

WENSBEELD DE CLERCQ: VOORLOPER OP DE ORANJE LOPER

Wensen van ondernemers en bewoners voor een fraaie, groene en levendige straat.

Inhoudsopgave

1 Aanleiding	4
2 Situering van de De Clercqstraat	5
3 Proces	6
3.1 Sessie #1: ruimte voor creativiteit via 'metaplan'	6
3.2 Kaders voor een geschikt basisprofiel	8
3.3 Sessie #2: kiezen, zoektocht via ontwerpend scenario-onderzoek (3 scenario's)	9
4 Wensbeeld	13
Dank en contact	19

1 Aanleiding

De komende jaren worden de Raadhuisstraat, Rozengracht, De Clercqstraat en Jan Evertsenstraat opnieuw ingericht. De De Clercqstraat zal als eerste aan de beurt zijn, met een beoogde start van de werkzaamheden in 2021.

Aanleiding voor de herinrichting is de wens van het GVB om een nieuwe verkeerssituatie te realiseren: idealiter worden auto- en trambaan gescheiden en de trambaan verhoogd. Dit nieuwe uitgangspunt moet ten goede komen aan de doorstroom van het tramverkeer in heel Amsterdam. Op dit moment ligt er een conceptnota op tafel die vooralsnog bestaat uit uitgangspunten, met name gericht op dit doel. Bestuurlijk is er nog niets vastgelegd. De lokale ondernemers, verenigd in BIZ-vereniging De Clercqstraat, grijpen deze herinrichting graag aan om hun ambities voor de straat kenbaar te maken. Ze willen de fysieke verbeteringen in de straat breder trekken dan enkel een focus op een verhoogde trambaan. Ze willen graag voorloper zijn, een straat creëren die toekomstbestendig is en meegaat in de ambities van het bestuur van

de stad (een autoluwe en groene stad). Een straat waar meer aandacht is voor de verblijfsruimte, voetganger en fietser. De BIZ-vereniging heeft daarom het initiatief genomen om een eigen wensbeeld voor de straat te ontwikkelen. Een wensbeeld dat breed gedragen wordt door de ondernemers in de straat, maar ook op steun van bewoners kan rekenen. Een visie op de straat die bij zal dragen aan de besluitvorming over de herinrichting en mogelijk ter inspiratie kan dienen voor de aanliggende straten (de zogenoemde 'Oranje Loper').

Het Amsterdamse Stad & Co en het Leuvense stedenbouwkundig ontwerp- en onderzoeksbureau BUUR hebben dit traject begeleid. Tijdens een aantal participatiesessies zijn de wensen opgehaald, scenario's gevisualiseerd en keuzes gemaakt. Het resultaat is deze rapportage met een voorgesteld wensbeeld. Een document dat kan worden opgepakt - door iedereen die zich daartoe geroepen voelt - om nog meer draagvlak te vinden en creëren voor de wensen voor de De Clercq, bij politiek, gemeente, bewoners en belanghebbenden.

november 2018

2 Situering de De Clercqstraat

De De Clercqstraat: winkelstrip middenin 'West'. In de eerste plaats gericht op de buurt, maar ook op de talrijke passanten en occasionele bezoekers. Naast deze centrale ligging binnen 'West' ligt de De Clercqstraat ook centraal op de as van de Dam in het oude stadscentrum naar de Sloterplas in Nieuw-West: binnen de stadsontwikkeling benadrukt als 'Oranje Loper'.

De ruim 100 ondernemers in dit gebied zijn verenigd in de BIZ-vereniging De Clercqstraat, die gezamenlijk investeert in een aantrekkelijke straat en ondernemersklimaat. Daarnaast is de BIZ-vereniging lid van de Stichting Ondernemers Oud-West, van waaruit binnen een bredere context en groter gebied wordt samen gewerkt en geïnvesteerd.

Door het ontbreken van een rechtstreekse aansluiting op de A10 ringweg kan de De Clercqstraat gezien worden als een bestemmingsstraat voor de auto, dan wel als doorgaande rijroute. Deze functie is tevens weggelegd voor de Jan van Galenstraat en de Overtoom. Op de De Clercqstraat rijdt de auto in beide richtingen (stad in én uit) deels mee op de trambaan en deels op een eigen rijstrook. Het vrijliggend fietspad wordt intensief gebruikt. Voor fiets- en openbaar tramverkeer is de straat een hoofdas tussen (Nieuw)-West en Amsterdam centrum. Een situering die het concept van de "Oranje Loper" als bijzondere verbinding onderschrijft.





3 Proces

Het was de wens van het bestuur van de BIZ-vereniging De Clercqstraat om een breed gedragen visie voor de straat te creëren. Om daartoe te komen, is gekozen voor een participatietraject bestaande uit drie stappen: ruimte voor creativiteit (ideeën ophalen), kiezen en overtuigen. De eerste twee stappen van het traject worden bijgaand beschreven. Ten behoeve van de laatste stap - het overtuigen - is het huidige document opgesteld.

Voor het participatietraject is een oproep gedaan onder alle ondernemers binnen de BIZ-vereniging om zich aan te melden voor de sessies. Daarnaast hebben ondernemers een aantal betrokken buurtbewoners persoonlijk uitgenodigd zich aan te sluiten bij het traject. Daaruit is een klankbordgroep ontstaan van 19 ondernemers en 6 buurtbewoners.

3.1 Sessie #1: ruimte voor creativiteit via 'metaplan'

In deze eerste sessie zijn ideeën geïnventariseerd, is er gedroomd en zijn wensen gedeeld. Hiervoor is de metaplan-methode ingezet als brainstormtechniek. De deelnemers werden uitgenodigd om op post-its kernachtig hun ideeën over de centrale vraag 'wensen voor de inrichting van de straat' te noteren. Deze ideeën zijn verzameld en op flip-overvellen geplakt. Vervolgens is door de gespreksleider van Stad & Co per post-it om toelichting gevraagd. Door alle post-its te bespreken, en vervolgens te hergroeperen, zijn clusters van aandachtspunten rondom het centrale vraagstuk ontstaan. Deze clusters vertegenwoordigen de belangrijkste aandachtspunten van de groep. Vervolgens is de deelnemers gevraagd - middels een vooraf bepaald aantal stickers - hun prioriteiten of enthousiasme over bepaalde onderwerpen aan te geven. Door de metaplan-methode te gebruiken is de discussie gestroomlijnd en iedereen aan het woord geweest.

Uit de metaplan-sessie en daaropvolgende discussie zijn 7 thema's naar voren gekomen en geprioriteerd. Deze worden op de volgende pagina toegelicht.



1. Brede stoep: iedereen wil een bredere stoep: meer verblijfsruimte en ruimte om te flaneren. Hier is men het unaniem over eens.

2. Groen: weinig discussie over het toevoegen van meer groen (in de straat, aan de gevels en ander gebruik). Er is enkel discussie over het onderhoud, dat als voorwaarde wordt gezien voor meer groen. Mooie voorbeelden: De Langestraat en Reguliersdwarsstraat.

3. Fietsparkeren: fietsparkeren levert op de De Clercqstraat, net als in andere delen van Amsterdam, een probleem op. Er is een wens om het fietsparkeren anders en slimmer op te lossen. Bewoners willen hun fiets graag vastzetten, fietsvakken kunnen dus op weinig enthousiasme rekenen. Mogelijkheden in de zijstraten en letterlijk op de grachten (pontons), oplossingen zoals bij De Hallen en in De Pijp en parkeergarages voor fiets en auto worden met meer enthousiasme genoemd.

4. Mobiliteit, snelheid en fietspaden: hoe de auto terug moet komen in de straat levert veel discussie op. Een deel van de aanwezigen wil minder auto's. Ander deel wil de auto's op een andere manier in de straat. Bijvoorbeeld als 'auto te gast' e/o eenrichtingsverkeer. Een deel van de ondernemers vreest minder klanten, hoewel eenrichtingsverkeer dan geen probleem lijkt. Een aantal ondernemers wil mee in de trend van de stad, waarbij ingezet wordt op autoluw. Een ander deel houdt vast aan tweerichtingsverkeer, met de auto te gast. Een en ander hangt samen met het stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer (en fiets). De vraag leeft of een 'auto te gast' straat 's avonds wel veilig is, m.n. voor fietsers. De fietspaden lijken weinig prioriteit te hebben, maar leveren veel discussie op. Over vrijliggende fietspaden of fietsers die de weg delen met de auto bestaat geen consensus. Vooral de hoeveelheid fietsers die dagelijks door de straat gaan, en daarmee de veiligheid, spelen hier een belangrijke rol. De snelheid in de straat is een belangrijk onderwerp: 50 of 30 km/u? Als het een 'auto te gast' straat wordt, moet de tram bij voorkeur ook 30 km/u gaan.

5. Inrichting/sfeer: verlichting in de straat kan beter en aantrekkelijker, zoals bijvoorbeeld de Amsterdamse straatverlichting in de Da Costatstraat. Vuilnisbakken mogen worden toegevoegd en slimmer verdeeld over de straat (bijvoorbeeld bij take-outs). Bankjes op strategische plekken, als ontmoetingsplaatsen voor ouderen, onder de bomen? Voorkomen dat het hangplekken worden. Kunst in de straat, mits er ruimte voor is.

6. GVB-haltes: de halte aan de Elisabeth Wolfstraat wordt vaak genoemd, deze halte wordt node gemist. Er is een grote wens deze halte (of soortgelijk) terug te brengen in de straat.

7. Parkeren, laden & lossen: huidige situatie is voor veel ondernemers goed. Laad- en losplekken moeten goed beschikbaar zijn, zodat vrachtwagens niet de zijstraten in hoeven. Veiligheid staat voorop. Er wordt ook een combi venstertijden en parkeervakken geopperd. Afval wordt nu door verschillende aanbieders opgehaald, een afvalcollectief onder de ondernemers zou bijdragen aan minder bewegingen van grote vrachtwagens in de straat. Een aantal huidige laad- en losplekken moet qua veiligheid goed onder de loep genomen worden. Zo is de situatie aan het einde van de De Clercqstraat, ter hoogte van de Wiegbrug en insteek naar de Tweede Kostverlorenkade i.c.m. de versmalling van de De Clercq en laad- en lossituatie voor café Thuys, zeer onveilig.

De thema's Schoon en Veilig komen niet als op zichzelf staande prioriteiten terug, maar worden door ondernemers en bewoners wel als zeer belangrijk ervaren. Ze zijn een integraal onderdeel van de straat en worden gezien als basisvoorwaarde bij de inrichtingen en het gebruik van de straat. De ondernemers zien, met name op het vlak van schoon, ook een taak voor henzelf weggelegd.

3.2 Kaders voor een geschikt basisprofiel

Met het wensenpakket uit de eerste workshop is de uitgangspositie voor het ontwerpend onderzoek bepaald: de basis waarop drie uiteenlopende varianten als scenario geschetst zijn.

Brede stoep of erf

Voldoende vrije ruimte voor de voetganger. Naast plaatselijke vernauwingen, verhinderen allerlei vaste of tijdelijke elementen een vlotte doorgang.

Ruimte voor ondernemen

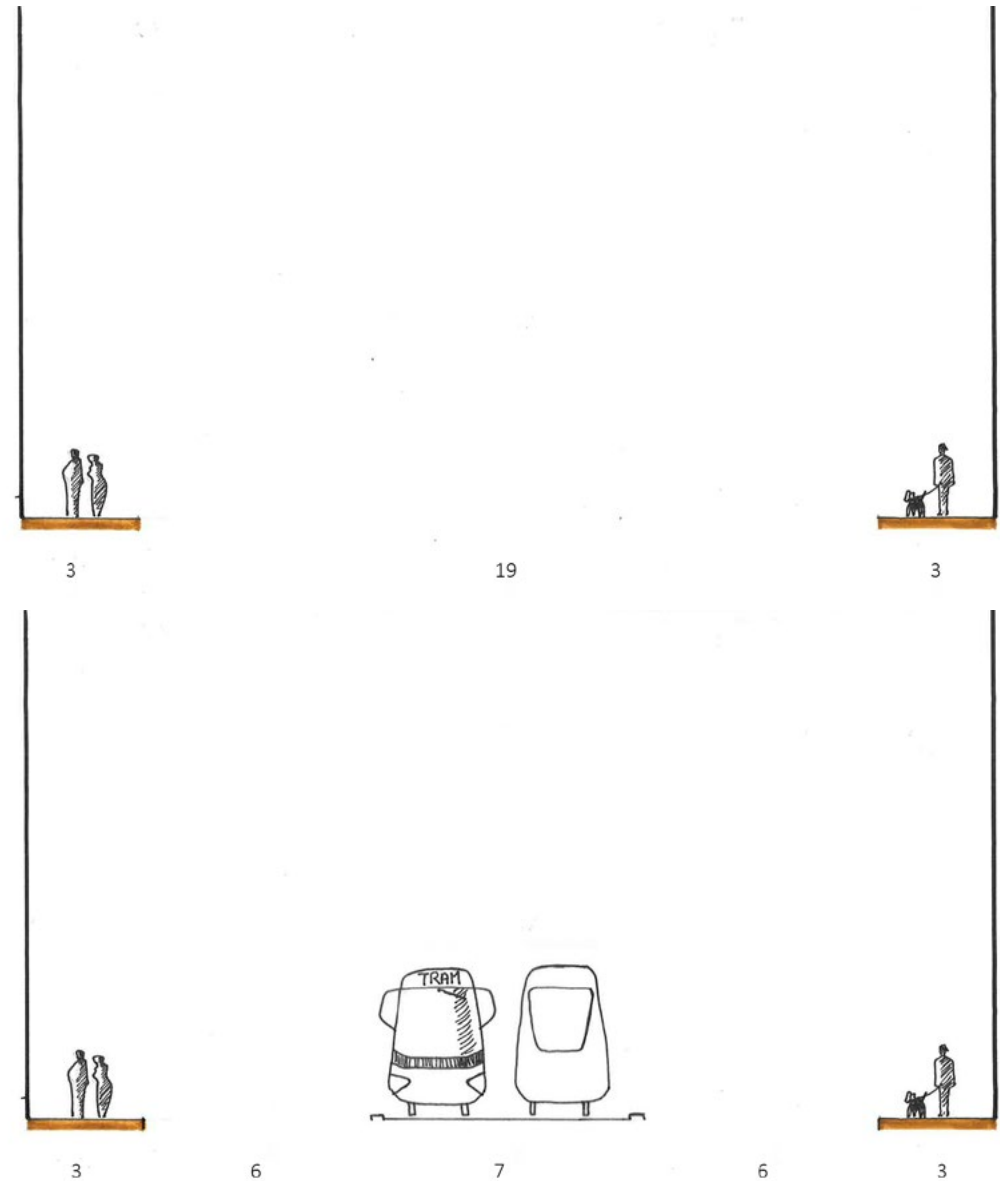
Om de straat verder uit te bouwen als winkel- en horecagebied is het wenselijk om voldoende vrije ruimte te behouden voor tijdelijke inname door de betrokken ondernemers (bijv. terrassen).

Groene straat

Om de aantrekkelijkheid van de straat een duw in de rug te geven is meer en visueel aantrekkelijk groen wenselijk.

Plaats van de tram en dienstvoertuigen

Een asymmetrische inpassing zou grotere bruikbare zones vrij kunnen maken. Tegelijkertijd zou dit ook een "oneerlijke" straat creëren, waar de voordelen van extra ruimte aan één kant liggen en de overlast door de andere kant gedragen moet worden. Dit vormt dan ook het doorslaggevende argument om te kiezen voor een centrale trambaan. Andere argumenten om niet voor een asymmetrisch profiel te kiezen zijn: het ontstaan van een rommelig, steeds verschuivend beeld, meer geluidsoverlast door draaiende trams en een noodzaak van een totale heraanleg van de tramsporen.



Toelichting: dwarsdoorsnede van de straat met beschikbare ruimte (in meters) en symmetrische inpassing van de trambaan.

3.3 Sessie #2: kiezen, een zoektocht via ontwerpend scenario-onderzoek

In de tweede sessie met ondernemers en bewoners werden drie uiteenlopende schetsen aan de klankbordgroep voorgelegd. De scenario's, gebaseerd op de wensen en kaders uit de eerste sessie, verschillen in zowel functie en sfeer. Er is discussie gevoerd over de scenario's en de voor- en nadelen zijn belicht. Deze input is gebruikt om tot het finale wensbeeld (hoofdstuk 4) te komen. Het vogelperspectief biedt steeds een overzicht van 100 meter straat; het bijbehorende perspectief op ooghoogte schetst de mogelijke sfeer.

Scenario 1: Auto te gast, twee rijrichtingen, 30 km/u

Focus: langzaam verkeer, maar goed bereikbaar met de auto

Openbaar vervoer en dienstvoertuigen: vrije bedding

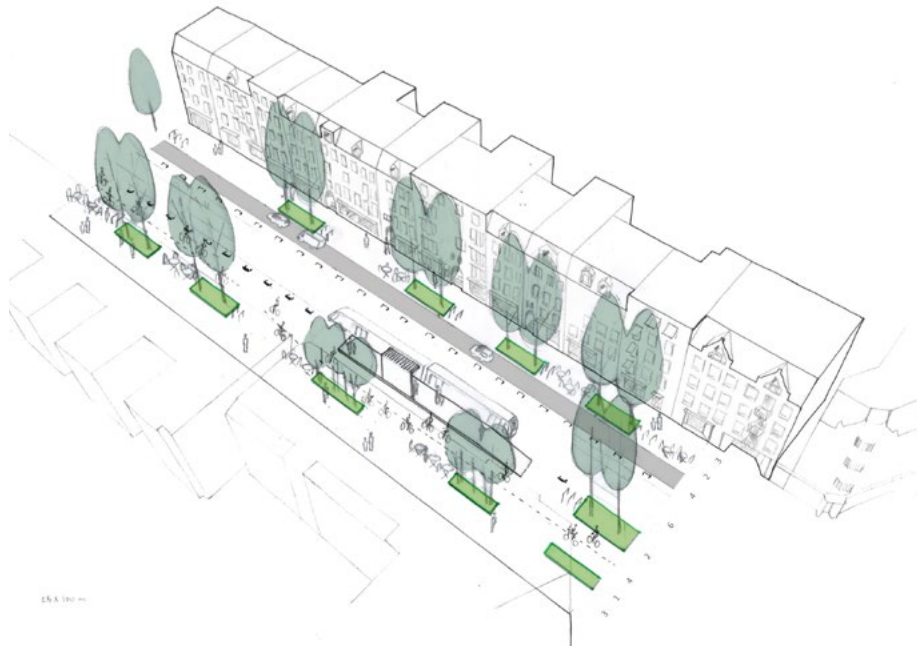
Personenverkeer: om het idee van een bestemmingsstraat (i.p.v. een doorgaande route) in de straat voelbaar te maken en af te dwingen, en om voldoende ruimte voor andere claims te garanderen, wordt ervoor gekozen om de auto "te gast" te beschouwen. De fietser bepaalt de snelheid, welke niet hoger is dan 30km/u. Autoverkeer in twee richtingen blijft mogelijk.

Verblijfskwaliteiten: rechts van deze "te gast"-lopers is (flexibele) ruimte voor auto- en fietsparkeren, laden en lossen, groen, terrassen, meubilair, etc. Om een aangename sfeer te creëren zijn royaal groen, terrassen en meubilair wenselijk. Dit heeft tot gevolg dat het aandeel parkeervakken daalt.

Reactie klankbordgroep: collectief/automatisch bevoorraden zou op lange termijn op het OV-netwerk of via de auto-te-gast-rijbaan kunnen. Dat geldt ook voor collectief/duurzaam afval inzamelen. De klankbordgroep vindt dit interessant. Men is niet meteen negatief over het terugbrengen van het aantal parkeervakken, men vindt het vooral belangrijk dat er ruimte voor laden en lossen is.

Algemeen oordeel: niet negatief, maar ook niet heel positief, men staat open voor een gedurfder ontwerp.





EN & 190 -



Scenario 2: fietslaan en vrije autoloper stad uit (éénrichting), 30 km/u

Focus: vlotte doorgang voor alle verkeer

Openbaar vervoer en dienstvoertuigen: vrije bedding

Personenverkeer: er is gezocht naar een verbetering voor de doorstroom, comfort en veiligheid van de fietser. De fietser wordt in dit scenario volledig van de auto gescheiden en krijgt een tweerichtingsfietslaan aan één zijde van de trambaan. De auto wordt enkel in één richting toegelaten, dit in uitwaartse richting, aangezien de parallelle Kinkerstraat enkel de richting "centrum" bedient. De auto krijgt een eigen loper in een 30 km/u zone, dit verzekert de vlotte doorstroom maar dwingt traag rijden minder spontaan af door de afwezigheid van medegebruikers.

Verblijfskwaliteiten: parkeren kan slechts aan de noordzijde. Indien ook hier een uitbreiding van groen en terrassen wenselijk is voor de uitbouw van een aangename winkel- en horecastraat is een nog drastischere snoei in het aantal parkeerplaatsen nodig.

Reactie klankbordgroep: links afslaan moet gemakkelijk blijven (over trambaan en fietspad) i.v.m. bereikbaarheid zijstraten. Er moet voldoende aandacht zijn voor 'oversteekplekken' voor voetgangers en fietsers. De noordzijde van de De Clercq moet in dit scenario ruimte bieden aan parkeren + laden en lossen vanwege de rijbaan. Nadelig ten opzichte van zuidzijde van de De Clercq? De zuidzijde daarentegen gaat meer ruimte bieden aan fietsparkeren. Ondernemers vinden het belangrijk dat de twee straatzijden evenwichtig zijn (voor iedereen evenveel terrasruimte/breedte van de stoep/opoffering aan parkeervakken). Tenslotte roept het tweerichtingsverkeer op het fietspad vragen op m.b.t. de veiligheid van de fietser.

Algemeen oordeel: ongeveer een derde is gecharmeerd van dit scenario

Scenario 3: groen ERF + auto te gast, 30 km/u

Focus: verblijven en groen

Openbaar vervoer en dienstvoertuigen: vrije bedding

Personenverkeer: ten noorden van de trambedding is de auto te gast op de fietsloper en de voetganger krijgt een obstakelvrije zone van 3 meter. Ten zuiden van de tram wordt de ruimte omgevormd tot erf. Alle gebruikers gebruiken dezelfde ruimte (shared space): de auto enkel sporadisch, de fietser en voetganger kan zich overal bewegen.

Verblijfskwaliteiten: door het gemengd en zeer "traag" gebruik van de beschikbare ruimte in het erfgedeelte ontstaat ruimte voor andere functies en activiteiten en tegelijk de mogelijkheid tot een speelse setting. Divers en royaal groen, bankjes, terrassen die overal in de ruimte kunnen worden geplaatst, zolang een vrije breedte van ongeveer 4 meter gehanteerd blijft, worden mogelijk. Resultaat is een buitengewone sfeer voor een hoofdstraat met veel verblijfskwaliteit.

Reactie klankbordgroep: men is gecharmeerd van het idee, maar het scenario roept veel vragen op, onder andere over gemotoriseerde en grote fietsen in de shared space. Men vreest een chaos met alle fietsers die door de straat gaan. Daarnaast is een van de grootste nadelen dat de noordkant van de straat erg benadeeld wordt (smalle stoep + parkeerstrook) en de andere kant bevoordeeld (brede verblijfsruimte).

Algemeen oordeel: meerderheid voelt zich gewonnen voor dit scenario, weliswaar met de nodige aanpassingen en randvoorwaarden.



Conclusie en suggesties m.b.t. de drie scenario's

Met name scenario's 2 en 3 kunnen op bijval rekenen. Er wordt een aangepast scenario geopperd tijdens de sessie, welke een combinatie is van scenario 2 en 3: een fietsloper op de erfzone. Voorkeur gaat ook uit naar grote erfzones aan beide straatzijden, zodat ondernemers aan een kant van de straat niet benadeeld worden. Voorkeur gaat daarnaast uit naar veel en veilige ruimte voor de fietser. Een fietsloper in de erfzone aan zuidzijde (stad in) en fietsers op de 'auto te gast' straat aan noordzijde (stad uit). Om beide straatzijden tegemoet te komen en voldoende verblijfsruimte en ruimte voor fietsers te creëren wordt geopperd om de auto te gast op de trambaan te laten rijden (stad uit). De meerderheid van de klankbordgroep is enthousiast over dit voorstel.

In het volgende hoofdstuk zal het aangepaste scenario gepresenteerd worden, welke het uiteindelijke wensbeeld van de De Clercq weergeeft.

An architectural rendering of a modern urban street, Clercqstraat. The scene is bright and airy, with a clear sky. In the foreground, a tram is blurred as it moves from right to left. The street is paved with light-colored bricks and features a central tram track. On either side of the track, there are wide sidewalks with young trees and greenery. People are depicted in various activities: some are walking, some are sitting on benches, and a person is leaning over a bicycle. The background shows modern buildings with large windows and balconies, suggesting a vibrant, pedestrian-friendly neighborhood.

**WENSBEELD: MODELINRICHTING
VOORUITSTREVENDE DE
CLERCQSTRAAT**



1

2

4

3

5

4 Wensbeeld De Clercq

Focus

Uitrol "Oranje Loper" op ambitieuze manier aanvatten: een eersteklas trage verbinding met uitmuntend fietscomfort tussen Centrum en omgeving Sloterplas. Met maximale inzet op verblijfskarakter in een groene en ongedwongen setting voor de sectie De Clercq. BIZ De Clercq wil voluit gaan voor een straat met een levendige, ongedwongen en groene uitstraling. Een publieke ruimte die de tijdsgeest ademt en waar het bijzonder aangenaam vertoeven is. De hele ruimte, van gevel tot gevel, wordt benut om deze sfeer te realiseren. Weelderig groen, bedrijvigheid, terrasjes en flaneerruimte zijn overal.

1

Sfeer

De sfeer is bedrijvig, zeer levendig, maar tegelijk ongedwongen. Divers groen prikkelt de zintuigen en maakt de seizoenen voelbaar. Door de inplanting van het groen en meubilair ontstaan subruimtes, die een gezellige maar eigentijdse verblijfs sfeer opwekken.

2

Fietsverkeer

Het belang van het fietsverkeer in de De Clercqstraat kan niet ontkend worden, het is een belangrijke doorgangsas voor fietsers van (Nieuw-) West naar Centrum en omgekeerd. Deze fietsende passant is trouwens ook cruciaal voor vele ondernemingen in de De Clercqstraat. Een veilige, vlotte en comfortabele fietservaring is dan ook vereist. De fietser krijgt hiervoor een bochtvrije strip van 3,25 meter in elke richting, visueel versmald tot 2,75 meter om impact op het erfbeeld en snelheid te beperken en de nodige veiligheidsbuffers naar andere functies in te bouwen.

3

Flexibel en toekomstgericht

De De Clercq heeft de blik op de toekomst. De sfeer is die van een speels groen erf, maar toch is het profiel erg helder opgebouwd en consequent over de hele lengte toegepast. Dit zorgt voor veel flexibiliteit in een mogelijk afwijkend toekomstig gebruik, zones zijn inwisselbaar en uitdeelbaar. Deze flexibiliteit is geen overbodige luxe in een snel veranderende wereld, zeker die van de stedelijke mobiliteit.

De De Clercq willen graag de vraag naar een nieuw toeleveringssysteem lanceren. De goederen worden vanuit een verzamelhub met kleine, speciaal uitgeruste elektrische bestelvoertuigen naar de straat gebracht, in de niet zo verre toekomst misschien zelfs volledig autonoom rijdend. De introductie van groen en vooral extra bomen zorgt voor een betere luchtkwaliteit door opname van het fijnstof en gaat het stedelijk hitte-eiland effect tegen. De groenvakken worden ook ingezet als bergers van overtollig water tijdens de steeds meer voorkomende hoosbuien.



4

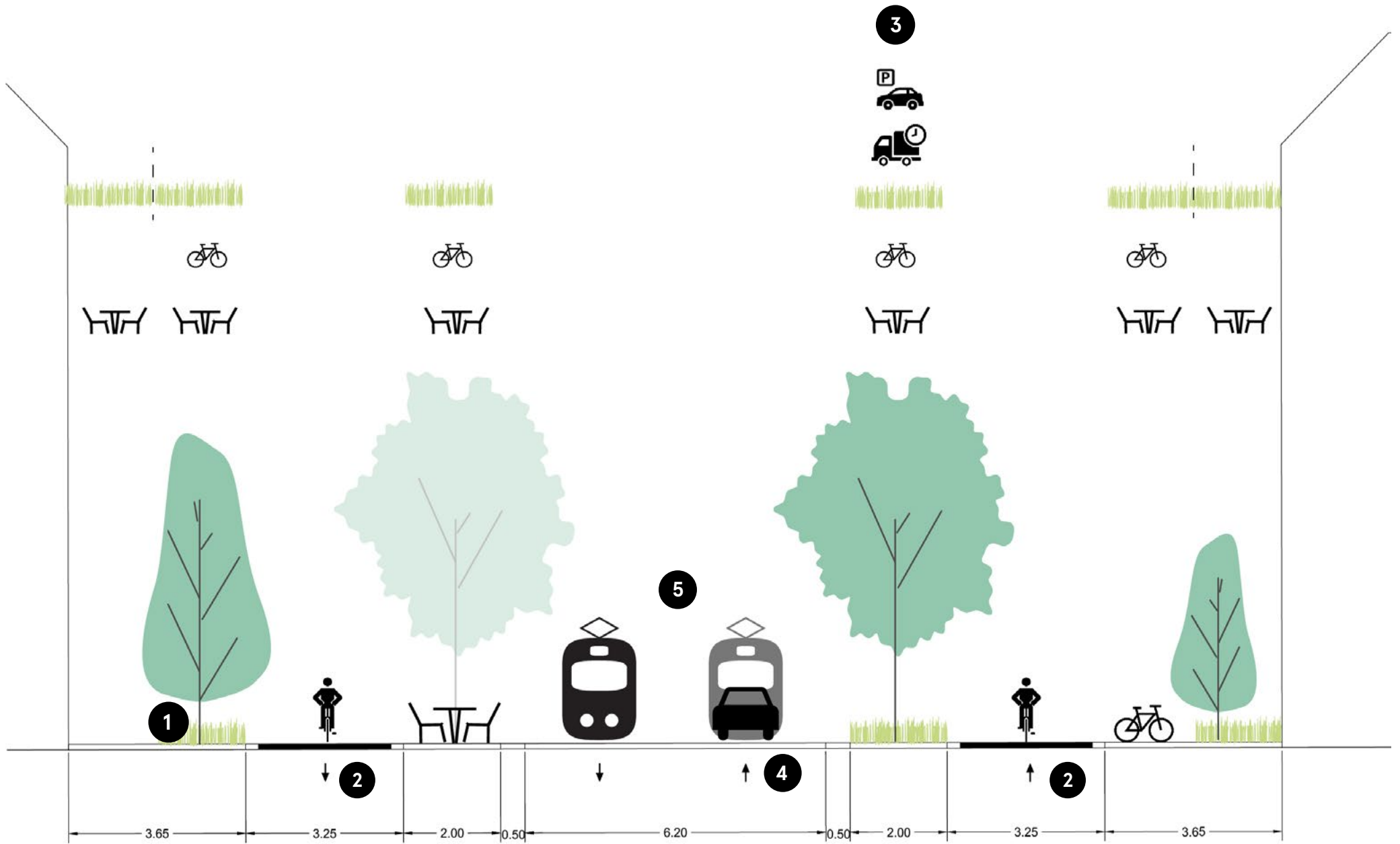
Personenverkeer

Doorgaand autoverkeer wordt bij voorkeur geweerd, terwijl de straat nog wel bereikbaar blijft voor bestemmingsverkeer van buurtbewoners of een occasionele consument, maar ook voor laden en lossen van goederen, taxidiensten enz. Doel is bereikbaar zijn, snelheid en doorstroom is minder prioritair. Vandaar wordt gekozen om autoverkeer te gast op de trambaan te brengen, en dit enkel in staduitwaartse richting.

5

Openbaar vervoer en dienstvoertuigen

Doel is hulpdiensten een goede doorgang te verzekeren en het openbaar vervoer vlotter te laten verlopen. Snelheid is in deze binnenstedelijke context veel minder van belang, te halen tijdsinstellingen zijn miniem en wegen niet op tegen de nadelen van verminderde veiligheid, geluidsoverlast en trillingen. De maximum snelheid is dan ook meteen voor iedereen duidelijk: 30 km/u. De zone van de tram is subtiel geïntegreerd, maar spontaan en duidelijk in de ruimte afleesbaar. Stad inwaarts krijgt de tram een vrije bedding. Stad uitwaarts is de auto te gast op de trambaan en mag dus de tram niet inhalen. Een slimme verkeerslichtenregeling kan de tram voorrang geven op auto's die via de kruispunten de trambaan oprijden. Net als laden en lossen blijft parkeren, flink verminderd in de capaciteit weliswaar, mogelijk. Hiervoor worden ruime, voldoende brede plaatsen voorzien, zodat er vlot in- en uitgereden kan worden en bij laden, lossen of uitstappen geen conflicten met de tram ontstaan. Hulpdiensten hebben steeds voorrang en kunnen inhalen, waardoor een vlotte doorstroming verzekerd is.



Dank en contact

Dit wensbeeld is tot stand gekomen met de enthousiaste input van betrokken ondernemers en bewoners. Bedankt voor jullie bijdrage! De BIZ-vereniging heeft het initiatief genomen en financiële middelen beschikbaar gesteld voor de ontwikkeling van dit wensbeeld. Stadsdeel West heeft het project ondersteund met een subsidie 'gebiedsgebonden ondernemersinitiatieven'. De BIZ-vereniging dankt het stadsdeel voor de bijdrage.

BIZ-vereniging De Clercqstraat

p/a De Clercqstraat 7
1053 AA Amsterdam
www.declercqstraatamsterdam.nl

info@declercqstraat.nl



DE
CLERCQ
STRAAT

BUUR

Sluisstraat 79 / 03.02
B-3000, Leuven, België
www.buur.be

Kenny Vandepoel
kenny@buur.be
00 32 (0)16 89 85 50



Stad & Co

Postbus 11100
1001 GC Amsterdam
www.stadenco.nl

Floor Thomasse
floor@stadenco.nl
06 11 64 54 44

