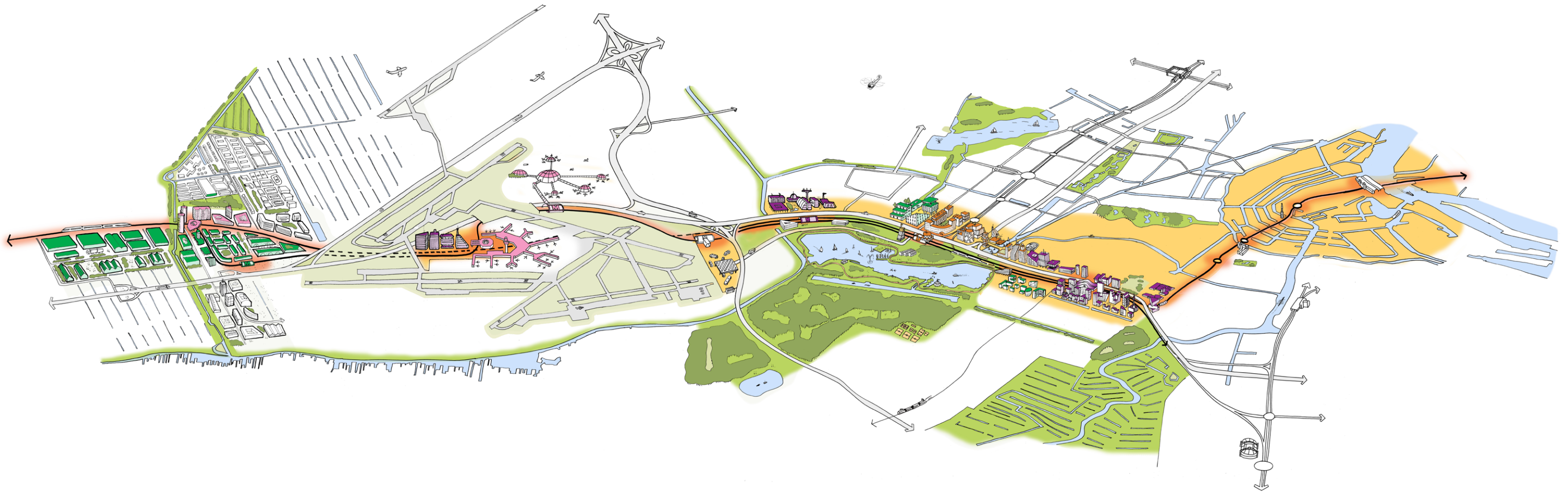


ENTER [NL]

INTERNATIONALE ENTREE VAN NEDERLAND



Opgave ontwikkelstrategie Internationale Entree van Nederland

november 2017

ENTER [NL]

Opgave ontwikkelstrategie

Internationale Entree van Nederland

De hier gepresenteerde verdieping van ENTER [NL] definieert de opgave voor het maken van een ontwikkelstrategie voor de Internationale Entree van Nederland, met als uiteindelijk doel het realiseren van een nieuw internationaal vestigingsmilieu in het gebied Kerncorridor Hoofddorp – Schiphol – Zuidas – Binnenstad.

Mondiaal worden stedelijke regio's steeds belangrijker als economische motoren. De ontwikkeling van de Kerncorridor tot internationale entree van Nederland is daarmee van nationaal belang. De Nederlandse economie is nauw verbonden met de luchthaven Schiphol, het internationaal zakelijk milieu van Zuidas en de aantrekkelijkheid van de binnenstad van Amsterdam. De internationale concurrentie is sterk. Groot-Brittannië en Frankrijk investeren miljarden in de versterking van de economische positie van hun metropolen. Nederland kan hier niet in achterblijven.

In ENTER [NL] is de opgave gedefinieerd op welke wijze de kerncorridor onze positie kan versterken. Een goede balans

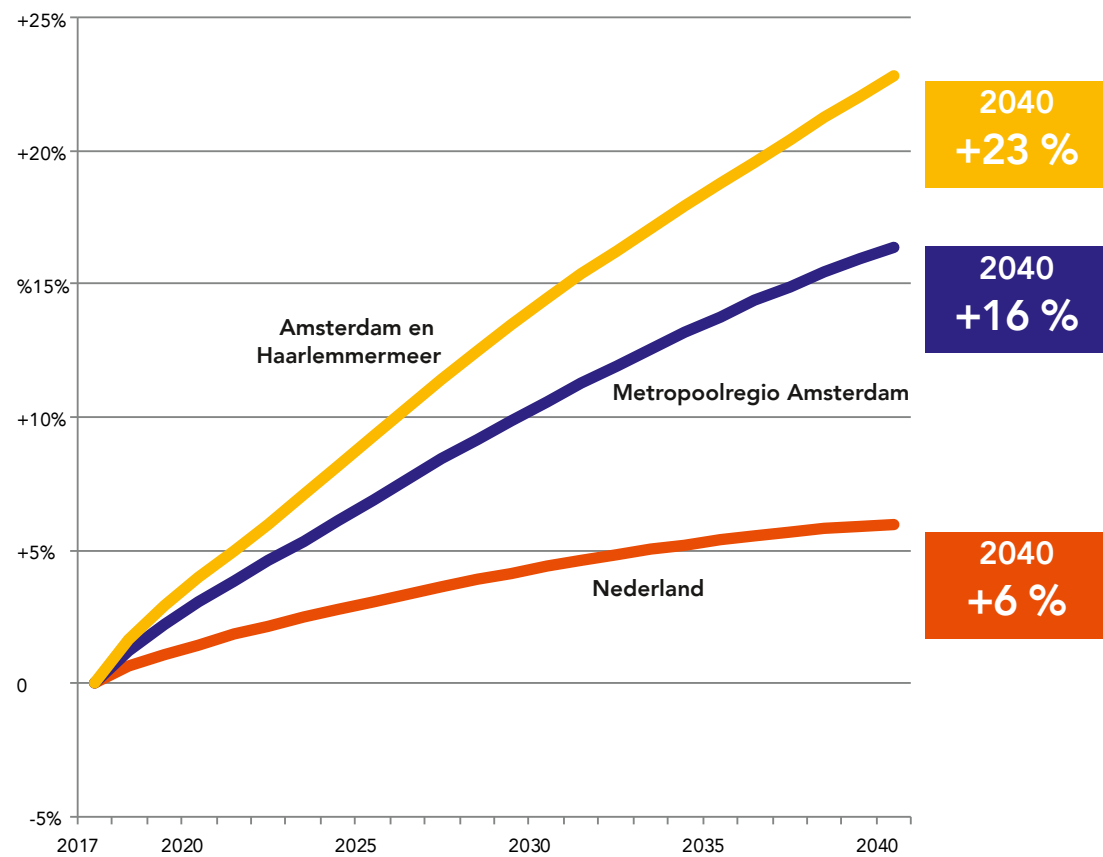
en samenhang tussen wonen, werken en bereikbaarheid is hierbij cruciaal.

De afgelopen periode hebben de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer samen met de Schiphol Group de opgave uitgewerkt. Dit heeft onder andere in maart 2017 geresulteerd in ENTER [NL], een document waarin een integrale en samenhangende ambitie voor de Kerncorridor is uitgewerkt. Afstemming in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en afstemming van infrastructurele consequenties van de ontwikkeling van de Kerncorridor in het BO-MIRT is onderdeel van dit traject.

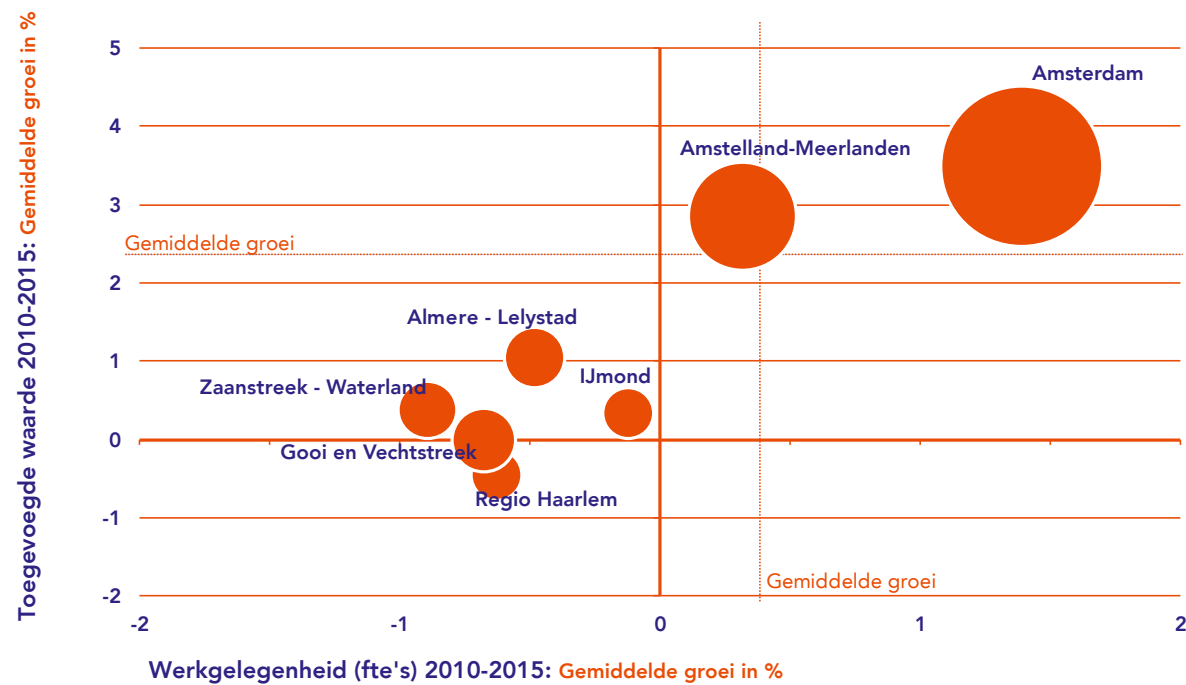
In dit document worden de belangrijkste ingrediënten voor de ontwikkelstrategie geduid.



