

StadsLABs Dordtse Spoorzone

Zwijndrechtse brug
Maasterras
Stationsgebied



© stichting DE STAD
16-02-2022 | Oplage 100 stuks

Uitgave naar aanleiding van de StadsLABs georganiseerd door stichting DE STAD over de door architectenbureau Mecanoo opgestelde visie over de Dordste Spoorzone, in opdracht van Gemeente Dordrecht. De impressies zijn van Mecanoo. Deze uitgave wordt aangeboden aan de Gemeente Dordrecht als bijdrage aan het lopende ontwerpproces. De digitale versie is via bovenstaande QR code te lezen.

www.stichtingdestad.com

Inhoud

Stichting DE STAD **3**
StadsLABs **3**
Voorwoord **5**
Armand Paardekooper Overman **12**
Resultaten StadsLAB 1 **15**
Cris Mitry **18**
Presentatie Minze Walvius **20**
Resultaten StadsLAB 2 **23**
Presentatie Wijnand Galema **28**
Resultaten StadsLAB 3 **31**
Presentatie Eric Luiten **36**
Resultaten StadsLAB 4 **39**
Conclusies StadsLABs Dordtse Spoorzone **45**
Organisatie **51**
Deelnemers **52**
StadsLABs Dordste Spoorzone **53**



Stichting DE STAD

Stichting DE STAD vormt het architectuurcentrum van Dordrecht en zet zich in voor de kwaliteit van de architectuur en de openbare ruimte in Dordrecht. Zij doet dit door het organiseren van discussieavonden, StadsLABs, manifestaties, lezingen, excursies, films, tentoonstellingen, previews en de jaarlijkse Dag van de Architectuur.

Het architectuurcentrum is sinds 1991 actief om de discussie over de kwaliteit van de stad en de openbare ruimte te stimuleren. Zij wil het debat over de stad voeden door onder meer voorbeelden uit andere steden te introduceren, vakspecialisten te laten vertellen over hun ervaringen en geïnteresseerden de kans te geven recente projecten te bezoeken.

www.stichtingdestad.com

StadsLABs

De StadsLABs vormen een bijzonder onderdeel binnen de activiteiten van DE STAD. Ze worden georganiseerd op momenten dat bewonersparticipatie bij een stedelijke ontwikkeling in Dordrecht een extra dimensie kan toevoegen. Ontwerpend onderzoek is een vorm die regelmatig gebruikt wordt maar ook paneldiscussies worden ingezet om ideeën en meningen te verzamelen. Tijdens de StadsLABs worden sprekers van verschillende disciplines uitgenodigd om een inspirerend verhaal te houden. Van elk StadsLAB wordt een uitgebreid verslag gemaakt dat openbaar toegankelijk is. De hierin verzamelde bouwstenen worden door de gemeente en de ontwerpende partijen gezien als waardevolle bijdrage in het lopende ontwerpproces. Iedereen kan zich opgeven voor deelname, de resultaten geven zo een reëel beeld van wat er leeft.

Dit boekje is ook online in te zien.



Voorwoord

Dordrecht heeft een rijk verleden en een kansrijke toekomst. Historie, water, maritieme industrie en innovatie, maar ook cultuur, natuur en dijken zijn kenmerkende elementen van Hollands oudste stad. De visie voor de Spoorzone van Dordrecht bouwt voort op dat veelzijdige karakter. De schoonheid maar ook de rauwe kanten, zoals infrastructuur, spoor en industrie, vinden erin hun plek.

De stad is klaar voor een nieuwe fase, met nieuwe iconen. Het vizier is gericht op de Dordtse Spoorzone, een gebied dat vol kansen blijkt te zijn. Met als opdracht de stad sociaaleconomisch sterker, duurzamer en gezonder te maken. En om de opgave voor de bouw van tienduizend nieuwe woningen , binnenstedelijk, te helpen realiseren. Voorzien van publieke ruimten, van parken, stations, excellent openbaar vervoer en fietspaden. Vanuit die gedachten is door Mecanoo Architecten een visie ontwikkeld, een proces waarbij talrijke partijen waren betrokken.

Ook betrokken Dordtenaren, waaronder ondernemers en omwonenden, konden reageren. Om de reacties te verzamelen organiseerde stichting DE STAD, het Dordts architectuurcentrum, in opdracht van de gemeente vier StadsLABs.

De bijeenkomsten hadden plaats in de periode van 15 september tot 10 november 2021. De aandacht ging vooral uit naar de ontwikkeling van het Maasterras, de Zwijndrechtse brug als groen stadsdeel en de omgeving van station Dordrecht Centraal.

Het organiseren van StadsLABs past in het streven van de stichting naar kwaliteitsverbetering van de architectuur en openbare ruimte. De StadsLABs leveren een inhoudelijke bijdrage aan de ontwikkeling van gemeentelijke plannen. Er is nauw samengewerkt met de gemeente, onder meer door specifieke vragen te formuleren voor de werkgroepen. Zo maken we samen de stad.

In totaal 135 personen namen deel, waarvan een aantal meerdere keren. Het was een brede vertegenwoordiging, geworven via de kanalen van de gemeente, de achterban van stichting DE STAD, via sociale media en de lokale pers. De eerste bijeenkomst hield een kennismaking met de Spoorzone-visie in. Specifieke plekken werden bezocht, waarvoor 360º virtual reality-toekomstbeelden werden gebruikt, toegankelijk via een QR code op de smartphone. De drie volgende avonden waren er sprekers van Mecanoo, de gemeente en externe experts. Werkgroepen bespraken vervolgens de plannen voor de diverse gebieden. Aan het eind volgde een korte presentatie voor de hele groep.



De locaties waar de StadsLABs plaatsvonden, midden in het te ontwikkelen gebied, droegen zeker bij aan de rijke oogst van de avonden. De bijeenkomsten waren in tenten op het bedrijventerrein, in de garage van BNM Motoren en op de bovenste etage van Thureborgh, met zicht op het station. De ongewone plekken creëerden letterlijk ruimte om na te denken over de nieuwe fase van Dordrecht.

Dit boekje bevat de belangrijkste uitkomsten van de StadsLABs en een beknopte samenvatting. Een tipje van de sluier oplichtend: de plannen konden rekenen op groot enthousiasme. Of zoals iemand het verwoordde: ‘De visie is ontwikkeld vanuit trots. Dordrecht verdient dat’. De verzamelde kanttekeningen, voorwaarden en aandachtspunten helpen bij de verdere ontwikkeling van de plannen.

Met dank aan alle deelnemers, sprekers, Mecanoo en alle participerende medewerkers van de gemeente.



Introductie van de visie De Dordtse Spoorzone via QR codes.






