punt voor een wens. Dit maakte geen verschil voor wat betreft de varianten die zijn doorgegaan).*

Dit leverde een top 4 aan varianten op die 12 of 13 punten scoorden (variant C, E, H en I). De scoringslijst is in bijlage 1 opgenomen.



3.2.2 Nadere toelichting op de top 4 varianten

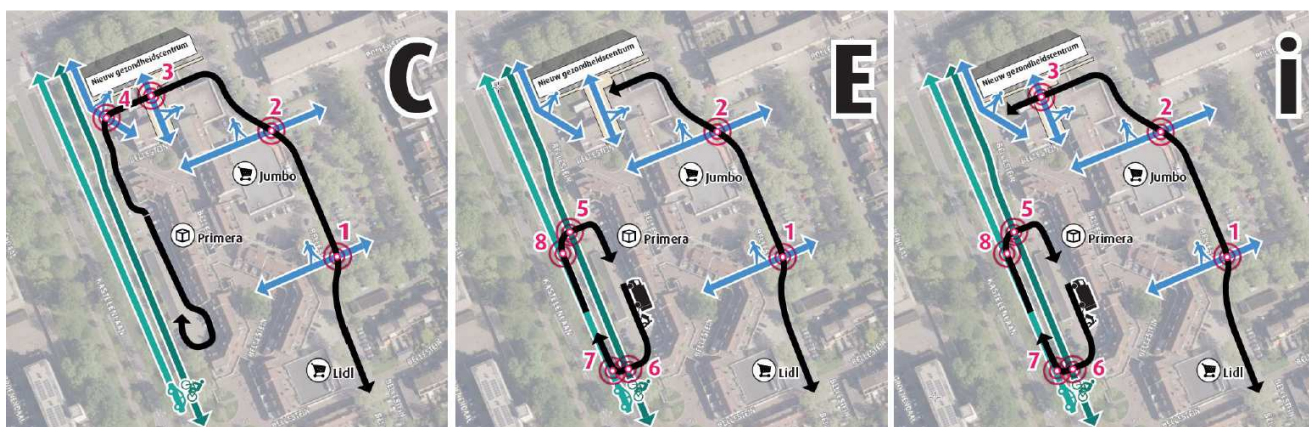
- **Variant C (keerlus):** In deze variant keert het verkeer aan de westzijde. Hiervoor dienen een aantal parkeerplaatsen aan deze zijde opgeheven te worden. Een knip is hier niet mogelijk en het verkeer wat aan de westzijde moet zijn kruist het langzaam verkeer bij het gezondheidscentrum, en bij de noordwestelijk hoek.
- **Variant E (met aparte in- en uitrit op de Kastelenlaan (lus)):** *(er is uitgegaan van het behoud van parkeerplaatsen aan de noordwestzijde. Tijdens de bijeenkomst kwam de optie naar voren om hier de parkeerplekken op te heffen ten gunste van groen).* In deze variant kan een knip voor het gezondheidscentrum toegepast worden maar door de knip moet het bevoorradingsverkeer wel het 2-richtingenfietspad kruisen langs de Kastelenlaan. Verder is er zowel autoverkeer als langzaam verkeer via de noordwest ingang. Door de knip kan het voorkomen dat als er aan de westzijde geen parkeerplek is bij het gezondheidscentrum men terug moet rijden en om moet rijden om aan de oostzijde te parkeren.
- **Variant H (fietsstraat waarop laden en lossen plaatsvindt):** De rijrichting van de fietsstraat moet – om sluipverkeer langs de verkeerslichten te voorkomen - van noord naar zuid zijn. In deze fietsstraat variant wordt het fietsverkeer gemengd met het overige verkeer, incl. laden en lossen. Dit zorgt voor een onrustig beeld voor de fietsers en onduidelijkheden wat betreft voorrang. Verder is er een ontsluiting op zowel de Slotlaan als de Kastelenlaan. Dit is minder wenselijk gezien de doorstroming van het omgevingsverkeer.
- **Variant I (als E, maar met de 'knip' op de noord-west entree):** In deze variant is variant E aangepast door de knip te verleggen naar de noordwestelijke entree voor langzaam verkeer. Hierbij kunnen de parkeerplaatsen aan de noordwest zijde (voor het GZC) behouden blijven. De intensiteit van het autoverkeer op de plek voor het gezondheidscentrum is erg laag (want wordt alleen door bestemmingsverkeer voor het centrum gebruikt). De westkant is alleen voor bestemmingsverkeer (laden/lossen, bewoners, pakketdiensten) en de vuilniswagen kan de ondergrondse afvalcontainer legen. Dit verkeer zal nog wel het fietsverkeer langs de Kastelenlaan kruisen.