Het aantal inwoners in de MRA groeit snel, met name in de regio's Amsterdam en Haarlemmermeer



Ook scoren deze regio's economisch goed, zowel qua werkgelegenheid als in toegevoegde waarde



Toegevoegde waarde (verticale as) en werkgelegenheid fte's (horizontale as); gemiddelde groei in procenten, 2010-2015; omvang toegevoegde waarde (grootte van bol), 2015
Bron: CBS (bewerking TNO/NEO Observatory)

GROEI

UITDAGINGEN

KERNCORRIDOR

REALISATIE

OPGAVE

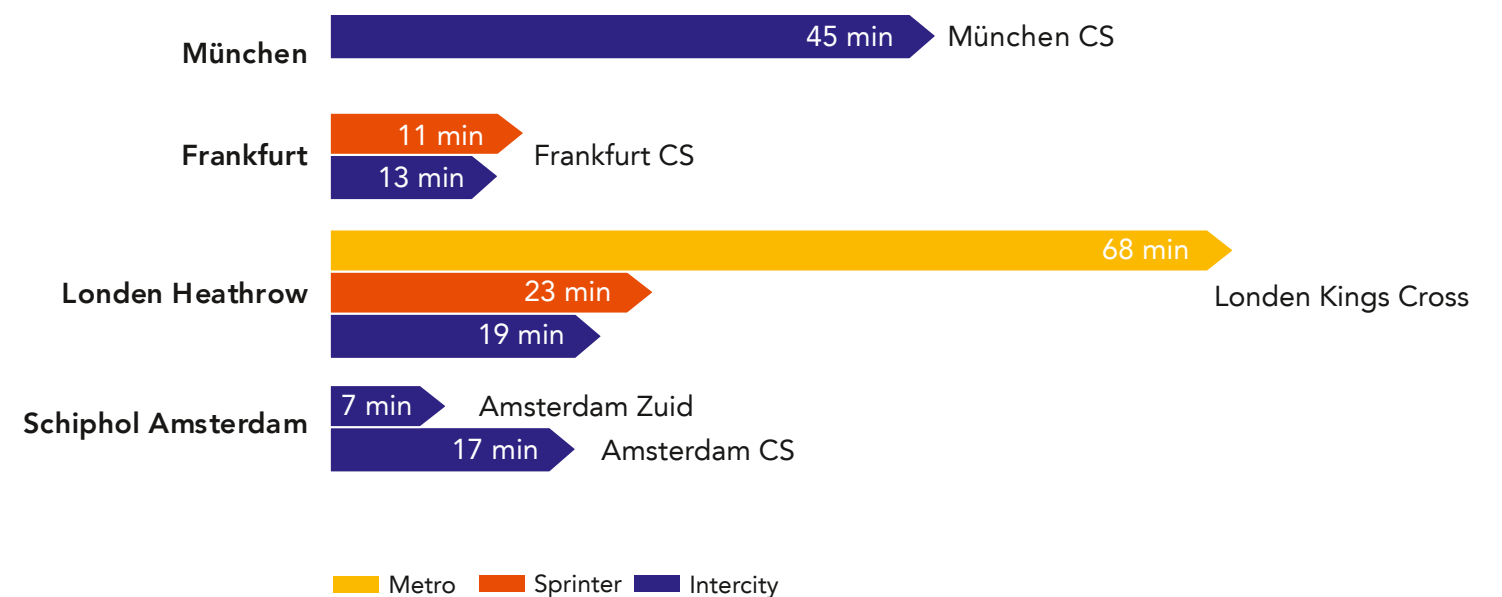
DE MRA GROEIT

De Metropoolregio als motor van de Nederlandse economie

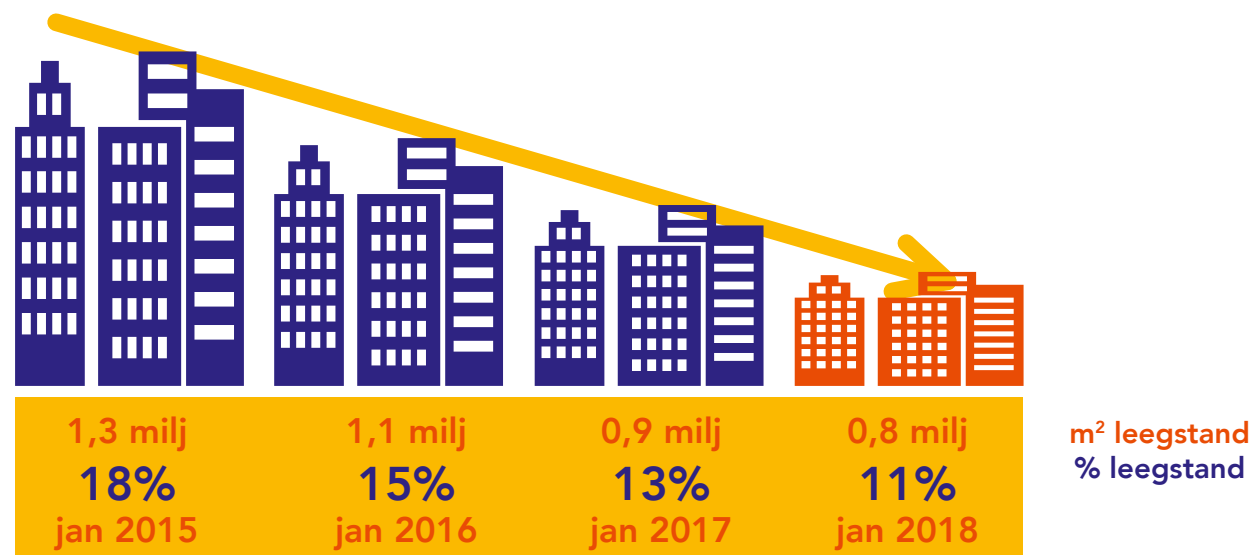
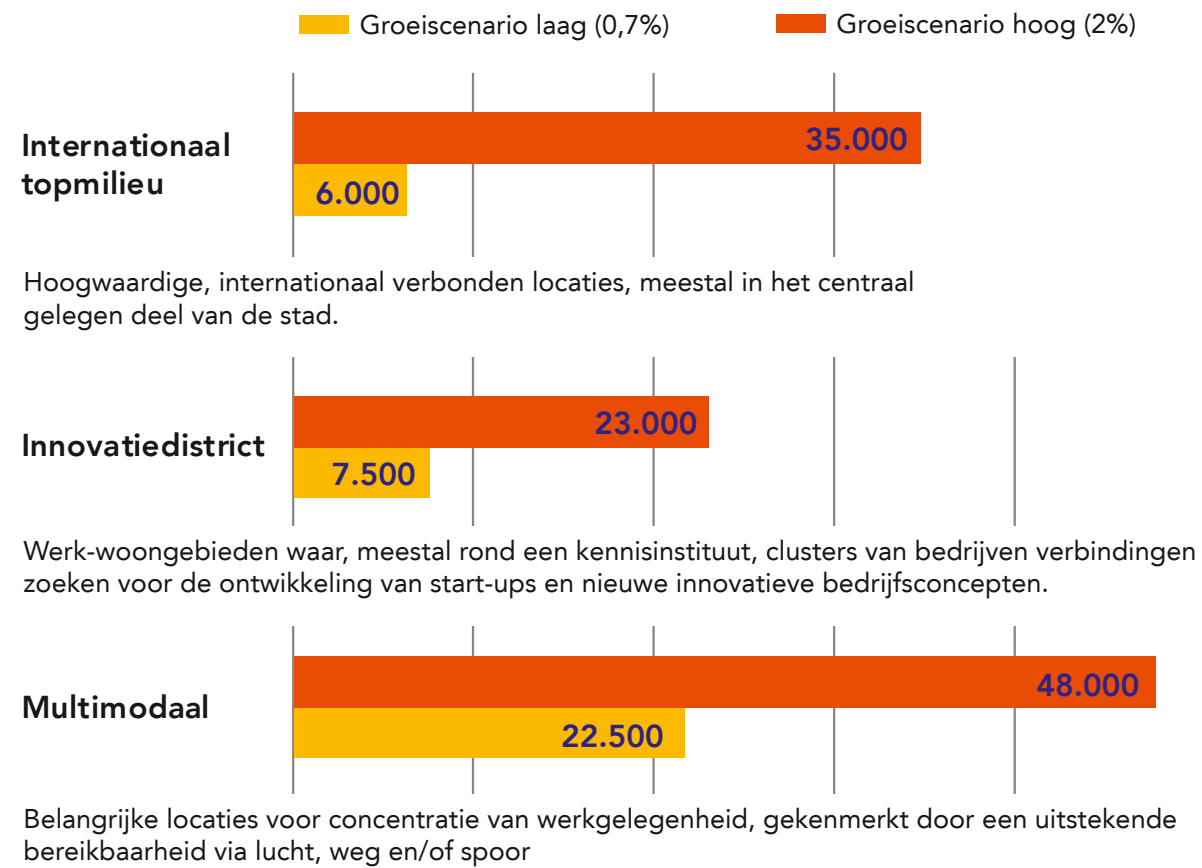
Het aantal inwoners van de Metropoolregio Amsterdam neemt fors toe. De MRA werkt daarom aan een versnelde realisatie van 250.000 woningen tot 2040. Een vijfde van het Bruto Nationaal Product wordt hier verdiend. De economische groei van de MRA in vergelijking met de rest van Nederland en andere stedelijke regio's in Europa is relatief hoog. Amsterdam en Haarlemmermeer springen hier uit.