Maasterras

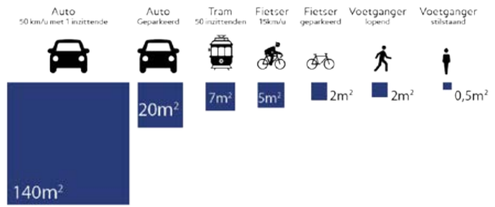

Stationsgebied

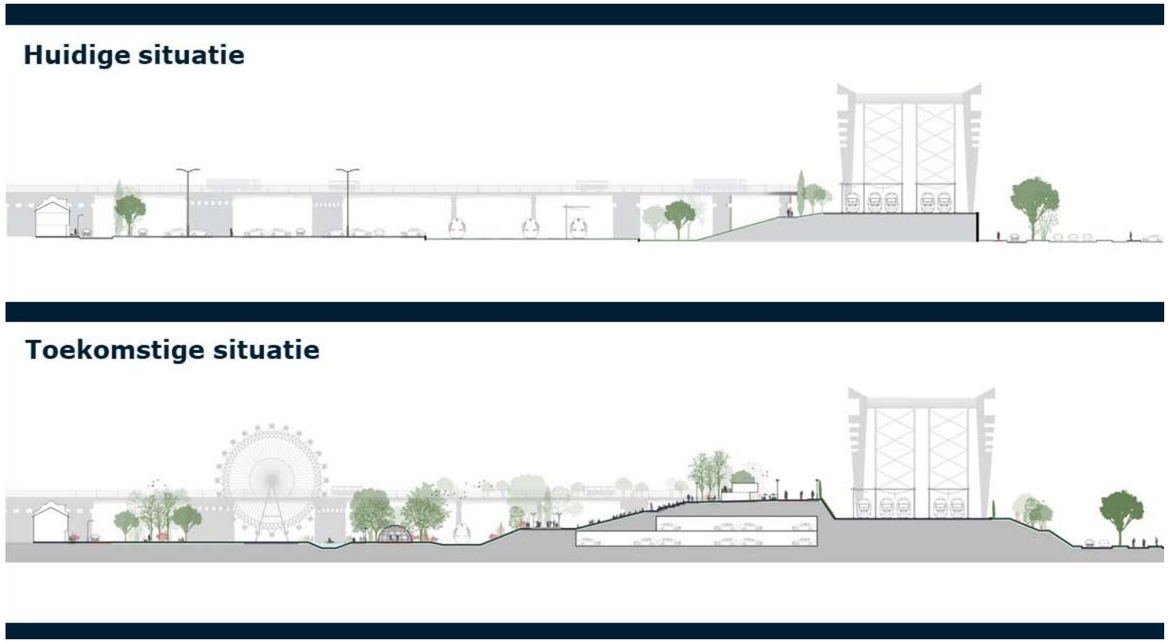
Armand Paardekooper Overman
associate partner Mecanoo

Architect Armand Paardekooper Overman heeft met z'n team een uitgebreide analyse gemaakt van de kansen en bedreigingen voor de Dordtse Spoorzone. Vooral mobiliteit, toekomstbestendigheid, woonkwaliteit en verbeeldingskracht vroegen om antwoorden. Mecanoo schetste in prachtige beelden een toekomstbeeld van Dordrecht. De beelden zijn bedoeld ter inspiratie en moeten gesprekken uitlokken over de toekomst van de stad. Het veelzijdige karakter van de bestaande stad moet tot uitdrukking komen in de nieuwe Spoorzone.

















Resultaten StadsLAB 1

15 september 2021

Onderwerp: Brede orientatie Spoorzone-West: Maasterras, Zwijndrechtse brug en omgeving station
Aantal deelnemers: 72
Sprekers: Armand Paardekooper Overman (Mecanoo), Piet Sleeking (gemeente Dordrecht), Duco Hoogland (gemeente Dordrecht)

Algemeen

De ontwikkelingsvisie Spoorzone is indrukwekkend met veelbelovende vergezichten. Een groot deel van de Dordtse bouwopgave kan worden gerealiseerd en tegelijk wint het hele gebied enorm aan kwaliteit. Het is een sterk concept, zeker in combinatie met de plannen voor een beter openbaar vervoer.

Nieuwe wijk Maasterras

Bouw voor alle doelgroepen. Vernietig niet de ziel, de identiteit en de geschiedenis van de plek, zoals bij Stadswerven is gebeurd. Behoud Krabbegors, skatepark, graffiti en de bedrijvigheid in het gebied. De rauwheid is als belangrijke kwaliteit aangemerkt.

De visie streeft naar een aantrekkelijke groene, autoluwe woonomgeving rond het Maasterras en dat is een prachtig uitgangspunt. Zorg voor een aantrekkelijke inrichting van de openbare ruimte. Betrek bewoners in de hoogbouw bij het groen en maak zo mogelijk privétuinen of moestuinen. Hoogbouw en gezinnen kunnen een goede combinatie zijn, als er voldoende speelgelegenheden zijn. Daarnaast is er behoefte aan voldoende woningen voor jongeren, senioren, woonwagenbewoners en andere communities.

De aanleg van een heuvelpark tegen het spoor aan creëert een aantrekkelijke omgeving, maar blokkeert de zichtlijnen naar de binnenstad. Gebouwen kunnen mogelijk worden benut voor het weren van geluid.

De Weeskinderendijk biedt de mogelijkheid voor een buurtcentrum met winkels.

De Zwijndrechtse brug

Het is een goed idee om de brug te transformeren tot een groene stadsruimte met aandacht voor langzaam verkeer. Zo kan

een mooie flaneerroute met fraaie verblijfsplekken ontstaan, waarvandaan je de rivier goed kan zien en ervaren. Maar groen alleen is niet voldoende. Je kan ook denken aan horeca, winkeltjes en hangende tuinen. De brug benutten voor het ontsluiten van de woningen brengt nog meer levendigheid. Het moet ook aantrekkelijk zijn om van Dordrecht naar Zwijndrecht te lopen en vice versa. Denk aan fijne bestemmingen, zoals een beeldentuin of horeca.

Het beeld van de brug is nu heel open, met een stenig, breed wegprofiel. Zet groen in om meer beschutte plekken te maken voor spelende kinderen en meer privacy.

Groen en water

Maak een aantrekkelijke groene ruimte. Richt je op alle soorten langzaam verkeer: joggers, kinderwagens, rolstoelers, rollators, steppen, fietsen, elektrische karretjes en moeders met jonge kinderen. Met rustplekken, bankjes, speelplekken, trainingsattributen en een ijsbaan in de winter.

De visie is nog niet groen genoeg. Ook de Maasoever komt steenachtig over.

Wat ontbreekt in het gebied is water. Het liefst zou je een nieuwe insteekhaven maken of de oorspronkelijke Spoorhaven herstellen. Maak een boulevard met aantrekkelijke oevers en zo mogelijk een stadsstrand en zwemplekken. Ook kleinere watergangen zijn interessant: voor de beleving, de ecologie en de bergingsfunctie bij heftige regenval.

Mobiliteit en ontsluiting

Een beter openbaar vervoer is een must, willen we zoveel woningen kunnen bouwen.

Over de ontsluiting van het gebied en de binnenstad per auto en over parkeren zijn er nog veel vragen. Kunnen we al meteen helemaal autoluw of is een fasering beter? Auto's hebben ook nut, het kan nooit helemaal autovrij. Hoe verhoudt het plan zich met het mobiliteits- en ontsluitingsplan van de binnenstad?

De Dokweg lijkt in de plannen aanzienlijk versmald, wat voor uitstraling krijgt deze route/poort tot de binnenstad? Hoe gaat de entree onder het spoor eruitzien? Hoe wordt de sociale veiligheid hier gewaarborgd?

Realiseer veel fiets- en wandelroutes van de stad naar het park en van het park naar de rivier, in verschillende afstanden en cirkelvormig.

Realisatie

De Spoorzonevisie is mooi. Hoe kan de gemeente ervoor zorgen dat de voorgestelde mooie groene wijk ook echt deze kwaliteit en diversiteit krijgt? Wat voor harde randvoorwaarden kunnen worden opgesteld voor de ontwikkelende partijen en hun ontwerpers?

Doe ook in de 'tussentijd' iets aantrekkelijks met en in het gebied. Dat kan bijvoorbeeld door creatieve ondernemers nu al uit te dagen zich er als pioniers te vestigen en 'dingen' te organiseren.

Voor meer informatie en foto's zie de website van Stichting De STAD.



Cris Mitry
stedenbouwkundige Mecanoo

Cris Mitry lichtte het ontwerp toe voor de brug en de te onderzoeken scenario's. Hulpdiensten, openbaar vervoer en langzaam verkeer strijden om ruimte op de brug, die ook een aantrekkelijk verblijfsgebied moet worden. Zorgvuldige ontwikkeling van de plannen is daarom nodig. Ook ideeën over het 'stapelen van woonvormen' langs de brug kreeg de nodige aandacht.