Na het bespreken van de verschillende varianten wordt middels een stemming op 6 november duidelijk welke varianten de voorkeur dragen van de aanwezigen. Hieruit volgt de vraag aan Goudappel om varianten C, E en I nader uit te werken.

3.3 Scoring van drie varianten op verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid is op twee manieren bekeken:

1. Cijfermatig – hoeveel conflicten zijn er, hoe zwaar wegen die en hoe druk is het
2. Expert judgment van onze verkeersveiligheid auditor



In variant C zijn er 4 conflictpunten, in variant E zijn er 6 conflictpunten, en in variant I zijn er 7 conflictpunten.

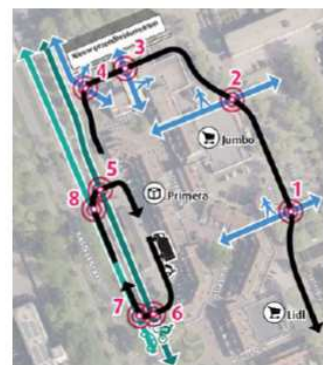
Per conflictpunt is – samen met een verkeersveiligheidsauditor van Goudappel – een weging gemaakt aan de hand van deze eigenschappen:

- Hoe is de **inrichting** (haaks vs schuin, verwacht vs onverwacht)?
- Wat is de **kwetsbaarheid** van de aanwezige doelgroepen?
- Wat is de **snelheid**?

Hieruit volgt deze weging (*rekenvoorbeeld van de weging bij conflict 1: $1 \times 4 \times 20 = 80$*):

Conflict	Inrichting	kwetsbaarheid	snelheid
1	++	--	20
2	++	--	20
3	+	--	20
4	+	--	20
5	--	--	30
6	-	--	30
7	-	++	50
8	-	++	50

Weging (hoger = slechter)	+ / -	factor
80	●	++ 1
80	●	+ 2
160	●	- 3
160	●	-- 4
480	●	
360	●	
150	●	
150	●	



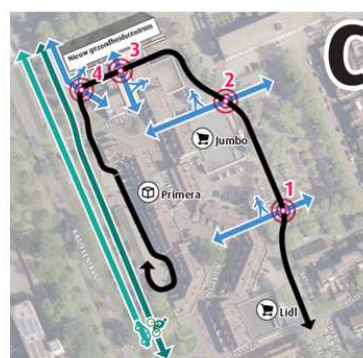
* = schatting

Vervolgens is gekeken hoe druk het is op de conflictpunten, in de avondspits (tussen 16 en 18 uur). Zowel snel als langzaam verkeer. De intensiteiten komen uit diverse bronnen:

- Parkeeronderzoek Bellestein 2016 (autoverkeer) (via gemeente Ede)
- VRI-tellingen 2018 (autoverkeer) (via gemeente Ede)
- Fietstellingen 2017 (fietsverkeer) (via gemeente Ede)
- Telling Bellestein noord 2019 (autoverkeer) (via gemeente Ede)
- Telling voetgangers oost en noordwest 2019 (voetgangers) (telling door NDC in opdracht van Goudappel voor deze opdracht, zie bijlage 2 voor resultaten)