De economische groei gaat gepaard met een sterke toename van het aantal arbeidsplaatsen, circa 2% per jaar, en groei van het aantal ov-reizigers. De MRA positioneert zich als sterke internationaal concurrerende regio van Nederland en behoort tot de top van meest concurrerende metropoolregio's. Topnoteringen in internationale rankings laten dit zien. De nabijheid van de luchthaven Schiphol, een van de leidende hub luchthavens in Europa, is een voorwaarde voor dit succes. De groei van de MRA zorgt echter ook voor uitdagingen om deze in goede banen te leiden en hier optimaal van te profiteren.

Schiphol scoort internationaal goed op reistijd per ov tussen luchthaven en stad



Zowel in het hoge als het lage groeiscenario is in de MRA tot 2030 aanvullende planruimte nodig om aan de groeiende vraag te voldoen



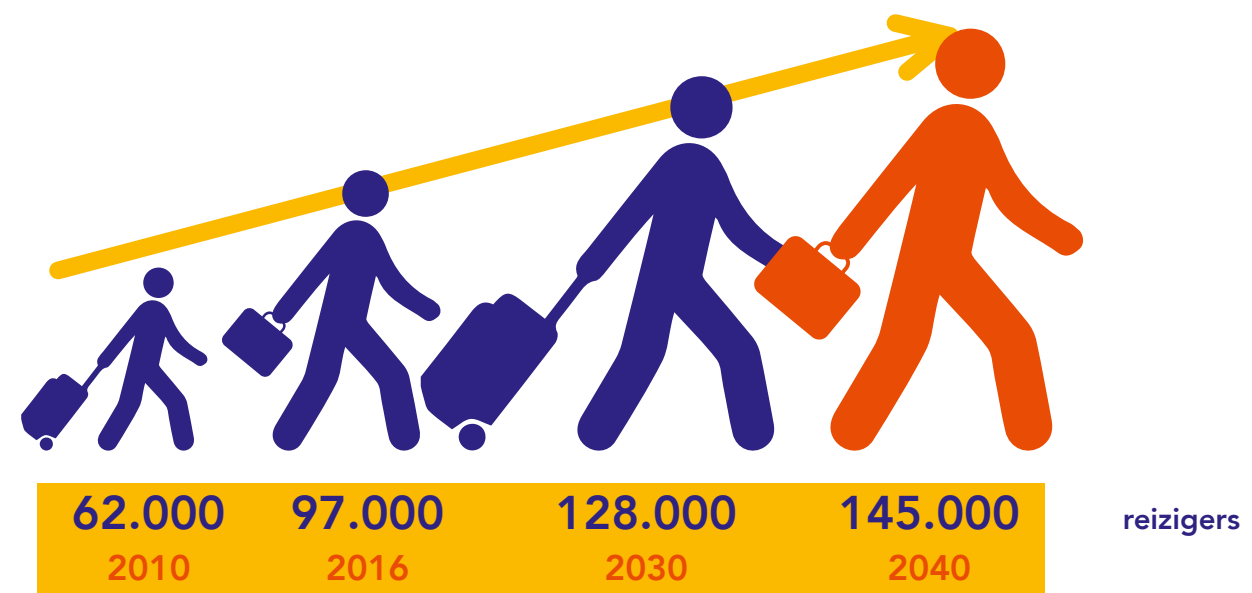
De hoeveelheid beschikbare werkruimte neemt snel af

UITDAGINGEN VOOR DE METROPOOL

Regionale knelpunten in ruimte en bereikbaarheid

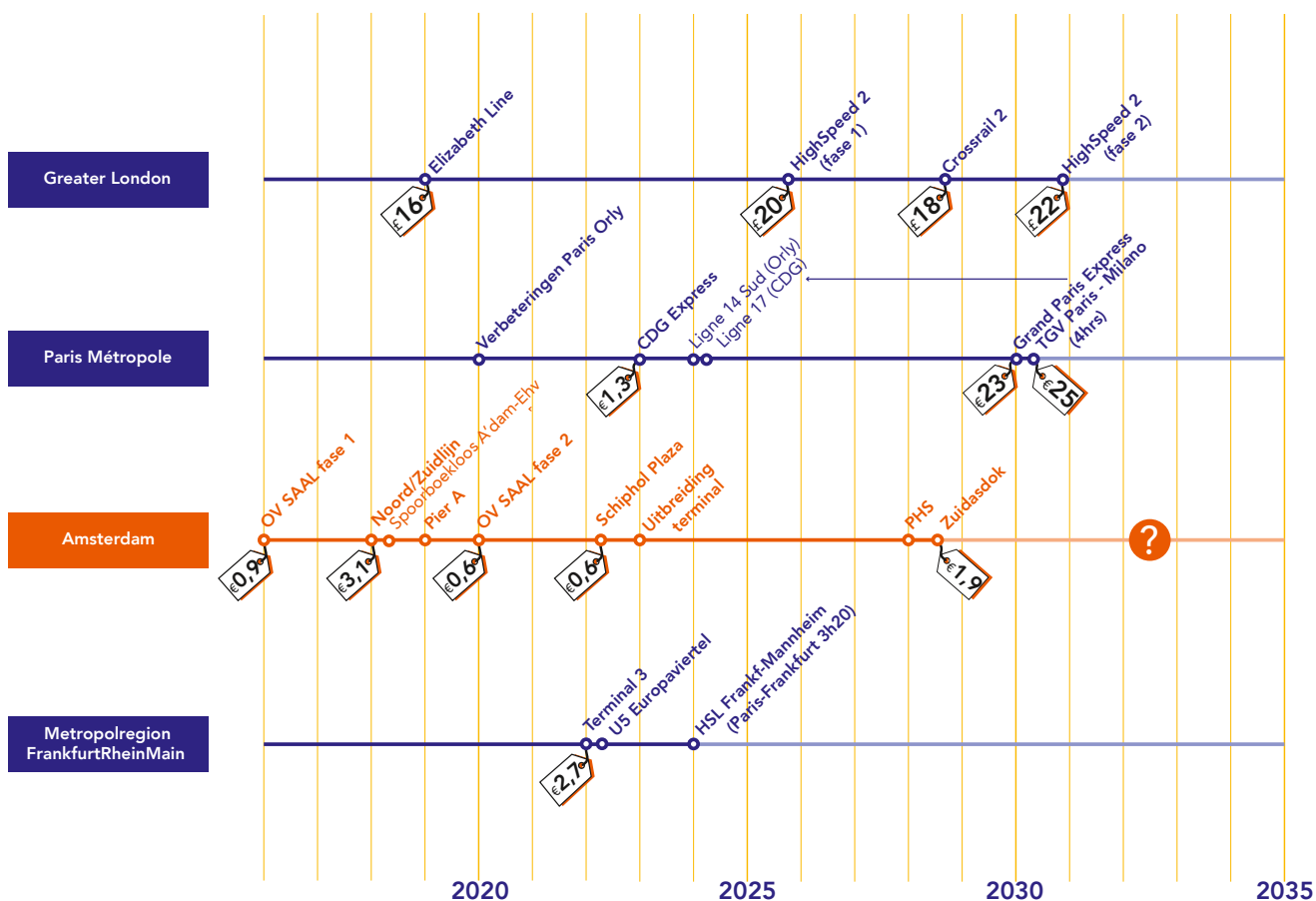
Door de groeiende economie en groeiende vraag naar locaties in een internationaal topmilieu loopt op korte termijn het tekort aan geschikte woon- en werkruimte op. In de binnenstad van Amsterdam is er nauwelijks ruimte beschikbaar. Ook in Zuidas en Schiphol Centrum is de vestigingsruimte binnenkort uitgeput. De Kerncorridor is de meest geschikte locatie binnen de MRA waar voldoende ruimte is voor de ontwikkeling van deze milieus. Zowel een goede menging van werken en wonen als een hoogwaardige ov-verbinding met Zuidas én Schiphol zijn hiervoor noodzakelijke voorwaarden. Deze hoogwaardige ov-verbinding is tevens essentieel om het maximale uit de grondexploitatie te kunnen halen.