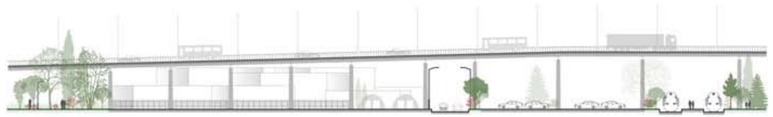


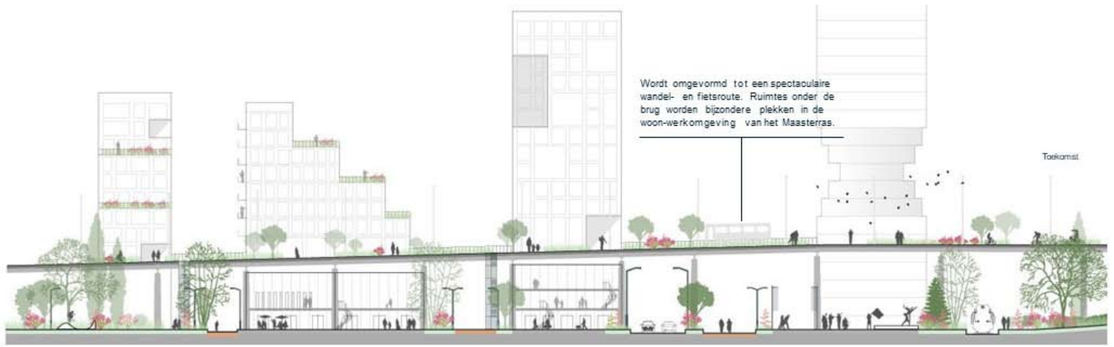


Variant: Groen met alleen openbaar vervoer



De Zwijndrechtse Brug wordt omgevormd tot een spectaculaire wandel- en fietsroute.



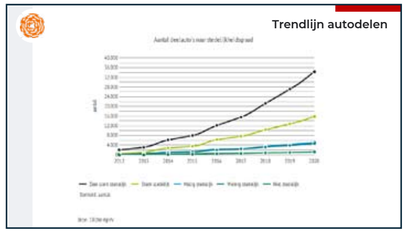


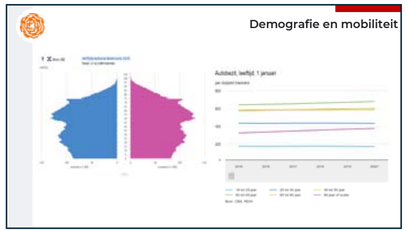
Presentatie Minze Walvius
oprichter ADVIER

Verkeerskundige Minze Walvius liet zien hoe veranderende werk- en leefpatronen de mobiliteit zullen beïnvloeden. Hij toonde de trends van mobiliteit. Die komen neer op een deling van transportmiddelen en innovaties van vervoer, deels ontstaan als gevolg van de energietransitie, verstedelijking en demografische ontwikkelingen. De veranderingen bepalen mede het ruimtegebruik en de keuzes bij ontwikkelingen in de Spoorzone.

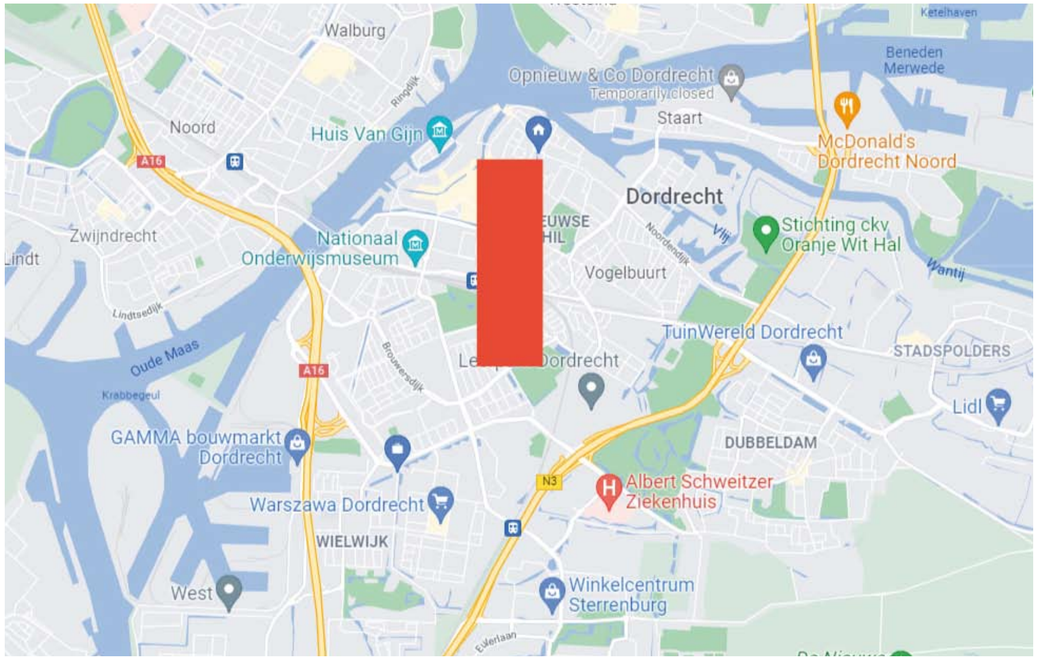








In rood de benodigde oppervlakte aan parkeerplaatsen bij bouw 10.000 woningen, op basis van huidige parkeernorm = 1,6





Resultaten StadsLAB 2

13 oktober 2021

Onderwerp: Zwijndrechtse brug
Aantal deelnemers: 42
Sprekers: Cris Mitry (Mecanoo), Minze Walvius (Advier), Saskia Platenkamp (gemeente Dordrecht)

Eerste indruk

Het is een goed idee om de brug in te zetten als ruggengraat en park voor deze wijk. De brug kan een aantrekkelijke groene route worden met een focus op fietsers en voetgangers. De snelfietsroute F16 is daar een belangrijk onderdeel van.

Goed om voor de gehele omgeving te kiezen om niet de auto, maar de mens en zijn/haar leefomgeving centraal te stellen.

De Zwijndrechtse brug

De aantrekkelijkheid van de brug als groen onderdeel van de stad kan worden vergroot door meer levendigheid in zomer en winter. Genoemd zijn o.m. wonen, paviljoens, horeca, hotelfaciliteiten, parasite houses en brugwachterswoningen. Voordeuren van woningen aansluiten op de brug verhogen de levendigheid.

Alleen het afschalen naar langzaam verkeer en het stimuleren van flaneren is onvoldoende. Het park The High Line in New York kan een inspirerend voorbeeld zijn.

De ideeën voor de brug zijn nog kansrijker als op beide oevers interessante onderdelen worden toegevoegd (een kop en een staart). Zo wordt het aantrekkelijk de brug over te steken. Voor de Dordtse zijde zijn als mogelijkheden genoemd: een beeldentuin in het Maaspark met een museum voor moderne kunsten en een nachtclub in de parkeergarage. Je zou aan de uiteinden van de brug ook pleinen kunnen aanleggen.

Wellicht kan er in het park of op de brug horeca komen, met de kwaliteit van Villa Augustus en met het mooiste uitzicht op de rivier.

Zijn er kansen voor een tweelaagse brug met meer mogelijkheden? De belasting door verkeer wordt immers veel lager.







Groen op de brug

Groen zorgt voor een aangename omgeving en voor een toename van de biodiversiteit. Bomen in plantvakken op de brug zijn mogelijk als die bestand zijn tegen de wind. Met groen en bomen maak je fijne plekken met beschutting tegen regen en wind. Natuurlijk moet daarbij rekening worden gehouden met de beheerslasten..

Mobiliteit

Zonder auto's overtuigt het plan voor de brug zonder meer. Maar kan alle verkeer worden geweerd, of is blijvend gebruik door bussen, taxi's, ambulances en bij calamiteiten noodzakelijk? Behoudt het idee voor de brug zijn kracht en zijn aantrekkelijkheid als er verkeer over blijft rijden? Misschien biedt een wisselstrook een oplossing, voor het geval de route voor de bus en de ambulance open moet blijven.

Benut de kans om tijdens de onderhoudsperiode (die binnenkort start) te onderzoeken wat wel en niet werkt.

Tracé

De huidige afrit maakt een merkwaardige slinger en lijkt voor bussen niet op een ideale plek uit te komen. Het zou wenselijk zijn dat de hele afrit wordt vrijgemaakt voor ander gebruik (meer functies en meer groen). Daarom zijn enkele nader te onderzoeken alternatieven voorgesteld voor de busroute:

- Direct vanaf de brug langs het spoor richting station
- Met een flauwe bocht richting de Brouwersdijk
- Over het huidige rangeerterrein en dan met een U-bocht richting Dokweg.