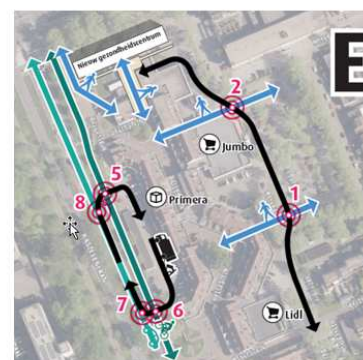
Per variant zijn dit de uitkomsten voor de intensiteiten:

Conflict	Avondspits (16-18)			Som intensiteit
	# Auto	# Vracht	# Langzaam	
1	± 500	± 4	± 900*	1.404
2	± 100	± 4	± 900	1.004
3	± 60	± 2	± 100*	162
4	± 60	± 2	± 250	312
5	-	-	-	-
6	-	-	-	-
7	-	-	-	-
8	-	-	-	-



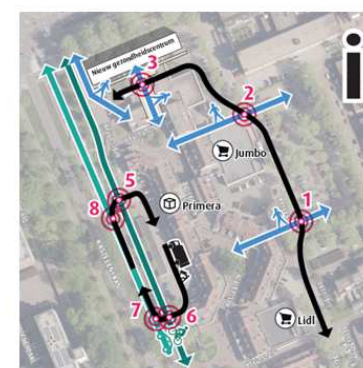
* = schatting

Conflict	Avondspits (16-18)			Som intensiteit
	# Auto	# Vracht	# Langzaam	
1	± 470	± 4	± 900*	1.374
2	± 70	± 4	± 900	974
3	-	-	-	-
4	-	-	-	-
5	± 30	± 2	± 350	382
6	± 30	± 2	± 350	382
7	± 730	± 2	-	732
8	± 730	± 2	-	732



* = schatting

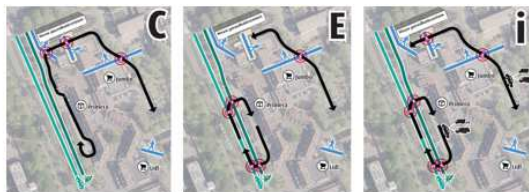
Conflict	Avondspits (16-18)			Som intensiteit
	# Auto	# Vracht	# Langzaam	
1	± 470	± 4	± 900*	1.374
2	± 70	± 4	± 900	974
3	± 30	± 2	± 100*	132
4	-	-	-	-
5	± 30	± 2	± 350	382
6	± 30	± 2	± 350	382
7	± 730	± 2	-	732
8	± 730	± 2	-	732



* = schatting

3.4 Uitkomst

De weging per conflictpunt is vermenigvuldigd met de intensiteit. Dit levert deze resultaten:



Conflict	Conflictcijfer Variant C	Conflictcijfer Variant E	Conflictcijfer Variant I
1	112.000	110.000	110.000
2	80.000	78.000	78.000
3	26.000		21.000
4	50.000		
5		183.000	183.000
6		138.000	138.000
7		110.000	110.000
8		110.000	110.000
	268.000	729.000	750.000

De scores zijn bedoeld als hulpmiddel om de varianten relatief aan elkaar te kunnen vergelijken. De lagere score van Variant C ten opzichte van E en I, betekent dat deze variant veiliger lijkt te zijn.

Dit komt overeen met het beeld dat onze verkeersveiligheidsauditor heeft:

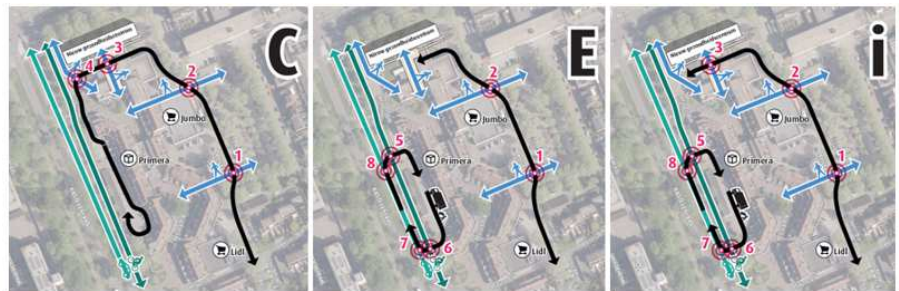
“De cijfers geven het beeld goed weer. Vanwege ruimtegebrek zijn de doorkruisingen van de kwetsbare groep fietsers langs de Kastelenlaan niet correct in te richten. Dit weegt zwaar. Vroeg of laat gaat daar iets gebeuren.”

De voornaamste reden van deze uitkomst is de doorkruising van het fietspad langs de Kastelenlaan. Ook in een geoptimaliseerde situatie, waarbij het fietspad maximaal uitbuigt, heeft het vrachtverkeer onvoldoende zicht (zie inzet, rode vlakken zijn de zichtgebieden) op de fietsers vanuit zuidelijke richting. De chauffeur moet, tijdens het indraaien, twee richtingen fietsers in de gaten houden, en met name snelle (e-)fietsers vanuit zuidelijke richting kunnen in de dode hoek terechtkomen. Een chauffeur die even heeft moeten wachten, kan niet meer overzien wat eraan komt vanuit het zuiden.



3.5 Andere consequenties van de varianten

Naast de verkeersveiligheid is ook beschouwd welke consequenties de varianten hebben op het gebied van sluipverkeer, parkeergelegenheid en kosten. Deze aspecten zijn niet van invloed geweest op de beoordeling van de verkeersveiligheid.



	C	E	I
Sluipverkeer	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Parkeren	GZC: 35 minder, 27 terug West: 7 minder, 4 terug netto 11 minder	GZC: 35 minder, 7 terug West: 12 minder, 8 erbij netto 32 minder	GZC: 35 minder, 27 terug West: 12 minder, 8 erbij netto 11 minder
Kostenschatting	± € 70.000	± € 100.000	± € 100.000

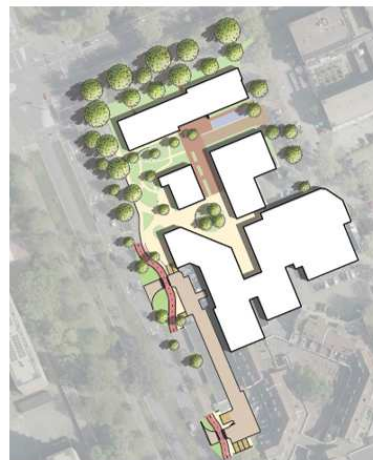
Van sluipverkeer is in geen van de varianten sprake. Variant E levert de meeste parkeerplaatsen in. Variant C is iets voordeliger uit te voeren dan E en I.

3.6 Optimalisatie van de varianten

Naar aanleiding van de extra sessie op 18 december zijn de varianten C en E/I nader ingevuld en geoptimaliseerd. Grotere afbeeldingen in bijlagen 3 en 4.



Variant C: Verbetering aansluiting van het fietspad vanuit de noordwestelijke hoek. Vergroening van gebied voor het gezondheidscentrum.



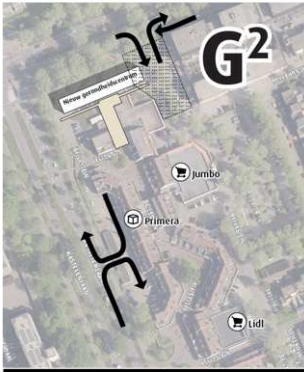
Variant E/I: Maximale uitbuiging van het fietspad langs de Kastelenlaan. Vergroening van gebied voor het gezondheidscentrum.

3.7 Variant voor tijdens de bouwfase

Bij aanvang van het proces was het ook de bedoeling om tot een keuze te komen voor een variant tijdens de bouwfase van het gezondheidscentrum. Het proces heeft zich echter vooral gericht op de eindfase. Hier lagen de visies uiteen en deze discussie heeft de meeste aandacht opgeëist.

