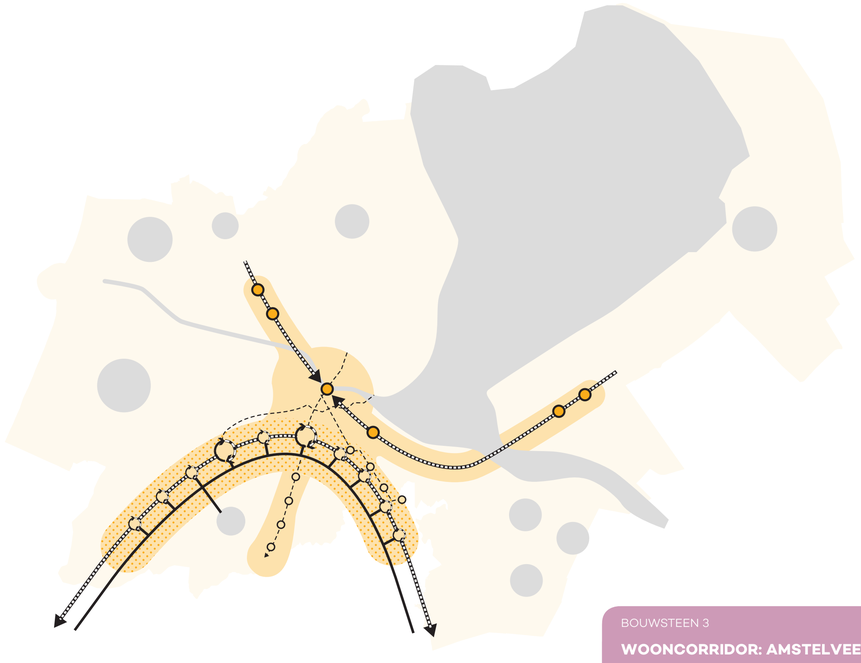
1. LINEAIRE METROPOOL

De MRA bestaat uit een aantal belangrijke maar van elkaar verschillende corridors met eigen karakteristieken en ruimtelijke opbouw. Hierbij zijn de 2 'zuidelijke' corridors verschillend van de rest gezien de hoeveelheid en type relaties die hierover plaatsvinden, qua intensiteit maar ook vanuit het schaalniveau waar deze relaties plaatsvinden: nationaal en internationaal. In dit perspectief wordt de nadruk gelegd op deze zuidelijke corridors (Schiphol-Hoofddorp en Amsterdam Zuid-Oost-Utrecht) zowel op het gebied van multimodale bereikbaarheid, ontvlechting van OV-systemen en verstedelijking. In de andere corridors (Zaandam-Alkmaar, Diemen-Almere en Amstelveen) wordt vooral ingezet op benutten van beschikbare capaciteit en monofunctionele verstedelijking in de vorm van verdichting of uitbreiding. Dat betekent dat de 'vingerstructuur' van Amsterdam verder wordt doorgezet en de mobiliteit en verstedelijking als dubbele 'ladderstructuur' hierop wordt ingericht. Het perspectief borduurt ook verder op de groei van economische (zuidelijke) toplocaties in de regio waarbij de verbinding tussen de corridors - de 'Amsterdamse draaischijf - bijzondere aandacht verdient. De groene lobben van het tussenliggende landschap blijven hiermee intact maar worden wel van elkaar afgescheiden. De bereikbaarheid van groen is optimaal als gevolg van de lobbenstructuur: verstedelijking vind plaats in de nabijheid van groen- en waterrecreatie.



BOUWSTEEN 1A

MULTIFUNCTIONELE CORRIDOR: SCHIPHOL-HOOFDDORP-LEIDEN-DEN HAAG (ZWASH)

Maatregelen mobiliteit
Ruggengraat: Sprinter, IC, wegen & metro netwerk verbonden in een ladder structuur

Ondersteunend: Regionale wegen, regionaal OV en regionale fietspaden die aangesloten zijn op TOD (Transit Oriented Development)

Overstappuntendichtheid in de zuidelijke corridor is 3 km (Schiphol Noord, Anderlechtweg, RAI) en overstapdichtheid verlengde lobben is 5 km (Sassenheim, Nieuw-Vennep, Hoofddorp).

1. Ontvlechten spoor IC/Sprinter
2. Investeren in zes-sporen richting Den Haag: 4 trein, 2 metro tot Nieuw-Vennep (Noord/Zuidlijn)
3. Amsterdam Zuid als internationaal hoofdstation (met stop HSL)
4. Station Sloterdijk als schakel tussen noordelijke en zuidelijke corridor
5. Station Hoofddorp als overstappunt tussen tangentiele corridors en Zuidelijke Corridor.
6. Metro Noord/Zuidlijn variant 1c doortrekken naar Hoofddorp en Nieuw Vennep met stations bij de Amstelveense Weg, Johan Huizingalaan, Anderlechtlaan, Schiphol Noord, Schiphol Centrum, Station Hoofddorp en Nieuw-Vennep station.
7. Regionaal HOV naar TOD hubs (bus)
8. Parallelstructuur A4 t.b.v. Multimodale Hubs
9. Autoafvang locaties bij de TOD hubs in de zuidelijke as (Overstappunten met P&R)
10. Regionale wegen zuid-west en/of optimaliseren
11. Investeren in doorlopende fietssnelwegen parallel aan de Zuidelijke corridor
12. Investeren in fietsverbindingen tussen regionale stations en woonkernen.

Maatregelen ruimte
1. De gehele corridor ontwikkelt zich als een hoogstedelijk gemengd gebied.
2. TOD's met hoge dichtheid en hoogbouw (verdichting rondom TOD's)
3. Top locaties in de corridor worden ontwikkeld als belangrijke (inter)nationaal vestigingslocaties
4. 64.650 woningen in de ZWASH corridor (24.400 in Amsterdam, 40.250 langs de corridor)
   - Amsterdam Zuid (ZuidAs en Amstel) 24.400 woningen
   - Haarlemmermeer (waaronder Badhoevecity) 35.000
   - Regio Kennemerland 4.250 woningen
   - Aalsmeer 1.000 woningen
5. Arbeidsplaatsen: 50.064 (WLO 2 hoog) of 83.314 (Planvariant)

BOUWSTEEN 1B

MULTIFUNCTIONELE CORRIDOR – ZUID-OOST-UTRECHT

Maatregelen mobiliteit
Ruggengraat: Sprinter, IC, wegen & metro netwerk verbonden in een ladder structuur

Ondersteunend: Regionale wegen, regionaal OV en regionale fietspaden die aangesloten zijn op TOD (Transit Oriented Development)

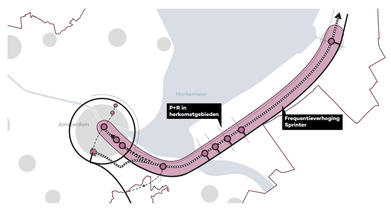
Overstappuntendichtheid in de zuidelijke corridor is 3 km (RAI, Bullewijk, Abcoude) en overstapdichtheid verlengde lobben is 5 km (Loenen- nieuw station, Breukelen).