Nieuwe wijk Maasterras

Het programma voor de wijk moet niet alleen bestaan uit woningen. Een levendige, veilige en sociale wijk heeft een divers programma nodig: cultuur, wonen, werken en recreëren. Bouw niet alleen voor de rijke ouderen; het zijn de jongere generaties die er het langst zullen wonen. Werk aan een breed scala aan woningtypen voor verschillende doelgroepen. Vergeet de woonwagenbewoners niet.

Behoud de ziel van het gebied. Bewaar enkele loodsen en werkplaatsen. In de vrijkomende gebouwen kunnen zich snel creatieve ondernemers vestigen. Dit zijn de pioniers die de sfeer en identiteit van de wijk mede bepalen. Je hebt ze nodig. Maak dit beleid: een strategie met uitgangspunten vastgesteld door de gemeente voor ontwikkelaars.

Voorgesteld wordt om een gelaagdheid in de bebouwing te maken: Op de begane grond werkruimten voor o.a. creatieve ondernemers, kunstenaars, functies die jongeren aantrekken en meer kleinschalige voorzieningen. Daarboven woningen voor jongeren, starters en middeninkomens en weer daarboven de meer kapitaalkrachtigen, zoals ouderen. Ze zullen beperkt last van elkaar hebben.

Onder de brug

Levendigheid is de beste manier om te voorkomen dat het onder de brug unheimisch aanvoelt. De combinatie van ateliers voor kunstenaars en creatievelingen, wonen, bedrijvigheid, sportlocaties, wasserettes, fietsparkeerplekken, winkels en bedrijfsruimten kan dit bewerkstelligen. Maar deze ruimte lijkt ook zeer geschikt voor het versterken van het avond- en nachtleven in Dordrecht.

Het huidige zware verkeer op de brug (o.a. bussen) leidt tot geluidsoverlast, in de vorm van gebonk. Een reden te meer om de verkeersstromen op de brug te heroverwegen.

Rivier en boulevard

Er kan een aantrekkelijke groene boulevard worden gecreëerd langs het water en langs het geplande Maasterras, met horeca, zitruimte (zonder verplichtingen) en flaneren. Een soort 'Dordrecht aan Zee'.

Entree tot de stad

Zorg voor een aantrekkelijke en groene entree tot de binnenstad; de route (onder de bruggen door) dient zorgvuldig te worden ontworpen. Maak ook een aantrekkelijke opgang vanaf de binnenstad en de nieuwe wijk naar de brug. Probeer zoveel mogelijk barrières te slechten. Het huidige skatepark functioneert goed en dient te blijven. Mogelijk kan het skatepark worden opgenomen in een keten van sport- en spelvoorzieningen voor kinderen. Het zou mooi zijn om deze locatie ook te vergroenen.

Overkapping A16

De getekende overkapping is een voorwaarde voor de ontwikkeling en leefbaarheid van deze nieuwe woonwijk. Het reduceert de geluidsbelasting en bevordert de luchtkwaliteit. De overkapping wordt gezien als een dure oplossing. Aandachtspunt is dat de overkapping, zoals nu getekend, hoger zal uitkomen dan het huidige maaiveld en daarmee ook voor een deel het zicht zal blokkeren.

Voor meer informatie en foto's zie de website van Stichting De STAD.





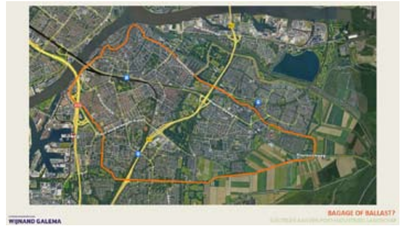
Presentatie Wijnand Galema
architectuurhistoricus

Inspirator Wijnand Galema koos het thema ‘Bagage of ballast’. Hij legde de mooie en lelijke kanten van het Maasterras van Dordrecht bloot. Opvallend zijn de aanwezige hoogteverschillen, volgens hem een belangrijke kwaliteit. De vele ‘restplekken’ vragen wel om een goede oplossing. Kijk ook eens met een andere bril, bepleitte hij. Waar blijft het historisch gezien zo belangrijke water? Het weinige water dat resteert, moet juist uitgebreid en zichtbaar worden gemaakt. Het is essentieel voor een nieuwe, natuurinclusievere wijk. Op stadsniveau kan het Maasterras het ‘rondje langs de dijken’ mogelijk maken. Dordrecht is een eiland, koester deze kwaliteit! Deze inspiratielezing was bovenal een aanzet voor een goede analyse en pleidooi voor het behoud van het aanwezige karakter in de vorm van karakteristieke gebouwen en plekken!

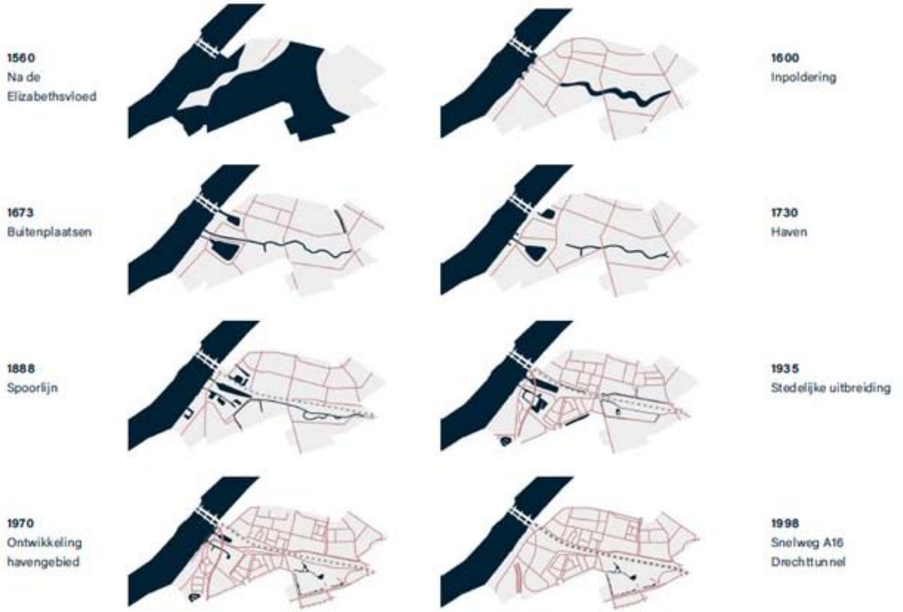








Evolutie van het Maasterras en zijn relatie met water





Resultaten StadsLAB 3

27 oktober 2021

Onderwerp: Het Maasterras
Aantal deelnemers: 31
Sprekers: Cris Mitry (Mecanoo), Wijnand Galema, Frans van Deursen (gemeente Dordrecht)

Eerste indruk

De visie leidt tot de omvorming van een verwaarloosde plek tot een aantrekkelijk stadsdeel met veel groen. De deelnemers zijn hierover blij verrast. Dordrecht ontwikkelt weer vanuit trots. De Zwijndrechtse brug als Groene Parkbrug voor langzaam verkeer en recreatie is een waardevolle toevoeging.

De wijk

Realiseer een wijk met verschillende functies en met woningen voor verschillende doelgroepen (leeftijd en inkomen). Niet alleen jongeren en senioren in de hoogbouw maar ook gezinnen. Werk aan inclusiviteit. Het woonwagenkamp hoort erbij.

Maak een wijk met een hart. Werk aan levendigheid met ateliers, scholen, artsenpraktijk inclusief apotheek, koffietentjes en barretjes. Creëer kansen voor toevallige ontmoetingen.

Koester een deel van de karakteristieke bedrijvigheid. Behoud gebouwen die dit gebied specifiek maken en geef ze nieuwe functies. De motorengarage zou je bijvoorbeeld kunnen transformeren tot multifunctionele markthal of een plek voor flexwerkers. Ze vormen de *genius loci*, de ziel van het gebied, dus probeer ze in te passen in het plan.

Als het gaat om de identiteit van de plek, grijp dan ook terug naar de geschiedenis. Er is meer aandacht nodig voor de cultuurhistorie van de locatie.

Denk bijvoorbeeld aan de voormalige houthandel en of de zalmvisserij. Behoud straatnamen, zodat ze verwijzen naar het verleden van de plek.