We hebben wel een concept voor de bouwfase voorbereid, maar deze is niet meer ter sprake gekomen in het proces. Onze aanbeveling is om dit, na definitieve vaststelling van de variant voor de eindfase, alsnog verder uit te werken.

Bouwfase



Bouwverkeer

Ong. 15 voertuigen per week
Drukste week: 65 voertuigen
Rustigste week: 2 voertuigen

- 2x U-turn i.v.m. lossen
 - 1x in- en uitrit op de zelfde plaats
 - 1 verkeersregelaar nodig
 - minder aantasting door tijdelijke doorkruising door groen
- Uitgaand verkeer is gedwongen om rechtsaf Slotlaan op te gaan. Linksaf kan niet.
- Ingang bouwplaats Slotlaan is veiliger
 - minder fietsers
 - *overweging: tijdelijk zuidelijk pad afsluiten*
 - meer zicht
 - liefst zoveel mogelijk bouwverkeer daar ontvangen
- Aandachtspunt: kunnen alle bomen blijven staan?
 - Hangt af van type bouwverkeer

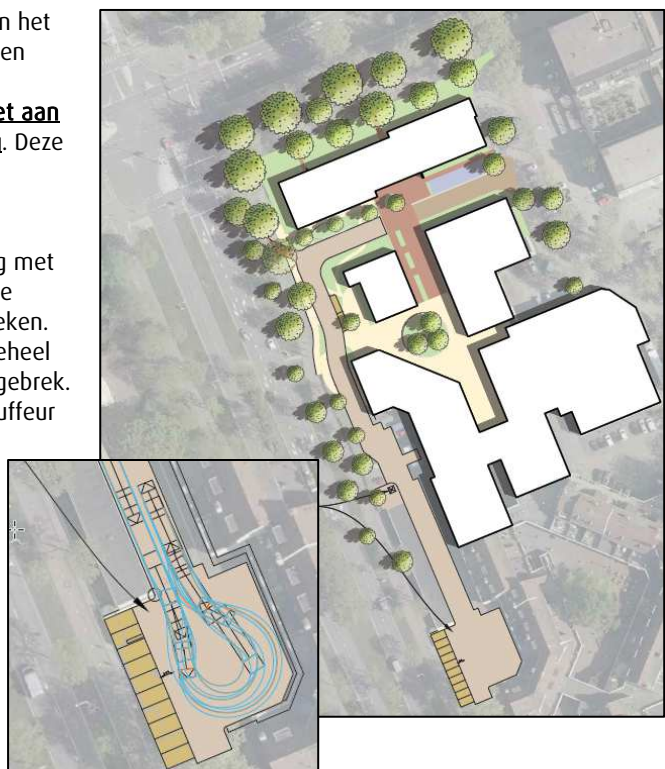
4 Conclusie

Het doel van de uitvraag was tweeledig:

- Een veilige en toekomstbestendige verkeerssituatie te realiseren met als randvoorwaarde dat het bevoorradingsverkeer niet meer achteruit door het winkelcentrum hoeft te rijden.
- Hierbij tot een variant te komen die door alle stakeholders gedragen wordt.

Onze conclusie, na het doorlopen van het proces met alle stakeholders en negen varianten, is dat **de variant met de keerlus (variant C) als beste voldoet aan het eerste deel van de doelstelling**. Deze levert dus een veilige en toekomstbestendige verkeerssituatie.