Volgens de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse lopen de vervoerssystemen vast. Station Schiphol loopt al tegen de grens aan van het maximaal aantal treinreizigers. Op termijn zullen Amsterdam Centraal en de belangrijke ov-trajecten rondom Amsterdam vastlopen. Het tekort aan geschikte milieus en de druk op het ov zetten de positie van de MRA onder druk.



De reizigerstoename op station Schiphol is illustratief voor de druk op het ov in de regio

Andere metropolen investeren de komende jaren miljarden om hun internationale positie te versterken



Schiphol heeft een sterke positie als internationale hub, maar om deze positie te behouden is het noodzakelijk om te investeren in goede landzijdige bereikbaarheid

Metropool	Reizigers (mln)	Groei
Londen Heathrow	75,7	1,0%
Paris Charles de Gaulle	65,9	0,2%
Amsterdam Schiphol	63,5	9,1%
Frankfurt	60,7	-0,4%
Istanbul	60,2	-1,7%
Madrid Barajas	50,4	7,7%
Barcelona	44,1	11,2%
Londen Gatwick	43,1	7,1%
München	42,2	3,2%
Rome Fiumicino	41,6	3,3%

GROEI

UITDAGINGEN

KERNCORRIDOR

REALISATIE

OPGAVE

UITDAGINGEN VOOR DE METROPOOL

Internationale positie onder druk

De MRA scoort nu goed in verschillende internationale ranglijsten, met name op het gebied van connectiviteit en leefkwaliteit. Tegelijkertijd is de internationale concurrentie tussen stedelijke regio's hevig. Uit internationale vergelijkingen blijkt dat andere metropolen de komende jaren miljarden investeren in de ontwikkeling van nieuwe zakelijke topmilieus voor onder andere research & development, nieuwe infrastructuur en leefkwaliteit. Daarnaast wedijveren luchthavens om een betere uitgangspositie als internationale hub door directe aansluitingen te realiseren op het HSL- en metronetwerk, of op regionale lightrailssystemen. Frankfurt heeft dit al gerealiseerd; Londen en Parijs hebben ontwikkelstrategieën tot voorbij 2030.

Om de eigen positie te behouden en te versterken in deze internationale dynamiek is het voor de MRA nodig om te investeren in juiste vestigingsmilieus voor zakelijke dienstverlening en R&D, gemengd met hoogstedelijk wonen. Zonder forse investeringen in een ov-systeem dreigt de snelle verbinding tussen luchthaven en stad ondermaats te worden in vergelijking met andere hub-luchthavens.

STERKE EN ZWAKKE PUNTEN MRA

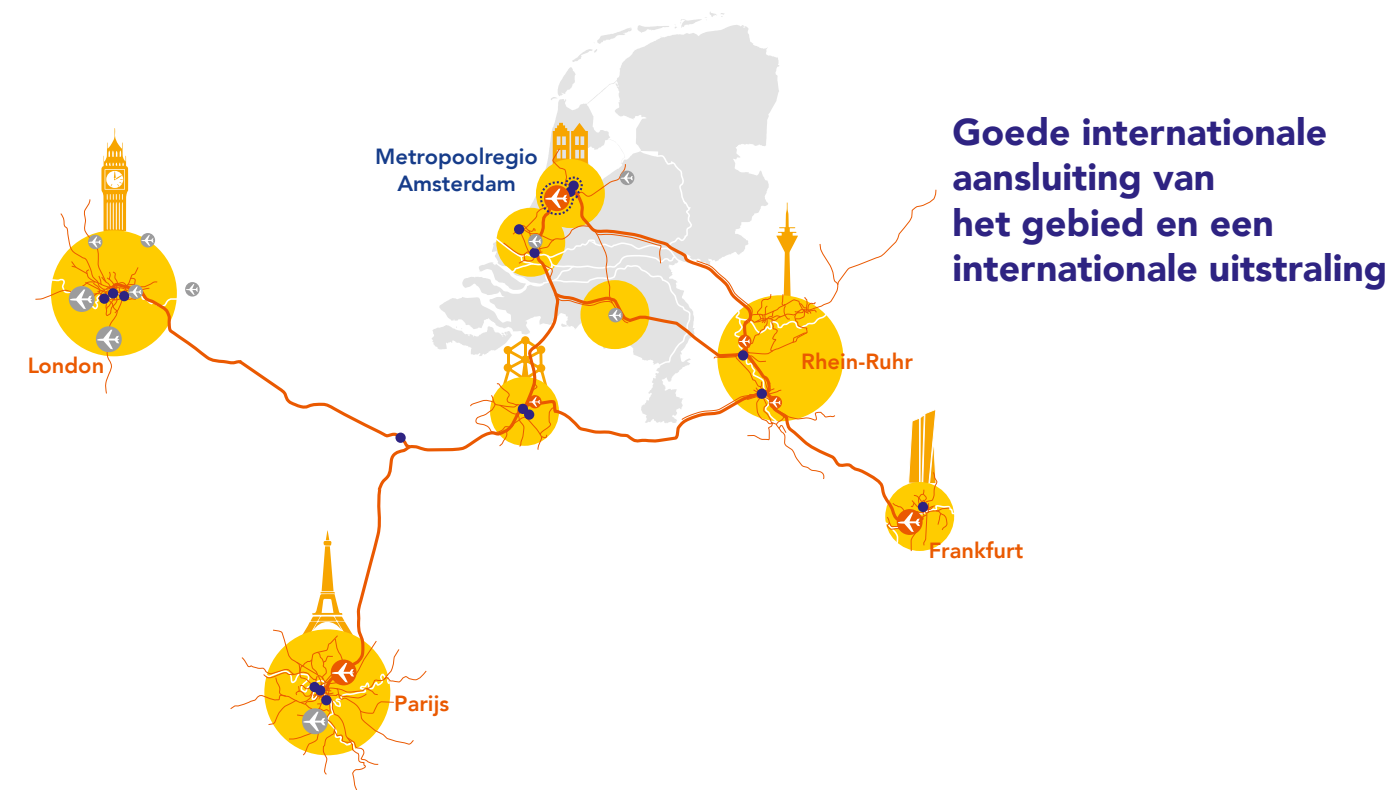
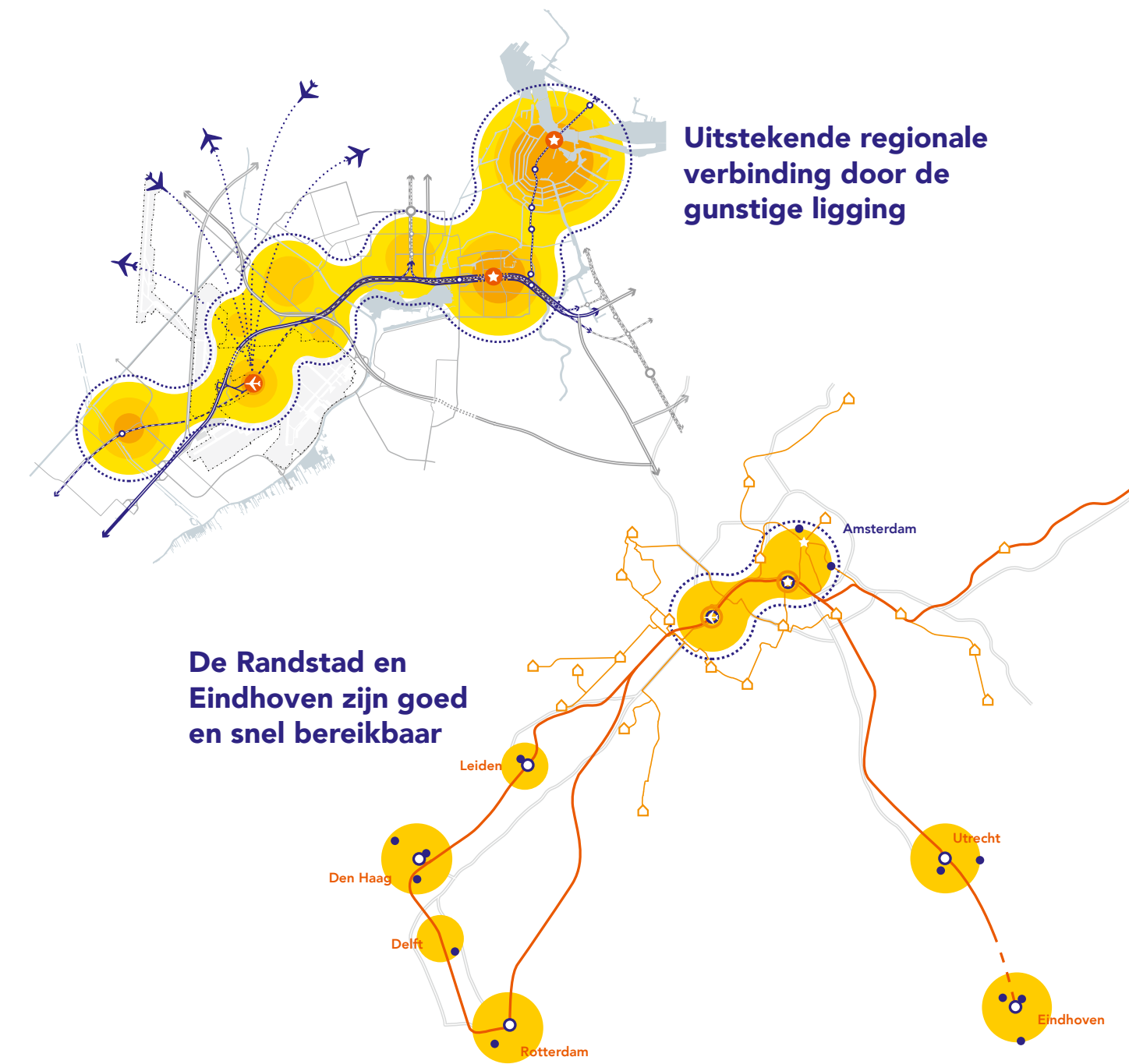
- + Schiphol biedt goede internationale connectiviteit
- + Internationaal georiënteerde regio
- + Amsterdam als innovatieve stad
- + Nabijheid Randstad biedt economische voordelen
- Laag aantal inwoners en lage stedelijke dichtheid
- Dichtslibben van het bereikbaarheidssysteem
- Gebrek aan internationaliseringsplannen op langere termijn
- Groeiende druk en invloed op leefbaarheid
- R&D en innovatie milieus vragen om versterking

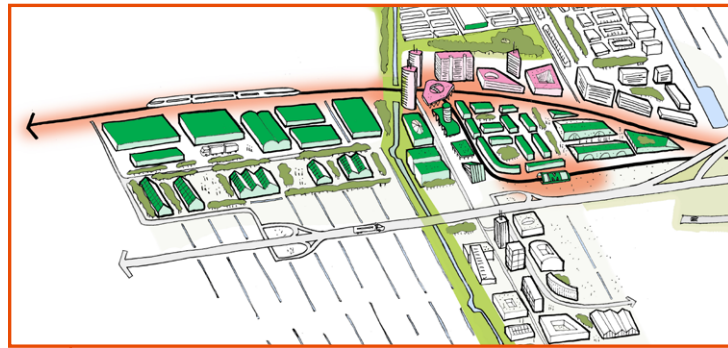
DAAROM DE KERNCORRIDOR

De Kerncorridor als Internationale Entree van Nederland

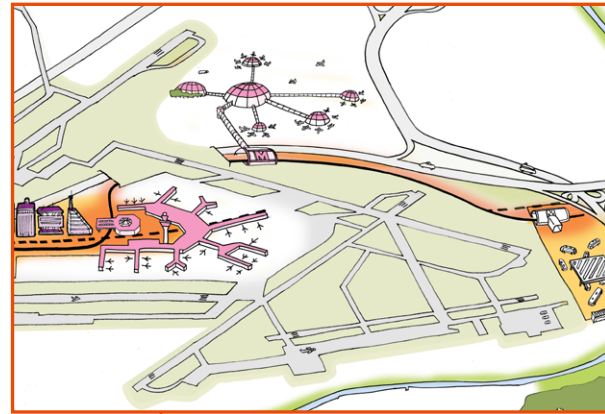
Om de toppositie van de MRA te behouden en te versterken, is het noodzakelijk om binnen nu en vijftien jaar te werken aan de internationale concurrentiepositie. De Kerncorridor Schiphol – Amsterdam is daarvoor de meest geschikte locatie:

- De Kerncorridor is gunstig gelegen ten opzichte van het bestaand hoogstedelijk gebied van de Amsterdamse binnenstad en Zuidas en ten opzichte van Schiphol. Er is voldoende ruimte in de Kerncorridor voor nieuwe ontwikkelingen en deze kunnen goed aangehecht worden aan bestaande gebieden.
- Hiermee kan de toekomstige druk op het centrum van Amsterdam worden opgevangen.
- Vanuit de zuidwestkant van de metropoolregio zijn de Randstad en Eindhoven goed en snel bereikbaar en wordt Amsterdam Zuid een belangrijke toegangspoort tot Amsterdam.
- De nabijheid van de luchthaven Schiphol in combinatie met directe aansluiting op het HSL-netwerk zorgt voor een goede (inter)nationale aansluiting van het gebied en een internationale uitstraling.

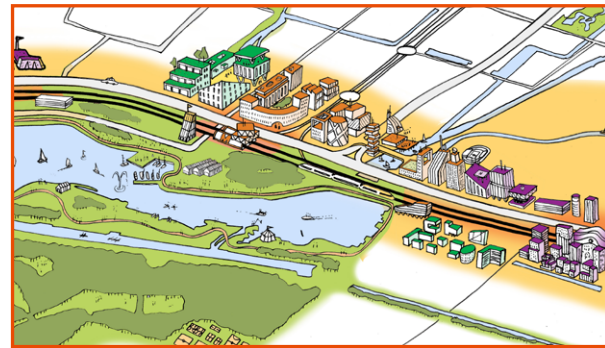




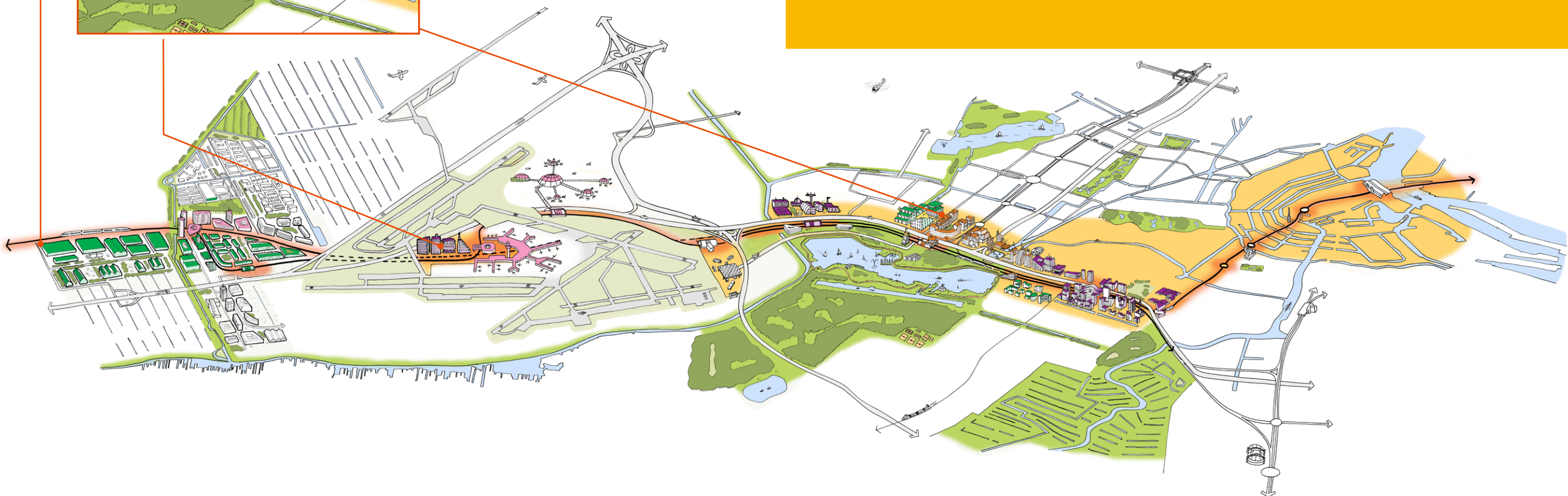
Hoofddorp: knooppuntontwikkeling voor stedelijk wonen, internationale logistiek en internationale aan Schiphol gebonden bedrijvigheid en Metropolaan park.
Ontwikkeling Multimodaal knooppuntmilieu nodig vanaf 2019, innovatiedistrict vanaf 2022



Schiphol en Schiphol Noord-west: Internationale transit en ontmoetingsplek met strategische reserveruimte voor grootschalige (inter)nationale functies rondom de nieuwe terminal Noord-West, Elzenhof en Badhoevedorp Zuid.
Ontwikkeling Internationaal topmilieu nodig vanaf 2025, Multimodaal knooppuntmilieu vanaf 2030