Zorg voor sociale veiligheid en een kindvriendelijke en kindveilige omgeving (o.a. autoluw). Introduceer avontuurlijke speelplekken voor kinderen, ook bij het water en waar mogelijk gekoppeld aan educatie. Ook overdekte speeltuinen zijn gewenst, bijvoorbeeld onder de brug. Realiseer op diverse plekken voetbalveldjes, voetbalkooien en skatebanen.



Werk aan levendigheid door bijvoorbeeld een festivalterrein op te nemen. Zorg voor verblijfsplekken, moestuinen, plantenkassen en plekken voor ontmoeting.

Zorg voor voldoende goede verbindingen tussen de brug en het maaiveld. Ontsluit de woningen ook vanaf het brugdek.

Zorg ervoor dat de nieuwe wijk een eigen identiteit krijgt met specifieke kenmerken, die aansluiten bij Dordrecht. Maak dat de wijk zich zal onderscheiden van elke andere wijk in Nederland (bijvoorbeeld van een wijk in Zoetermeer).

Creëer met hoge ambities een nieuwe skyline voor Dordrecht. Geen imitatie van het bestaande Dordrecht, maar een nieuw Dordrecht, dat zich door het nieuwe en het specifieke onderscheidt van andere steden.

Hoogbouw langs het water kan bijdragen aan die nieuwe skyline, maar kan ook gaan concurreren met de bebouwing meer landinwaarts. Zo kan het zicht op de rivier worden beperkt en kan hinderlijke schaduwwerking optreden. Dit moet goed worden onderzocht.

Kan de molen als icoon terugkomen in de nieuwe wijk? Wellicht als windmolen of turbine op de hoogbouw.

Rivier en boulevard

In de Visie Spoorzone is de relatie met de rivier de Oude Maas beperkt. Het waterfront vraagt om meer aandacht. Maak een



hoogwaardige groene openbare ruimte voor wandelaars en fietsers, met een doorgaande wandelroute langs de gehele oever, aansluitend op de binnenstad. Maak zones voor recreatie en sport. Leg een stadsstrand aan. Maak een lange wandelroute langs de gehele oever, aansluitend op de binnenstad.

Heb aandacht voor de waterveiligheid (een deel ligt buitendijks). Bereidt de wijk voor op hevige regenval, maar ook op overstromingskansen van het buitendijkse deel. Neem ook water op in het plangebied, als kwaliteit voor de leefomgeving en ten behoeve van klimaatadaptatie. Kijk hierbij naar de historie van het gebied, bijvoorbeeld de oude Spoorhaven.

Isolement

Het gebied ligt vrij geïsoleerd doordat het is omsloten door infrastructuur (verkeersbrug met oprit, de spoorbrug, de spoordijk en de Weeskinderendijk). Stel belangrijke zichtlijnen daarom veilig en realiseer hier geen bebouwing. Zorg daarom ook voor veel aantrekkelijke verbindingen van deze nieuwe woonwijk met de rest van de stad. Maak goede wandel- en fietsverbindingen die vanuit het Maasterras aansluiten op het station, de rivier maar ook naar andere wijken.

Maak de kruising van de Dokweg met het spoor en Zwijndrechts brug tot een aantrekkelijke poort tot de stad voor alle gebruikers (en voorkom een armoedig muizengaatje). Maak iets waar we trots op kunnen zijn. Suggestie van een deelnemer: maak een boog op pilaren door de rivier.

Mobiliteit & transport

Het goederenvervoer (gevaarlijke stoffen) over het spoor dwars door de stad is ronduit onhoudbaar. Het is te risicovol en geeft veel te veel hinder in de vorm van geluid en fijnstof. Dit is het moment om het probleem op te lossen. Auto- en busverkeer moet van de Zwijndrechtse brug worden geweerd, omdat dit geluids- en fijnstofhinder veroorzaakt en bovendien gevaarlijke situaties oplevert voor kinderen.

De autoluwe wijk ligt straks aan de toegangsroute tot de binnenstad. Is het verkeerscirculatieplan en de parkeercapaciteit wel toereikend? De voordeuren moeten altijd per auto bereikbaar zijn.

Zwijndrecht

De visie biedt een kans voor Zwijndrecht, om aan de overkant langs de oever van de Oude Maas ook een mooi plan te maken. Het huidige industriegebied met onder andere een chemische fabriek vormt een aantasting van en een bedreiging voor de leefomgeving van het Maasterras. Zie schets 1 op pagina 50.

Duurzaamheid

De keuze voor een klimaatneutrale wijk, circulair, klimaatadaptief en natuurinclusief wordt zeer sterk onderschreven. Dit uitgangspunt moet in het Omgevingsplan worden vastgelegd. Houtbouw past bovendien bij de geschiedenis van de plek.

Milieubesparende maatregelen en deelvoorzieningen als gezamenlijke wasruimten binnen een gebouw, deelauto's en leenfietsen dragen ook bij aan cohesie, aan een inclusieve wijk en aan het tegengaan van eenzaamheid. Regenwater moet worden opvangen en worden hergebruikt voor onderhoud van openbaar groen, voor groene daktuinen en om de toiletten mee door te spoelen. Inzet voor biodiversiteit is van belang.

Overkapping A16

Het tunneltracé van de A16, de bijkomende geluidsbelasting, de slechte luchtkwaliteit en fijnstof zijn belangrijke issues in deze ontwerpopgave. De voorgestelde overkapping van de A16 lijkt daarom een voorwaarde om het gebied te kunnen veranderen in een woongebied met kwaliteit. Maar de overkapping is erg kostbaar. Is het denkbaar dat de bouw van één of meerdere woongebouwen de overkapping overbodig kunnen maken (denk aan het concept van de Markthal in de Rotterdam)? De groenoppervlakte zou je dan elders in het gebied moeten compenseren. Mogelijk is er in het parkachtige landschap plek voor tiny houses.

De overkapping is verhoogd ten opzichte van het maaiveld. Dit kan visuele consequenties hebben en leiden tot beperkingen in het gebruik (en de sociale veiligheid). Zie schets 2 op pagina 50.

Verankeren ambities

De visie is groots en prachtig, maar is het te realiseren? Wat gaan de ontwikkelaars ermee doen? Hoe voorkom je dat de gewenste en voorgestelde kwaliteit en diversiteit straks helemaal niet worden gehaald? Een sterke regie van de kant van de gemeente is een must. Kunnen de uitgangspunten worden verankerd in de Omgevingsvisie, of is er meer nodig? Komt er bijvoorbeeld een externe supervisor?

Biedt in ieder geval ruimte aan invloed van de bewoners zelf. Door delen van het plangebied nog niet in te vullen. Of denk aan een Vereniging van de Wijk (VVW) die (vergelijkbaar met een VVE) gezamenlijk besluiten kan nemen. Ze kan initiatieven vanuit de burgers stimuleren en het plan niet laten invullen door alleen projectontwikkelaars. Organiseer ook ruimte voor (collectief) particulier opdrachtgeverschap en wooncoöperaties.

Voor meer informatie en foto's zie de website van Stichting De STAD.



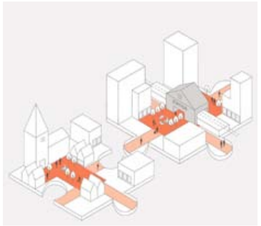
Presentatie Eric Luiten
Spoorbouwmeester

Als adviseur van ProRail en NS Stations bekeek Eric Luiten, landschapsarchitect, ontwikkelingen rond stationsgebieden in Dordrecht. Hoe kan de buitenruimte betrokken worden bij de omgeving zonder dat het vastgoed tekort te doen. In elk stationsgebied hebben partijen vaak tegengesteld lijkende belangen. Daarnaast zijn er verschillende snelheden en verwachtingen. Bureau Spoorbouwmeester doet daarom een aantal aanbevelingen die, samen met bestaande omgangsvormen, moeten helpen om stationsgebieden evenwichtig te ontwikkelen.



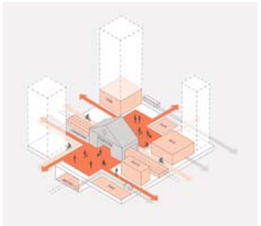






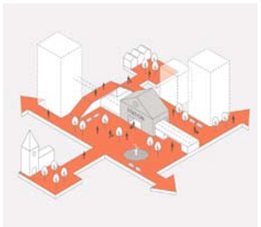
1. Het stationskwartier krijgt in grotere plaatsen de betekenis en ruimtelijke kwaliteit van een stedelijk centrumgebied.