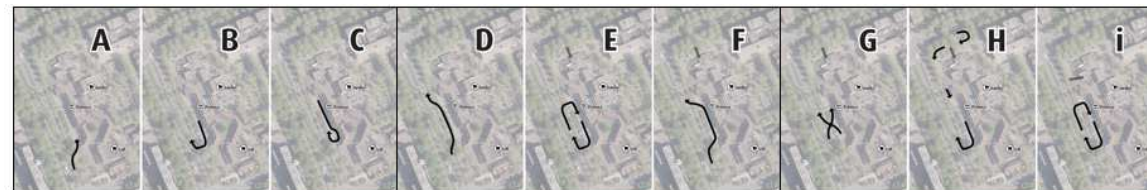
Deze variant heeft geen doorkruising met het twee-richtingen fietspad langs de Kastelenlaan, en die is cruciaal gebleken. Een dergelijke doorkruising is niet geheel veilig in te richten, vanwege ruimtegebrek. Hierdoor heeft een vrachtwagenchauffeur onvoldoende zicht op het fietspad.



Het tweede deel van de doelstelling is, vanwege deze conclusie, helaas niet gelukt. De stakeholders vanuit de Bellestein zien graag een andere oplossing (variant I of E).

5 Bijlagen

Bijlage 1: scoringstabel eisen en wensen



EINDFASE	var A	var B	var C	var D	var E	var F	var G	var H	Var I
EISEN (2 punten)									
geen achteruit rijdend vrachtverkeer	2	2	2	0	2	2	0	2	2
bereikbaarheid auto westzijde	2	2	2	2	2	2	2	2	2
MV-plek westzijde	2	2	2	2	2	2	2	2	2
doorstroming hoofdstructuur intact	0	0	2	2	0	0	0	0	0
hoofd fietsroutes verkeersveilig	0	0	2	0	0	0	0	0	0
rechts ladende vuilniswagen	0	2	2	2	2	0	0	2	2
WENSEN (1 punt)									
knip	0	0	0	0	1	1	1	1	0
in- en uitrit Kastelenlaan	0	0	0	0	1	1	1	1	1
in- en uitrit Slotlaan	0	0	0	0	0	0	0	1	0
bewoners parkeren westzijde	1	1	0	1	1	1	1	1	1
lv via ingang noordwest	0	0	0	0	0	0	0	0	1
geen aanzuigende werking westzijde	0	0	1	0	1	1	1	0	1
Score EINDFASE	7	9	13	9	12	10	8	12	12