1. Ontvlechten spoor IC/Sprinter
2. Amsterdam Zuid als internationaal hoofdstation (met stop HSL)
3. Duivendrecht en Weesp als schakels tussen noordelijke en zuidelijke corridor
4. Bijlmer ArenA als overstappunt tussen tangentiele corridors en Zuidelijke Corridor.
5. Metro doortrekken naar Abcoude
6. Regionaal HOV naar TOD Hubs (bus)
7. Parallelstructuur A2 t.b.v. Multimodale Hubs
8. Knooppunt Holendrecht optimaliseren (A9/A2)
9. Autoafvang locaties bij de TOD hubs in de zuidelijke as (Overstappunten met P&R)
10. Lokale wegen zuid-oost optimaliseren incl. aansluitingen met Rijkswegen A2, A9 en A10
11. Investeren in doorlopende fietssnelwegen parallel aan de Zuidelijke corridor
12. Snelfietsroutes naar de belangrijkste woonkernen

Maatregelen ruimte
1. De gehele corridor ontwikkelt zich als een hoogstedelijk gemengd gebied.
2. TOD's met hoge dichtheid en hoogbouw (verdichting rondom TOD's)
3. Top locaties in de corridor worden ontwikkeld als belangrijke (inter)nationaal vestigingslocaties
4. 52.500 woningen in de Zuid-Oost corridor (30.000 in Amsterdam, 22.500 langs de corridor)
   - Amsterdam Zuid-Oost 30.000 woningen
   - Diemen 5.000 woningen
   - Ouder-Amstel 15.000 woningen
   - Regio Gooi 2.500 woningen
5. Werklocaties in Amsterdam:
   - 88.685 arbeidsplaatsen (WLO 2 hoog) of 147.585 (Planvariant)

BOUWSTEEN 2A

WOONCORRIDOR MET MULTIFUNCTIONELE KNOOPPUNTEN – DIEMEN-ALMERE (OOST)



Maatregelen mobiliteit
Ruggengraat: Sprinter

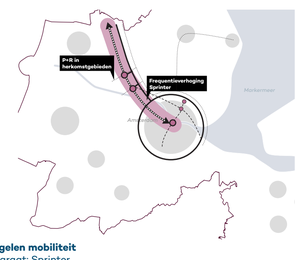
Ondersteunend (F&L Mile): Regionale wegen, regionaal OV en regionale fietspaden die aangesloten zijn op TOD (Transit Oriented Development)

1. Verhouding IC-Sprinter 4x8 op bestaand netwerk
2. Frequentieverhoging op de spoorcorridor Lelystad - Almere - Duivendrecht/ Bijlmer/Zuid, met intercities tussen de centrumstations en sprinters op de tussenliggende haltes
3. Hoogfrequente spoorverbinding Almere-Hilversum-Utrecht (directe IC)
4. Amsterdam Centraal als nationaal station
5. Doortrekken Geintak metro naar Weesp Station met alternatieve lijnvoering tussen Weesp-Nieuw-Vennep
6. Opwaarderen station Almere Centrum
7. Aansluitingen A10 optimaliseren.
8. Investeren in regio P+R's in herkomstgebieden
9. Investeren in snelfietsroutes (bijv. tussen Amsterdam – Weesp – Almere - Lelystad)
10. Investeren in fietsverbindingen tussen regionale stations en woonkernen.

Maatregelen ruimte
1. De corridor ontwikkelt zich grotendeels als woongebied.
2. TOD's als multifunctionele centra (multifunctionele verdichting rondom TOD's)
3. Toplocaties in deze wooncorridors zijn van regionaal belang en hangen nauw samen met de regionale OV systemen.
4. Corridor Oost: totaal 48.200 woningen
   - Almere 40.000 woningen, Lelystad 4.300 woningen
   - Weesp 2.400 woningen, Gooise Meren 1.500 woningen
5. Arbeidsplaatsen: 2.861 (WLO 2 hoog) of 4.761 (Planvariant)

BOUWSTEEN 2B

WOONCORRIDOR MET MULTIFUNCTIONELE KNOOPPUNTEN – ZAANDAM-ALKMAAR (NOORD)



Maatregelen mobiliteit
Ruggengraat: Sprinter

Ondersteunend (F&L Mile): Regionale wegen, regionaal OV en regionale fietspaden die aangesloten zijn op TOD (Transit Oriented Development)

1. Verhouding IC-Sprinter 4x8 op bestaand netwerk
2. Amsterdam Centraal als nationaal station
3. Nieuwe tangentiele HOV-bus verbinding tussen IJburg, Metrostation Noorderpark en Sloterdijk
4. Investeren in HOV Bus HavenStad & CS
5. Verhogen frequentie van de HOV-bussen tussen Purmerend/Edam-Volendam en Metrostation Amsterdam Noord.
6. Investeren in regio P+R's in herkomstgebieden
7. Investeren in snelfietsroutes (bijv. tussen Zaandam – Amsterdam, Purmerend/ Edam/Volendam - Amsterdam)
8. Investeren in fietsverbindingen tussen regionale stations en woonkernen.

Maatregelen ruimte
1. De corridor ontwikkelt zich grotendeels als woongebied.
2. TOD's als multifunctionele centra (multifunctionele verdichting rondom TOD's)
3. Toplocaties in deze wooncorridors zijn van regionaal belang en hangen nauw samen met de regionale OV systemen.
4. Corridor Noord: totaal 23.450 woningen
   - Amsterdam HavenStad 10.000 woningen
   - Zaanstad 8.000 woningen, Wormerland 500 woningen
   - Regio IJmond 2.250 woningen
   - Regio Waterland 2.700 woningen
5. Arbeidsplaatsen: 1.430 (WLO 2 hoog) of 2.380 (Planvariant)

BOUWSTEEN 3

WOONCORRIDOR: AMSTELVEEN – UITHOORN

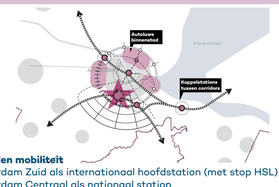
Maatregelen mobiliteit
Ondersteunend (F&L Mile): Lokaal OV & fietspaden

1. Amstelveenlijn naar Uithoorn uitstrekken
2. Busstation Amstelveen als spil voor de tangentiele corridors naar Zuidelijke Corridor.
3. Investeren in snelfietsroutes tussen Uithoorn – Amstelveen – Amsterdam

Maatregelen ruimte
1. De corridor ontwikkelt zich als monofunctioneel woongebied.
2. TOD's worden ontwikkeld in hoge dichtheid
3. Wooncorridor: totaal 5.600 woningen
   - Amstelveen 5.000 woningen, Uithoorn 600 woningen

BOUWSTEEN 4

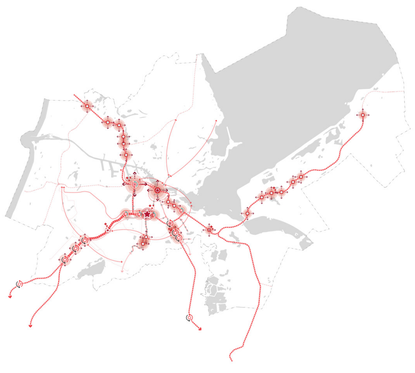
AMSTERDAM ALS DRAAISCHIJF



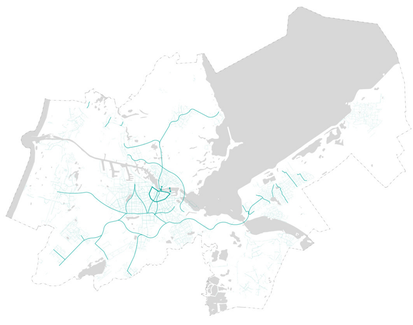
Maatregelen mobiliteit
1. Amsterdam Zuid als internationaal hoofdstation (met stop HSL)
2. Amsterdam Centraal als nationaal station
3. Duivendrecht, Sloterdijk en Weesp als koppelstations tussen noordelijke en zuidelijke corridor
4. Binnenring Amsterdam als OV Corridor tram
5. Investeren in verhogen frequentie alle metrolijnen en zoveel mogelijk ontvlechten
6. Er worden twee oeververbindingen gerealiseerd ter hoogte van Java-eiland en Centraal Station.
7. Nieuwe tangentiele HOV-bus verbinding tussen IJburg, Metrostation Noord en Station Sloterdijk
8. Snelheidsverlaging A10 West (70 km/h)
9. Aansluitingen A10 optimaliseren.
10. Invoer van een lokaal tolsysteem voor de Ring A10
11. Autoluw model: Autoluwe wijken. Amsterdam maakt een groot deel van haar wijken autoluw. Autoverkeer wordt gefaciliteerd op een selectief aantal doorgaande wegen. De tussenliggende wegen zijn autoluw.
12. Bewoner parkeren gebeurd langs de Ring A10 en langs de doorgaande wegen in de stad.
13. Investeren in fietsenstallingen en deelfietssysteem bij alle treinstations en de 10 grootste metrostations
14. Nieuwe fiets verdeelringen: De Amsterdamse binnenring (1e) en de Ceintuurbaanring (2e).
15. Stadsstraten (niet onderdeel van doorgaande straten) worden ingericht als fietsstraten
16. Investeren in snelfietsroutes (bijv. tussen Haarlem – Amsterdam – IJburg)

Maatregelen ruimte
1. Amsterdam totaal: 55.600 woningen
   - Amsterdam Zeeburg Yburg 8.400
   - Amsterdam Noord rond NZ lijn en Centrum: 19.300 woningen
   - Amsterdam West (oa Schinkel) 27.900 woningen
2. Werklocaties in Amsterdam:
   - 88.685 arbeidsplaatsen (WLO 2 hoog) of 147.585 (Planvariant)

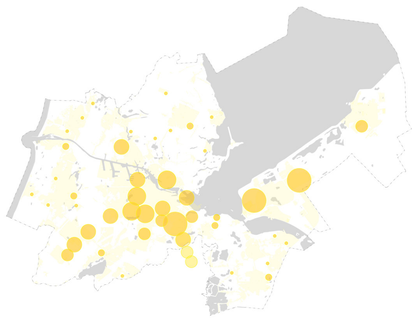
Wegen



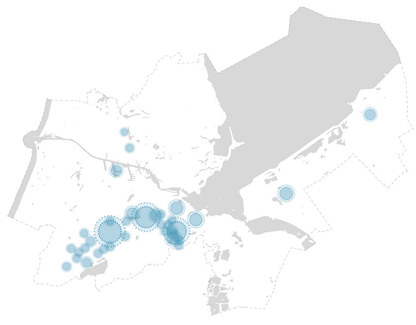
OV



Fietspaden



Wonen



Werken

130.000 Kernstad Amsterdam
28.000 Agglomeratie
92.000 Regio
143.040*/238.040** MRA WLO 2 hoog*/Planvariant**

MOBILITEIT

WEGEN
- NIEUWE WEG
- DUBBELE WEGSTRUCTUUR A2, A4
- OPWAARDEREN SNELWEG / WEG
- OPWAARDEREN KNOOPPUNT
- AFWAARDEREN A10 TOT STADSBOULEVARD
- AANSLUITING TOEVOEGEN / OPTIMALISEREN
- BELASTING OP AUTOGEBRUIK
- MAXIMUM SNELHEID
- PARKEREN VOOR BEWONERS
- PARK & RIDE
- HOOFDVAARROUTES / KANAALEN

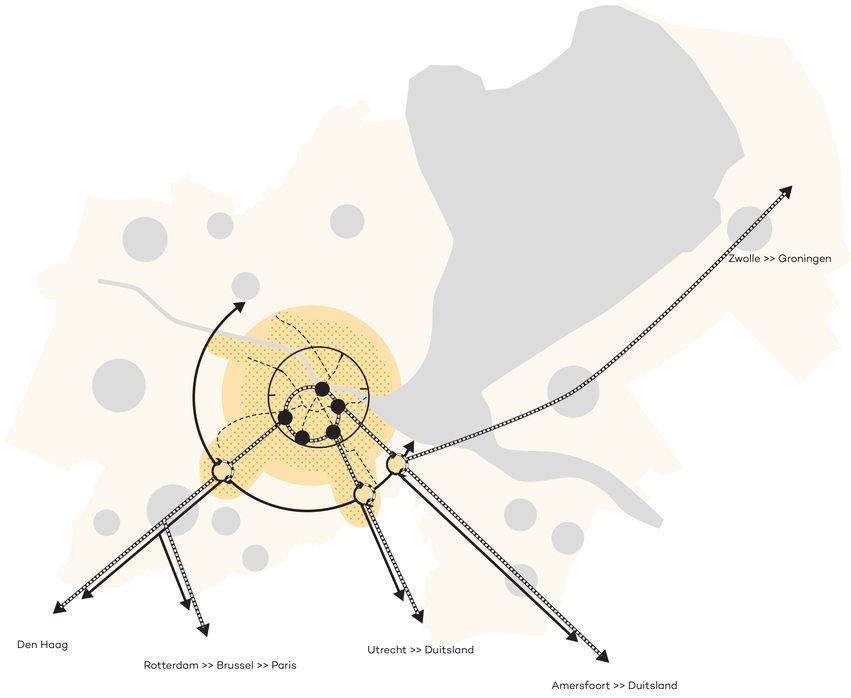
OV
- SPOOR MET DIRECTE VERBINDING / PHS
- ZESSPOORIGHEID IC+SPRINTER+METRO
- NIEUWE SPOORLIJN
- UITBREIDEN CAPACITEIT BESTAANDE METROLIJN
- NIEUWE METROLIJN
- UITBREIDEN CAPACITEIT TRAM
- NIEUWE TRAMLIJN / LIGHTRAIL VERBINDING
- NIEUWE HOV-BUS VERBINDING
- INTERNATIONAAL HOOFDSTATION
- NATIONAAL HOOFDSTATION
- REGIONAAL STATION
- STATIONSCAPACITEIT OPWAARDEREN
- FIRST/LAST MILE VOORZIENING
- OVERSTAP-HUB AUTO - REGIONAAL OV
- OVERSTAP-HUB REGIONAAL OV - LOKAAL OV EN FIETS
- BINNENSTEDELIJK OVERSTAP-HUB
- OVERIGE TREINSTATION / METROHALTE

FIETS & VOETGANGER
- FIETSSTRAAT / SNELFIETSROUTE
- NIEUWE OEVERVERBINDING VOOR FIETS
- AUTOLUW BINNENSTAD / VOETGANGERSGEBIED

RUIMTE
- STEDELIJK GEBIED EN VASTE BOUWPLANNEN
- WONINGBOUW (25.000 / 15.000 / 5.000)
- WERKLOCATIE
- TOD ONTWIKKELING

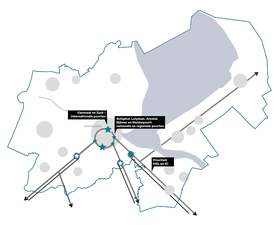
2. COMPACTE METROPOOL

Dit perspectief richt zich op maximale connectiviteit en verdichting van de agglomeratie Amsterdam. Vanuit bereikbaarheid wordt ingezet op snelle en betrouwbare verbindingen tussen grote steden en belangrijke economische regio's (nationaal en internationaal). Verstedelijking richt zich voor het grootste deel op verdichting van Amsterdam (grootste knoop) in hoge dichtheden, afnemend in intensiteit richting het buitengebied. Langs de twee belangrijkste zuidelijke corridors (A2-Utrecht, A4-DH-Rotterdam) vindt een nationale schaalsprong plaats op spoor en wegennetwerk. Ontvlechten van het OV met de nadruk op (inter)nationale spoorverbindingen, leidend tot (korte) lijnvlucht vervangende dienstregelingen. Ook de weginfrastructuur tussen de grote steden (A4-A2) ondervindt een schaalsprong: minder afslagen of 'dedicated lanes' voor doorgaand autoverkeer. Binnen het stedelijk gebied worden lokale OV-systemen zoals metro's, maar ook fiets- en voetgangersavenues ingezet om de hoge dichtheden in verstedelijking te faciliteren. De ringzone rondom het centrumgebied van Amsterdam zal een groot deel van de verstedelijkingsopgave voor haar rekening nemen: wonen, werken, voorzieningen en een veelvoud aan modaliteiten worden geaccommodeerd. De 5 OV-poorten van de stad (Sloterdijk, Lelylaan, Zuid, Amstel, Muiderpoort) worden belangrijker waarbij Zuid als (inter)nationaal hoofdstation zal fungeren en Amsterdam CS deze rol vervult vanuit het noorden. In dit perspectief liggen risico's in de fasering: veel van de ontwikkelingen dienen te volgen uit forse investeringen in infrastructuur, maar ook in de betaalbaarheid en differentiatie van woonmilieus. Doordat naast Amsterdam ook Den Haag, Utrecht, Rotterdam, Eindhoven verder verdichten blijven grote groene (cultuurhistorisch waardevolle) landschappen zoals de 'Stelling van Amsterdam' bewaard en beschermd (minimale uitbreiding in het landschap). Dit perspectief is bij uitstek duurzaam: gezien de mogelijkheden voor gedeelde mobiliteit, de nabijheid van voorzieningen en recreatie, de kansen die het biedt voor energietransitie en de toekomstbestendigheid van de ruimtelijke configuratie van de regio. De compacte metropool biedt door maximaal te verdichten, 'lucht' en ruimte voor de opgaven van de toekomst.



BOUWSTEEN 1

NETWERK GROTE STEDEN



Maatregelen mobiliteit

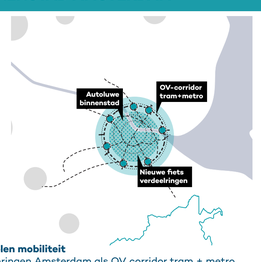
1. Schaalsprong OV:
   - IC: Hogere frequentie, minder stations
   - Ontvlechten OV langs belangrijkste zuidelijke corridors
   - Prioriteit HSL en IC.
   - Verhouding IC-Sprinter 8x4
   - Hoge snelheidslijnen HSL treinen, i.p.v. vliegtuigen (Parijs, Brussel, Antwerpen, Hannover)
   - Faciliteren IC-rondje Randstad met extra boog op HSL-Zuid. Uitbreiden capaciteit.
   - HSL terminal ZW Amsterdam
2. 2 internationale poorten: Amsterdam Centraal en Station Zuid als hoofdstations
3. 5 nationale en regionale poorten (Schiphol, Lelylaan, Amstel, Bijlmer en Muiderpoort)
4. Opwaarderen hoge snelheidslijnen HSL treinen, i.p.v. vliegtuigen (Parijvs, Brussel, Antwerpen, Hannover, Frankfurt)
5. Opwaarderen A2/A4 (ontvlechten HWN):
   - Nieuwe rijstroken, minder kruisingen, hogere snelheid
   - Opwaarderen A4 van Den Haag tot Hoofddorp (2x5)
6. Investeren in fietsenstallingen en deelsysteem bij alle metrostations van Amsterdam.

Maatregelen ruimte

1. Verdichting rondom hoofdstations.
2. Verdichten en transformeren bestaande werklocaties

BOUWSTEEN 2

ZONE BINNENSTAD AMSTERDAM



Maatregelen mobiliteit

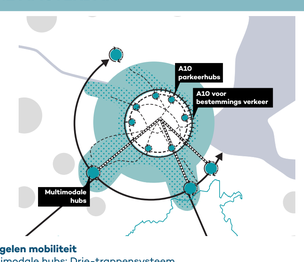
1. Binnenringen Amsterdam als OV corridor tram + metro
   - Doortrekken Kleine Ring naar Centraal Station
   - Binnenring Amsterdam (Marnixstraat-Leidseplein-Weteringschans-Sarphatistraat-Czaar Peterstraat) als OV-corridor
2. Verhogen frequentie alle metrolijnen tot 16x per uur en zo veel mogelijk ontvlechten metrolijnen.
3. Autoluwe binnenstad
   - Interne structuur volgens sectorenmodel. Amsterdam binnen de Ring A10 wordt opgedeeld in verschillende sectoren waartussen verkeer niet mogelijk is. Geen doorgaand verkeer door binnenstad Amsterdam.
   - Amsterdam maakt een groot deel van haar wijken autoluw. Autoverkeer wordt gefaciliteerd op een selectief aantal wegen. De tussenliggende wegen zijn autovrij.
   - Belastingen op autogebruik in de stad (congestion tax)
   - Parkeerbeleid strenger maken (max. vergunningen)
   - Maximumsnelheidslimiet binnen de Ring van 30 km/u
4. Nieuwe fiets verdeelringen: De Amsterdamse binnenring (1e), S100 (2e) en de Ceintuurbaanring (3e), ring langs A10 (4e).
5. Stadsstraten als Fietsstraten, stimuleren fiets infrastructuur.
6. Investeren in meerdere oeververbindingen over het IJ ter hoogte van de Coen- en Vlothaven, NDSM, Stenen Hoofd, Centraal Station en Java-Eiland.

Maatregelen ruimte

1. Verdichting en transformatie waar mogelijk binnen de huidige stadsgrenzen. Ook kan gekeken worden naar buurgemeente, om de verdichtingslast te verdelen. Havenactiviteiten moeten verplaatsen en ruimte maken voor de stad als woon- en werkgebied.
2. Amsterdam 165.000 woningen tot 2040
   - Amsterdam Noord en Centrum 40.000 woningen
   - HavenStad 55.000 woningen
   - Zeeburg Yburg 15.000 woningen
   - West 23.000 woningen
   - Zuid (ZuidAs en Amstel) 12.000 woningen
   - Zuid Oost 20.000 woningen
3. Werklocaties in bestaand stedelijk gebied: stimuleren werkgelegenheid in binnenstad, ringzone en goed bereikbare plekken
   - 108,710 arbeidsplaatsen (WLO 2 hoog) of 180.910 (Planvariant)

BOUWSTEEN 3

RINGZONE AMSTERDAM



Maatregelen mobiliteit

1. Multimodale hubs: Drie-trappensysteem
   - 1e trap: Multimodale hubs aan de rand van de agglomeratie voor alle windrichtingen (Zaandam, Sloterdijk, Schiphol Noord, Zuidoost, Noord en IJburg/Muiden).
   - 2e trap: Stedelijke hubs (auto <-> lokaal OV) in de Ringzone.
   - 3e trap: Micro-hubs op wijkniveau.
2. Uitbreiding capaciteit treinstation Bijlmer ArenA.
3. Investeren in Westrandrail tussen Schiphol en Sloterdijk ter ontsluiting van verstedelijkt Nieuw-West en Badhoevecity.
4. Nieuwe metrolijnen ontwikkelen
   - Verhogen frequentie alle metrolijnen tot 16x per uur en zo veel mogelijk ontvlechten metrolijnen.
   - Noord/Zuidlijn variant 1b doortrekken naar Schiphol met stations bij de Amstelveense Weg, Johan Huizingalaan, Anderlechtlaan, Schiphol Noord, Schiphol Centrum en Hoofddorp.
   - Ontwikkelen Oost/Westlijn tussen Schiphol en Zeeburgereiland
   - Ontwikkelen Zaanlijn als metro vanuit Sixhaven/Noorderpark naar Achtersluispolder, Station Zaandam en Zaandam Kogerveld (Zaans Medisch Ziekenhuis) en doortrekken naar Zeeburg en Diemen
5. De agglomeratie volgt een autoluwe wijken model.
   - Bewonersparkeren aan de Ring A10 in parkeerhubs (langs sectoren)
   - Autoverkeer wordt gefaciliteerd op een selectief aantal doorgaande wegen. De tussenliggende wegen zijn autovrij.
   - Bezoekersparkeren bij overstappunten (Abcoude en Hoofddorp)
6. A10 Ring voor bestemmings verkeer:
   - Uitgezonderd Ring West: 70 km/u op de hele ring, Wegprofiel 2x3 blijft gehandhaafd, meer aansluitingen op Ring (noord en oost).
   - Ring West (tussen A4 en A5): 50 km/u ivm woningbouw, tracé herprofileren tot 2x2 stadsboulevard (Wibautstraat), gelijkwaardige kruispunten op Ring W
7. Ontvlechten en opwaarderen knooppunten A9 en A5
8. Nieuw tracé A5 naar Zaandam
9. Snelheidsverlaging A8 naar 80km/u
10. Investeren in snelfietsroutes tussen de binnenstad Amsterdam, Zaandam, Noord, Nieuw-West, de Kerncorridor, Amstelveen, Zuidoost en IJburg.

Maatregelen ruimte

1. Uitbreiding ook gericht op stedelijk gebied van Amsterdam en ronde hubs. Hoge dichtheden
2. Agglomeratie: 37.000 woningen
   - Amstelveen 8.000 woningen
   - Diemen 4.000 woningen
   - Ouder-Amstel 5.000 woningen
   - Zaanstad 20.000 woningen
3. Arbeidsplaatsen in de Ringzone: 31.469 (WLO 2 hoog) of 52.369 (Planvariant)

BOUWSTEEN 4

REGIONALE ONTWIKKELINGEN

Maatregelen mobiliteit

1. Versnellen en verhogen frequentie HOV-bus tussen Haarlem-Hoofddorp/ Schiphol - Zuid/ Amstelveen - Bijlmer ArenA - IJburg.
2. Lokaal OV als fijnmazig netwerk ontwikkelen
3. Lokaal wegennetwerk versterken ivm woningbouw (Zaandam, Almere)
4. Bezoekersparkeren aan de Ring A9
5. Fietsroutes in regio versterken, e-bike infrastructuur uitbreiden (snelfietsroutes)

Maatregelen ruimte

1. Regio: 48.000 woningen
   - Almere 20.000 woningen, Lelystad 4.300 woningen
   - Amstel/Meerlanden 7.500 woningen
   - Gooi en Vechtstreek 6.500 woningen
   - IJmond 2.250 woningen
   - Waterland 2.700 woningen
   - Wormerland 500 woningen
   - Zuid-Kennemerland 4.250 woningen
2. Verdichten bestaande werklocaties.
   - Arbeidsplaatsen in de regio: 2.861 (WLO 2 hoog) of 4.761 (Planvariant)

Wegen

OV

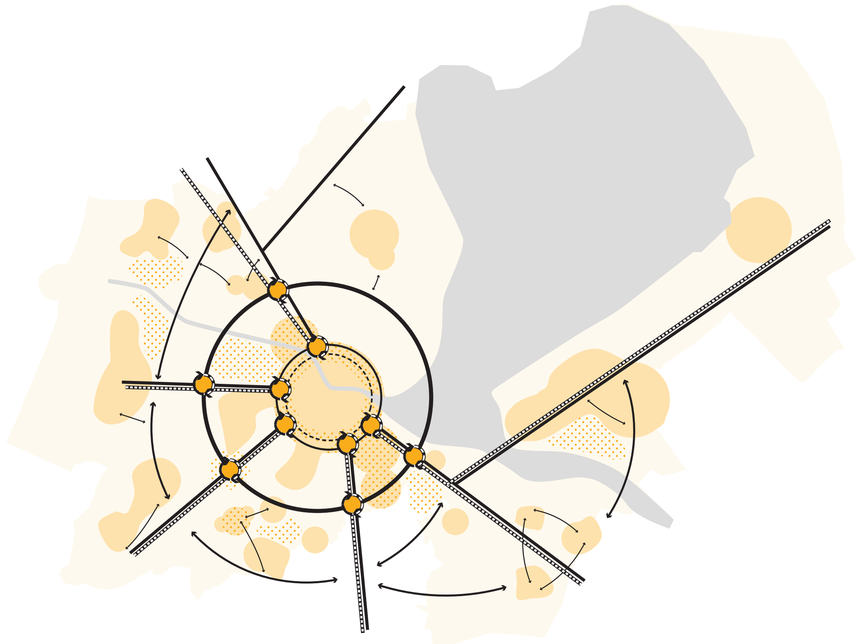
Fietspaden

Wonen

Werken

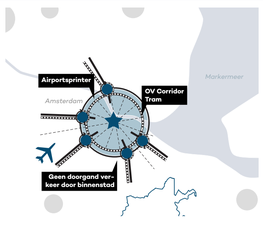
3. TAPIJTMETROPOOL

Dit perspectief gaat uit van de kwaliteiten van de ruimtelijke opbouw van de regio en de woonwensen en milieus die reeds bestaan en gewenst zijn. Ieder systeem maakt gebruik van haar optimale kwaliteiten. De regio faciliteert maximaal het uitstekende fijnmazige autonetwerk waarbij OV vooral als HOV-bus zal opereren gebruik makend van het autonetwerk. In binnensteden worden juist de fietsers en voetgangers belangrijker in combinatie met lokaal OV (tram/bus). En op het grensvlak, de ringzones, wordt regionaal OV (spoor/metro/lightrail) en de e-bike dragers van het bereikbaarheidssysteem. Er ontstaat een 'modaliteitszonering' waarbij voor elk type gebied de nadruk anders wordt gelegd. In de binnensteden wordt gekeken naar multifunctionele verdichting (wonen+werken), in de ringzones concentreert werkgelegenheid als gevolg van uitstekende bereikbaarheid en buiten de stad kan het bestaand stedelijk gebied uitbreiden voor zowel wonen als werken. Op deze wijze worden in dit perspectief verschillende typologieën 'uitgesmeerd' over een groot gebied en in diverse woonmilieus ondergebracht: hoogstedelijk wonen, urbaan en sub-urbaan of zelfs landelijk. Dit levert een grote rijkdom aan verschillende woonmilieus in verschillende dichtheden, aansluitend bij de vraag van woningzoekenden en betaalbaarheid van het aanbod. Het landschap echter raakt in dit perspectief sterk versnipperd: ecologische structuren worden doorbroken en landschappelijke groenkwaliteiten worden ingeperkt en in veel gevallen aangetast. De nabijheid van groen is maximaal: sommige woonmilieus kunnen daadwerkelijk 'in het groen' plaatsvinden. Door de ruimtelijke versnippering zet de regio zich 'strategisch op slot' voor de toekomst: het zal in de toekomst lastiger zijn om hogere dichtheden of woningaantallen toe te voegen doordat veel ruimteclaims eerder worden ingevuld. Het perspectief heeft daarbij met name een regionaal karakter: nationale en internationale verbindingen zijn ondergeschikt, wat de internationale concurrentiekracht van de regio kan verzwakken.



BOUWSTEEN 1

BINNENSTEDELIJKE GEBIEDEN



Maatregelen mobiliteit

1. Lokaal OV als fijnmazig netwerk ontwikkelen
2. OV hubs rondom A10 (van regionaal en nationaal OV naar lokaal OV of fietsen)
3. Airportsprinter
4. Amsterdam Centraal als (inter)nationaal hoofdstation
5. Binnenring als OV Corridor Tram (Marnixstraat - Leidseplein - Weteringschans - Sarphatistraat - Czaar Peterstraat)
6. Versnellen Oost-Westtramlijnen door de binnenstad van Amsterdam
7. HOV bus tussen HavenStad & CS
8. IJmeerlijn naar Diemen
9. Geen doorgaand verkeer in binnenstad
10. Stimuleren fiets infrastructuur, stadsstraten als fietsstraten
11. Amsterdamse binnenring wordt een eerste fietsverdeelring
12. Voetgangersgebieden in de binnenstad (bv ter hoogte van Amsterdam CS)
13. Investeren in oeververbindingen over het IJ

Maatregelen ruimte

1. Verdichting en transformatie waar mogelijk binnen de huidige stadsgrenzen, in relatief lagere dichtheden.
2. Amsterdam 65.000 woningen tot 2040
   - Noord en Centrum 23.000 woningen
   - Havenstad 10.000 woningen
   - Zeeburg Yburg 15.000 woningen
   - West (oa Schinkel) 9.000 woningen
   - Zuid (ZuidAs en Amstel) 8.000 woningen
3. Werklocaties in binnenstedelijk gebied:
   - 108.710 arbeidsplaatsen (WLO 2 hoog) of 180.910 (Planvariant)

BOUWSTEEN 2

STEDELIJKE GEBIEDEN (RINGZONES)

Maatregelen mobiliteit

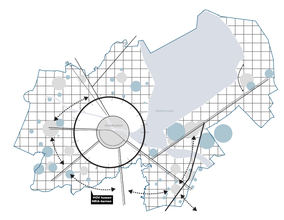
1. PHS 6/6 SAAL: Schiphol-Amsterdam Zuid-Almere-Lelystad, SUN: Schiphol-Utrecht-Nijmegen, AA: Alkmaar-Amsterdam
2. Bus/tram: ophogen capaciteit, HOV tussen kernen, HUBS op sprinterstations
3. Sloterdijk, Bijlmer Arena, Zaandam, Hoofddorp, Schiphol, Hilversum, Almere en Lelystad als regionale hoofdstations
4. Nieuwe doorgaande ringweg A9, draaischijf in doorgaand verkeer
   - Optie 1: Tweede ring sluitend maken en opwaarderen: A9, A5, A10 aansluitingen noord (A11 - Zeeburgertunnel)
   - Optie 2: A9 doortrekken: Weesp-IJburg strandeiland, Waterland, Purmerend
5. Behouden ringweg A10
   - Behouden hoeveelheid afslagen voor secoren
   - Lagere snelheid (80 km/h)
6. Regionale P+R's bij MRA-Kernen bij IC-stations Zaandam, Haarlem, Hoofddorp, Hilversum en Almere
7. Multimodale Hubs rondom de Ring-A10 met logistiek, oplaadpunten en overstap tussen auto/HOV-bus en stedelijk OV (tram/metro) of fiets.
8. OV hubs rondom A10 met deelfietssystemen
9. Investeren in fietsenstallingen en deelsysteem bij grotere Amsterdamse stations en de grootste IC-sttions van de MRA in Hoofddorp, Zaandam, Almere, Hilversum en Lelystad

Maatregelen ruimte

1. Verdichting rondom ringweg A10 (TOD) met veel werklocaties
2. Totaal 14.500 woningen tot 2040
   - Diemen 2.500 woningen
   - Zuid Oost 10.000 woningen
   - Ouder-Amstel 2.000 woningen
   - Almere 55.000 woningen
3. Arbeidsplaatsen in de ringzones: 2.861 (WLO 2 hoog) of 4.761 (Planvariant)

BOUWSTEEN 3

BUITENSTEDELIJKE GEBIEDEN



Maatregelen mobiliteit

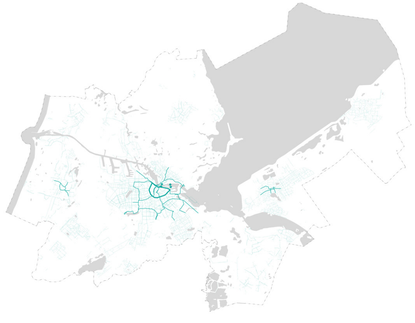
1. Uitbreiden tangentiële busnetwerk tussen MRA-kernen (Zaandam/Haarlem/Hoofddorp/Hilversum/Almere)
2. Lokaal OV hubs (van auto/fiets naar HOV)
3. Stichtselijn aanleggen (Almere-Hilversum-Utrecht)
4. Lokaal wegennetwerk versterken (OWN) afhankelijk van woningbouwlocaties.
5. A9 wordt regionaal en nationale verdeelring.
6. Verbreden A27
7. Opwaarderen S- en N-wegen
8. Aanleg nieuwe oostelijke ring Amsterdam of opwaardering Markerwaarddijk.
9. Aanleg zuidelijke rondweg Lelystad

Maatregelen ruimte

1. Uitbreiding van de satellietsteden kan doorgaan. Verstedelijking vindt overal plaats in de regio (uitbreiding woon- en werklocaties in hele regio)
2. Regio: totaal 155.500 woningen
   - Almere 15.000 woningen, Lelystad 10.000 woningen
   - Amstel-Meerlanden totaal 38.000 woningen, incl. Haarlemmeer 25.000 woningen
   - Gooi en Vechtstreek totaal 11.000 woningen
   - IJmond totaal 6.500 woningen
   - Waterland totaal 15.100 woningen incl. Purmerend 10.000 woningen
   - Zaanstreek totaal 9.900 woningen
   - Kennemerland 10.000 woningen incl. Haarlem 5.000 woningen
3. Arbeidsplaatsen in buitenstedelijk gebied: 31.469 (WLO 2 hoog) of 52.369 (Planvariant)

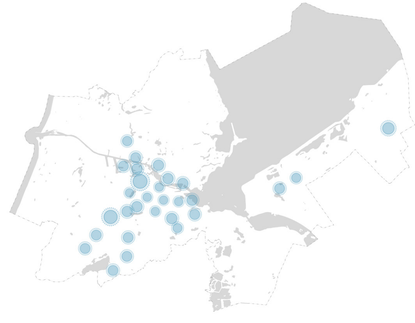
Wegen

OV



Fietspaden

Wonen



Werken

75.000 Kernstad Amsterdam
28.500 Agglomeratie
146.500 Regio
143.040*/238.040** MRA WLO 2 hoog*/Planvariant**

MOBILITEIT

WEGEN

- NIEUWE WEG
- DUBBELE WEGSTRUCTUUR A2, A4
- OPWAARDEREN SNELWEG / WEG
- OPWAARDEREN KNOOPPUNT
- AFWAARDEREN A10 TOT STADSBOULEVARD
- AANSLUITING TOEVOEGEN / OPTIMALISEREN
- BELASTING OP AUTOGEBRUIK
- MAXIMUM SNELHEID
- PARKEREN VOOR BEWONERS
- PARK & RIDE
- HOOFDVAARROUTES / KANAALEN

OV

- SPOOR MET DIRECTE VERBINDING / PHS
- ZESSPOORIGHEID IC+SPRINTER+METRO
- NIEUWE SPOORLIJN
- UITBREIDEN CAPACITEIT BESTAANDE METROLIJN
- NIEUWE METROLIJN
- UITBREIDEN CAPACITEIT TRAM
- NIEUWE TRAMLIJN / LIGHTRAIL VERBINDING
- NIEUWE HOV-BUS VERBINDING
- INTERNATIONAAL HOOFDSTATION
- NATIONAAL HOOFDSTATION
- REGIONAAL STATION
- STATIONSCAPACITEIT OPWAARDEREN
- FIRST/LAST MILE VOORZIENING
- OVERSTAP-HUB AUTO - REGIONAAL OV
- OVERSTAP-HUB REGIONAAL OV - LOKAAL OV EN FIETS
- BINNENSTEDELIJK OVERSTAP-HUB
- OVERIGE TREINSTATION / METROHALTE

FIETS & VOETGANGER

- FIETSSTRAAT / SNELFIETSROUTE
- NIEUWE OEVERVERBINDING VOOR FIETS
- AUTOLUW BINNENSTAD / VOETGANGERSGEBIED

RUIMTE

- STEDELIJK GEBIED EN VASTE BOUWPLANNEN

WONINGBOUW

25.000
15.000
5.000

- WERKLOCATIE
- TOD ONTWIKKELING

Alkmaar
Utrecht
BEEMSTER
EDAM-VOLENDAM
PURMEREND
WORMERLAND
UITGEEST
HEEMSKERK
BEVERWIJK
VELSEN
ZAANSTAD
OOSTZAAN
LANDSMEER
WATERLAND
LELYSTAD
ALMERE
AMSTERDAM
BLOEMENDAAL
HAARLEM
ZANDVOORT
HEEMSTEDE
HAARLEMMERMEER
AALSMEER
AMSTELVEEN
OUDER-AMSTEL
WEESP
GOOISE MEREN
HUIZEN
BLARICUM
LAREN
WIJDEMEREN
HILVERSUM

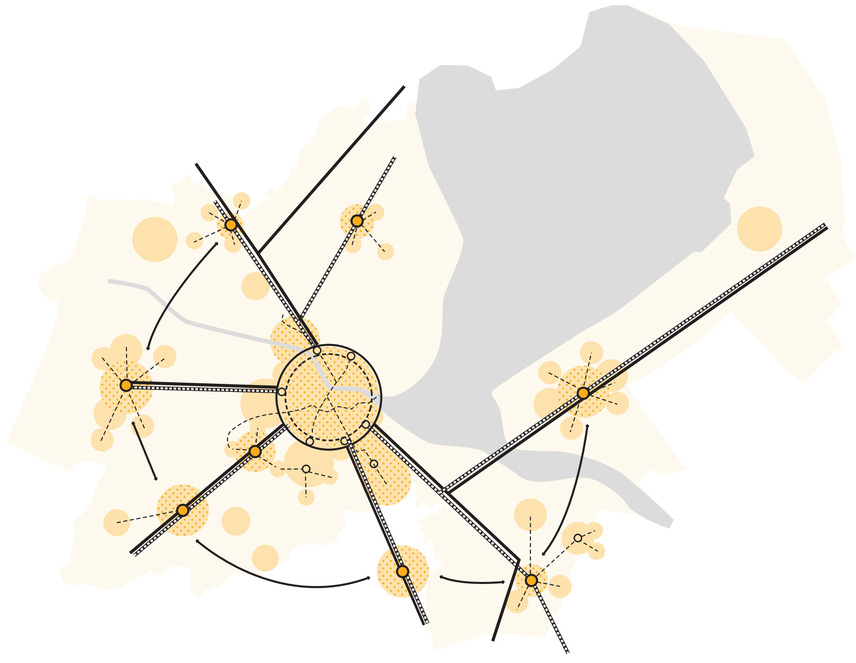
5.500 Velsen en Beverwijk
18.000 Regio Waterland
7.152* 11.902** 7.000 Zaanstreek
108.710* 180.910** 75.000 Amsterdam
1.430* 2.380** 10.000 Lelystad
10.000 Havenstad
13.000 Noord
15.000 Zeeburg Yburg
9.000 Nieuw West
10.000 Kennemerland
10.000 Centrum
8.000 Zuid
2.000 Ouder-Amstel
2.500 Diemen
5.000 Weesp en Muiden
1.430* 2.380** 70.000 Almere
15.734* 26.184** 25.000 Haarlemmermeer
5.000 Amstelveen
8.582* 14.282** Amstelland
10.000 Zuid Oost
6.000 Gooi
5.000 Aalsmeer
3.000 Uithoorn

N 0 2 10km

POSAD MAXWAN
strategy x design

4. NETWERK METROPOOL

Dit perspectief legt de nadruk op een veelzijdig multi-nucleair netwerk met sterke regionale verbindingen. Amsterdam is als spil in het web, en regionale centra zoals Almere, Zaandam, Hoofddorp en Haarlem ontwikkelen zich tot multifunctionele kernen, ook in hogere dichtheden. Hierbij wordt ingezet op een regionale schaalsprong van het OV: sprinters/lightrail worden voorgetrokken t.o.v. (inter)nationale IC's en in sommige gevallen worden metro's doorgetrokken richting belangrijkste satellieten. Deze satellieten zijn verbonden middels regionale centra met het MRA-netwerk waarbij naast verdichting ook uitbreiding van stedelijk gebied nodig zal zijn om aan de woonvraag en betaalbaarheid te kunnen voldoen. Onderling zijn de centra met tangentiële HOV-verbindingen op elkaar aangesloten omdat deze meer op zichzelf zullen staan en woon-werkbewegingen tussen de centra zullen toenemen. De regio wordt in dit perspectief veelzijdiger: minder afhankelijk van Amsterdam als magneet voor economische en demografische ontwikkeling en waarbij mogelijk sterkere tegenspits ontstaat van Amsterdam naar regionale centra. Verschillende centra ontwikkelen zich ten opzichte van elkaar als gevolg van specifieke (economische) profilering of specialisatie waarbij de regio meer diversiteit in woon- en werkmilieus kan krijgen. Het nationale en internationale karakter van de regio uit zich in dit perspectief niet in snellere en sterkere verbindingen van en naar de MRA maar richt zich op vestigingsvoorwaarden vanuit de kwaliteit van woonmilieus en verbindingen binnen de regio. Verstedelijking richt zich op verdichten bestaande stedelijke kernen + beperkte uitbreiding overal in de regio rondom de kernen. Grotendeels past de ruimtelijke ontwikkeling binnen bestaand beleid, daardoor kent dit perspectief een relatief hoog realiteitsgehalte. Groen en landschap in tussenliggende gebieden wordt grotendeels gespaard: bestaande groennetwerken worden versterkt waarbij vooral de infrastructuurbundels landschapsnetwerken doorbreken.



BOUWSTEEN 1

CENTRUMSTAD AMSTERDAM

Maatregelen mobiliteit

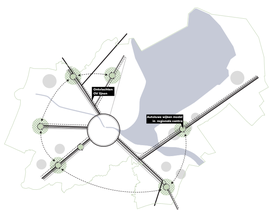
1. Multimodale Hubs langs de Ring A10
2. Autoluwe kern binnen Ring A10
   - Sluiten 'kleine ring': Isolatorweg-AmsterdamCS
3. Amsterdam Centraal als nationaal hoofdstation
4. Amsterdam Zuid als internationaal hoofdstation
5. Reguleren A10
   - Prijsinstrumenten of selectieve toegang.
6. Autoluwe kern binnen Ring A10
   - Selectieve toegang op basis van kentekenplaat
   - Interne structuur volgens sectorenmodel
   - Maximumsnelheidslimiet binnen de Ring van 30 km/u
   - Bewoner parkeren in parkeergarages langs de doorgaande straten of aan de rand van de agglomeratie bij multimodale hubs
   - Bezoekersparkeren gebeurt aan de randen van het stedelijk gebied bij Multimodale Hubs
7. Invoeren nationaal rekeningrijden (spitsheffing)
8. Nieuwe fiets verdeelringen: De Amsterdamse binnenring (1e) en de Ceintuurbaanring (2e) met tangentiele verbindingen tussen fietsringen en lokaal OV-overstappunten
9. Stimuleren fiets infrastructuur dmv snelfietsroutes tussen Ring-A10, Zuidoost en Nieuw-West
10. Nieuwe oeververbindingen tussen Noord en Centrum bij CS, Java-Eiland en Stenen Hoofd
11. Er wordt geïnvesteerd in een stedelijk deelfietssysteem en fietsenstallingen op alle treinstations en de grotere metrostations in Amsterdam

Maatregelen ruimte

1. Verstedelijking richt zich op verdichten bestaande stedelijke kern + beperkte uitbreiding.
2. Hoge dichtheid om alle woningen te kunnen realiseren binnen de bestaande grenzen.
3. Amsterdam 100.000 woningen
   - Noord en Centrum 25.000 woningen
   - HavenStad 30.000 woningen
   - Zeeburg Yburg 10.000 woningen
   - West (oa Schinkel) 10.000 woningen
   - Zuid (ZuidAs en Amstel) 10.000 woningen
   - Zuid Oost 15.000 woningen
4. Werklocaties in Amsterdam:
   - 42.580 arbeidsplaatsen (WLO 2 hoog) of 137.580 (Planvariant)

BOUWSTEEN 2

REGIONALE CENTRA (HAARLEM/ZAANSTAD/ HOOFDDORP/ALMERE/PURMEREND/HILVERSUM)



Maatregelen mobiliteit

1. Ontvlechten Sprinter, IC en sneltreinsystemen tussen regionale centra en centrumstad Amsterdam
   - Hilversum, Hoofddorp, Almere, Leiden CS en Beverwijk krijgen toegangspunten tot MRA S-Bahnsysteem
   - Versterken huidige spoorverbinding Almere-Amsterdam (bovenop OV SAAL)
   - Haarlem-Almere volledig sprinter voor aanhaken tussenkernen
   - Westrandrail tussen Schiphol en Sloterdijk
   - Opwaarderen Station Almere
2. Multimodale Hubs bij grotere knooppunten in de regio ter hoogte van Zaandam, Haarlem, Hoofddorp, Amstelveen, Hilversum, Haarlem en Almere
3. Metro / HOV-bus lijnen tussen regionale centra / versterken regionaal OV
   - Oost-Westlijn Schiphol Centrum – Schiphol Tweede Terminal - Nieuw-West – Lelylaan – Binnenring Amsterdam - Zeeburgeiland als tram uitvoeren
   - Ontwikkelen Zaanlijn als tram vanuit Sixhaven naar Achtersluispolder en Station Zaandam
   - Airportsprinter (eventueel met extra haltes)
4. Autoluwe kernen in regionale centra volgens een autoluwe wijken model
   - Parkeerbeleid strenger maken
   - Bezoekersparkeren (P+R) gebeurt tussen de kernen bij Multimodale Hubs.
5. Nieuwe E-Fiets infra tussen Amsterdam en omliggende centra
6. Er wordt geïnvesteerd in een deelfietssysteem en fietsenstallingen op de grote IC-stations van de MRA-kernen

Maatregelen ruimte

1. Grotendeels multifunctionele verstedelijking/verdichting in regionale kernen (Haarlem, Almere, Hoofddorp, Zaandam, Purmerend)
2. 132.500 in regionale centra. Verspreiding is afhankelijk van snelheid woningbouw
   - Almere 55.000 woningen
   - Lelystad 5.000 woningen
   - Haarlemmermeer (Hoofddorp) 12.500 woningen
   - Hilversum 10.000 woningen
   - Purmerend 10.000 woningen
   - Zaanstad 20.000 woningen
   - Haarlem 20.000 woningen
3. Werklocaties actief stimuleren in regionale centra (Almere/Hoofddorp/ Zaandam/Haarlem)

BOUWSTEEN 3

SATELLIETEN (NIEUW-VENNEP/VELSEN/IJMUIDEN/ AMSTELVEEN)

Maatregelen mobiliteit

1. Lokaal OV naar kernen stimuleren
2. Multimodale Hubs met P+R op strategische OV-locaties tussen stedelijke gebieden zoals Haarlem Halfweg, Schiphol Noord, Abcoude en Weesp
3. Investeren OWN tussen kernen
4. Opwaarderen lokale wegen naar satellieten
5. Er wordt geïnvesteerd in snelfietsroutes tussen satellieten en kernen en tussen kernen onderling

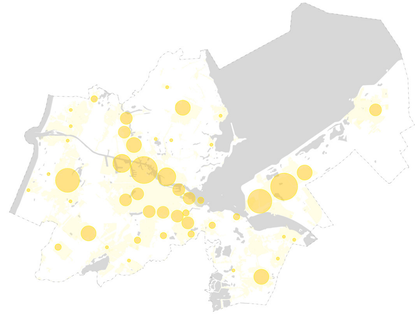
Maatregelen ruimte

1. Beperkte uitbreiding (vooral gericht op wonen)
2. Grotendeels monofunctionele verstedelijking/verdichting van lokale kernen
3. Agglomeratie Amsterdam totaal 11.150 woningen
   - Aalsmeer 500 woningen
   - Amstelveen 1.500 woningen
   - Diemen 3.000 woningen
   - Ouder-Amstel 2.000 woningen
   - Gooi en Vechtstreek totaal 4.000 woningen ; Weesp 2.500, Muiden 1.500
   - Waterland totaal: 150 woningen
4. 6.350 totaal in satellieten (dorpen)
   - Uithoorn 600 woningen
   - Gooi (Blaricum, Huizen, Laren, Wijdemeren) 750 woningen
   - IJmond (Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest, Velsen) 2.250 woningen
   - Waterland (Beemster, Edam-Volendam, Waterland) 800 woningen
   - Wormerland 500 woningen
   - Kennemerland (Bloemendaal, Haarlemmerliede, Heemstede, Zandvoort) 1.450 woningen
5. Arbeidsplaatsen in satellieten: 49.351 (WLO 2 hoog) of 49.294 (Planvariant)

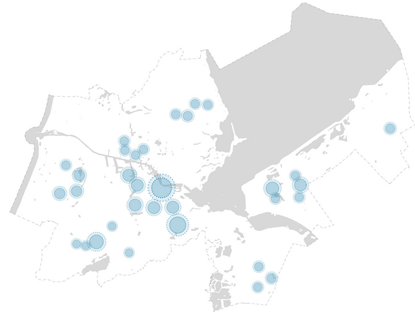
Wegen

OV

Fietspaden



Wonen



Werken

100.000 Kernstad Amsterdam
31.150 Agglomeratie
118.850 Regio
143.040*/238.040** MRA WLO 2 hoog*/Planvariant**

MOBILITEIT

WEGEN

- NIEUWE WEG
- DUBBELE WEGSTRUCTUUR A2, A4
- OPWAARDEREN SNELWEG / WEG
- OPWAARDEREN KNOOPPUNT
- AFWAARDEREN A10 TOT STADSBOULEVARD
- AANSLUITING TOEVOEGEN / OPTIMALISEREN
- BELASTING OP AUTOGEBRUIK
- MAXIMUM SNELHEID
- PARKEREN VOOR BEWONERS
- PARK & RIDE
- HOOFDVAARROUTES / KANAALEN

OV

- SPOOR MET DIRECTE VERBINDING / PHS
- ZESSPOORIGHEID IC+SPRINTER+METRO
- NIEUWE SPOORLIJN
- UITBREIDEN CAPACITEIT BESTAANDE METROLIJN
- NIEUWE METROLIJN
- UITBREIDEN CAPACITEIT TRAM
- NIEUWE TRAMLIJN / LIGHTRAIL VERBINDING
- NIEUWE HOV-BUS VERBINDING
- INTERNATIONAAL HOOFDSTATION
- NATIONAAL HOOFDSTATION
- REGIONAAL STATION
- STATIONSCAPACITEIT OPWAARDEREN
- FIRST/LAST MILE VOORZIENING
- OVERSTAP-HUB AUTO - REGIONAAL OV
- OVERSTAP-HUB REGIONAAL OV - LOKAAL OV EN FIETS
- BINNENSTEDELIJK OVERSTAP-HUB
- OVERIGE TREINSTATION / METROHALTE

FIETS & VOETGANGER

- FIETSSTRAAT / SNELFIETSROUTE
- NIEUWE OEVERVERBINDING VOOR FIETS
- AUTOLUW BINNENSTAD / VOETGANGERSGEBIED

RUIMTE

- STEDELIJK GEBIED EN VASTE BOUWPLANNEN
- WONINGBOUW
- 25.000
- 15.000
- 5.000
- WERKLOCATIE
- TOD ONTWIKKELING

BEEMSTER
UITGEEST
HEEMSKERK
BEVERWIJK
VELSEN
WORMERLAND
PURMEREND
EDAM-VOLENDAM
OOSTZAAN
LANDSMEER
ZAANSTAD
WATERLAND
BLOEMENDAAL
HAARLEM
ZANDVOORT
HEEMSTEDE
AMSTERDAM
HAARLEMMERMEER
OUDER-AMSTEL
AMSTELVEEN
AALSMEER
UITHOORN
LELYSTAD
ALMERE
WEESP
GOOISE MEREN
HUIZEN
BLARICUM
LAREN
WIJDEMEREN
HILVERSUM
Leiden CS
Utrecht

- 5.125*/** 2.250 Regio IJmond
- 10.128*/** 20.000 Zaanstreek
- 10.000 Purmerend
- 2.213*/** 1.450 Regio Waterland
- 42.580* 137.580** 100.000 Amsterdam
- 30.000 Havenstad
- 15.000 Noord
- 10.000 Zeeburg Yburg
- 20.000 Haarlem
- 10.000 Nieuw West
- 10.000 Centrum
- 3.000 Diemen
- 10.000 Zuid
- 15.000 Zuid Oost
- 4.740*/** 1.500 Regio Kennemerland
- 35.760* 35.706** 12.500 Haarlemmermeer
- 5.221* 5.332** Amstelland
- 1.500 Amstelveen
- 2.000 Ouder-Amstel
- 4.000 Weesp en Muiden
- 4.374* 2.376** Gooi en Vechtstreek
- 750 Regio Gooi
- 10.000 Hilversum
- 500 Aalsmeer
- 600 Uithoorn
- 5.722* 8.656** 5.000 Lelystad
- 27.178* 26.184** 55.000 Almere

N 0 2 10km

POSAD MAXWAN
strategy x design