Richt de gebiedsontwikkeling daarom op het vanzelfsprekend verankeren van het multimodale knooppunt in de stedelijke structuur.



2. Toekomstvaste bereikbaarheid van de ov-knoop en een vloeiende transfer vormen de basis van ieder stationskwartier.

Bewaak deze waarden en maak het tot uitgangspunt bij het inpassen van ruimtelijke programma's, de fysieke inrichting en het beheer.



3. Maak de openbare ruimte de belangrijkste component van de herinrichtingsopgave van het stationskwartier.

Het publieke domein slecht de barrière van het spoor en verbindt het knooppunt drempelloos, veilig en duurzaam met de straten, parken, pleinen en voorzieningen van de stad.



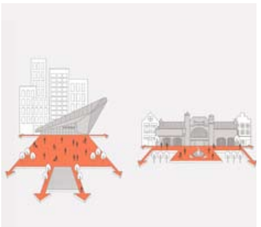
4. In het stationskwartier zijn of worden alle reizigers, bezoekers, bewoners en werkenden een voetganger.

Zet bij de configuratie, dimensionering en inrichting van de buitenruimte daarom de voetganger op één en de fietser op twee. Alle andere modaliteiten geven zo nodig voorrang.



5. In het stationskwartier komen zoveel claims, reserveringen en ambities bij elkaar dat het tekort aan ruimte meervoudig grond- gebruik noodzakelijk maakt (shared space, mixed use, spooroverbouwing).

Stel daarbij de vanzelfsprekende oriëntatie van de voetganger en de fietser altijd voorop.



6. De ontwikkeling van het nieuwe stationskwartier is altijd maatwerk.

Programma, configuratie en inrichting ondersteunen de lokale ruimtelijke identiteit van het stationskwartier. Houd het stationsgebouw in de intensief bebouwde omgeving daarom altijd goed zichtbaar en herkenbaar.



Resultaten StadsLAB 4

10 november 2021

Onderwerp: Het Stationsgebied
Aantal deelnemers: 37
Sprekers: Armand Paardekooper Overman (Mecanoo), Eric Luijten (Spoorbouwmeester), Duco Hoogland (gemeente Dordrecht)

Eerste indruk

Het is een geweldig idee om een groene verbinding te maken tussen de noord- en zuidzijde van het station. De ambities overstijgen het kleinere Dordtse denken. Twee stadsdelen worden verbonden en de groene loper vanuit de binnenstad naar de Biesbosch wordt versterkt. Er is nog wel veel verharding, het kan ambitieuzer qua biodiversiteit en ecologie.

Ambities

Het ontwerp dat we nu maken, realiseren we misschien wel voor een periode van 100 jaar. Als je het doet moet je het goed doen. Neem dus de tijd voor zorgvuldig onderzoek. Een alternatief traject voor het goederenspoor (incl. chemische stoffen transporten) is dan absoluut nodig gezien de risico's op het gebied van veiligheid en milieu, geluidsoverlast en trillingen. Het plan om de goederenlijn naar een beter traject (RoBel-lijn) te verleggen wordt omarmd en als voorwaarde gezien voor wonen rondom het spoor.

Uitbreiding van het OV-netwerk met een City-sprinter is erg belangrijk voor de stad en de 6000 te bouwen woningen in het Spoorzone. Dit zal onder meer bijdragen aan het terugdringen van het autoverkeer richting Rotterdam/Randstad. Stops in het Leerpark, Amstelwijck en het Maasterras zijn daarbij onmisbaar. Maar er zijn meer OV-wensen: de Intercityverbinding naar Brussel en Antwerpen en de nachttrein worden gemist.

Groene passage

De visie voorziet erin dat de stationsomgeving een functionele, visuele en ecologische verbinding tussen twee stadsdelen wordt. Er ontstaat een optimale koppeling/routing voor voetgangers en fietsers, die de hindernis vrijwel wegneemt. Dit is essentieel voor de beide delen van de stad en daarmee voor de stad als geheel. Zeker als je bedenkt dat de huidige verbindingen (óf met OV pas door station, óf door twee akelige tunnels) echt tekortschieten. De brug kan ook voor flora en fauna waardevol worden. Maak er een parkstation van. Verwijs naar de Biesbosch.

De hoogte van de groene passage over het spoor wordt geschat op zo'n 7 meter. Het vormt daarmee op zich ook weer een flinke barrière; je moet er met lange trappen of hellingbanen overheen. Kan het spoor niet verdiept worden aangelegd? Hoe lager de overkapping hoe beter. Ook zou de geluidshinder daarmee worden gereduceerd.

De groene passage moet een zeer tot de verbeelding sprekende uitstraling krijgen, goed aansluiten op het station, en dus zeer zorgvuldig en tot in detail worden ontworpen.

Er is discussie over de vraag of de omgeving een historische uitstraling moet houden, verwijzend naar de binnenstad, of een moderne uitstraling moet krijgen. Er lijkt een lichte voorkeur voor plannen die aansluiten op historische kwaliteiten van het gebied.

Stationsgebouw

Het stationsgebouw staat er nu doods bij. Gezien de gewenste aantrekkelijkheid van het stationsgebied met de passage is het zaak de juiste functies toe te voegen en te zorgen voor een hoogwaardige uitstraling.

Gedacht kan worden aan horeca aan het Stationsplein en/of op het groene dek (zuidterras) met zicht op het park. Een hotel en forensvriendelijke voorzieningen zoals: een vergaderlocatie, kinderdagverblijf, kapper, stomerij, pakketservice, speelplekken en winkels zouden een waardevolle toevoeging kunnen zijn. Daarnaast zijn plekken nodig waar je kunt wachten en waar je kunt afspreken.

Stationsgebied

Denk goed na over de aansluitingen van het Stationsgebied op de omgeving. Het plan staat of valt met de bereikbaarheid voor elk soort reiziger, de voetganger voorop. Verbindingen naar dit knooppunt toe (kort en lang, langzaam en snel) dienen perfect te zijn.

Het is goed dat er fietsparkeervoorzieningen in het stationsplan worden opgenomen. Ook de beschikbaarheid (deel)scooters, (deel)bussen etc. zou moeten worden geregeld, om de aansluiting van en naar de trein te optimaliseren.

Integreer het busstation, de busroutes en wandelroutes naar de bushaltes in het plan.

Voorwaarde voor een goede verbinding van het Stationsgebied met zijn omgeving is het autoluw maken van de omliggende straten. Bij voorkeur dus geen doorgaand autoverkeer meer op de Johan de Wittstraat, de Burgemeester de Raadtsingel en het

Stationsplein. Maak van deze wegen lanen met een uitnodigende en groene uitstraling, met ruim baan voor de voetganger. En met een vriendelijke inrichting en bestrating die niet te glad is en voor ouderen en gehandicapten geschikt. Maak faciliteiten om te verblijven en te ontmoeten.

Om vervoer per trein te bevorderen is het ook nuttig een parkeervoorziening voor auto's nabij het station te voorzien. We realiseren ons dat dit een hele uitdaging is, zeker in combinatie met de wens het gebied autoluw te maken.

Denk ook aan de sociale veiligheid van het gebied.

Verkeerscirculatie

Het is belangrijk te weten wat jongeren willen. Hebben ze eigenlijk nog wel een eigen auto of reizen ze met deelauto's en OV? Hoe zien zij de mobiliteit in de toekomst? Autobezit terugdringen is van belang voor de leefbaarheid; anderzijds moet de binnenstad wel bereikbaar blijven o.a. voor de bewoners van de binnenstad.

In het plan wordt een aantal voorstellen gedaan die ingrijpen in de verkeerscirculatie, de bereikbaarheid en de parkeercapaciteit van de hele stad. Deze hebben vergaande gevolgen en moeten



goed worden onderzocht. Ook de bereikbaarheid per trein en bus horen thuis in deze discussie.

Het fietsverkeer kan nog meer worden gestimuleerd, o.a. door huidige sociaal onveilige routes in het fietsnetwerk te verbeteren en aantrekkelijke routes te maken. Twee bestaande tunnels voor fietsverkeer moeten worden verbeterd (breder, vrij zicht, zonder bocht, verlichting). De verbinding voor fietsers en wandelaars van en naar het Maasterras moet aantrekkelijker worden.

Er ontstaat zo ook een kans om bijvoorbeeld de Orangerie van Woonbron weer in ere te herstellen.

Weizigtpark

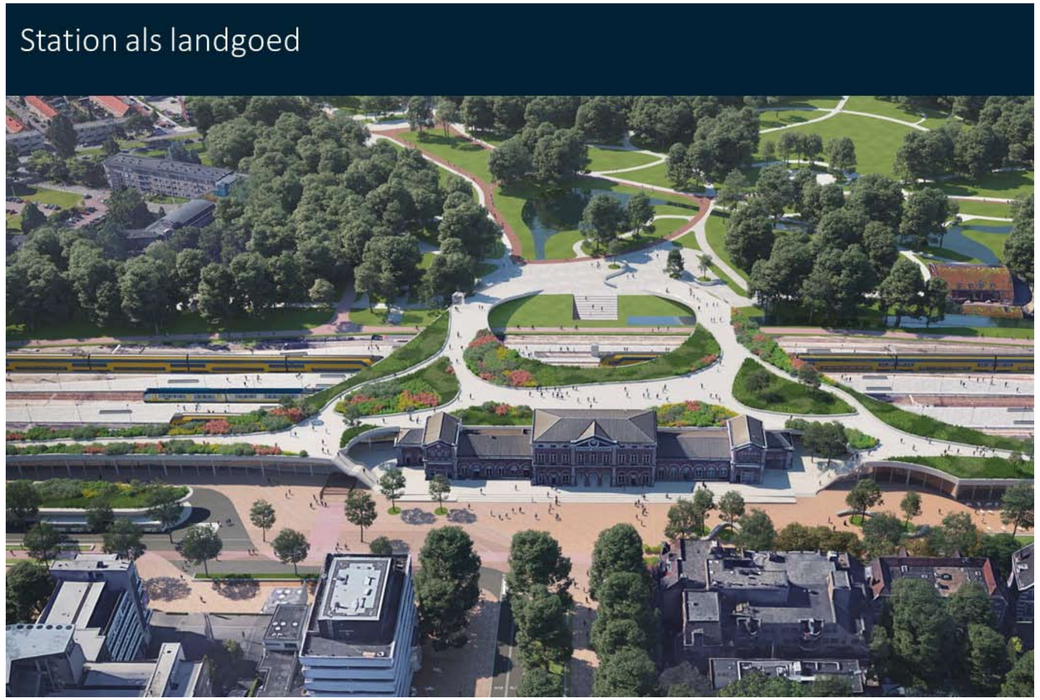
Zorg voor een goede landing van voet- en fietspaden aan de parkzijde, zie onderstaande schets.

Bestaande bomen moeten zoveel als mogelijk behouden blijven. Er kan met de groene loper zowel naar noord (binnenstad) als zuid (nieuwe Dordtsche Biesbosch) een ecologische verbinding ontstaan.

Voor meer informatie en foto's zie de website van Stichting De STAD.









Conclusies StadsLABs Dordtse Spoorzone

Maasterras - Zwijndrechtse brug- Stationsgebied

1. De visie is ontwikkeld vanuit ambitie en trots. Dat spreekt aan, Dordrecht verdient dat. De reacties van vrijwel alle deelnemers zijn erg positief.

2. Een aantrekkelijk stadsdeel kan alleen ontstaan bij de gedeeltelijke overkapping van de A16 en het omleiden van het (gevaarlijke stoffen) goederenvervoer per trein. Het (deels) verlagen van de sporen ter hoogte van het station lijkt lastig, maar zou barrièrewerking van het spoor verminderen en de geluidsoverlast reduceren.

Maasterras

3. De realisatie van de wijk Maasterras en de Zwijndrechtse Brug als groene stadsruimte betekent voor een behoorlijk verwaarloosd gebied een kwaliteitsimpuls door de bouw van 2500 woningen. Het is goed de leefomgeving van de mens centraal te zetten i.p.v. automobiliteit. Tegelijk moet worden gewerkt aan een beter openbaar vervoer. Maak goede wandel- en fietsroutes, die het Maasterras verbinden met andere wijken (incl. het station).

4. Belangrijk is om de geschiedenis van het gebied, zichtbaar in het rauwe en industriële karakter, te behouden. De relatie van de nieuwe wijk met het water moet versterkt en de inrichting van de kades minder steenachtig, dus met meer groen. Ook ontbreekt in de wijk nu water. Dit is een gemiste kans voor de beleving, klimaatadaptatie en speelplezier.

5. Het gebied moet een eigen wijkhart krijgen en er zijn voor alle doelgroepen, jong en oud, arm en rijk, hoog- en laagopgeleid, creatievelingen. Een wijk waarin kinderen aantrekkelijke sport- en speelplekken krijgen. De invulling van de begane grond van de woningen moet leiden tot levendigheid. Er zijn nog onbeantwoorde vragen over de verkeersafwikkeling, de ontsluiting van de wijk en de binnenstad, alsook het parkeren. Autoluw kan, maar de wijk moet per auto bereikbaar blijven.

Zwijndrechtse brug

6. De Zwijndrechtse brug moet transformeren tot een langzaamverkeer-verbinding. Een parkachtige verblijfsruimte levert veel kansen op. Voeg op de brug nieuwe functies toe, zoals horeca, parasite houses en kunst.

De brug moet levendig zijn, in zomer en winter. Maak het ook aantrekkelijk om de brug over te steken, door op beide oevers interessante functies toe te voegen. Het draagt ertoe bij als de entrees van de woningen aansluiten op de aanlanding van de brug. Onder de brug kunnen o.m. ateliers, ruimtes voor startups, uitgaansgelegenheden en speelplekken worden gemaakt.

Degelijk onderzoek moet uitwijzen of álle autoverkeer van de brug af kan of dat bus, ambulance en calamiteitenverkeer toegang blijven houden.

Stationsgebied

7. Een groene verbinding over het spoor tussen de noordelijke en zuidelijke stadsdelen is een geweldige vondst. Probeer de hoogte zo veel mogelijk te beperken. De nu voorgestelde hoogte van 7 meter zal visueel en voor de voetgangers een te grote barrière zijn. Maak een ecologische verbinding tussen het Weizigtpark en een te ontwikkelen parkachtige zone in de Johan de Wittstraat.

8. Meer levendigheid in en rond het stationsgebouw versterkt de groene verbinding. Horeca, een hotel, forensvriendelijke voorzieningen zoals een vergaderlocatie, kinderdagverblijf, kapper, stomerij, pakketservice, speelplekken en winkels kunnen een waardevolle aanvulling zijn.

9. De aansluitingen op de omgeving vergen nog veel denkwerk. Het plan staat of valt met de bereikbaarheid voor elk soort reiziger. Stel de voetganger daarbij centraal.

De verbindingen naar het treinstation en het busstation, kort en lang, langzaam en snel, dienen perfect te zijn. Ook de aanwezigheid van parkeerplaatsen en fietsenstallingen, de beschikbaarheid van (deel)scooters, (deel)bussen etc. moeten de aansluiting van en naar de trein praktisch maken

Het ontwikkelproces

10. Er is een groot risico dat de gewenste kwaliteit niet wordt gehaald, door mogelijk te beperkte budgetten voor het ontwikkelingsproces en door het betrekken van ontwikkelaars (tenders) met een eigen agenda. Leg veel vast in het omgevingsplan, denk aan nieuwe betrokkenheid van bewoners als in een Vereniging van Wijkbewoners, (collectief) particulier opdrachtgeverschap en wooncoöperaties.

Het is goed om ook in de ‘tussentijd’ het gebied goed te exploreren. Geef pioniers een kans en verken de mogelijkheden op de brug tijdens het geplande onderhoud.

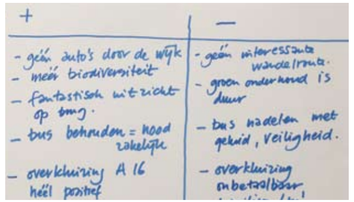
Voor meer informatie en foto’s zie de website van Stichting DE STAD.