Bijlage 2: telling NDC

Telling aantal voetgangers Winkelcentrum Bellestein Ede

Datum: 4 december 2019

Telperiode: 13.00-19.00 uur

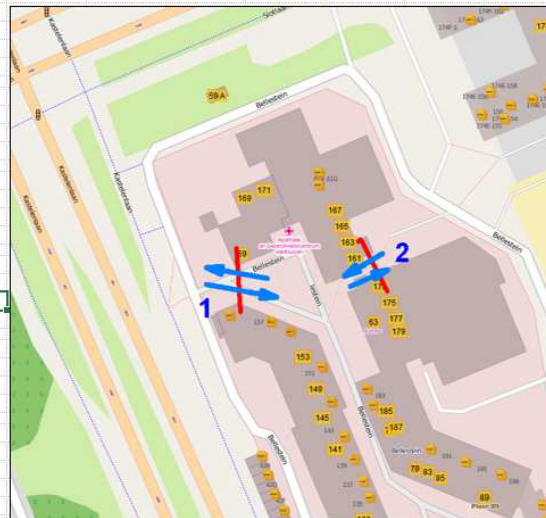
Projectcode NDC000536

Locatie 1: ingang vanaf zijde Kastelenlaan

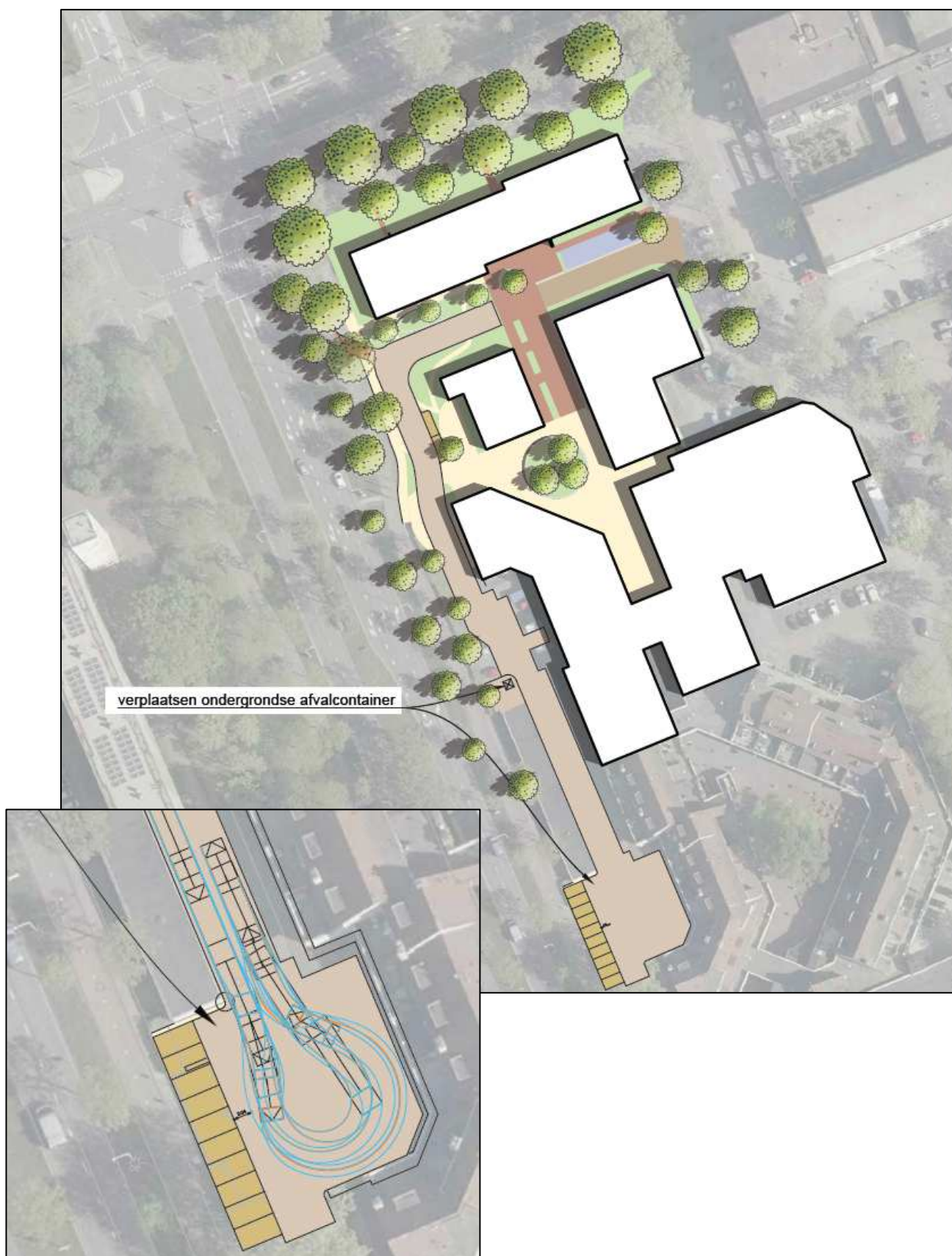
Tijd	ingaaand	uitgaand
1300-1315	14	12
1315-1330	10	14
1330-1345	22	18
1345-1400	25	21
1400-1415	17	18
1415-1430	9	21
1430-1445	19	15
1445-1500	14	27
1500-1515	14	13
1515-1530	22	23
1530-1545	21	20
1545-1600	16	21
1600-1615	17	15
1615-1630	18	19
1630-1645	16	14
1645-1700	20	25
1700-1715	15	13
1715-1730	14	12
1730-1745	9	17
1745-1800	4	7
1800-1815	7	7
1815-1830	5	1
1830-1845	3	7
1845-1900	8	14
totalen		
1300-1400	71	65
1400-1500	59	81
1500-1600	73	77
1600-1700	71	73
1700-1800	42	49
1800-1900	23	29
1300-1900	339	374