Zuidflank Amsterdam: Gemengd hoogstedelijke werk-woonmilieus met internationale zakelijke dienstverlening, innovatie, R&D en grootstedelijk park.
Ontwikkeling innovatiedistrict nodig vanaf 2022, internationaal topmilieu vanaf 2025



GROEI

UITDAGINGEN

KERNCORRIDOR

REALISATIE

OPGAVE

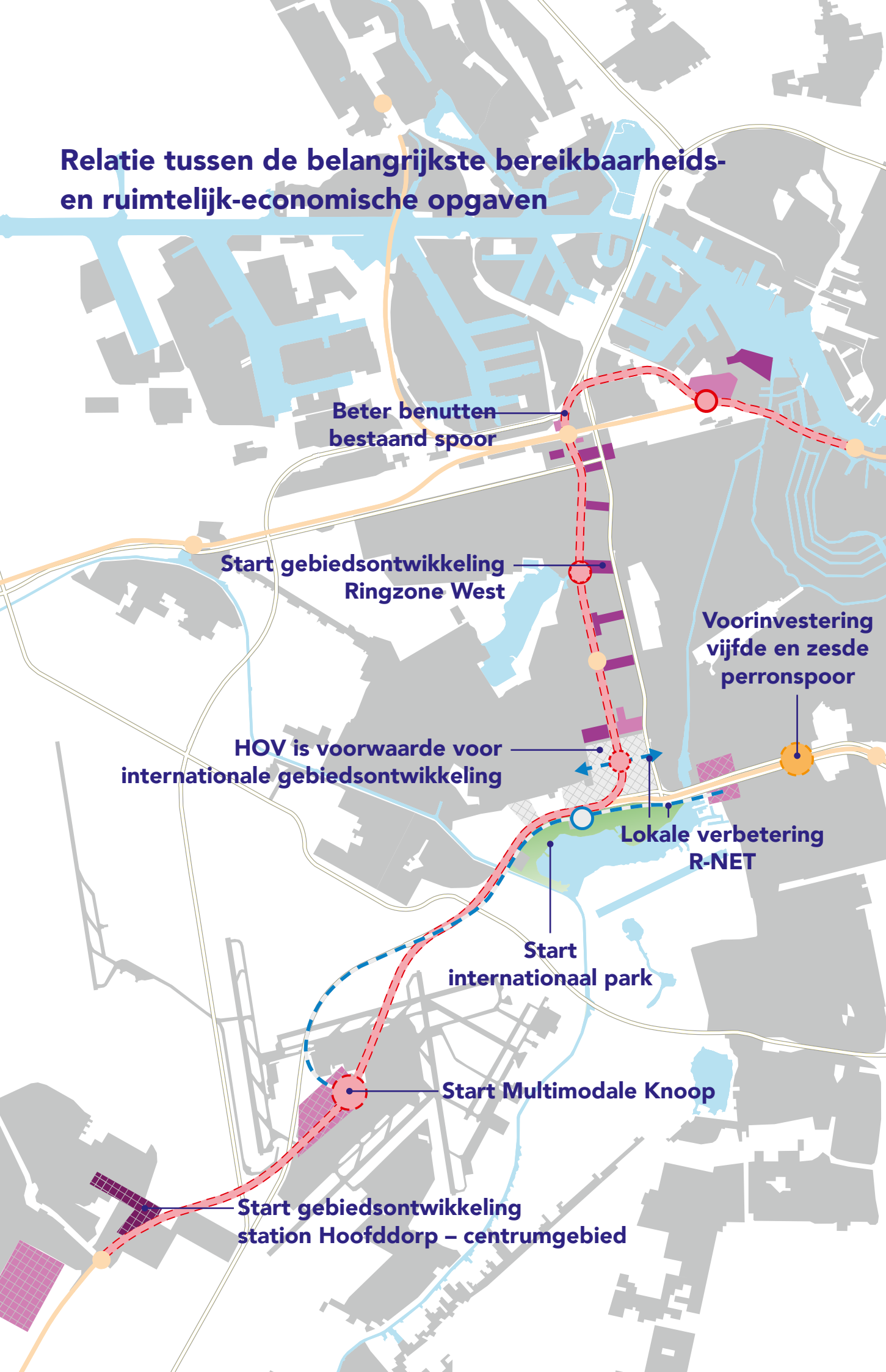
DAAROM DE KERNCORRIDOR

Kansen voor nu en in de toekomst

De snelle groei en de druk die daarmee gepaard gaat, biedt kansen voor ontwikkeling van de Kerncorridor tot de Internationale Entree van Nederland:

- Het gebied veranderen van een achterkant naar een entree en daarmee een boost voor een unieke ontwikkeling met mix van kwalitatief wonen, werken en groen met internationale allure.
- Het aanbod creëren van verschillende types internationale milieus (zakelijk, creatief, innovatief en kennis) in een aaneengesloten, met bijzondere aandacht voor stedelijke kwaliteit en openbare ruimte.
- Het bieden van een significant woningaanbod en ruimte voor 50.000–75.000 werkplekken voor kenniswerkers, wat al het volgende decennium gerealiseerd kan worden en daarmee bijdraagt aan de urgente behoeftes aan nieuw stedelijk woonmilieu en internationaal georiënteerde werkplekken.
- Onderling goed verbonden en onderdeel van een goed functionerend regionaal en (inter)nationaal vervoerssysteem.

Relatie tussen de belangrijkste bereikbaarheids- en ruimtelijk-economische opgaven



GROEI

UITDAGINGEN

KERNCORRIDOR

REALISATIE

OPGAVE

REALISATIE 2018–2022

Oplossen van knelpunten

In deze periode is er nog voldoende planvoorraad om internationale milieus te ontwikkelen rondom Zuidas en Schiphol Centrum. Deze planvoorraad raakt in de volgende periode snel op. Er wordt al gestart met lokale verbeteringen van R-Net ten bate van ontsluiting van het gebied tussen Zuidas en Schiphol/Hoofddorp. In een later stadium is hier een snellere hoogwaardige verbinding nodig.

Er wordt gestart met de aanpak van knelpunten rondom station Schiphol en de capaciteit op bestaand spoor. Een vijfde en zesde perronspoor op station Zuid biedt op termijn lucht in het krappe spoorstelsel rondom Amsterdam. Project Zuidasdok heeft besloten tot voorinvesteringen hiervoor. Er zijn plannen voor een Airportsprinter, met ruimte voor extra stations op de Westtak tussen Amsterdam CS en Riekerpolder. De Airportsprinter ontsluit niet het gebied tussen Zuidas en Schiphol.

Station Hoofddorp biedt mogelijkheden om uit te groeien tot een belangrijk transferpunt en daarmee de Multimodale Knoop Schiphol te ontlasten. Een IC-status voor station Hoofddorp is hiervoor noodzakelijk.

Om aan de capaciteitsvraag en aanvullende ontsluiting voor de middellange en lange termijn te kunnen voldoen moet in deze periode al gestart worden met de verkenning naar een samenhangend pakket.

Relatie tussen de belangrijkste bereikbaarheids- en ruimtelijk-economische opgaven

Extra sprinters Zaandam

Airport Sprinter en stations

Gebiedsontwikkeling Ringzone West

Realisatie vijfde en zesde perronspoor

Internationale gebiedsontwikkeling

HOV knopen kerncorridor

IC en internationale treinen naar Zuid

1e stappen HOV Zuidas – Schiphol – Hoofddorp

Internationaal park

Multimodale Knoop

Verbetering A4

GROEI

UITDAGINGEN

KERNCORRIDOR

REALISATIE

OPGAVE

REALISATIE 2022–2030

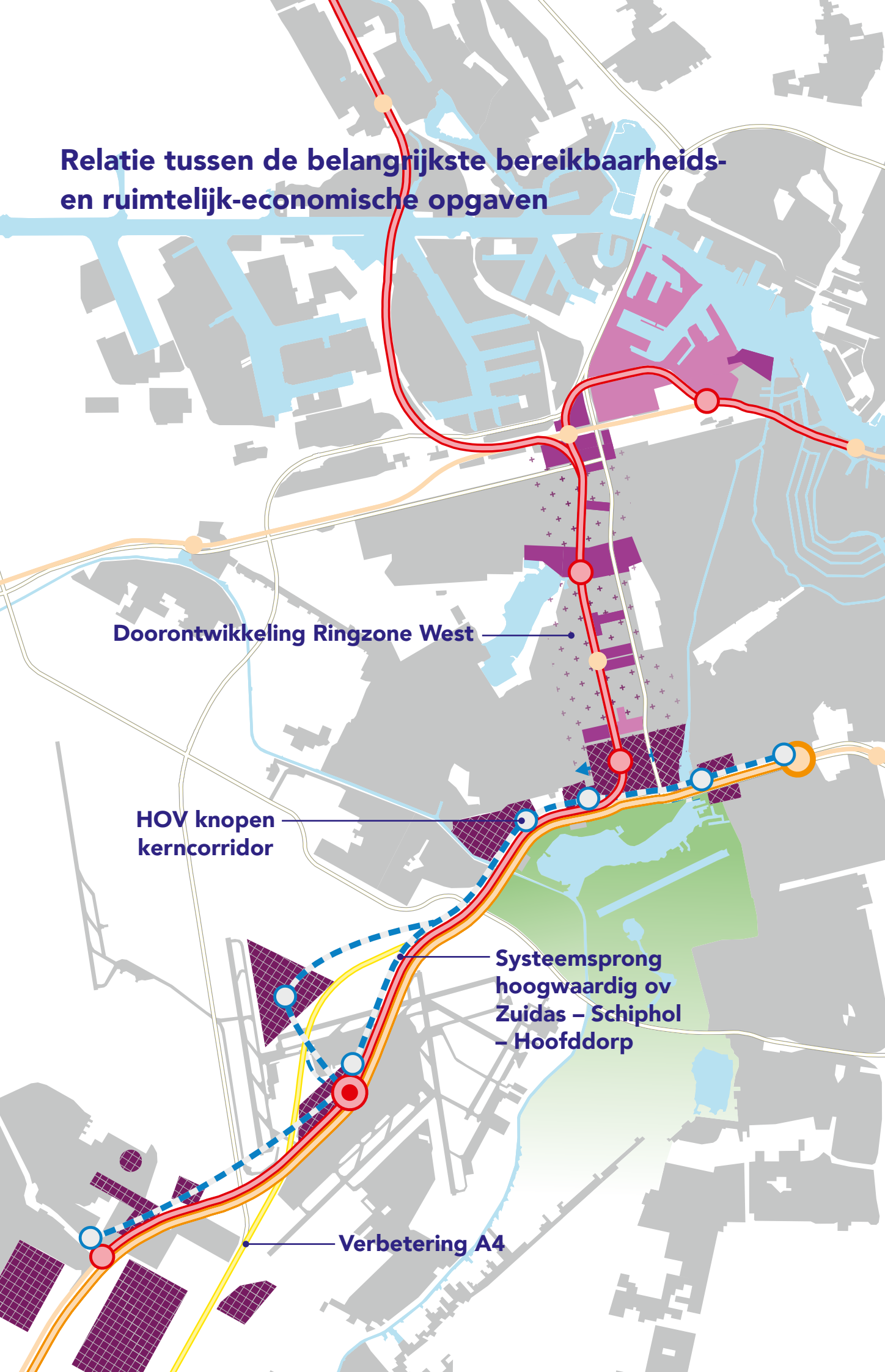
Start ontwikkeling nieuwe internationale milieus

Vanaf 2023 ontstaat een tekort aan internationale vestigingsmilieus en zal fors moeten worden ingezet om nieuwe werk-woonlocaties geschikt te maken en te realiseren. Deze ontwikkelingen vereisen een hoogwaardige connectiviteit met Zuidas en met Schiphol. Realisatie van deze ov-systeemsprong zal redelijkerwijs duren tot na 2030, terwijl voor de ruimtelijke economische ontwikkelingen in deze periode de eerste stappen in realisatie noodzakelijk zijn.

De Airportsprinter kan de toenemende reizigersdruk tot circa 2030 op de lijn Schiphol – Amsterdam CS opvangen. Drie nieuwe treinstations op deze lijn kunnen bijdragen bij aan de ontwikkeling van de Ringzone West. Voor een volledige dienstregeling van de Airportsprinter is het noodzakelijk dat het vijfde en zesde perronspoor op Zuid gerealiseerd is, inclusief keervoorziening. Daadwerkelijke realisatie hiervan is voorzien na de afronding van het Zuidasdok (2028). Mogelijkerwijs kunnen de uitvoeringswerkzaamheden eerder starten op het moment van de openstelling van de A10-tunnel (2024–2026). De reizigersdruk zal ook invloed hebben op het wegennet (o.a. A4-A10).

De aanwezigheid van een hoogwaardige ov-verbinding is een randvoorwaarde voor de ontwikkeling van nieuwe milieus. Een systeem dat meegroeit met de ontwikkelingen is noodzakelijk voor succes.

Relatie tussen de belangrijkste bereikbaarheids- en ruimtelijk-economische opgaven



GROEI

UITDAGINGEN

KERNCORRIDOR

REALISATIE

OPGAVE

REALISATIE 2030–2040

Hoogwaardige ontsluiting van Internationale Entree

Op deze termijn wordt het maximum bereikt met 'beter benutten' van bestaande systemen, terwijl de gebiedsontwikkeling doorgaat en de reizigersdruk toeneemt. Ook op de Multimodale Knoop Schiphol zijn verregaande vervolgmaatregelen nodig om de toegenomen reizigersstroom goed te kunnen verwerken. Voor de stedelijke regio Amsterdam als geheel wordt voor deze periode gedacht aan een systeem-sprong in het ov.

Een nieuwe hoogwaardige ov-verbinding tussen Zuidas, Schiphol en Hoofddorp, direct aangesloten op de binnenstad is onderdeel van deze systeem-sprong. De planning van deze hoogwaardige ov-verbinding vraagt echter een te lange ontwikkeltijd.

Om op korte en middellange termijn al ontsluiting te realiseren moet gekeken worden naar mogelijkheden voor versnelling of slimme fasering. Bijvoorbeeld door onderdelen van de verbinding al aan te leggen of verschillende modaliteiten elkaar op te laten volgen. Daarom moet reeds in de periode 2017–2022 met de eerste onderzoeken naar de HOV-verbinding en de ontwikkelstappen hierin gestart worden.

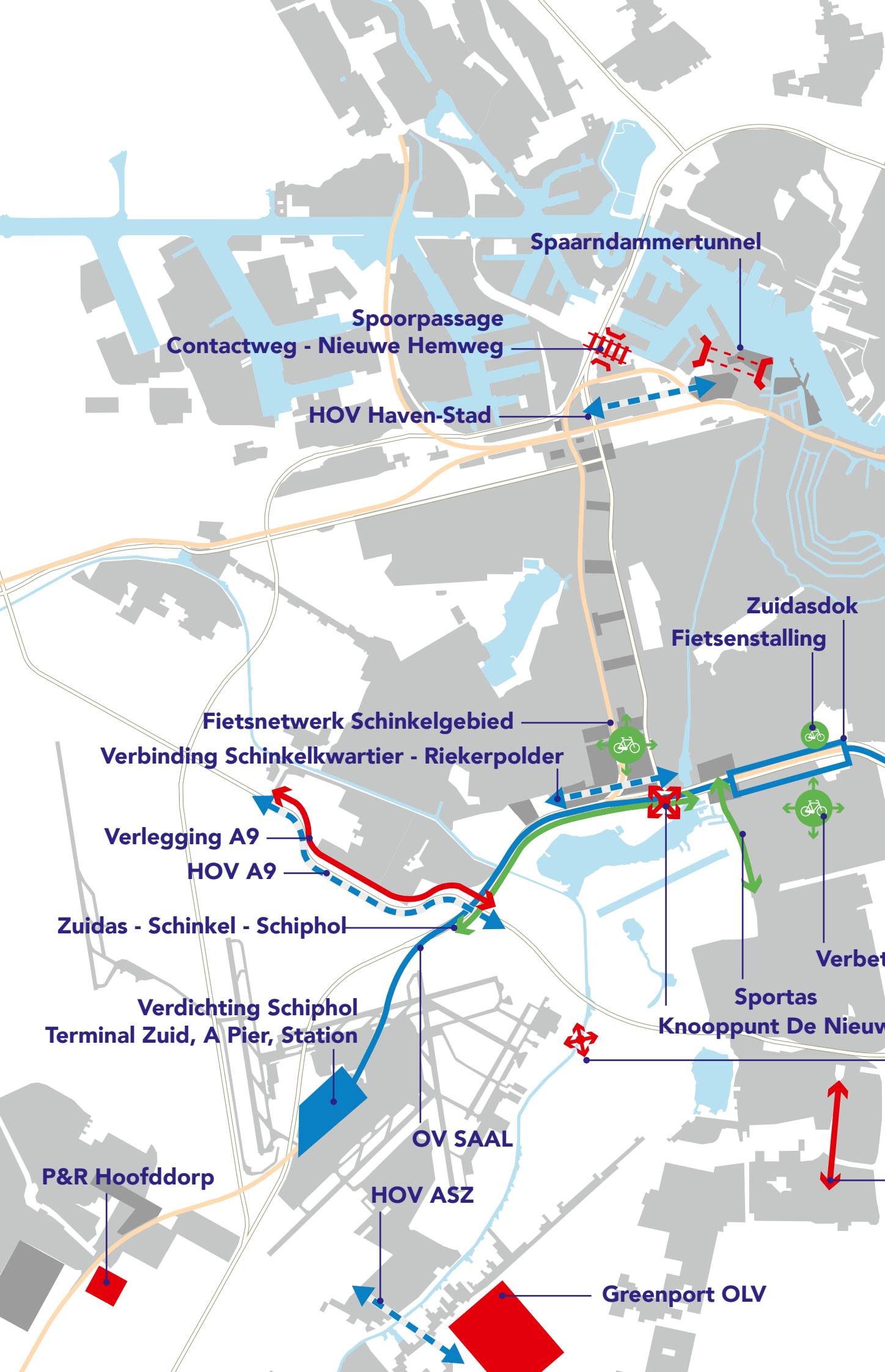
Bereikbaarheidsprojecten en ontwikkeling van internationale milieus hangen sterk samen en vereisen een samenhangende aanpak. Alle vervoersoplossingen en ruimtelijke ontwikkelingen voor middellange en lange termijn moeten on onderlinge samenhang worden onderzocht en gewogen.

ER GEBEURT AL VEEL

Investerings door regio en Rijk

Met de groei van de Amsterdamse regio, groeit het aantal reizigers en hun verplaatsingen. Tegelijkertijd nemen budgetten voor investeringen in verkeer en vervoer af. Voor de komende jaren zullen er goede afwegingen en keuzes gemaakt moeten worden. Daarom werken de verschillende overheden zowel regionaal als samen met het rijk samen aan verschillende investeringsagenda's wegvervoer, fiets en het ov. Om gelijke tred te houden met de ruimtelijk-economische ontwikkeling investeert bijvoorbeeld de Vervoerregio tot 2030 ruim 1 miljard euro in het verbeteren van bereikbaarheid. Dit is nog zonder de bijdrages van de gemeentes.

De investeringsagenda's sluiten aan op de geplande gebiedsontwikkelingen binnen de regio en de grote knelpunten in het hoofdnet. Een voorbeeld hiervan is het kandidaat project HOV-Schinkelkwartier die een eerste stap is in een goede ov-ontsluiting van het nieuwe Schinkelkwartier in Amsterdam én in de aansluiting met het businesspark Riekerpolder en het bestaande regionale HOV-busnetwerk. Voorbeelden waar rijk en regio samenwerken zijn o.a. de ontsluiting tussen Schiphol en omliggende gemeentes, Zuidasdok en de A10-knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel.



Spaarndammertunnel

Spoorpassage
Contactweg - Nieuwe Hemweg

HOV Haven-Stad

Zuidasdok
Fietsenstalling

Fietsnetwerk Schinkelgebied
Verbinding Schinkelkwartier - Riekerpolder

Verlegging A9
HOV A9

Zuidas - Schinkel - Schiphol

Verdichting Schiphol
Terminal Zuid, A Pier, Station

P&R Hoofddorp

OV SAAL

HOV ASZ

Greenport OLV

Verbetering fietsnetwerk Zuidas

Sportas
Knoppunt De Nieuwe Meer

Opwaarderen kruispunt Bosrandweg

Capaciteitsuitbreiding N201 - A9

Programma's die een belangrijke relatie hebben met ENTER [NL]

Optimalisatiestudie zuid- en westtak

Gebiedsontwikkeling ringzone West

Hoogwaardige ov ontsluiting tussen Hoofddorp, Schiphol en Zuidas

Multimodale knoop Schiphol

vijfde en zesde perronspoor Station Zuid

[Enter NL]
Internationale gebiedsontwikkeling
Internationaal park
Connectiviteit

GROEI

UITDAGINGEN

KERNCORRIDOR

REALISATIE

OPGAVE

OPGAVE

Uitwerking ontwikkelstrategie ENTER [NL]

Op het BO MIRT 2017 wordt voorgesteld dat Rijk en regio (provincie, gemeenten, vervoerregio en Schiphol) gezamenlijk een ontwikkelstrategie voor de Kerncorridor Schiphol Amsterdam op stellen voor de korte, middellange en lange termijn met uitgangspunten en programmeringsafspraken als toetssteen voor ruimtelijke economische ontwikkeling en bereikbaarheidsvraagstukken. Ruimtelijke ontwikkeling en ontwikkeling bereikbaarheid gaan hand in hand en stap voor stap. Voorliggend document definieert de opgave voor de te maken ontwikkelstrategie.

Daarnaast stellen de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer en Schiphol Group de 'Opgave ontwikkelstrategie Kerncorridor Schiphol – Amsterdam' vast en nemen deze voortvarend ter hand.

In de ontwikkelstrategie komt het volgende aan de orde:

- Verder uitwerken van de ruimtelijk-economische opgave, o.a. door definiëring van de ontwikkeling in de deelgebieden Zuidflank Amsterdam, Schiphol en Hoofddorp met criteria voor internationaal werk-woonmilieu en stedelijke kwaliteit, bandbreedtes van ontwikkelruimte, ontwikkeltermijnen en de relatie met stedelijke programma's.
- De ruimtelijk-economische opgave is een opgave die door alle termijnen loopt. Kansrijke bereikbaarheidsopgaven en stedelijke ontwikkeling worden met elkaar in relatie gebracht en onderling gewogen. Korte, middellange en lange termijn worden met elkaar verbonden. De opties voor versnelling en fasering worden in beeld gebracht.
- Bijbehorende arrangementen met betrekking tot financiering en verdienmodellen, programmeringsafspraken en wederkerigheid hierin.

De effecten op de ringzone West worden meegenomen in de uitwerking.

COLOFON

In het uitvoeringsprogramma SMASH (2014) is als actie 7 opgenomen de “Verdere (plan)uitwerking van de Kerncorridor Schiphol-Zuidas-Binnenstad Amsterdam”. Deze opdracht is als volgt omschreven:

- het opstellen van een Plan van aanpak voor de uitwerking van de Kerncorridor Schiphol-Zuidas-Binnenstad op de volgende onderdelen:
 - uitwerking van de ruimtelijk-economische profielen van de centra en milieus in de Kerncorridor;
 - onderzoek naar mogelijkheden tot versterking van de ruimtelijke kwaliteit van de Kerncorridor en maatregelen tot versterking van de ruimtelijke kwaliteit van de gebieden tussen en de randen van de centra;
 - de mate en kwaliteit van connectiviteit tussen de samenstellende delen van de Kerncorridor;
- afstemming in MRA-verband van een Ontwikkelstrategie Kerncorridor Schiphol-Zuidas-Binnenstad;
- afstemming van eventuele infrastructurele consequenties van de ontwikkeling van de Kerncorridor in het BO-MIRT.

In maart 2017 is een discussiestuk verschenen bedoeld om reacties op te halen die als bouwstenen kunnen dienen voor het verder vormgeven van de ontwikkelstrategie ENTER [NL]. Op basis hiervan is verder gewerkt aan een nadere onderbouwing van ambitie en ruimtelijk economische urgentie en is de relatie met de belangrijkste bereikbaarheidsvraagstukken nader in beeld gebracht.

De hier gepresenteerde verdieping van ENTER [NL] definieert de opgave voor het maken van een ontwikkelstrategie voor de Internationale Entree van Nederland, met als uiteindelijk doel het realiseren van een nieuw internationaal vestigingsmilieu in het gebied Kerncorridor Schiphol- Zuidas-Binnenstad.

Met deze definiëring van de opdracht voor een ontwikkelstrategie is de actie uit het uitvoeringsagenda SMASH (2014): “Kerncorridor Schiphol-Zuidas-Binnenstad” afgerond.

Het boekje is opgesteld door kernteam Kerncorridor Schiphol – Amsterdam, bestaande uit de Gemeente Amsterdam, de Gemeente Haarlemmermeer, Schiphol Group i.s.m. Vervoerregio Amsterdam en Bureau BKB. Naast deze partijen zijn het Rijk en (MRA) regio betrokken bij de totstandkoming en geconsulteerd over het resultaat.

De bestuurlijk opdrachtgevers voor het opstellen van ENTER [NL]: Opgave ontwikkelstrategie Internationale Entree van Nederland zijn: André van den Berg (Schiphol Group), Eric van der Burg (Gemeente Amsterdam), Adam Elzakalai (Gemeente Haarlemmermeer).

November 2017

Voor nadere informatie kunt u zich wenden tot:

Camiel van Drimmelen, projectleider Kerncorridor Schiphol – Amsterdam, Gemeente Amsterdam, Ruimte en Duurzaamheid
c.van.drimmelen@amsterdam.nl

Ambtelijk kernteam

Camiel van Drimmelen, Suzanne Jeurissen, Bas Maas, William Stokman (allen Gemeente Amsterdam), Henk Keizer (Gemeente Haarlemmermeer), Jonathan de Bruijne, Maurits Schaafsma (beide Schiphol Group), Peter Silvis (Vervoerregio Amsterdam)

Eindredactie

Suzanne Jeurissen (Gemeente Amsterdam) en
Bram Festen (BKB | Het Campagnebureau)

Opzet, kaartmateriaal en vormgeving

MUST Stedenbouw

Bart de Vries (Gemeente Amsterdam)