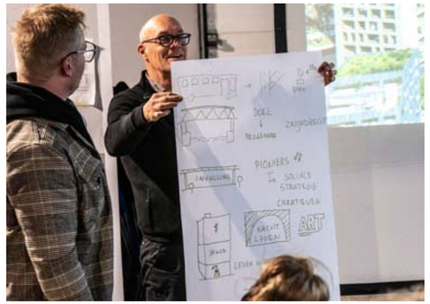


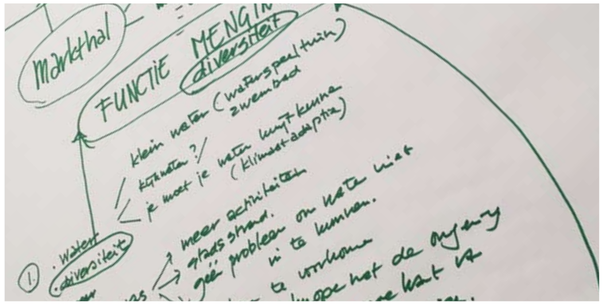


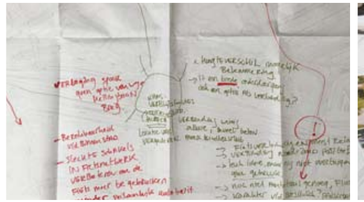

+
-
- geen auto's door de wijk
- meer biodiversiteit
- fantastisch uitzicht op sing.
- bus behouden = hoge rakelijk
- overkluizing A 16 heel positief
- geen interessante wandelroute.
- groen onderhoud is duur
- bus haperen met gekeid, veiligheid.
- overkluizing onbetaalbaar


Dordrecht aan zee



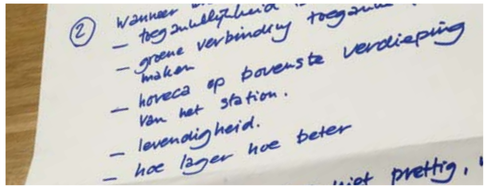



Markthal
FUNCTIE
MENGING
diversiteit
Water
diversiteit








2
- groene verbinding
maken
- horeca op bovenste verdieping
van het station.
- levendigheid.
- hoe lager hoe beter

1. Uitzicht vanaf Maasterras



Uitzicht op oever Zwijndrecht

2. Overkluizing A16



Barrière reduceren door woningbouw op overkluizing

Organisatie

Stichting DE STAD

Anneke van Veen, adviseur kwaliteit leefomgeving, organisatie, moderator, tekst
Hendrik Jan Groeneweg, architect, organisatie, begeleiding labs, tekstbijdragen
Moniek Klaren, stedenbouwkundige, organisatie, begeleiding labs, tekstbijdragen
Bertus de Kock, architect, organisatie, begeleiding labs, tekstbijdragen
Evelyn Jansen, filmmaker/kunstenaar, organisatie, begeleiding labs, tekstbijdragen, lay-out boekje
Rinald van der Wal, projectmanager, begeleiding labs, tekstbijdragen, financiën
Nicky van der Kooij, architect, begeleiding labs, tekstbijdragen, ondersteuning organisatie
Laura Dinkla, architect, begeleiding labs, lay-out boekje
Allard de Goeij, architect, tekstbijdragen, fotografie, website

Catering verzorgd door Daantje Food & Drinks

Externe sprekers StadsLAB

Armand Paardekooper Overman, associate partner Mecanoo architecten
Minze Walvius, directeur Advier
Wijnand Galema, architectuur historicus
Cris Mitry, stedenbouwkundige Mecanoo
Eric Luiten, spoorbouwmeester (2018-2021) en hoogleraar Landschapsarchitectuur aan de TU Delft

Contactpersonen en sprekers gemeente Dordrecht

Piet Sleeking, initiatiefnemer, wethouder gemeente Dordrecht
Saskia Platenkamp, projectleider gemeente Dordrecht
Frans van Deursen, projectleider gemeente Dordrecht
Duco Hoogland, ambtelijk opdrachtgever ontwikkelvisie Spoorzone gemeente Dordrecht
Roelf Bollen, stedenbouwkundige gemeente Dordrecht
Maureen Vermeulen, communicatie gemeente Dordrecht
Andrea Palacio Serrat, organisatie gemeente Dordrecht

Deelnemers

Gerko van Nes
David Schalken-Den Hartog
Jacqueline van den Bergh
Erwin Bras
Ineke Jager
Claudia van Waardhuizen
Riet van der Laan
Ingrid Klein-Hendriks
Jan-Willem Wringer
Taco Pennings
Marielle Overboom
Robbert-Jan de Smit
C.G.H. Harreman
Jos Boer
Renate Lever
Maja de Keijzer
Carel ten Ham
Chione van der Beek
Coby van Schieveen
Marianne Opendorp
Laura Dinkla
Jack 't Lam
Dave Boone
Lance Ravestein
Theo Oostenrijk
Thea van Biemen
Leo Damen
Mienke Roorda

Randy Dubois
Marianne Dubois
Sanne Pons
Leen Struik
Siebe de Lint
Pleuni de Lint
Arno van Schaik
Conny van Nes
Ton Delemarre
Ada d'Hamecourt
Bert te Kiefte
Tibby van der Plas
Pim van der Plas
Valentine de Waard
Gerrit de Waard
Willem van Valen
Anne-Marie Segeren
Yorick Verheijen
Max de Lange
Gertjan Kleinpaste
Roland vd Klaauw
Irene Koene
Leo Stolk
Laurien Albeda
Johannie Otten
Ronald de Rijke
Willem van Driel
Tjarco van Raalte

Kees van Essen
Hans Ruben
Marco Nugteren
Johan Klootwijk
Glen Nederhof
Fam. vd Ruit 1
Fam. vd Ruit 2
Jack Wisker
Ben Corino
Pepijn Koops
Wim van de Pol
Bert van der Schaar
Harriet van der Schaar
Emma Don
Leonie Bax
Clarien van der Wilt
Hans Stoutjesdijk
Lindsay Hoogeveen
Angelique van der Wile
Anneke Minnebreuker
Bill Hermsen
Ab Hellinga
Willem van Stigt
Aad Biesebroek
Gert Kampman
Jan Willem Wringer
Liesbeth Hoetmer
Bram van Haspel

Johan Klootwijk
Jan Schipper
Lotti Hesper
Bewoner 1 boven BNM garage
Bewoner 2 boven BNM garage
Johan Klootwijk
Ingrid Klein-Hendriks
Jan Nieuwenhuis
Eric Meijer
Johan Bregman
Huib Kooyker
Adri Bakker
Eveline Hollenberg
Theo de Rooij
Esther Petri
Sven van Vliet
Bert Visser
Stella den Otter
Gert van Dooren
Joany Mahboeb
Mariek Julianus
Martijn Smits
Rinald van der Wal
Lita Harpe
Hans Muilkens
Jaco Nieuwkoop
M Elbers
MJ Elbers

Wim Dankaarts
Rien Val
Willy Verbakel
Kitty Kruger
Dirk van Burgel
Willibrord Weimar Schultz
William Nederpelt
Marie Renée van den Bogaard
Bertus van der Vegt
Frans-Bouke van der Meer
Annemieke Kruithof
Monique Deugd
Laurien Albeda
Frank Urbanus
Kevin Dos Santos Almeida
Kim van Driet
Marion Ooijen
Hans Muilkens
Aafke Nijenhuijzen
Adri Bakker
Sjoerd-DirkFiaschi-Van der Est
Bart Bauman
Dirk Boone
Jacqueline Kleinpast-Hendriks
Edwin van Son

StadsLABs Dordtse Spoorzone

15 **september 2021 | De Dordtse Spoorzone**
het binnenterrein van Weeskinderendijk Boven 213

13 **oktober 2021 | De Zwijndrechtse brug en omgeving**
de werkplaats van BNM Motoren aan de Weeskinderendijk 4 / 5

27 **oktober 2021 | Het Maasterras**
de werkplaats van BNM Motoren aan de Weeskinderendijk 4 / 5

10 **november 2021 | Het Stationsgebied**
Thureborgh Campus, Mauritsweg 157



DE STAD

Samen maken we de stad!