Locatie 2: ingang vanaf zijde p-terrein Bellestein

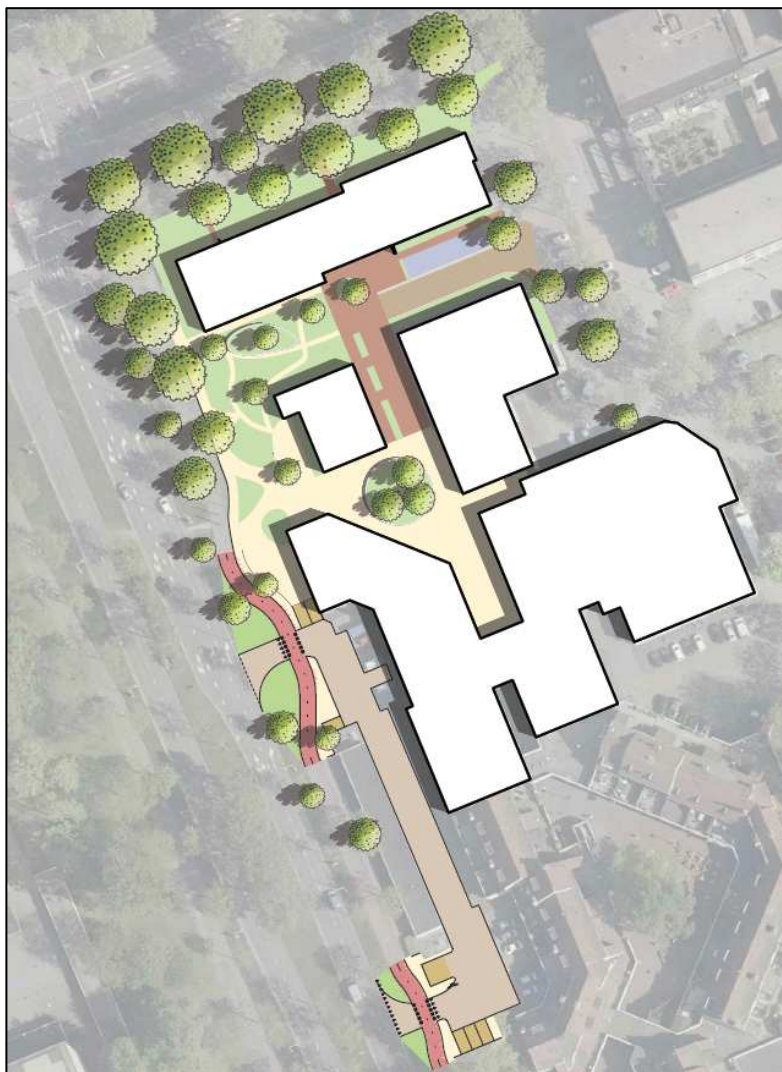
Tijd	ingaaand	uitgaand
1300-1315	44	44
1315-1330	49	52
1330-1345	44	48
1345-1400	46	35
1400-1415	51	42
1415-1430	64	46
1430-1445	42	52
1445-1500	43	48
1500-1515	55	38
1515-1530	50	74
1530-1545	74	48
1545-1600	53	58
1600-1615	73	68
1615-1630	48	80
1630-1645	58	81
1645-1700	62	54
1700-1715	57	54
1715-1730	47	60
1730-1745	48	56
1745-1800	25	28
1800-1815	29	34
1815-1830	18	20
1830-1845	21	15
1845-1900	16	29
totalen		
1300-1400	183	179
1400-1500	200	188
1500-1600	232	218
1600-1700	241	283
1700-1800	177	198
1800-1900	84	98
1300-1900	1117	1164



Bijlage 3: Uitwerking variant C (keerlus)



Bijlage 4: Uitwerking variant E/I



Vestiging Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0570) 666 222
F +31 (0570) 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl