

**CONCEPT**  
24 januari 2013

# PERSPECTIEVEN NOORDZEEKANAALGEBIED 2040

Keuzepunten richting Visie Noordzeekanaalgebied 2040



## Colofon

Deze ruimtelijk-economische perspectieven zijn opgezet in opdracht van de Ambtelijke Kerngroep Visie Noordzeekanaalgebied 2040. Deze groep is geformeerd in opdracht van de Stuurgroep Visie Noordzeekanaalgebied. De perspectieven brengen ruimtelijk-economische keuzepunten en hun consequenties in beeld waarmee de Stuurgroep een lijn kan bepalen voor de Toekomstvisie Noordzeekanaalgebied 2040.

Urhahn Urban Design & Decisio  
Amsterdam 24 januari 2013



# PERSPECTIEVEN NOORDZEEKANAALGEBIED 2040

Keuzepunten richting Visie Noordzeekanaalgebied 2040

**CONCEPT**  
24 januari 2013

## INHOUD

5	Leeswijzer
7	Opgave
13	Uitgangspunten
19	Bouwstenen
47	Perspectieven
69	Keuzepunten
77	Vervolg





# LEESWIJZER

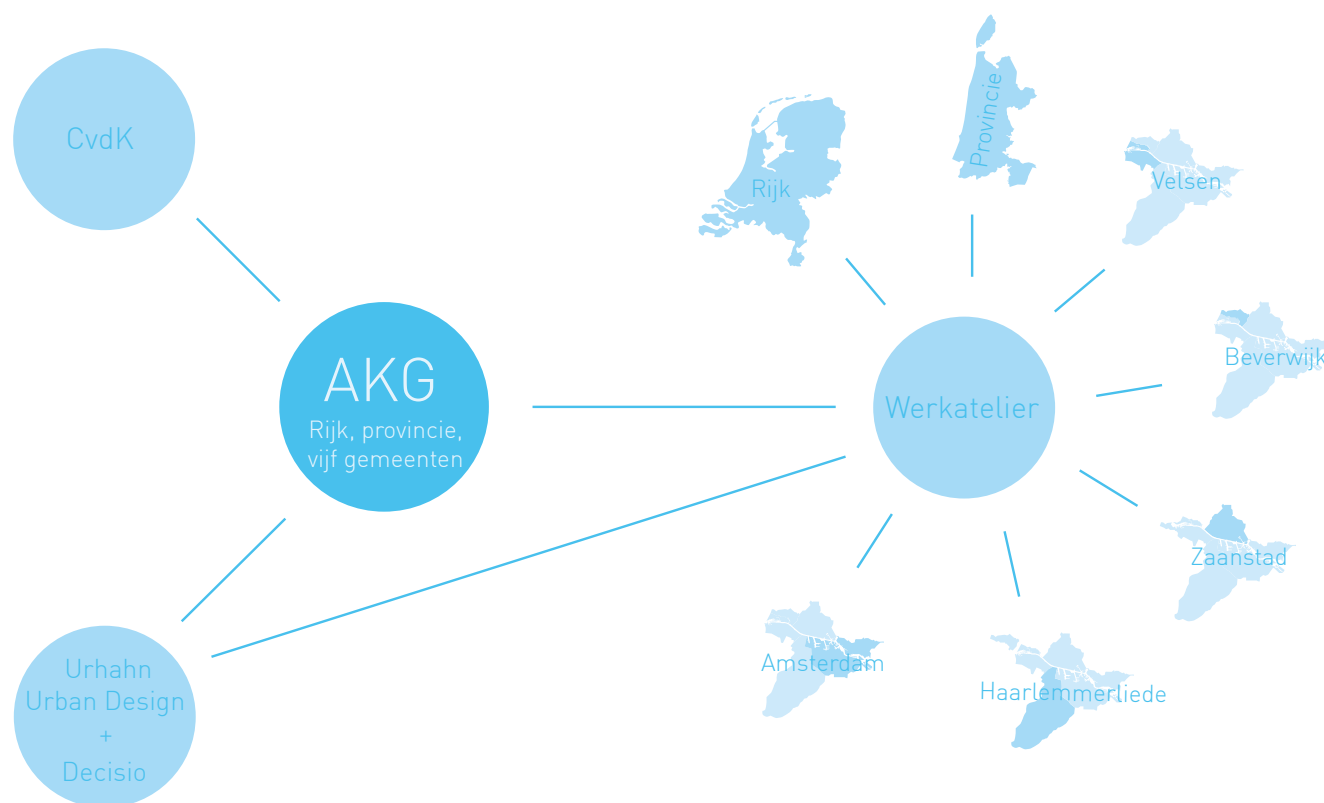
Dit document met de beschrijving van de perspectieven overbruggt de fase tussen de Startnotitie met gedeelde dilemma's en de Visie Noordzeekanaalgebied 2040. De Ambtelijke kerngroep heeft een reeks keuzepunten in beeld gebracht die richting geeft aan de dilemma's.

In een aantal integrale sessies is gezamenlijk (Ambtelijke Kerngroep met de ambtelijke achterban van iedere opdrachtgever) naar opties en consequenties gekeken. Dit heeft tot een breed ambtelijk draagvlak geleid. Hiermee zijn de opgave (pagina 7) en de uitgangspunten (pagina 13) scherp en gedragen. De bouwstenen (pagina 19) geven inzicht in de hoofdelementen die de inrichting en gebruik van het (toekomstige) Noordzeekanaalgebied zullen gaan bepalen.

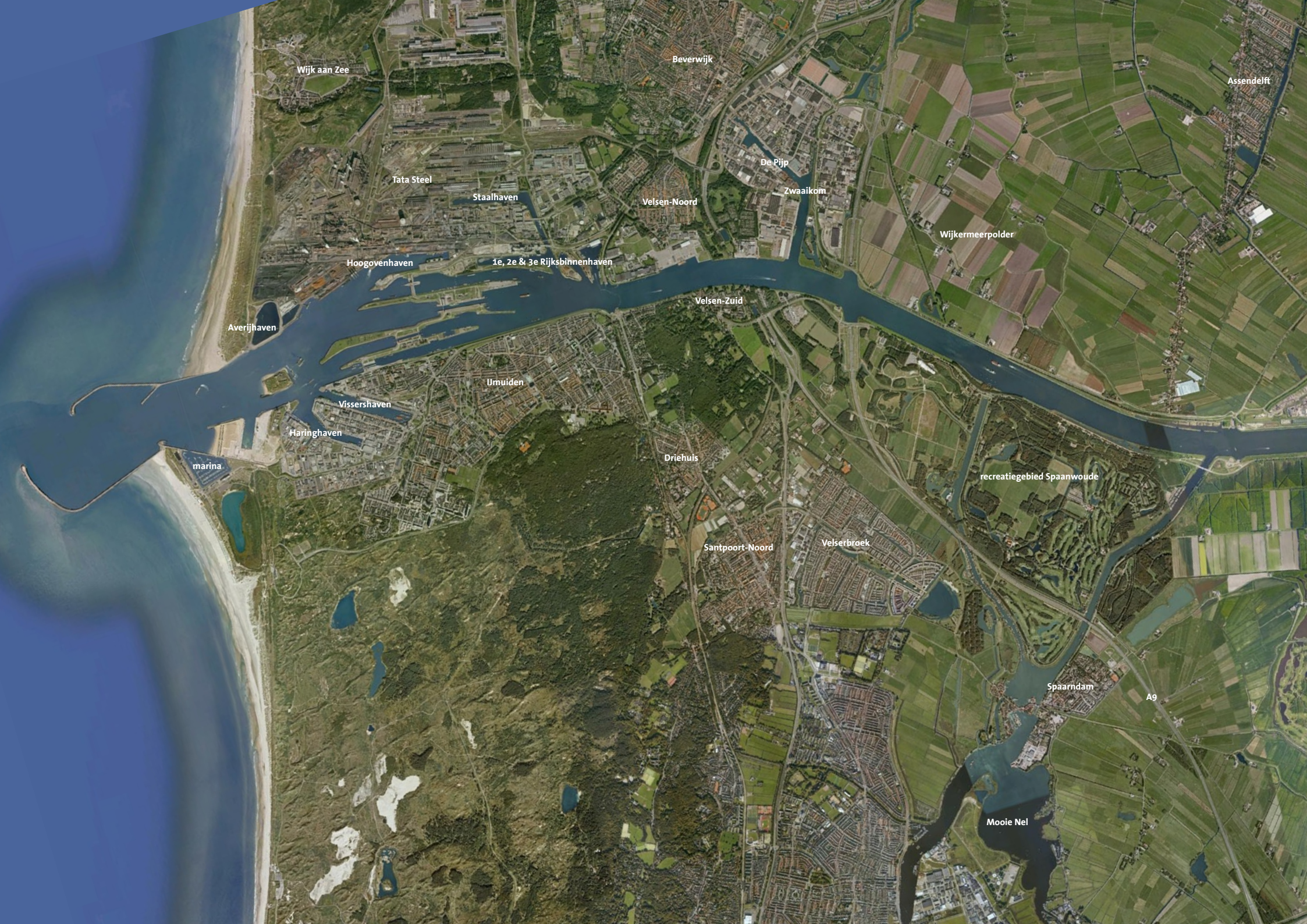
Met de bouwstenen zijn samenhangende verhalen opgesteld. Dit zijn de perspectieven (pagina 47) die een mogelijke situatie in 2040 schetsen. De perspectieven geven inzicht in de ruimtelijke en economische consequenties van keuzes die gemaakt kunnen worden. Het is in dit stadium echter niet de bedoeling om één verhaal te kiezen. Bepaalde keuzes kunnen ook in combinatie met keuzes uit een ander verhaal worden gecombineerd.

Deze keuzepunten vindt u overzichtelijk naast elkaar op pagina 70-71.

Aan het eind van dit document wordt een voorzet gegeven voor het vervolg (pagina 77).







Wijk aan Zee

Beverwijk

Assendelft

Tata Steel

Staalhaven

Velsen-Noord

De Pijp

Zwaaiikom

Wijkemeerpolder

Hoogovenhaven

1e, 2e & 3e Rijksbinnenhaven

Velsen-Zuid

Averijhaven

IJmuiden

Vissershaven

Haringhaven

marina

Driehuis

recreatiegebied Spaanwoude

Santpoort-Noord

Velsersbraek

Spaarndam

A9

Mooie Nel



# OPGAVE



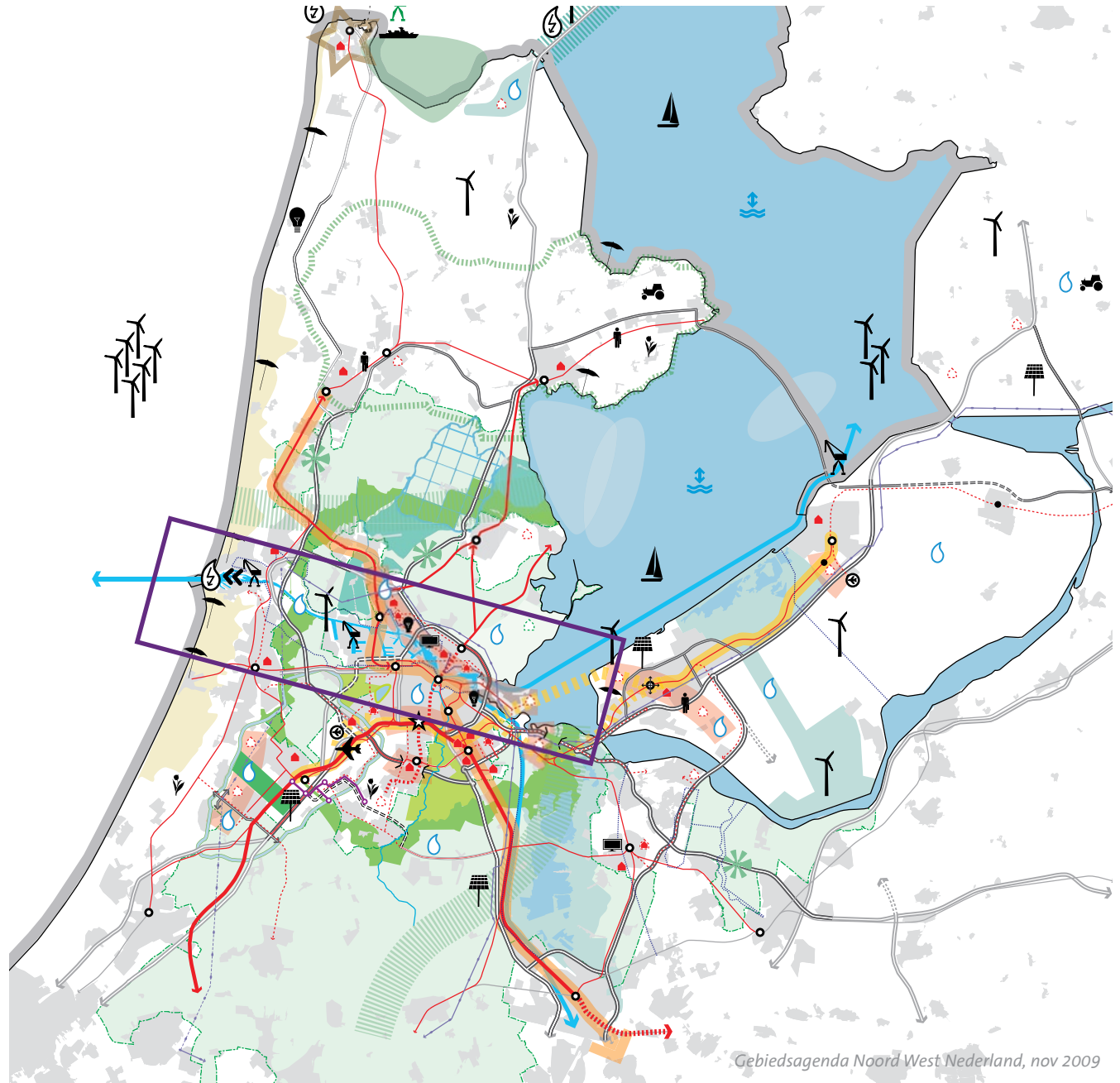


## Perspectieven om keuzes in beeld te brengen

Met het opstellen van deze perspectieven worden ruimtelijke, economische en sociaal-maatschappelijke keuzes in het Noordzeekanaalgebied inzichtelijk gemaakt. Praktisch heel het gebied is in gebruik. Particulieren hebben een (eigendoms) positie en daarmee een belang in het gebied. Een groot aantal partijen heeft een beeld van zijn of haar toekomst. Deze beelden gaan vaak gepaard met ruimteclaims. De perspectieven laten de meest zwaarwegende claims en opties zien en schetsen hiervan de consequenties. Ze nodigen uit tot een gesprek / een discussie in de regio over de toekomst van het gebied. En de bestuurders kunnen – mede op basis van dat gesprek / die discussie – vervolgens afgewogen keuzes maken om de agenda voor een Visie Noordzeekanaalgebied 2040 op te stellen.

### Global Economy (GE) en Regional Communities (RC)

Bij het schetsen van de perspectieven is gebruik gemaakt van twee lange termijn scenario's: een met een hoge economische en demografische groei en een met een lage groei. Het gaat om het Global Economy (GE) scenario en het Regional Communities (RC) scenario. Deze scenario's zijn door de Planbureaus opgesteld om lange termijnontwikkelingen in Nederland te analyseren, rekening houdend met fundamentele onzekerheden die nu eenmaal op de lange termijn spelen. In het hoge groeiscenario zijn de regionale knelpunten veel urgenter dan in het lage groeiscenario. Gezamenlijk geven de beide scenario's daarmee een indicatie van de bandbreedte waarbinnen de belangrijkste regionale vraagstukken in het Noordzeekanaalgebied zich afspelen.



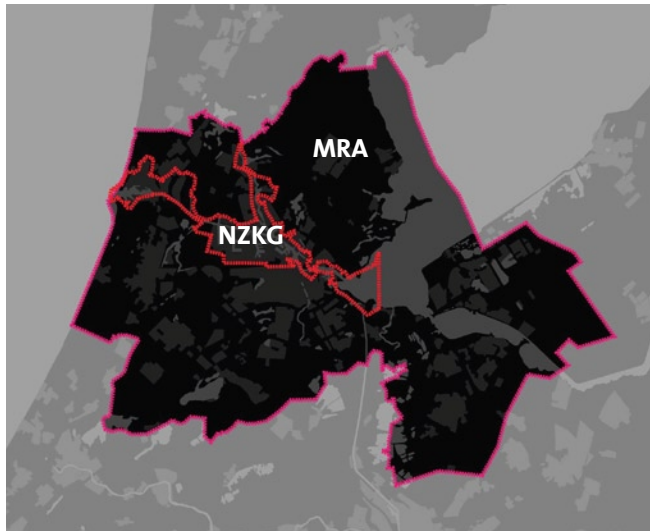


## Ambities Metropoolregio Amsterdam

Het Noordzeekanaalgebied (onderzoeksgebied) beslaat ca 5% van het gebied van de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Momenteel staat 5% van de woningvoorraad van de MRA in het Noordzeekanaalgebied. In het gebied woont ook ca 5% van het aantal inwoners binnen de MRA. Van alle banen in de MRA bevindt 11% zich in het Noordzeekanaalgebied.

Met het opzetten van de perspectieven wordt invulling gegeven aan twee grote vragen binnen de MRA; in welke mate kan het Noordzeekanaalgebied bijdragen aan het versterken van de internationale concurrentiepositie van de MRA en in welke mate kan er ruimte worden geboden aan het ontwikkelen van woningen (en daaraan gerelateerde bedrijvigheid) in een hoogstedelijk woonwerkmilieu.

Noordzeekanaalgebied in de Metropoolregio Amsterdam



Het vormgeven aan de ambities van de MRA leidt tot uitdagingen op gebied van economie, verstedelijking, bereikbaarheid, natuur en landschap, duurzaamheid en klimaatbestendigheid. Een belangrijke basis binnen de MRA wordt gelegd door<sup>1</sup>:

- Goede bereikbaarheid mede door luchthaven met grote hoeveelheid bestemmingen en moderne zeehaven met een uitbreiding van natte kavel oppervlak
- Internetknooppunt
- Kenniseconomie
- Zakelijke dienstverlening

## Opgave

Om de ambities van de MRA te bereiken moeten enkele (rand)voorwaarden worden versterkt. Enerzijds moet er een aantrekkelijk leef-, woon- en werkmilieu worden uitgebouwd waar bedrijven, bewoners en bezoekers zich willen vestigen en willen verblijven. Anderzijds moet het unieke karakter van het Noordzeekanaalgebied optimaal worden ingezet voor de versterking van de regionale economie.

Visiekaart Amsterdam Waterfront 2040 (Gemeente Amsterdam)



## Perspectieven Woningbouw

Binnen de MRA is er op basis van de raming van ABF – uitgaande van een scenario (PRIMOS) dat het midden houdt tussen de genoemde GE en RC-scenario's – tot 2040 behoefte aan circa 300.000 extra woningen, waarvan 113.000 tot 2020. Dit is exclusief de vervangingsopgave. In een GE-scenario loopt de behoefte aan extra woningen op tot ruim 500.000 woningen. Van die opgave zullen ongeveer 200.000 tot 215.000 woningen in het Noord-Hollandse gedeelte van de MRA gerealiseerd moeten worden<sup>2</sup>.

De woningbehoefte is voor bijna de helft gebaseerd op demografische ontwikkelingen, zoals het saldo van geboortesterfte, huishoudensverdunding, aantal kinderen per vrouw etc. De andere helft van de behoefte komt voort uit nationale en internationale immigratie- en emigratiecijfers. Het realiseren van voldoende woningen, wordt gezien als een basisconditie voor de ontwikkeling van een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor studenten, bedrijven en hun werknemers (zie onderzoek BCI). Zonder extra woningen komt

de beschikbaarheid en betaalbaarheid van woningen in het gedrang, en daarmee de internationale concurrentiepositie van de regio.

Bovenstaande kwantitatieve opgave vertaalt zich ook in een kwalitatieve behoefte. Bij een 'middenscenario' van circa 300.000 extra woningen in de MRA, is er volgens ABF behoefte aan in totaal zo'n 90.000 woningen in de woonmilieus centrum stedelijk plus (a la centrum van Amsterdam), centrum stedelijk en centrum kleinstedelijk. Vanuit vraaggestuurd bouwen worden 63.000 van dergelijke woningen in het Noord-Hollandse deel van de MRA geprognoseerd. Met name het centrum stedelijk plus milieu kan op slechts een beperkt aantal locaties in Nederland gerealiseerd worden (vanwege de samenhang met voorzieningen, nabijheid van vervoersmogelijkheden etc.). De gebieden rond de Zaan en het IJ bieden hier vanwege de ligging, de nabijheid van Amsterdam, het unieke karakter van het water in de stedelijke gebieden én vanwege de ruimte die langzaam ontstaat door transformatie binnen de MRA zeer goede kansen voor. Uit het onderzoek van Companen blijkt dat de economische aantrekkingskracht van Amsterdam zich – via o.a. Zaanstad – uitstrekt tot Purmerend. Dit gebied profiteert daar in grote mate van. En wat een niet onbelangrijke duurzaamheidsfactor is, de nieuwe gebieden sluiten aan bij het bestaand stedelijk gebied en haar voorzieningen. In een GE-scenario zal de behoefte aan woningen in het centrum stedelijke (plus) milieu extra toenemen. In een RC-scenario zal de behoefte aan woningen in een centrum stedelijk (plus) milieu afnemen (o.a. vanwege betaalbaarheid en teruglopende immigratiecijfers).

De ambitie is om ca 30.000 nieuwe woningen in een centrum stedelijk (plus) woonwerkmilieu langs de Zaan en het IJ te ontwikkelen. De ruimte die hiervoor beschikbaar is zal in

de perspectieven variëren. De kansen voor ontwikkeling zijn daarmee niet evenredig, maar dat geeft in dit stadium inzicht in de effecten van (ruimtelijk-economische) keuzes. Deze 30.000 woningen zijn hard nodig. Uit het onderzoek Vraaggestuurd Bouwen (2012) blijkt dat de woningbehoefte in het zuidelijk deel van de provincie Noord-Holland groot is en zelfs groter is dan aanvankelijk geprognoseerd. Dit betekent dat kwantitatief alle locaties hard nodig zijn. Het wegvallen van iedere potentiële woningbouwlocatie maakt de opgave nog lastiger en complexer en zal alternatieve woningbouwlocaties ook onder druk zetten.

### Perspectieven Havenontwikkeling

De ambities voor de haven van Amsterdam zijn dat deze kan groeien van een overslagvolume van ruim 73 mln ton in 2010<sup>3</sup> naar op termijn 125 mln ton<sup>4</sup>. De verwachting is dat dit niveau bij een hoog groei (Global Economy / GE) scenario in 2026 bereikt wordt. In een laag groeiscenario (RC) worden deze aantallen niet bereikt en blijft de totale overslag steken op 80 mln ton<sup>5</sup>. Voorwaarde voor deze ontwikkeling is dat de huidige grote sluis wordt vervangen door een nieuwe, iets bredere en diepere sluis. In de huidige plannen gaat deze nieuwe sluis gepaard met de buiten gebruikstelling van de huidige Noordersluis, waarmee ook de maximum capaciteit op 125 mln ton komt te liggen<sup>6</sup>. Voor een verdere groei na 2026 is het noodzakelijk dat de huidige Noordersluis ook opnieuw in gebruik wordt genomen.

De verwachting is dat de 125 mln ton overslag binnen de fysieke ruimte van het huidige havenareaal verwezenlijkt kan worden. De huidige milieuruimte is echter een beperkende factor. Bij een verdere doorgroei naar 140 mln ton of meer (prognoses in een hoog groeiscenario gaan tot 150 miljoen ton) wordt ook de fysieke beschikbare ruimte van het huidige havenareaal te krap<sup>7</sup>.

De havens in de IJmond (Zeehaven IJmuiden en Tata Steel voor de sluizen en havens in Velsen en Beverwijk achter de sluis), hadden in 2010 iets minder dan 20 mln ton overslag. Het grootste deel hiervan komt voor rekening van Tata Steel (16 mln ton). De overslag in de haven van IJmuiden bedroeg in 2010 ongeveer 1,8 mln ton, die in de havens van Velsen en Beverwijk is jaarlijks ongeveer 0,3 tot 0,5 mln ton. In hoge economische groei scenario's zullen ook deze havens verder groeien. Voor Tata Steel betekent dit dat de grenzen van de fysieke en milieuruimte in zicht komen. Ook het verplaatsen en uitbreiden van de lichterlocatie heeft consequenties voor de luchtkwaliteit<sup>8</sup>.

1. Bron: Gebiedsagenda Noord West Nederland, nov 2009
2. Dit zijn cijfers o.g.v. Primos ABF. Vanuit Vraaggestuurd bouwen (Companen) komt een vergelijkbare opgave boven. De vergelijking is trouwens lastig te maken doordat het ABF cijfer rekening houdt met het inlopen van 30.000 woningen en de hele MRA. Companen beredeneert dat inlopen niet moet worden meegerekend en kijkt naar het Noord-Hollandse gedeelte van de MRA.
3. Bron: Toetsing goederenstroomprognose 2020 - 2040 Noordzeekanaalgebied achter de zeesluis, Dynamar, apr 2011
4. Bron: Slimme haven, havensvisie gemeente Amsterdam 2008-2020, nov 2008
5. Bron: Toetsing goederenstroomprognose 2020 - 2040 Noordzeekanaalgebied achter de zeesluis, Dynamar, apr 2011
6. Bron: Eindrapport Nieuwe Zeesluis IJmuiden, Planstudie Nieuwe Zeesluis IJmuiden - fase 1, Rijkswaterstaat Noord Holland, mei 2012.
7. Bron: Optimale benutting bestaand havengebied Noordzeekanaal, een studie naar fysieke- en milieuruimte, DHV, dec 2011
8. Bron: Idem





*Sferen langs het kanaal*



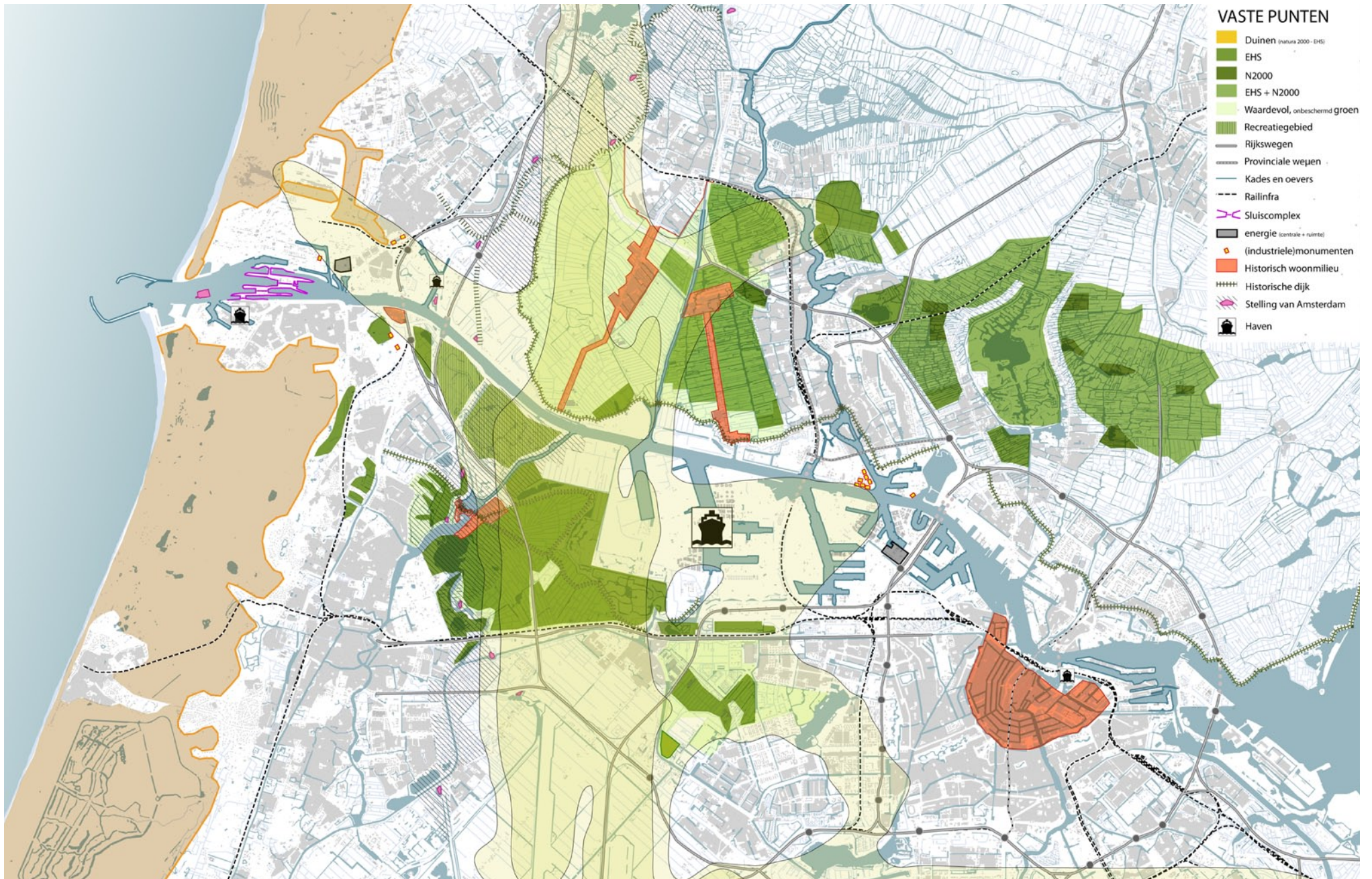




# UITGANGSPUNTEN









## Gebiedafbakening visiegebied

Het gebied waarvoor een visie wordt opgesteld ligt rond het Noordzeekanaal, de Zaan en het IJ. Het gebied is in programma en ruimtelijke karakteristiek uniek binnen de Metropoolregio Amsterdam. De gebruiksmogelijkheden en belevingswaarde van het water en de waterkant voor het versterken van de internationale concurrentiepositie staan centraal. Binnen de MRA is er momenteel al een grote diversiteit aan functies te vinden. Bij het Noordzeekanaal wordt al snel aan havenbedrijvigheid gedacht. Langs het kanaal zijn echter ook recreatieve en landschappelijke functies te vinden. Langs de Zaan wordt gewoond en gewerkt. Evenzo aan het IJ. Het programma langs de Zaan en het IJ wordt versterkt met regionaal culturele voorzieningen. Het streven is deze diversiteit te behouden en te versterken als aantrekkelijke vestigingsconditie voor nieuwe ondernemers en bewoners.

Het visiegebied is niet strak te omlijnen. Onderscheidend binnen de MRA is de invloedssfeer van het water. Geografisch zal de gebiedsinvloed voor de ene functie groter zijn dan voor de andere.



## Gebiedafbakening rekengebied

Om economische en woonprogramma berekeningen te kunnen maken is wel een strak omlijnd gebied gedefinieerd. Hiermee wordt eenduidigheid en vergelijkbaarheid van verschillende perspectieven geborgd. Het gebied wordt van oost naar west ingesloten tussen respectievelijk de Oranjesluizen en de Zeesluizen bij IJmuiden. Voor de afbakening van het gebied langs het water is eerst onderzocht wat (tot 2040) van vaste waarde wordt beschouwd. Zo zijn er gebieden onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur, Natura 2000 of de Stelling van Amsterdam (bunkers en delen van de beoogd inundatiegebieden). Deze en enkele andere programma's worden als vaste punten beschouwd waar geen programmawisselingen of andere ontwikkelingen worden verwacht en zijn daarom buiten het rekengebied gehouden. Een uitzondering hierop is de Houtrakpolder. Dit gebied maakt momenteel onderdeel uit van de Ecologische Hoofdstructuur (Structuurvisie NH, Natuurbeheerplan 2013) maar staat ook aangemerkt als zoekgebied voor mogelijke havenontwikkeling (na 2020). Daarmee wordt het in de perspectieven niet opgenomen als vast 'punt'.



*Uitsnede uit de begrenzingkaart Noord-Holland met o.a. de aanduiding van de Houtrakpolder (bron: Natuurbeheerplan 2013 Provincie Noord-Holland)*

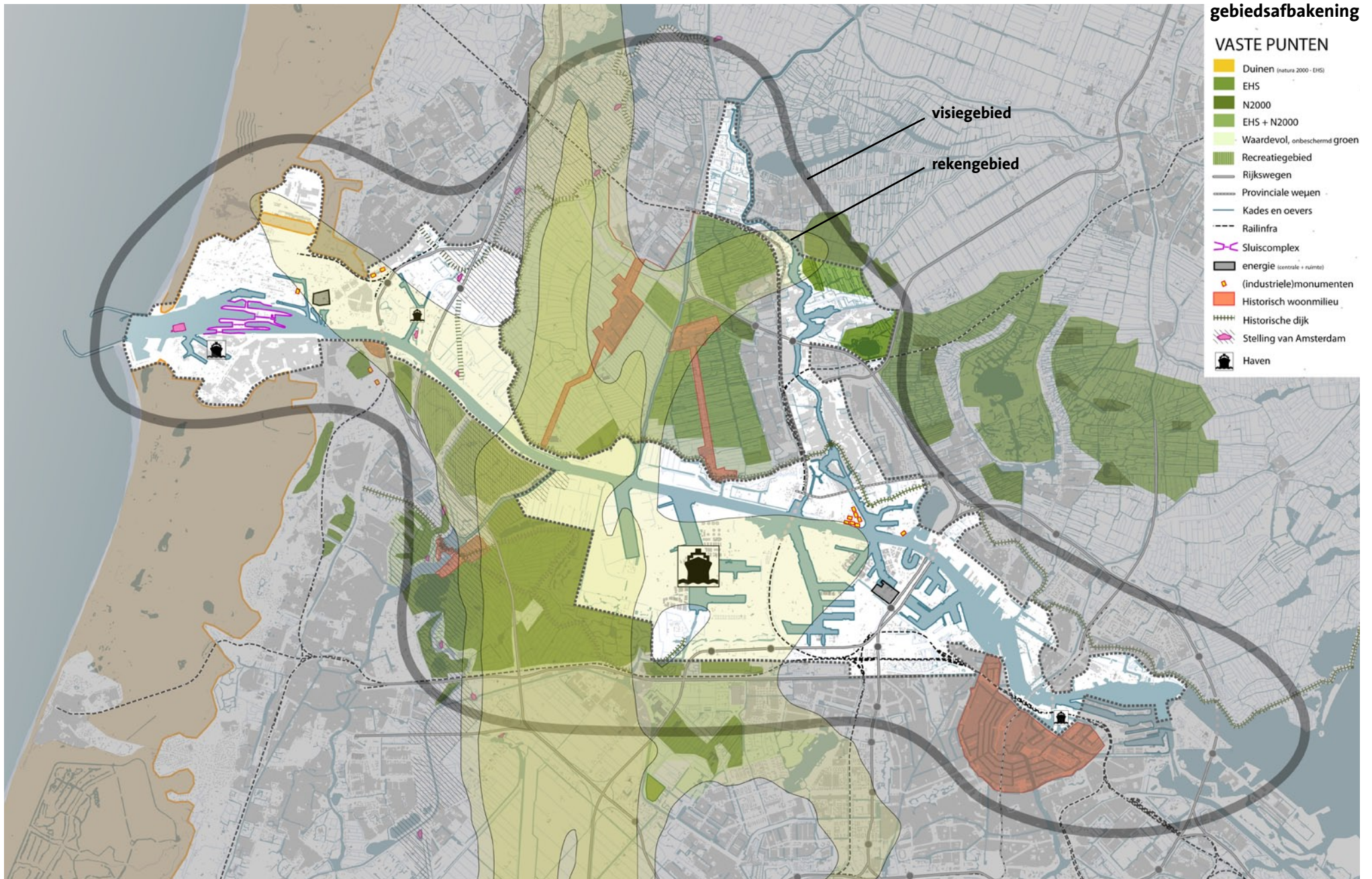
In de stedelijke gebieden is de begrenzing bepaald door de (mogelijke) invloedssfeer van het water. Zo is het woongebied in IJmuiden tussen de haven en de Planetenweg bij het rekengebied betrokken omdat bij transformatie en/of verdichting van dit gebied ontwikkeld kan worden met zicht op de haven of langs routes die direct naar de waterkant gaan.

Langs de oost- en westzijde van de Zaan is dezelfde redenatie gehanteerd. Tussen de Zaan en het spoor bepaalt de Zaan het milieutype. Dit gebied wordt dus bij het rekengebied getrokken. Aan de oostzijde is de gebiedsbegrenzing iets grilliger maar ook hier is de invloedssfeer van de Zaan bepalend.

De Amsterdamse begrenzing wordt enerzijds bepaald door de noordelijke IJ-oever (voormalige havengebieden en het Vliegenbos). Aan de zuidzijde worden de Sloterdijken, Teleport, het Westerpark en de volkstuincomplexen Nut en Genoegen en Slotermeer bij het gebied betrokken. De Spaarndammerbuurt valt er buiten. De kop van het Javaeiland (potentiële ontwikkelruimte) en het marinecomplex (in de verkoop) worden wel meegenomen voor functieverandering of ontwikkeling.

Halfweg valt buiten het rekengebied omdat de relatie met het Noordzeekanaal nihil is. In het opbouwen van het visieverhaal krijgt Halfweg wel een relevante plek. Halfweg is namelijk een interessante schakel, gezien de ontwikkelingen bij Sugar City en het nieuwe NS-station. Halfweg ligt dicht bij Amsterdam, dicht bij de haven en dicht bij recreatiegebieden. Tot nu toe overheerst hier een rustig woonklimaat, maar het biedt op termijn ook mogelijkheden voor verdichting en de verdere ontwikkeling als knooppunt.







## Economische input scenario's

Voor de vraag naar ruimte en de toekomstige ontwikkeling in de verschillende bedrijfstakken sluiten we aan bij het Global Economy (GE) scenario. Dit is een van de vier Welvaart en Leefomgeving (WLO) scenario's die de Planbureaus in 2006 hebben opgesteld voor de lange termijnontwikkelingen in Nederland<sup>1</sup>. Het uitgangspunt van de scenario's is dat deze alle vier een plausibel toekomstbeeld schetsen bij een consistente set aannames. Het ene scenario is dan ook niet 'realistischer' dan het andere. Gezamenlijk geven de scenario's een indicatie van de bandbreedte van toekomstige ontwikkelingen. Het GE scenario is het scenario met de hoogste economische groei, de andere drie scenario's kennen lagere groeipaden. De reden om de perspectieven primair in het GE scenario uit te werken is dat in dit scenario de dilemma's uit de vertrekpuntennotitie het grootst zullen zijn en daarmee de ruimtelijke opgaven ook. Een andere reden uit te gaan van dit scenario is dat dit aansluit bij de studie Ruimtebehoefte bedrijventerreinen en kantoren 2010-2040 Metropoolregio Amsterdam. Hierin is een van de onderzochte scenario's tevens gebaseerd op het GE scenario<sup>2</sup>. Het Regional Communities (RC) scenario is gebruikt in een gevoeligheidsanalyse om na te gaan hoe urgent de gesignaleerde knelpunten zijn en wat de gevolgen van de geschetste perspectieven zijn indien een lager groeipad werkelijkheid zal worden. Bij de prognose van de woningbehoefte wordt uitgegaan van een economisch middenscenario, tussen RC en GE in, wat aansluit bij het onderzoek van ABF research<sup>3</sup> naar de kwantitatieve woningbehoefte. In de gevoeligheidsanalyse kan deze woningbouwbehoefte in resp. een GE- en een RC-scenario worden geconfronteerd met overige ruimtevrage.

## Economische input clustering

De analyse van de impacts van de perspectieven op verschillende sectoren is met een input/outputmodel gedaan,

waarin de (statistische) verbanden binnen 19 sectoren zijn gemodelleerd. Hiermee zijn de directe en indirecte effecten op werkgelegenheid en toegevoegde waarde in beeld gebracht<sup>4</sup>. In de presentatie van de verschillende effecten wordt ook de clustering van de Amsterdam Economic Board (AEB) gebruikt. Het gaat dan om de volgende indeling:

- Financiële en zakelijke dienstverlening
- Handel en logistiek
- ICT/eScience
- Creatieve industrie
- Toerisme en congressen
- Flowers & Food
- Rode life sciences

Deze indeling is niet uitputtend: meer dan 40% van de economische activiteiten in de MRA maakt geen deel uit van deze clusters, waaronder de juist in het Noordzeekanaalgebied belangrijke (maak)industrie. Er is daarom een apart cluster Maakindustrie toegevoegd<sup>5</sup>.

## Bronnen basisgegevens

- Provincie Noord-Holland: LISA voor basisgegevens bedrijvigheid,
- Haven Amsterdam: Bronbestand Havenmonitor
- TNO: conversie SBI codes naar AEB clusters (ICT, Creatieve Industrie, Rode Life Sciences, Zakelijke/Financiële Dienstverlening, Logistiek, Flowers & Food, Toerisme & Congressen).
- BCI: Afbakening en conversie SBI codes voor cluster Maakindustrie
- Afstemmen met monitor Zaan-IJ, Transformatiebesluit
- ABF voor woningmarkt
- Structuurvisie Randstad 2040
- MRA gebiedsagenda (2009)
- CPB, MNP, RPB (2006) Welvaart en Leefomgeving

- Toetsing goederenstroomprognose 2020 - 2040 Noordzeekanaalgebied achter de zeesluis, Dynamar, apr 2011
- Slimme haven, havenvisie gemeente Amsterdam 2008-2020, nov 2008
- Eindrapport Nieuwe Zeesluis IJmuiden, Planstudie Nieuwe Zeesluis IJmuiden - fase 1, Rijkswaterstaat Noord Holland, mei 2012.
- Bron: Optimale benutting bestaand havengebied Noordzeekanaal, een studie naar fysieke- en milieuruimte, DHV, dec 2011

1. CPB, MNP, RPB (2006) Welvaart en Leefomgeving. In 2012 heeft het CPB de scenario's getoetst aan de actuele ontwikkelingen (krediet-/eurocrisis, ontwikkeling olieprijs) en geconcludeerd dat de geschetste bandbreedte van de (economische) ontwikkelingen op de lange termijn nog steeds actueel is.

2. NB: BCI (2010) Ruimtebehoefte bedrijventerreinen en kantoren 2010-2040 Metropoolregio Amsterdam onderscheidt nog een hoger groeiscenario dan GE, het zogenaamde Global Gateway scenario. Dit is uitgangspunt PLABEKA voor de MRA (bron: Provincie Noord-Holland (2012) Economische Agenda 2012-2015).

3. ABF research heeft onderzoek gedaan naar zowel de kwantitatieve als de kwalitatieve woningbouwbehoefte in de MRA regio, in verschillende economische scenario's. Deze cijfers zijn uitgangspunt bij de perspectieven.

4. 'Toegevoegde waarde' is de essentie van economische processen: letterlijk de waarde die wordt toegevoegd. Dit is de totale productiewaarde minus de inkoop. Deze waarde is gelijk aan de som der loonkosten en de bedrijfswinst. Opgeteld over alle regionale of nationale activiteiten is dit gelijk aan het bruto regionaal product of bruto nationaal product.

5. De afbakening van het cluster Maakindustrie is aangeleverd door BCI, en wordt ook gebruikt in het conceptrapport Internationale Concurrentiepositie MRA voor Bedrijven. Analyse Speerpuntclusters MRA, BCI nov 2012.







# BOUWSTENEN





## EEN DIVERS GEBIED

Denken over het Noordzeekanaalgebied anno 2040 staat gelijk aan een afweging tussen vele, onvergelykbare grootheden. Het gebied wordt gekenmerkt door een grote gelaagdheid die begint bij de ondergrond en de ingrepen die hierin zijn gedaan zoals het aanleggen van het kanaal in 1876 en het inpolderen van grote delen van het voormalige IJ. Rond het kanaal hebben diverse functies een plek gevonden of gekregen. Rond het water zullen anno 2040 de hoofdfuncties merendeel gelijk verdeeld blijven. Op een aantal plaatsen zal zich een functiewijziging voordoen. De

redenen voor het moeten of mogen veranderen van functie is onderdeel van het visieproces waar deze perspectieven een eerste stap in zijn. De functies, bestaand of nieuw, noemen wij de bouwstenen. Deze fysieke en systeemonderdelen zijn de bouwstenen waar de toekomst van dit gebied mee wordt opgebouwd. Een aantal hiervan zullen richting 2040 gestuurd kunnen worden (infrastructurele investeringen, natuurontwikkeling). Maar voor het merendeel van de functies gaat het in deze fase om het conditioneren van ontwikkel of transformatiemogelijkheden.

### Uniek

Het Noordzeekanaalgebied is een uniek onderdeel binnen de MRA dat een complementaire bijdrage levert aan vestigingscondities voor ondernemers, bewoners en bezoekers. De specifieke functie hangt samen met drie componenten.

Eerste component is het kanaal zelf. Het kanaal maakt het mogelijk voor zeeschepen ver landinwaarts te varen en over te slaan. De natte bedrijven hebben beschikking over een uitgebreide en diverse achterlandverbinding via





kanalen, spoor en wegen. Het kanaal en de gekoppelde waterwegen vormen dus een bijzondere conditie voor specifieke goederenstromen die wenselijk/noodzakelijk zijn in de MRA. Het water vormt ook een prachtig decor voor verstedelijking. Waterfrontontwikkeling levert aantrekkelijke vestigingscondities voor bewoners, ondernemers en bezoekers.

Het tweede belangrijke aspect is de 20 Ke contour van Schiphol. Deze belemmert stedelijke ontwikkelingen in delen van de Randstad. De positieve invalshoek hierbij is dat

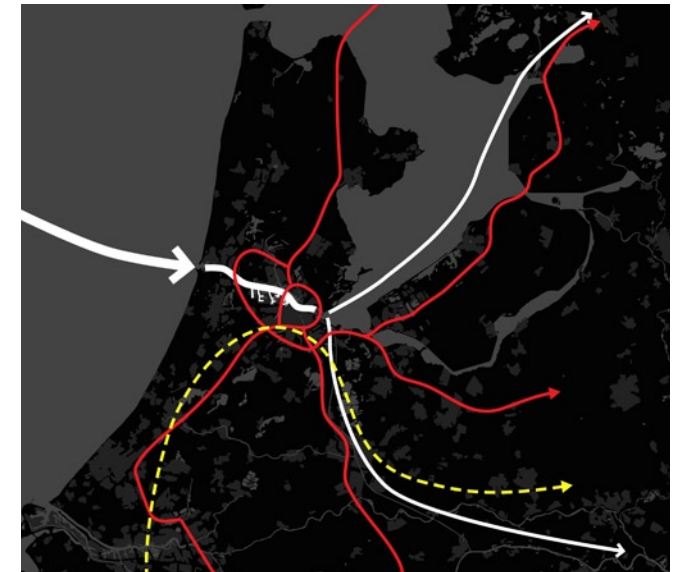
binnen deze contour programma ontwikkeld kan worden dat zich moeilijk met de stedelijke omgeving laat samengaan, zoals hinderlijke bedrijvigheid of grootschalige natuur- en recreatiegebieden. De Schiphol contour organiseert een 'natuurlijke scheiding'.

Het derde aspect is de ligging aan zee. De kustzone met strand en duinen voegt een bijzondere kwaliteit aan het Noordzeekanaal toe en vormt in combinatie met de pieren, de haven en de sluisen het unieke karakter van IJmuiden / Amsterdam aan Zee.

*Weids perspectief en ligging aan zee*



*logistieke knoop*



*Schiphol 20 Ke contour*

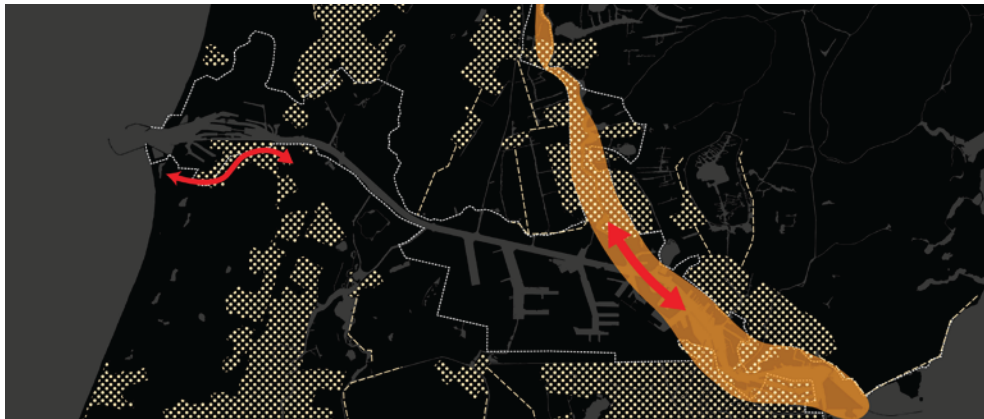




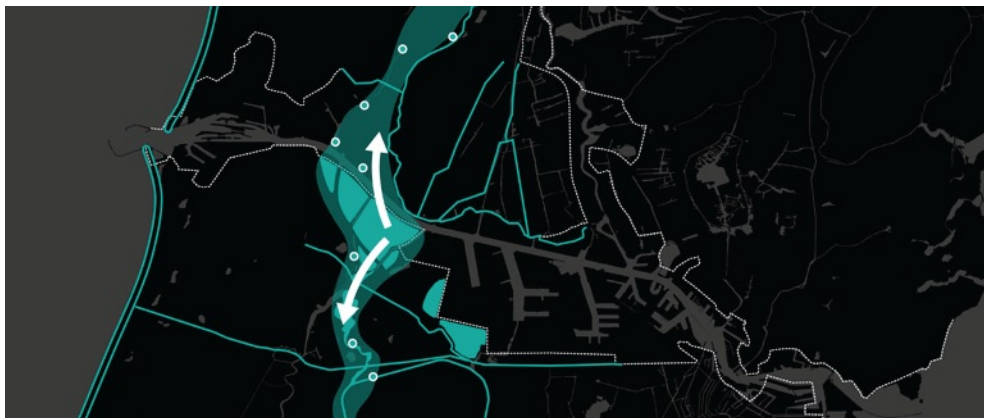
*Schaalvergroting van de scheepvaart en de bedrijvigheid heeft tot verschuivingen in de regio geleid. Verstedelijkingsdruk is een andere reden voor beweging in het werklandschap*



*De waterfronten zijn al enkele decennia motoren voor woningbouwontwikkeling. Langs de Zaan en IJ meer dan aan de westzijde van het Noordzeekanaal*



*Grootschalige recreatie en natuurontwikkeling heeft een plek gevonden onder de Ke contouren van Schiphol en naast de grootschalige haven en werkgebieden*

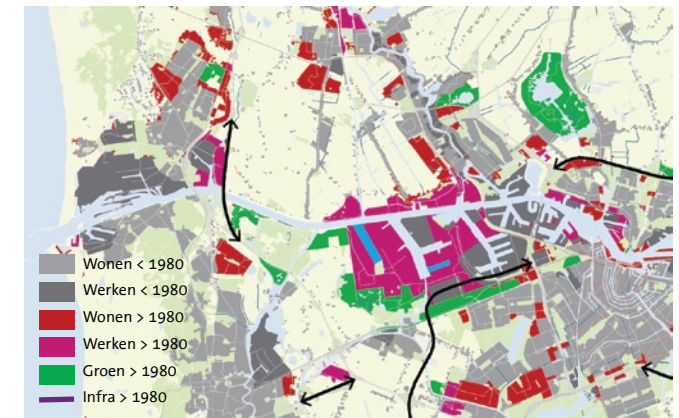


### Natuurlijke organisatie van de regio

Economische ontwikkelingen leidden de laatste decennia op een natuurlijke manier tot waterfront ontwikkeling. Door schaalvergroting in de scheepvaart en de daarmee gepaard gaande ontwikkelbeweging van de haven in westelijke richting kwamen de Oostelijke Eilanden en Westerdok in Amsterdam in aanmerking voor verstedelijking. In Zaanstad was dezelfde beweging waarneembaar. Langs de Zaan kwamen fabriekskavels vrij die ruimte boden (voor het eerst in lange tijd) om de stad weer aan het water te brengen. Dit leverde een herontdekking van de waterkant als woon- en (nieuwe) werkmilieu op.

Er is nog steeds een beweging van diverse havenbedrijven te zien, enerzijds omdat er typen bedrijvigheid (zoals scheepsbouw) verdwijnen, anderzijds vanwege milieuhinderbeperkingen en uitbreidingsproblemen. Vanwege milieuhinderregelgeving leidt dit niet automatisch tot herontwikkelmogelijkheden, maar de fysieke condities voor transformatie ontstaan wel.

*Ontwikkelingen sinds 1980 rondom het Noordzeekanaalgebied*





Binnen de MRA is een 'natuurlijke' gebiedsorganisatie waar te nemen. Er is een aantal stabiele factoren aan te wijzen die voor de komende 30 jaar een logische doorontwikkeling zullen kennen. Zo is het kanaal met haar havenbekkens een vast gegeven en de basis voor natte bedrijvigheid. De verhouding tussen natte en droge kavels is een van de grootste variabelen.

Rond het IJ en de Zaan zijn min of meer autonome verstedelijkingsprocessen aan de gang. De inbedding in bestaand stedelijk gebied leidt tot deze logische vervolgstap. De mate van programmamix en de dichtheid zijn variabelen.

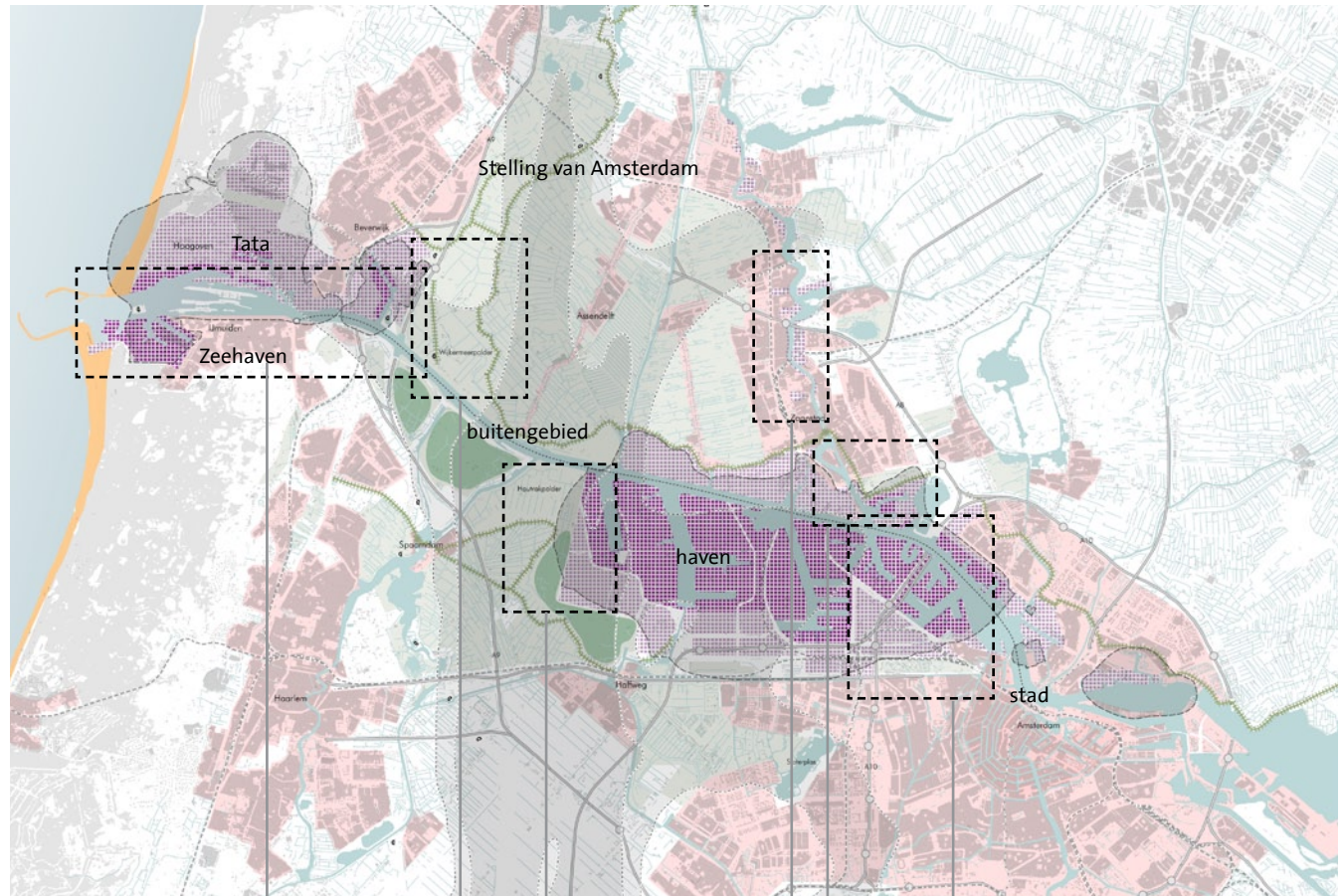
Verder ligt de Stelling van Amsterdam en haar ommeland vast. Een variabele voor het toekomstige ruimtegebruik is de balans tussen natuur, cultuur en recreatief programma.

De nabijheid van Schiphol met haar hindercontouren remt de verstedelijking richting een groot deel van de havengebieden. Dit bekrachtigt de huidige gebiedsindeling.

De grote ontwikkelingen zullen op voorbestemde gebieden plaatsvinden. De raakvlakken en overlapgebieden zijn variabelen. Echter, deze zijn in verhouding erg klein.

Hierna worden enkele bouwstenen in het kort besproken. De bouwstenen zijn:

- Economie
- Woningbouw
- Landschap, natuur en recreatie
- Klimaatbestendigheid
- Ruimtelijke kwaliteit
- Milieuruimte
- Bereikbaarheid



*intensivering en verstedelijkingsdruk versus milieuruimte*

*uitbreidingsbehoefte haven Amsterdam versus landschappelijke-recreatieve en/of cultuur-historische waarde*

*verstedelijkingsdruk op Achtersluispolder en Hembrugterrein*

*verstedelijkingsdruk op havengebied binnen ring A10*

*verstedelijkingsdruk op bedrijven langs Zaan*



# BOUWSTEEN ECONOMIE

## De economie van de MRA

De speerpuntclusters van de Amsterdam Economic Board met daaraan toegevoegd de Maakindustrie vertegenwoordigen ongeveer 60% van de totale werkgelegenheid in de MRA en bijna 70% van de Toegevoegde Waarde. De clusters staan niet op zich, er is ook een sterke onderlinge verwevenheid tussen de clusters (zie figuur, hierin is overigens nog geen 'Maakindustrie' opgenomen).

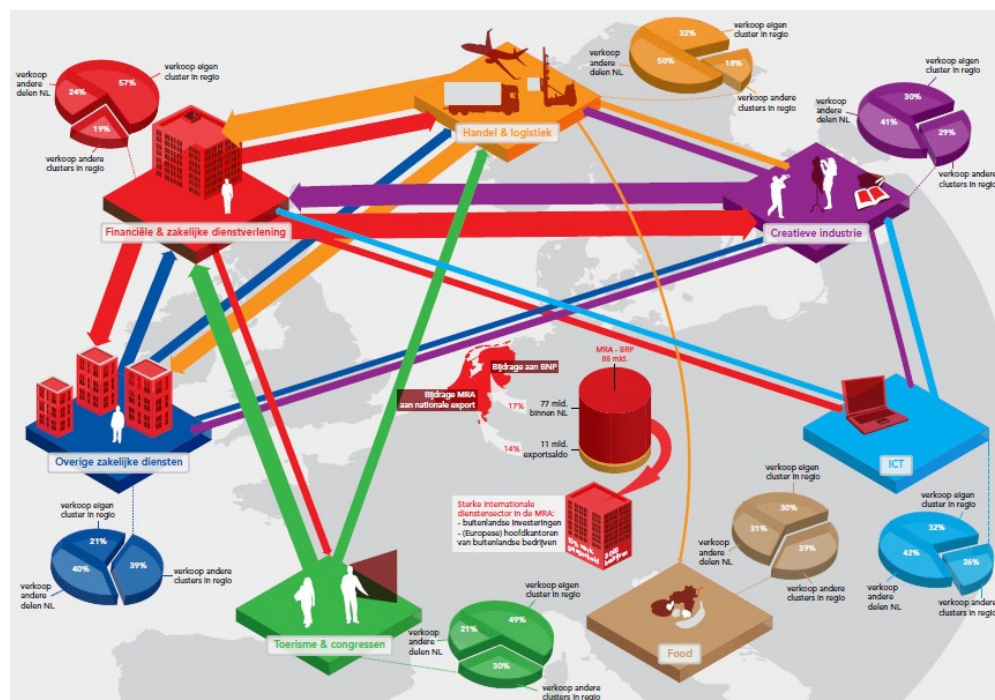
In de tabel is de verdeling van de werkgelegenheid en de toegevoegde waarde voor de regio per cluster weergegeven. Binnen de MRA is het cluster financiële en zakelijke diensten het grootst, zowel gemeten in het aantal banen (366.000

oftewel 26% van alle banen in de MRA) is te vinden in dit cluster, als gemeten in toegevoegde waarde (jaarlijks 22,8 miljard euro, eveneens 26% van de totale toegevoegde waarde in de MRA).

De economie van het Noordzeekanaalgebied kent een andere samenstelling dan die van de MRA. Handel en logistiek en ook de maakindustrie zijn hier sterk vertegenwoordigd, met 31.000 respectievelijk 17.000 banen. Maar ook in het Noordzeekanaalgebied zijn, gemeten aan het aantal banen, de zakelijke en financiële diensten met 35.000 banen het grootst. Bepaalde clusters kennen binnen de MRA een zeer sterke oriëntatie op het Noordzeekanaalgebied: 40% van het (relatief kleine) cluster food en 33% van de maakindustrie is juist hier gevestigd. Clusters waarvan wordt verwacht dat ze een relatief sterk groeipotentieel hebben zijn de financiële en zakelijk diensten en de rode life sciences. In iets mindere mate geldt dat ook voor de ICT, de Creatieve Industrie, Handel en Logistiek en Toerisme en Congressen. Van de maakindustrie wordt verwacht dat deze in termen van werkgelegenheid zal krimpen.

In termen van toegevoegde waarde zal echter ook de industrie (door een toename van de productiviteit die sterker is dan de afname van het aantal banen) naar verwachting groeien. Voor de internationale concurrentiepositie moet ook worden gekeken naar de mate waarin sectoren bijdragen aan de export. De industrie springt er in dit opzicht uit met een bijdrage van 40% aan de regionale export van de MRA tegen ca. 4% van de banen. Het Noordzeekanaalgebied speelt hierin een belangrijke rol met 33% van de industriële banen en 44 procent van de toegevoegde waarde van de industrie in de MRA (dit laatste cijfer staat niet in de tabel).

Clusters (bron: Vertrekpuntennotitie Visie Noordzeekanaalgebied 2012)





AEB clusters*	Werkgelegenheid MRA			Toegevoegde Waarde MRA		
	abs (x 1000)	% van MRA	totale groei '07-'11	abs (x mld)	% van MRA	totale groei '07-'11
Totaal MRA	1.392	100%	0,1%	€ 87,6	100%	1,2%
1. Financiële & zakelijke diensten	366	26%	-1,6%	€ 22,8	26%	-3,9%
2. ICT	64	5%	-3,6%	€ 6,2	7%	-0,5%
3. Creatieve industrie	83	6%	2,4%	€ 4,5	5%	-0,5%
4. Handel & Logistiek	172	12%	-1,7%	€ 16,2	19%	7,8%
5. Maakindustrie	52	4%	-7,8%	€ 4,5	5%	-2,0%
6. Food	10	1%	-8,8%	€ 1,0	1%	4,4%
7. Flowers	5	0,5%	-8,8%	€ 0,7	0,8%	4,4%
8. Rode Life Sciences	3	0,2%	-1,7%	€ 0,3	0,3%	8,4%
9. Toerisme & congressen	72	5%	4,0%	€ 3,1	4%	-6,0%
Totaal clusters	827	59%	-	€ 59,3	68,1%	-

AEB clusters*	Belang NZKG (werkgelegenheid)		Groeipot. cluster middell. termijn
	abs (x 1.000)	% van cluster in MRA dat in NZKG is gevestigd	
Totaal MRA	x	x	
1. Financiële & zakelijke diensten	35	10%	^
2. ICT	8	13%	^
3. Creatieve industrie	7	8%	^
4. Handel & Logistiek	31	18%	^
5. Maakindustrie	17	33%	∇
6. Food	4	40%	—
7. Flowers	0	0%	—
8. Rode Life Sciences	0	0%	^
9. Toerisme & congressen	7	10%	^
Totaal clusters	109	13%	

Bron: 'Internationale concurrentiepositie MRA voor bedrijven, analyse speerpuntenclusters MRA, concept eindrapport', Buck Consultants International, 2012

\* Aan de AEB clusters is de 'maakindustrie' toegevoegd. Food & Flowers is gesplitst in afzonderlijke categorieën.



## De economie van het Noordzeekanaalgebied binnen de MRA

### Sectorale kenmerken en verwachtingen

Het Noordzeekanaalgebied huisvest zeer uiteenlopende economische activiteiten, die hier willen zitten vanwege de aanwezige havens, infrastructuur, binding met reeds aanwezige bedrijvigheid en/of de milieucategorieën.

Bedrijven met milieucategorie 5 kunnen eigenlijk alleen in het havengebied terecht, of moeten uitwijken naar Flevoland of verder. Uitgedrukt in toegevoegde waarde is de industrie in het Noordzeekanaalgebied de voornaamste sector, gevolgd door zakelijke diensten en groothandel. In de industrie zijn enkele grote bedrijven zeer bepalend voor de banen en toegevoegde waarde.

In termen van werkgelegenheid groeien in het GE-scenario alle sectoren met uitzondering van de industrie en de landbouw en visserij. Zowel absoluut als relatief sterke groeiers in dit scenario zijn ICT, zorg, vervoer en opslag, handel en bouw. In het RC-scenario dalen over de hele linie de banen in het Noordzeekanaalgebied, met zorg en ICT als enige uitzonderingen. De afname van de toegevoegde waarde van de industriële productie is echter veel minder sterk als gevolg van een stijging van de productiviteit in deze sector.

### Toegevoegde waarde en werkgelegenheid naar SBI-secties

De AEB clusters zijn beleidsmatige speerpuntclusters die belangrijk zijn voor de regio. Niet alle sectoren zijn vertegenwoordigd in de clusters, terwijl andere sectoren in meerdere clusters voorkomen en daarmee twee keer meetellen. De AEB clusters geven derhalve geen uitputtend overzicht van de economie. Voor een compleet overzicht van de economie in het Noordzeekanaalgebied en de MRA laten we hierboven de werkgelegenheid en toegevoegde waarde zien aan de hand van de SBI-secties (Standaard Bedrijfsindeling), zoals door het CBS gehanteerd en geclusterd naar de indeling zoals gebruikt in de Amsterdamse Economische Verkenningen 2012. Voor de havengebonden bedrijvigheid is aangesloten bij de gegevens uit de Havenmonitor, maar de niet locatiegebonden bedrijvigheid in de haven (denk aan binnenvaart of wegtransport) is buiten beschouwing gelaten, aangezien deze bedrijven zelf niet in het Noordzeekanaalgebied gevestigd zijn.

Werkzame personen 2011 (x1000)  
totaal Noordzeekanaalgebied afbakening

Secties	MRA	NZKG	NZKG Havengebonden *
Landbouw, bosbouw en visserij	9	0	0
Winning van delfstoffen & industrie	78	25	15
Nutsbedrijven	10	2	1
Bouwnijverheid	51	10	0
Groothandel	85	13	4
Detailhandel	137	11	0
Vervoer en opslag	87	16	6
Horeca	59	4	0
Informatie en communicatie	64	8	0
Financiële instellingen	79	6	0
Onroerend goed	15	2	0
Zakelijke diensten	287	29	1
Openbaar bestuur, overheidsdiensten	63	9	1
Onderwijs	73	4	0
Zorg	192	8	0
Cultuur, sport en recreatie	33	2	0
Overige dienstverlening	69	2	0
<b>Totaal</b>	<b>1391</b>	<b>151</b>	<b>27</b>

\* Excl. 4 duizend niet locatiegebonden werknemers in de transportsector

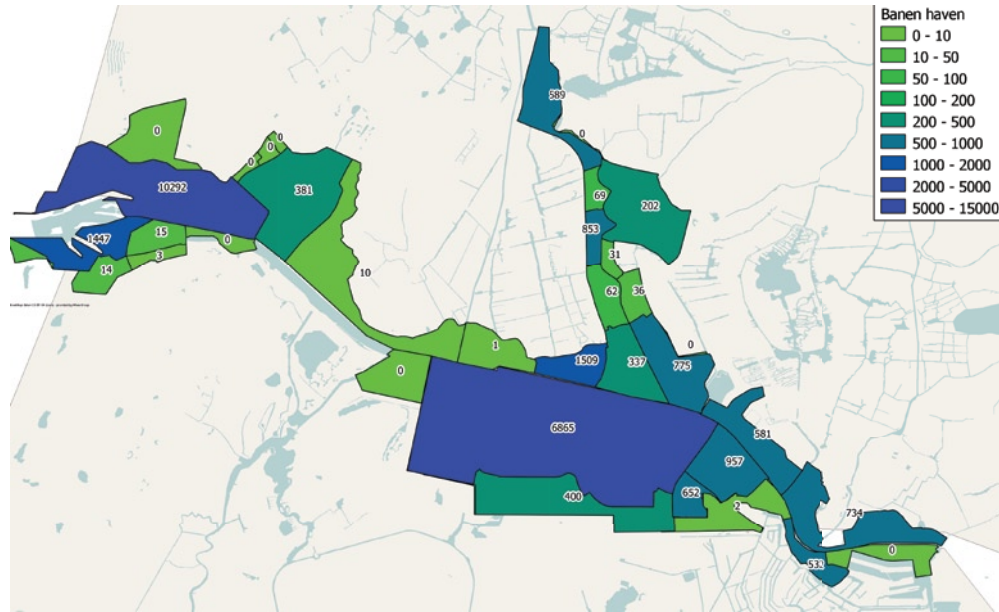
Toegevoegde waarde in mln

MRA TW	MRA	NZKG	NZKG Havengebonden *
Landbouw, bosbouw en visserij	462	9	6
Winning van delfstoffen & industrie	5.965	2.555	1.778
Nutsbedrijven	1.639	295	157
Bouwnijverheid	2.707	527	20
Groothandel	10.882	1.484	321
Detailhandel	3.527	292	-
Vervoer en opslag	5.346	1.322	713
Horeca	2.050	150	-
Informatie en communicatie	6.240	755	-
Financiële instellingen	9.496	682	-
Onroerend goed	7.574	937	-
Zakelijke diensten	13.315	1.536	86
Openbaar bestuur, overheidsdiensten	4.946	758	109
Onderwijs	3.975	203	-
Zorg	7.488	325	-
Cultuur, sport en recreatie	887	65	-
Overige dienstverlening	1.092	36	-
<b>Totaal</b>	<b>87.591</b>	<b>11.930</b>	<b>3.191</b>

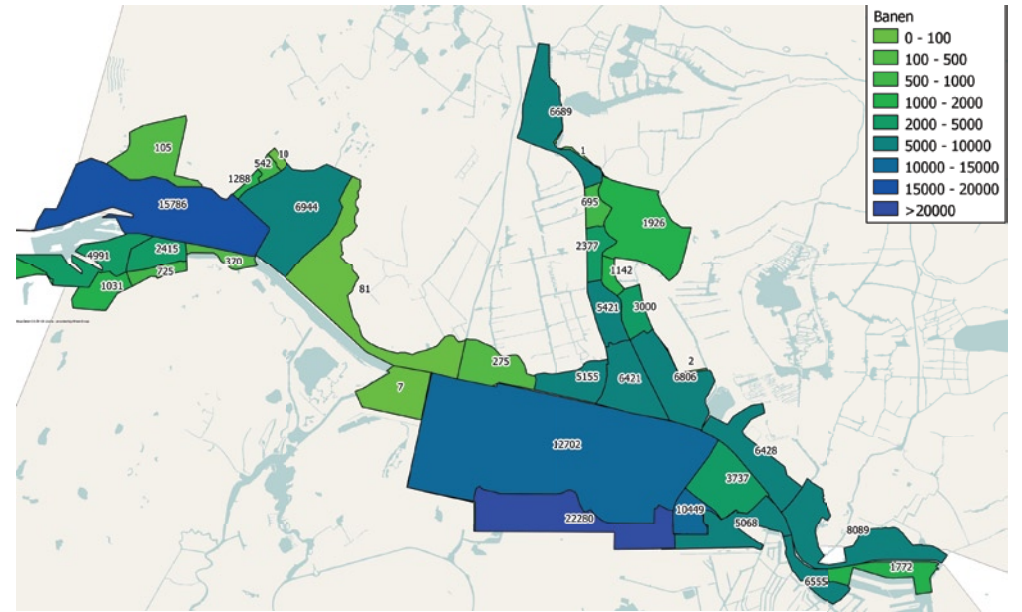
\* Excl. € 240 mln. niet locatiegebonden TW in de transportsector



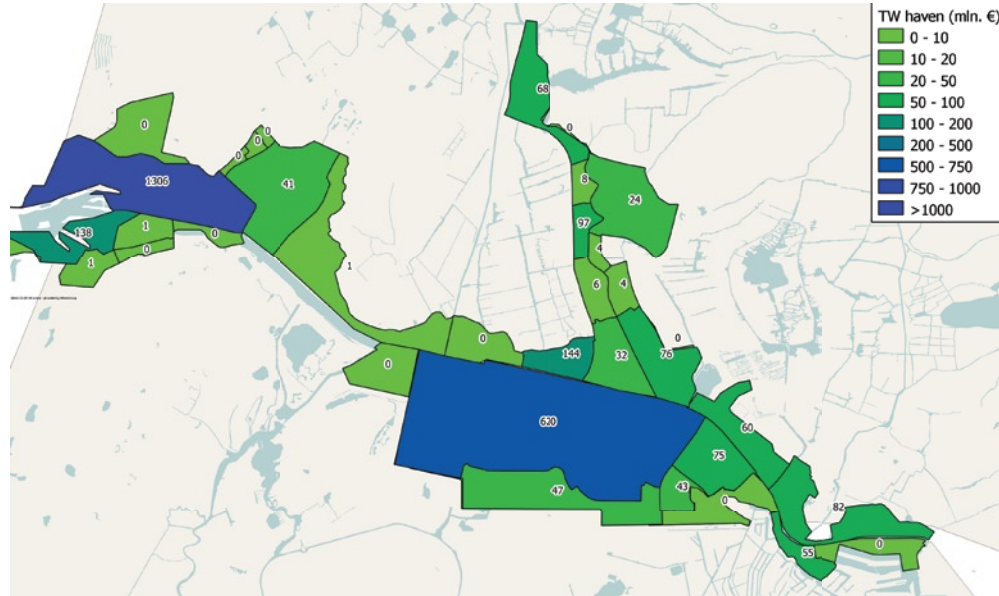
Werknemers haven



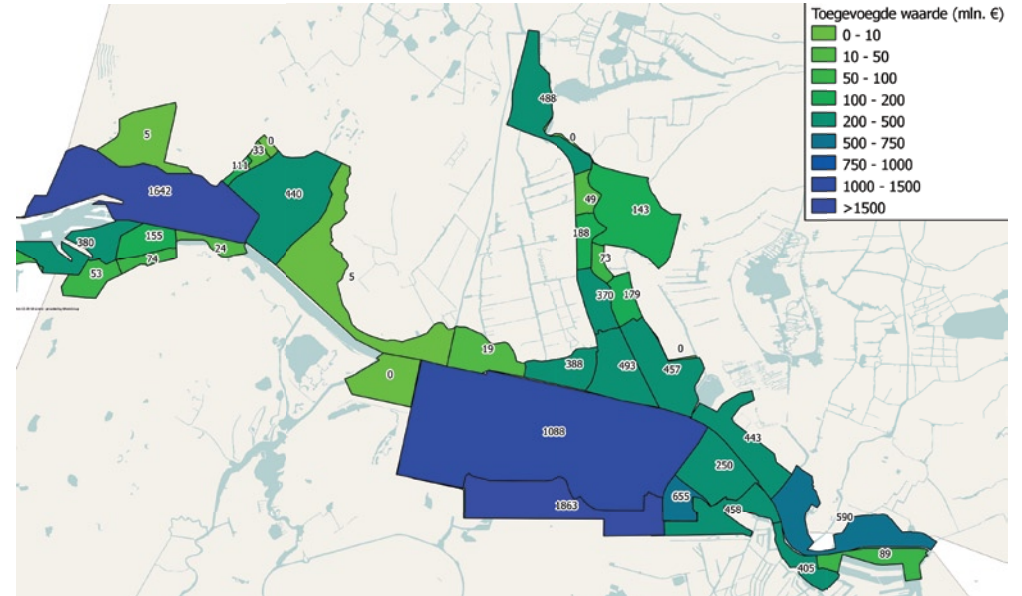
Werknemers totaal



Toegevoegde waarde haven



Toegevoegde waarde totaal





### *Diversiteit aan activiteiten*

Wat niet goed uit de sectorale cijfers naar voren komt, is de diversiteit van het Noordzeekanaalgebied. Het havengebied en de directe omgeving in het gehele Noordzeekanaalgebied herbergt een breed scala aan droge bedrijvigheid: transport en logistiek, groothandel, perifere detailhandel, grootschalige leisure etc.

De noordelijke IJ-oever in Amsterdam hebben zich ontwikkeld tot een multifunctioneel woon-, werk- en vertiergebied, een ontwikkeling die zich de komende jaren zal doorzetten. Westpoort is relatief grootschaliger van opzet, met kolen en olie(producten) als blikvangers. Daarnaast is hier veel industrie, groothandel en transport en distributie te vinden, maar ook leisure, bouwmarkten, kantoren en het Afval Energie Bedrijf.

Zaanstad heeft van oudsher een sterke oriëntatie op de voedings- en genotmiddelenindustrie, maar ook hier zijn diverse activiteiten: logistiek (containers), jachthavens, jacht- en scheepsbouw. De Zaanoevers bevatten een mix van wonen, werken en leisure.

De IJmond kenmerkt zich door 'staal en vis' (inclusief handel, verwerking en kweek), met mede dankzij de gunstige ligging ook toenemende offshore-activiteiten en ferry- en cruisevaart. Beverwijk als grootste aardappelhaven van Europa en Seaport Marina (zeejachthaven IJmuiden) zijn daarnaast relevante havengerelateerde activiteiten.

### *Ferry- en cruisevaart*

De ferry- en cruisevaart (zowel rivier- als zee cruises) maakt een voortvarende ontwikkeling door. Ontwikkelingen in de cruisevaart zijn dat schepen steeds groter worden en de doelgroep steeds breder (niet meer alleen rijke senioren). Cruiseschepen landen zowel aan in het centrum van Amsterdam als in IJmuiden.

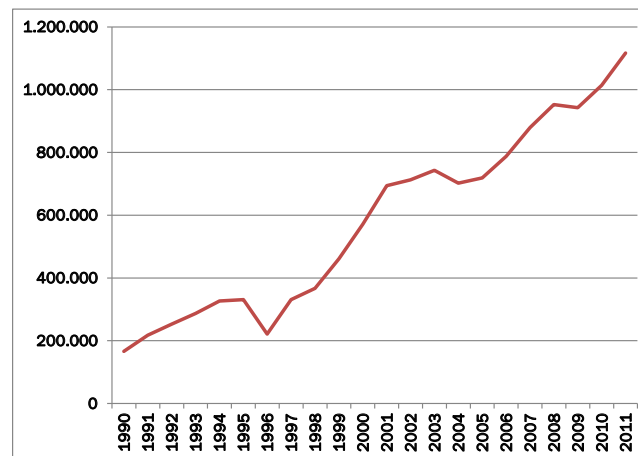
### *Goederenoverslag*

De fossiele brandstoffen, met name olieproducten (lees: benzine, kerosine), maar ook kolen zijn zowel in termen van overslagtonnages als wat betreft groei van groot belang voor het Noordzeekanaalgebied. Erts en kolen hebben daarnaast een groot aandeel in de havenoverslag als gevolg van de aanwezigheid van Tata Steel. Opmerkelijk is dat de

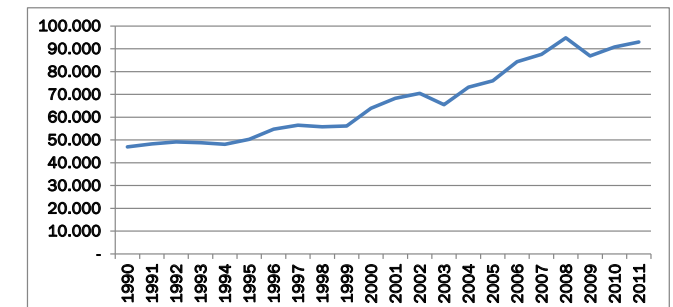
havenoverslag zich vrij snel herstelt na het begin van de nog immer voortdurende economische crisis in 2009.

De groei van de containeroverslag in het Noordzeekanaalgebied is na beëindiging van de intercontinentale verbinding van de Grand Alliance in 2009 afgenomen. Voor de komende jaren is de verwachting dat deze weer zal aantrekken, mede door de rol als satellithaven voor Rotterdam en het opzetten van nieuwe diensten. Containervervoer is naar verwachting de sterkste groeiemarkt. Niet alleen nieuwe stromen van stukgoederen, halffabricaten etc., gerelateerd aan de verdergaande internationalisering van 'supply chains', maar ook bestaande goederenstromen, zoals cacao, worden steeds vaker in containers vervoerd. De laatste zijn dan uiteraard geen nieuwe goederenstromen.

*Ontwikkeling aanal passagiers cruise- en ferryvaart Noordzeekanaalgebied 1990-2011*



*Goederenoverslag Noordzeekanaalgebied 1.000 ton 1990-2011*





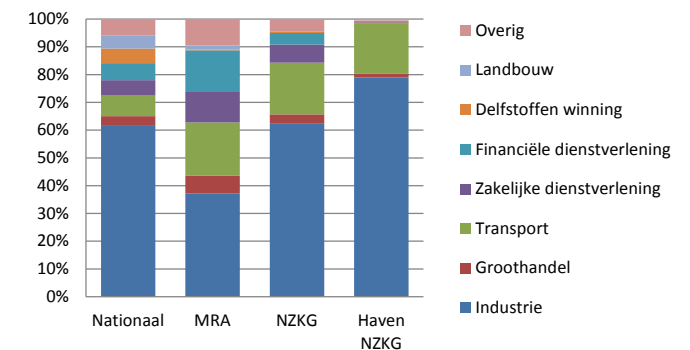
### Stuwende en verzorgende clusters

In de regionale economische theorie wordt vaak onderscheid gemaakt tussen stuwende en verzorgende economische activiteiten. Verzorgende activiteiten zijn vooral lokaal/regionaal georiënteerd, terwijl de stuwende clusters een bovenregionale of internationale oriëntatie hebben. De stuwende activiteiten zorgen in belangrijke mate voor welvaartsgroei. Export is hiervoor een belangrijke indicator. In een op handel georiënteerde open economie als de Nederlandse is de welvaart voor een groot deel afhankelijk van de export. Voor de MRA geldt dit nog sterker dan voor Nederland gemiddeld<sup>1</sup>.

Sectoren die verantwoordelijk zijn voor de export zijn vooral de sectoren die goederen voortbrengen. In Nederland bestaat bijna 80% van de export uit goederen. Hiervan is 44% wederuitvoer. Waarde wordt vooral toegevoegd in de in Nederland geproduceerde goederen, waarvoor vooral de industrie verantwoordelijk is. Het exportaandeel van de industrie bedraagt meer dan de helft<sup>2</sup>. Tussen 2003 en 2010 was de gemiddelde groei per jaar bijna 7,5% voor de goederenuitvoer tegen bijna 6% voor diensten. Mede omdat het materiële welvaartsniveau in een groot deel van de wereld nog relatief laag is, is de verwachting dat goederen ook de komende decennia dominant blijven in de export<sup>3</sup>.

In Nederland is de industrie voor een groot deel verantwoordelijk voor de export, op afstand gevolgd door groothandel, transport en zakelijke en financiële dienstverlening. In de MRA is deze verhouding anders door de sterke vertegenwoordiging van de groothandel en de financiële en zakelijke dienstverlening. Toch kan de industrie in de MRA zich op sommige terreinen meten met de wereldtop en is de industrie nog steeds verantwoordelijk voor 40 procent van de export<sup>4</sup>. Binnen de MRA zijn Velsen en Amsterdam de uitschieters als we kijken naar het aandeel van de export in de totale omzet van alle bedrijfsactiviteiten: in Velsen is dit 58% in Amsterdam 14%<sup>5</sup>. Dit heeft met de specifieke sectorale samenstelling in de gemeenten te maken met in Velsen een oriëntatie op de industrie (Tata Steel) en in Amsterdam juist een sterke vertegenwoordiging van de dienstensector. De havenactiviteiten in het Noordzeekanaalgebied zijn bij uitstek gericht op export.

Opbouw export





### Prognoses goederenstromen

De prognoses van de goederenstromen in de komende 25 jaar lopen sterk uiteen. In het GE-scenario is sprake van een totale overslag van circa 150 miljoen ton in 2040, in het RC-scenario blijft het overslagvolume in grote lijnen op hetzelfde niveau als nu. Een bepalende, maar ook zeer onzekere factor is de containeroverslag. In het GE-scenario zorgt deze voor het leeuwendeel van de groei. Zonder containers is de overslagprognose voor 2040 circa 35 miljoen ton lager.

### Containers

Ondanks de verwikkelingen rond de intercontinentale containerline en de concurrentie van het direct aan zee gelegen Rotterdam wordt een overslagtoename van containers verwacht. In de eerste plaats omdat Amsterdam een rol heeft als satellithaven voor Rotterdam. In de tweede plaats door nieuwe diensten op bestemmingen als West-Afrika en Zuid-Amerika. De voorspelde groei (4 procent per jaar) voor Amsterdam is lager dan gemiddeld in de Hamburg-

Le Havre range van 5,5 procent, omdat het zich moet richten op het middensegment.

### Havenontwikkeling

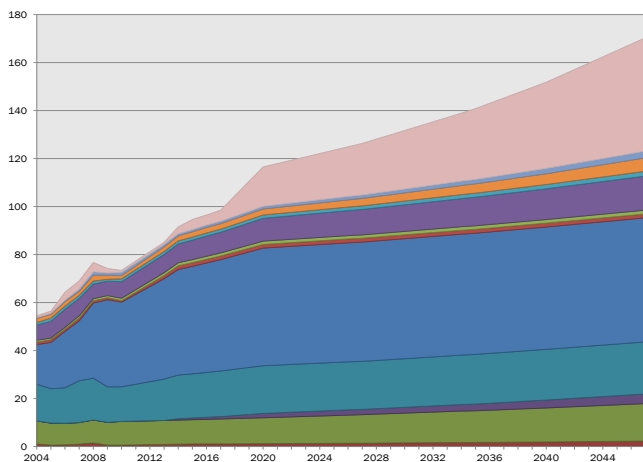
In het GE scenario is overslag achter de sluizen in 2040 ruim 150 mln ton<sup>6</sup>. Dit is niet te accommoderen binnen de huidige fysieke en milieuruimte. Vooral de groei van overslag van containers en biomassa zal extra ruimte vragen<sup>7</sup>. Indien daarnaast de bestaande strategische voorraad van 135 ha behouden blijft, dan resulteert een fysieke ruimtevraag van naar schatting 250 ha. De mogelijke ruimtevraag van off shore activiteiten gerelateerd aan de ontwikkeling van onder andere windmolenparken is daarbij nog niet meegenomen.

Voor de sluis is de verwachting dat Tata nog zal doorgroeien tot aan de maximaal vergunde productieruimte, waarbij ca. 19 mln ton overgeslagen zou kunnen worden. De overslag van vis in IJmuiden zal naar verwachting met nog ca. 50% tot 2020 toenemen. De off shore heeft op dit moment

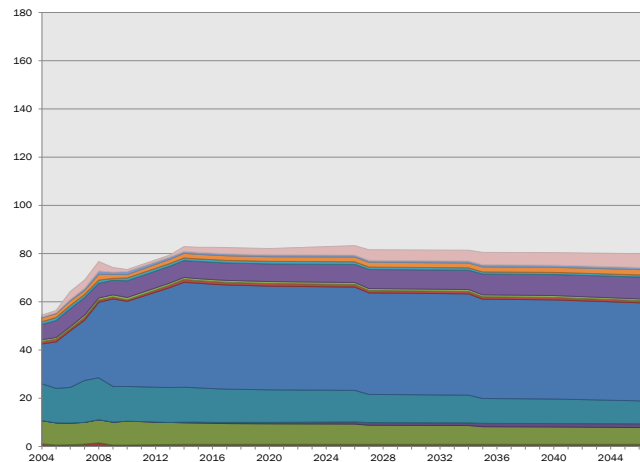
6 ha in gebruik, dit zou kunnen verdubbelen in 2030. Containeroverslag zou in IJmuiden kunnen toenemen tot mogelijk 15.000 eenheden per jaar in 2020, in Velsen Noord en Beverwijk tot 7.500 per jaar. Schroot en aardappeloverslag in Velsen Noord en Beverwijk zou met 25% respectievelijk 10% à 20% kunnen groeien. Voor de houtoverslag wordt geen verdere groei verwacht<sup>8</sup>.

1. Zie TNO 2012
2. ING 2011
3. ING (2011)
4. BCI (2011), *Maakindustrie: stuwende kern van de economie in de Metropoolregio Amsterdam*
5. TNO (2011)
6. Bron: Dynamar 2011
7. Bron: DHV, 2011

Prognose ontwikkeling goederenstromen Noordzeekanaalgebied 2044  
GE-scenario



Prognose ontwikkeling goederenstromen Noordzeekanaalgebied 2044  
RC-scenario





### De economie in 2040, autonome ontwikkeling

Werkgelegenheid en toegevoegde waarde ontwikkelen zich in de scenario's niet altijd in dezelfde richting doordat de arbeidsproductiviteit/productiviteit toeneemt, in GE is de arbeidsproductiviteitsstijging groter dan in RC. Vooral in de ICT, transportsector en de industrie neemt deze sterk toe. Daardoor kan in een GE-scenario de industrie in de haven met 70 procent groeien in toegevoegde waarde, terwijl de werkgelegenheid met meer dan 30 procent afneemt. In het GE-scenario neemt de werkgelegenheid in de MRA en het Noordzeekanaalgebied toe en is de toegevoegde waarde in 2040 bijna 2,5 zo groot als in 2012. In het RC scenario daalt de werkgelegenheid. De toegevoegde waarde stijgt nog wel licht.

#### Onderscheidend vermogen Noordzeekanaalgebied voor de MRA

Het Noordzeekanaalgebied biedt een aantal mogelijkheden voor unieke bedrijvigheid die niet elders gevestigd kan worden in de MRA. Dit geldt voor de havenactiviteiten, maar ook voor industriële activiteiten uit de hogere milieucategorieën die zich binnen de MRA alleen in het Noordzeekanaalgebied kunnen vestigen. Wanneer deze activiteiten niet geacommodeerd worden, zal deze bedrijvigheid zich buiten de MRA en mogelijk ook buiten Nederland vestigen. Het gaat hierbij veelal om internationaal concurrerende bedrijvigheid die een groot deel van de export uit de regio voor haar rekening neemt en dus minder afhankelijk is van lokaal economische ontwikkelingen.

Anderzijds biedt het Noordzeekanaalgebied de mogelijkheid voor een uniek woonmilieu dat de MRA als vestigingsplaats aantrekkelijk maakt. Het bieden van een aantrekkelijk woonmilieu trekt hoogopgeleide werknemers aan en is daarmee een belangrijke factor om internationale bedrijvigheid aan te trekken (deze bedrijven hoeven zich niet in het Noordzeekanaalgebied te vestigen, dat kan ook elders in de MRA).

Het Noordzeekanaalgebied is dus op twee aspecten een onderscheidend gebied binnen de MRA: het is de enige locatie waar havenactiviteiten en zware industrie kunnen plaatsvinden, en tegelijkertijd is het de locatie waar een uniek hoogstedelijk woonmilieu gecreëerd kan worden, dat de MRA een aantrekkelijke vestigingsplaats maakt voor (internationale) bedrijven.

Banen in 2040 x1000	MRA		NZKG		Haven*		Verandering t.o.v. 2012	
	GE	RC	GE	RC	GE	RC	GE	RC
Landbouw, bosbouw en visserij	5	4	0	0	0	0	-46%	-52%
Winning van delfstoffen & industrie	51	46	16	15	9	8	-34%	-41%
Nutsbedrijven	13	10	2	2	2	1	26%	-3%
Bouwnijverheid	66	28	13	6	0	0	30%	-44%
Groothandel	101	76	15	11	4	3	19%	-11%
Detailhandel	163	122	14	10	0	0	19%	-11%
Vervoer en opslag	116	77	21	14	8	5	33%	-11%
Horeca	66	51	5	4	0	0	12%	-14%
Informatie en communicatie	104	72	13	9	0	0	63%	12%
Financiële instellingen	91	70	7	5	0	0	16%	-11%
Onroerend goed	20	12	2	1	0	0	33%	-21%
Zakelijke diensten	304	248	31	25	1	1	6%	-14%
Openbaar bestuur, overheidsdiensten	63	67	9	10	1	1	0%	6%
Onderwijs	73	77	4	4	0	0	0%	6%
Zorg	322	228	14	10	0	0	68%	19%
Cultuur, sport en recreatie	37	29	3	2	0	0	12%	-14%
Overige dienstverlening	73	60	2	2	0	0	6%	-14%
<b>Totaal</b>	<b>1669</b>	<b>1277</b>	<b>170</b>	<b>129</b>	<b>26</b>	<b>21</b>	<b>Vershillt per deelgebied</b>	

\* Exclusief niet locatiegebonden havenactiviteiten

Toegevoegde waarde in 2040 in mld. €	MRA		NZKG		Haven*		Verandering t.o.v. 2012	
	GE	RC	GE	RC	GE	RC	GE	RC
Landbouw, bosbouw en visserij	1	0	0	0	0	0	58%	3%
Winning van delfstoffen & industrie	10	6	4	3	3	2	70%	7%
Nutsbedrijven	3	2	1	0	0	0	83%	6%
Bouwnijverheid	5	2	1	0	0	0	78%	-18%
Groothandel	29	15	4	2	1	0	164%	37%
Detailhandel	9	5	1	0	0	0	164%	37%
Vervoer en opslag	23	9	6	2	3	1	335%	73%
Horeca	4	3	0	0	0	0	111%	22%
Informatie en communicatie	38	14	5	2	0	0	504%	117%
Financiële instellingen	20	12	1	1	0	0	111%	30%
Onroerend goed	11	9	1	1	0	0	50%	16%
Zakelijke diensten	24	16	3	2	0	0	83%	19%
Openbaar bestuur, overheidsdiensten	8	6	1	1	0	0	54%	26%
Onderwijs	6	5	0	0	0	0	54%	26%
Zorg	17	11	1	0	0	0	129%	41%
Cultuur, sport en recreatie	2	1	0	0	0	0	111%	22%
Overige dienstverlening	2	1	0	0	0	0	83%	19%
<b>Totaal</b>	<b>212</b>	<b>117</b>	<b>29</b>	<b>16</b>	<b>8</b>	<b>4</b>	<b>Vershillt per deelgebied</b>	

\* Exclusief niet locatiegebonden havenactiviteiten



## Verkleuring in werkgebieden

Aan de randen van de grootschalige werkgebieden en de havens vinden continu verkleuringen en transformaties plaats. Om de overgang tussen milieuhinderlijke werkgebieden en wonen (gehinderden) op een positieve en aantrekkelijke manier vorm te geven kan er meer aandacht en ruimte worden gegeven aan zogenaamde stedelijke werkgebieden. Voorbeelden in de regio zijn te vinden in de Minervahaven waar grote loodsen en lege kades worden getransformeerd tot compacte, meerlaagse werkgebouwen. Hier is vaak sprake van een combinatie van kantoor, opslag, productie en parkeren. De nieuwe maat en organisatie van de gebouwen sluiten meer aan bij de kavelgewijze ontwikkelingen in de stad. Het is goed voorstelbaar dat in een later stadium deze gebouwen (gedeeltelijk) een woonbestemming krijgen. Het zijn als het ware de pakhuizen van de toekomst. Dit

is een voorbeeld van nieuwe functies die de 'stedelingen' dichterbij de havens en grootschalige werkgebieden brengt zonder dat er gewoond wordt. Dit soort gebieden kunnen ook voor andere stedelijke programma's als sport, cultuur, conferentievoorzieningen, hotels etc. geschikt worden gemaakt. De inrichting van de openbare ruimte dient hierbij aan te sluiten op de gebruiksmogelijkheden en wensen van 'de stad'.

In de perspectieven wordt een bandbreedte aan gebiedsgrootte voorgelegd, mede ingegeven door de wens stedelijke woonwerkgebieden te creëren. Deels zijn dit werkmilieus aan Zaan- en IJ-oeveren, die nu nog niet in voldoende mate aanwezig zijn om de verwachte vraag naar dit type werkomgeving en -panden (kleinschalig, levendig, stedelijke multifunctionele omgeving met veel voorzieningen,

goed OV-bereikbaar) op te vangen. Daarnaast kan er in de perspectieven ruimte worden gevonden voor bedrijvigheid die ook elders terecht kan. Of er daadwerkelijk een grote hoeveelheid van dit type stedelijke (werk)gebieden en -gebouwen zal worden ontwikkeld hangt af van regionale ontwikkelingen. Momenteel staan veel werkgebouwen leeg en wordt er kritisch naar dit soort gebieden gekeken. Het zal dan ook niet zo zijn dat er op regionale schaal veel vloeroppervlak wordt toegevoegd zonder dat daar elders volumes 'uit de markt' worden gehaald. De veronderstelling is dat de ontwikkeling in het Noordzeekanaalgebied geen nieuw volume toevoegt, maar volume in onverhuurbare gebouwen op niet courante plekken vervangt. Bij een intensivering van het gebruik, zoals dat in de perspectieven mogelijk is, is er een zeer aanzienlijke hoeveelheid ruimte beschikbaar voor dit soort ontwikkelingen. In de praktijk zal dit waarschijnlijk

*Stedelijke werkgebieden*





lang niet allemaal kunnen worden ingevuld. Voor zover dit wel mogelijk zal zijn, zal dit gefaseerd gebeuren, ingegeven door de marktbehoefte. En deze marktbehoefte wordt gevoed door leegstaande kantoorgebieden elders in de regio, zoals Amsterdam Zuidoost, te transformeren tot stedelijke gebied met een groot aandeel wonen. Een voorbeeld hiervan is zichtbaar in Zaanstad. Ten westen van het station worden leegstaande kantoorgebouwen geherprogrammeerd. Dit volume wordt daarmee uit de kantorenmarkt gehaald.

### **Additionele werkgelegenheid**

De verstedelijking leidt ertoe dat bestaande economische activiteiten plaats maken voor andere. In de praktijk gaat het vooral om het vervangen van (haven)activiteiten die veel ruimte kosten door meer stedelijk economische activiteiten. Per arbeidsplaats vragen die veel minder ruimte. Het laten 'verkleuren' van werkgebieden betekent dus dat veel meer 'werkplekken' mogelijk zijn. Een kantoorwerkplek vraagt 18 tot 25 m<sup>2</sup>, bij een nutsbedrijf is er per arbeidsplaats bijvoorbeeld 200 m<sup>2</sup> nodig. Het creëren van mogelijkheden (aanbod) betekent echter nog niet dat de vraag er ook is. In de perspectieven ontstaat bij transformatie in potentie dusdanig veel ruimte voor niet havengerelateerde bedrijven, dat dit niet in zijn geheel zal worden opgevuld. De potentiële ruimte in de perspectieven is voldoende om tot bijna 40% van de werkgelegenheidsgroei in de MRA tot 2040 op te vangen, terwijl het huidige aandeel 11% is. De bedrijven en hun economische impact die zich bij transformatie in het Noordzeekanaalgebied vestigen zijn ook niet per definitie nieuw voor de regio. Bedrijven die anders elders in de MRA gevestigd zouden zijn, vestigen zich door het ruime en kwalitatief hoogwaardige aanbod van woon/werkmilieu nu in het Noordzeekanaalgebied. Dit heeft op het schaalniveau van de regio geen effect. Wel is er effect te verwachten als er daadwerkelijk nieuwe werkgelegenheid wordt gecreëerd of aangetrokken van buiten de regio. Het is aannemelijk dat dit gebeurt omdat er enerzijds woonmilieus worden gecreëerd die de regio aantrekkelijk maken voor bepaalde internationale werknemers en bedrijven, anderzijds omdat het type stedelijke woon/werkmilieu echt wat toevoegt. Dergelijke milieus sluiten goed aan bij de groeiende vraag naar 'informele' locaties. Ter illustratie: tussen 2005 en 2011 heeft er in de MRA een snelle groei van de werkgelegenheid op informele locaties plaatsgevonden (+57.000, waarvan 42.000 in Amsterdam). Deze groei bestaat eveneens voor een deel uit een verschuiving binnen de regio, maar aangenomen mag worden dat een deel van deze werkgelegenheid nieuw is voor de regio of juist de regio zou hebben verlaten indien het aanbod aan informele locaties achterblijft bij andere regio's. Hoe groot dit effect zal zijn is niet op voorhand vast te stellen, dat het zal optreden is wel zeer waarschijnlijk. We hebben in de perspectieven daarom aangenomen dat 10% van de gecreëerde ruimte wordt opgevuld door voor de regio additionele banen.



# BOUWSTEEN WONINGBOUW

## Woningbehoefte

In het GE-scenario is er volgens ABF Research behoefte aan 482.000 extra woningen tot 2040. In het RC-scenario aan 130.000 extra woningen tot 2040. Gecombineerd met het in te lopen woningtekort (ruim 30.000), resulteert een bandbreedte van de woningopgave van 160.000 (RC) tot ruim 500.000 (GE). Voor het Noord-Hollandse gedeelte van de MRA geldt een bandbreedte van 95.00 tot 340.000 woningen.

De woningbehoefte van circa 300.000 woningen in de MRA tot 2040 waarvan men in het algemeen uitgaat is gebaseerd op de PRIMOS prognose van ABF Research. Deze houdt redelijk het midden tussen het RC en GE scenario. Daarvan is ongeveer 215.000 geprojecteerd in het Noord-Hollandse deel van de MRA.

De kwantitatieve opgave is verder onder te verdelen naar verschillende woonmilieus, van centrum stedelijk plus tot

dorps\*. ABF en Companen constateren beiden dat de behoefte aan extra woningen in het centrum stedelijke woon(werk) milieu groot is. Zij komen voor dit type woonmilieu uit op een behoefte van – opgeteld – tussen de 65.000 en 90.000 woningen. Waarvan 35.000 tot 65.000 in het centrum stedelijk (plus) milieu. Belangrijk daarbij is dat het milieu ‘Centrum Stedelijk Plus’, alleen in grootstedelijke agglomeraties is te vinden, binnen de MRA alleen in Amsterdam. Dat leidt ertoe dat er zeker 35.000 woningen in dit type woonmilieu in Amsterdam gerealiseerd zal moeten worden om aan de behoefte te voldoen. Dit geldt voor het ‘middenscenario’. Naast de behoefte aan centrum stedelijk (plus) is er in Amsterdam uiteraard ook nog behoefte aan andere type woonmilieus.

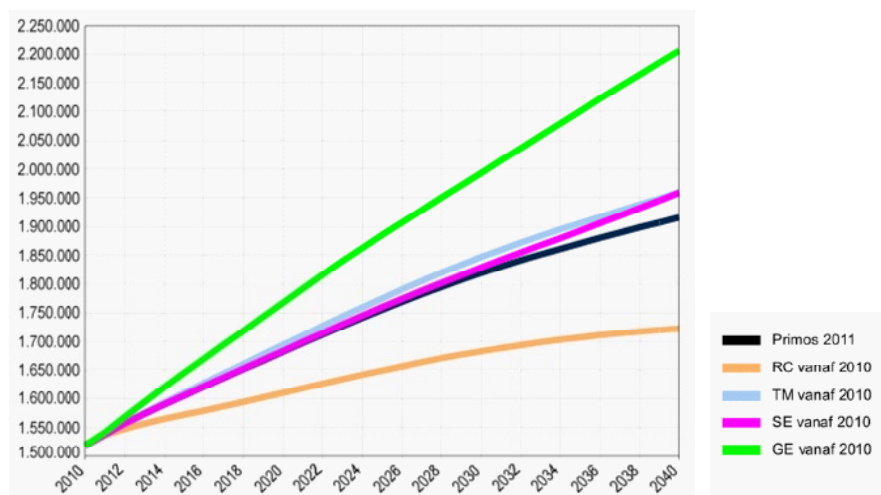
\*Bron: ABF, 2012

## Hoogstedelijk Woonwerkmilieu

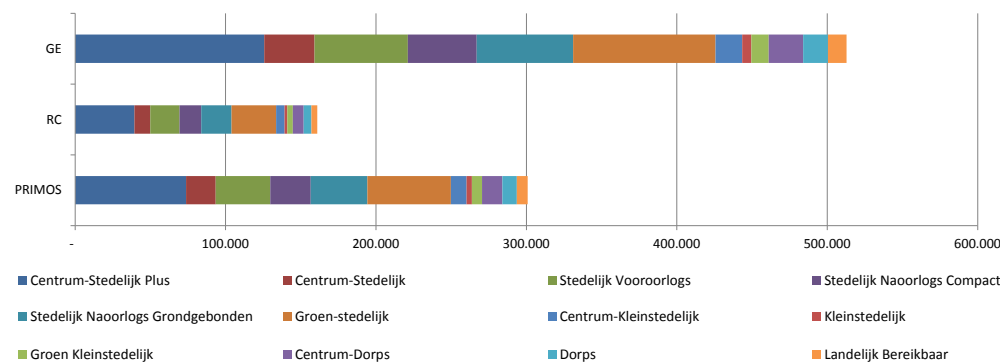
Met het opzetten van de perspectieven wordt, voor wat de woningbouwopgave betreft, specifiek gekeken naar de mogelijkheden voor het ontwikkelen van een hoogstedelijk woonwerkmilieu. Binnen de MRA bieden de waterkant van de Zaan en het IJ gunstige ontwikkelcondities. Wonen en werken aan de waterkant is aantrekkelijk. Door de ruimte van het water is het mogelijk in aangrenzende gebieden relatief dicht te ontwikkelen. De Amsterdamse zuidelijke IJ-oevers laten zien wat mogelijk is; Oostelijk Havengebied, Westerdok, Silodam, muziekgebouw aan het IJ.

Een hoogstedelijk woonwerkmilieu kenmerkt zich door een mix van wonen, werken, stedelijke voorzieningen en een aantrekkelijke inrichting van de openbare ruimte.

Huishoudensontwikkeling Noordvleugel. Bron; Houdbaarheid woningbehoefteprognoses noordvleugel, ABF Research 2011.



Woningopgave naar woonmilieu voor PRIMOS en RC en GE scenario. NB: de verdeling over woonmilieus is gebaseerd op PRIMOS en daarmee niet noodzakelijkerwijs consistent met de RC en GE scenario's. Zo ligt het voor de hand dat de vraag naar hoogstedelijke milieus in GE in absolute en relatieve zin nog groter zal zijn, in RC juist lager dan in de getoonde grafiek.





### Wonen

Het wonen in dit milieu kenmerkt zich door een grote diversiteit aan typologieën. Variatie in grootte, prijs, ontsluitingstype en parkeeroplossing levert een breed aanbod en trekt daarmee een divers publiek. Een grote diversiteit aan mensen levert op haar beurt een brede vraag naar voorzieningen (winkels, cultuur, onderwijs, sport, etc). De dichtheid langs de oevers van de Zaan en het IJ varieert. De huidige ontwikkelingen laten een verdichting zien die verder gaat dan het aanwezige gemiddelde in de regio. Aan het opvoeren van de dichtheid zitten grenzen. Ontwikkelingen als Westerdok en Westerdokseiland (FSI 4,1 /175 woningen per hectare) zijn geen maat voor het nieuwe gemiddelde. Als uitgangspunt voor eerste capaciteitsberekeningen hanteren we een FSI van 0,5 in het noorden van de Zaanstreek tot 2 en maximaal 3 langs de oevers van het IJ.

### Voorzieningen

Een hoge dichtheid en variatie van mensen levert draagvlak voor een divers voorzieningenpakket. Basisvoorzieningen als onderwijs, gezondheidszorg, winkels en kinderopvang moeten standaard aanwezig zijn. De aantrekkelijkheid van de stad wordt gevormd door de diversiteit en omvang van cultureel aanbod, horeca, (top)sport en universitair onderwijs.

### Werk

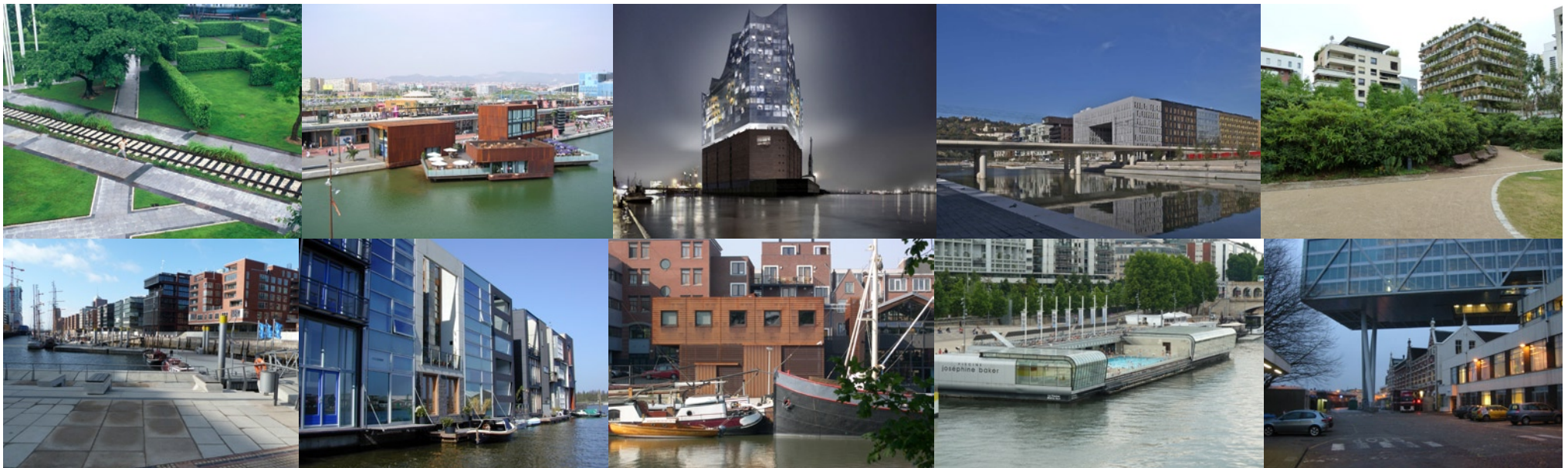
In de stad wordt gewerkt. Naast de vele vormen van werken aan huis en praktijk aan huis kan een grote diversiteit aan werkfuncties in de stad worden gemengd. De creatieve en dienstensector zal groeien. In het Noordzeekanaalgebied is hier zeker ruimte voor. In de perspectieven wordt uitgegaan van groei in arbeidsplaatsen. Veel van deze plekken kunnen in het zoekgebied een plek vinden. De grens ligt op

hindercategorie 3, extensief ruimtegebruik en bijzonder verkeeraantrekkende bedrijven. In deze range vallen MKB, maakindustrie, etc.

### Openbare ruimte

De waterkant is de meest typerende openbare ruimte. Niet direct eenvoudig toegankelijk, maar de weidsheid en de sfeer van het water heeft grote invloed op de kades, plekken, pleinen, parken en straten die hieraan grenzen. Deze aantrekkelijke zijde van de (nieuwe) stad vormt de basis voor ontmoetingen.

### Hoogstedelijke woonwerkmilieus





# BOUWSTEEN LANDSCHAP, NATUUR EN RECREATIE

Momenteel wordt de regio gekenmerkt door een rijke verweving van stedelijke gebieden en groen, het metropolitaan landschap en de stad wisselen elkaar af. De lobbenstructuur van Amsterdam is hiervan een voorbeeld, maar ook liggen er 5 Natura-2000 gebieden in het Noordzeekanaalgebied. De veenweidegebieden rond Zaanstad en het strand bij IJmuiden en Beverwijk zijn gebieden die beschermde dier- en plantsoorten herbergen én toegankelijk zijn voor recreanten.

Met de verstedelijking wordt de waarde van en de vraag naar gebruiksmogelijkheid van het groen in de MRA belangrijker. Met de (her)ontwikkeling van groengebieden ontstaan aantrekkelijke bestemmingen voor recreanten. Dit is een aanvulling op bestaande recreatieve bestemmingen. Een belangrijke bestemming voor de MRA en ver daarbuiten is het strand. Om dit unique selling point voor nieuwe bedrijven

en bewoners in te zetten moet de bereikbaarheid worden geborgd. Meer mensen betekent meer vervoersbewegingen. Uitbreiding van het fietspadennetwerk en transport over het water kunnen hier een bijdrage aan leveren.

De zone rond de stelling van Amsterdam is van origine een bebouwingsvrij gebied met open schootsvelden en maakt deel uit van het Unesco werelderfgoed. Door de tijd is het recreatiegebied Spaarnwoude ontwikkeld, als reactie op de behoefte van de stedelijke bevolking. Dit gebied heeft de functie van een groene buffer tussen Amsterdam en Haarlem. Naast dagrecreatie wordt het gebied onder meer gebruikt voor grote evenementen. Ten noorden en zuiden hiervan is het gebied merendeel agrarisch in gebruik. Het is goed voorstelbaar dat deze functie met de tijd gaat verdwijnen en plaats maakt voor natuurontwikkeling. Hiermee wordt de biodiversiteit in de regio versterkt, gebieden aan elkaar

gekoppeld en waar mogelijk een bijdrage aan de waterberging geleverd.

In de perspectieven zal op verschillende wijze invulling worden gegeven aan het groen. Rekening dient gehouden te worden met compensatie voor een toename van stikstofdepositie in de Natura-2000 gebieden en mogelijk voor het uitbreiden van de haven in de Houtrakpolder die deel uitmaakt van de Ecologische Hoofdstructuur. Compensatie kan door nieuwe natuur- en recreatiegebieden te ontwikkelen maar ook door te investeren in de ruimtelijke kwaliteit van de bestaande groene gebieden. In de perspectieven moet hoe dan ook ruimte worden gevonden om nieuwe recreatieve bestemmingen een plek te geven. Het gaat dan voornamelijk om dagrecreatie. De exacte programmering kan nog niet worden meegegeven, maar dat het totaal areaal zal vergroten en daarmee de bereikbaarheid moet worden verbreed staat vast.

*Landschap, natuur en recreatie*



## BOUWSTEEN KLIMAATBESTENDIGHEID

Het overgrote deel van het Noordzeekanaalgebied ligt onder de zeespiegel. Al eeuwen investeren we daarom niet alleen in wonen, werken en recreëren in het gebied, maar ook in manieren om het water buiten te houden. Zo heeft bijvoorbeeld het sluiscomplex in IJmuiden niet alleen de functie om schepen toegang tot de haven te verschaffen, maar ook een waterkerende werking. En zo wordt er vanuit de polders water geloosd op het Noordzeekanaal, het kanaal dat ook een functie heeft voor vismigratie.

Als gevolg van de verwachte klimaatverandering zullen enkele effecten optreden die mogelijk gevolgen kunnen hebben voor het Noordzeekanaalgebied. De zeespiegel stijgt en we krijgen drogere zomers en perioden met intensievere neerslag. Gevolgen hiervan voor het Noordzeekanaalgebied kunnen onder meer zijn:

- dat (regen)water minder eenvoudig vanuit het Noordzeekanaal op zee geloosd kan worden, mogelijk gevolg daarvan is weer dat er minder water door de waterschappen op het Noordzeekanaal geloosd mag worden met mogelijke wateroverlast als gevolg;
- intensievere buien vergroten de kans op wateroverlast in de woon- en werkgebieden in het Noordzeekanaalgebied;
- dat, als gevolg van drogere zomers, minder water beschikbaar is voor doorstroming van het Noordzeekanaal en de omliggende poldersystemen waardoor de zouttong en/of zoute kwel verder landinwaarts komt (nadelig voor onder meer de landbouw);
- en, wederom in droge zomers, de temperatuur van het water te hoog is waardoor onvoldoende koelwater voor de energiecentrales en voor diverse industrieën in het Noordzeekanaalgebied beschikbaar is.

Er liggen ook kansen:

- Warme zomers kunnen leiden tot hittestress, met name in sterk verstedelijkt gebied. Door te bouwen met voldoende groen en water kan deze hittestress verminderd worden. In het Noordzeekanaalgebied lijken hiervoor voldoende kansen;
- Delen van het Noordzeekanaalgebied bieden wellicht ruimte voor extra windenergie, hetgeen de druk op koelwater voor energiecentrales op termijn kan verminderen;
- Slim ontwerp van de nieuwe sluisen biedt onder meer de kans om de vismigratie door het Noordzeekanaal te verbeteren, andere denkbare optie is duurzame energieopwekking via blue energy;
- Het overstromingsgevaar als gevolg van klimaatverandering wordt bepaald door een dijkdoorbraak van de Lek ter hoogte van de oorspronkelijke Hollandse Waterlinie;
- Wanneer bij transformatie aanwezige bodemverontreiniging wordt afgedekt met een leeflaag, worden tegelijkertijd deze delen van het Noordzeekanaalgebied klimaatbestendig voor toekomstige overstromingen;
- Slimme uitwisseling van lokaal opgewekte energie of warmte naast lokaal hergebruik van reststoffen van verschillende producenten biedt kansen voor CO<sub>2</sub>-neutraliteit.





# BOUWSTEEN RUIMTELIJKE KWALITEIT

## Stedelijke omgeving

De stedelijke omgeving rond het Noordzeekanaal is, naast landschap en het water, van een bijzondere kwaliteit. De ontstaansgeschiedenis is divers en daarmee de uiteindelijke situatie. De bereikbaarheid over het oude IJ is een gemeenschappelijke deler. Voor de inpoldering ten behoeve van de aanleg van het Noordzeekanaal lag ook Beverwijk aan het water. Amsterdam heeft zich als handelsnatie ontwikkeld. De rijke aanwezigheid van zakelijke en financiële dienstverlening, en ook culturele voorzieningen en universitair onderwijs zijn daar voorbeelden van. Zaanstad was het (ver)werkgebied van de regio. De opslag, verwerking en transport van goederen zit nog steeds in de genen van de gebouwde omgeving. Hier vind men wonen en werken, groot en klein op een steenworp afstand van elkaar. Haarlem is verder van het water komen te liggen en heeft zich meer

als een bestuurlijk bolwerk ontpopt. IJmuiden is nieuw. Een uitgegroeide nederzetting met een visserijverleden waarbij de aanleg van het Noordzeekanaal de doorgroei activeerde. Al met al steden en dorpen met een eigen ruimtelijke karakteristiek en aantrekkelijkheid. Met name de diversiteit in stedelijke woon-werkmilieus is sterk en aantrekkelijk als basis voor verstedelijking binnen de MRA.

## Landschap

Het Noord-Hollandse landschap wordt gekenmerkt door openheid, veenweide en ingepolderde gebieden achter de duinen. Naast openheid zijn ook de duisternis en stilte bijzondere eigenschappen. Deze ruimtelijke karakteristiek en het cultuurhistorische verhaal hierachter is op vele punten langs het kanaal en de Zaan terug te vinden.

De aantrekkelijkheid van het open landschap wordt binnen de MRA als belangrijke factor gezien voor het verleiden en vasthouden van (internationaal) concurrerende bedrijven en hun (kennis) werknemers. De openheid is een algemene kwaliteitsduiding. Openheid in het groen komt men vooral ten noorden van het Noordzeekanaal tussen Beverwijk en Zaanstad tegen. Aan de zuidzijde wordt een breed panorama vooral in de Inlaagpolder tussen Spaarndam, Halfweg en Houtrak geboden. Een bijzonder en uniek perspectief in de regio wordt door het water gecreëerd. De weidsheid van de zee, het kanaal, de Zaan en het IJ levert een bijzonder perspectief en unieke kwaliteiten die aantrekkelijk zijn voor verschillende doelgroepen.

*stedelijke diversiteit in het Noordzeekanaalgebied*











Waterkarakteristieken

## Water als sfeerdrager

Het bindende element in het Noordzeekanaalgebied is het water. Het water is de drager van een specifiek deel van de economie van de MRA. Het water is bovendien een sfeerdrager die tot specifieke waterfrontontwikkelingen leidt. Het water heeft verschillende karakteristieken.

- A. Voor de sluisen van IJmuiden ligt de zee. Dit deel van het Noordzeekanaalgebied heeft de snelste en meest directe verbinding met de rest van de wereld. Het is er ook ruig en het staat onder invloed van getijden. Voor de scheepvaart heeft dit voor- en nadelen. Voor de ontwikkeling van woningbouw is het een unieke plek in de regio. Het strand is een van de grote trekkers voor recreanten.
- B. Direct achter de sluisen ligt een breed stuk kanaal waar aan de noordzijde kades voor laden en lossen liggen. Aan de zuidzijde ligt IJmuiden met de nodige infrastructuur en woningbouw. De stad is echter niet op het kanaal georiënteerd. Aan het kanaal ligt een kans voor verstedelijking met de weidse blik over het kanaal als sfeerdrager. Het sluisencomplex is bijzonder en

groots. Deze unieke plek kan in de toekomst een meer prominente rol spelen als recreatieve plek.

- C. Ter hoogte van de Wijkermeerpolder is het kanaal utilitair. Het kanaal geeft hier ruimte aan de scheepvaart, maar vanuit het land is het water niet goed zichtbaar ondanks dat er zich veel recreanten in Spaarnwoude ophouden.
- D. Ter hoogte van de Amsterdamse havens is het kanaal druk bevaren. Schepen draaien in en uit de bekkens. Dit vraagt om een veilige en overzichtelijke situatie. Recreatief watergebruik vraagt om aandacht. De oevers moeten open blijven voor de overzichtelijkheid van de scheepvaart. Op de oevers liggen potenties om bijzondere uitzichtpunten vorm te geven.
- E. Bij de Petroleumhaven-Achtersluispolder zet het kanaal een bocht in. Momenteel heeft dit stuk een zeer industrieel karakter. Indien de verstedelijking vanuit Zaanstad zich doorzet richting het IJ, kan vanuit de Achtersluispolder een mooi punt ontstaan waar in twee richtingen het kanaal in kan worden gekeken met uitzicht op het industrieel complex van Westpoort enerzijds en de noordelijke IJ-oevers anderzijds. Hier kan het typische

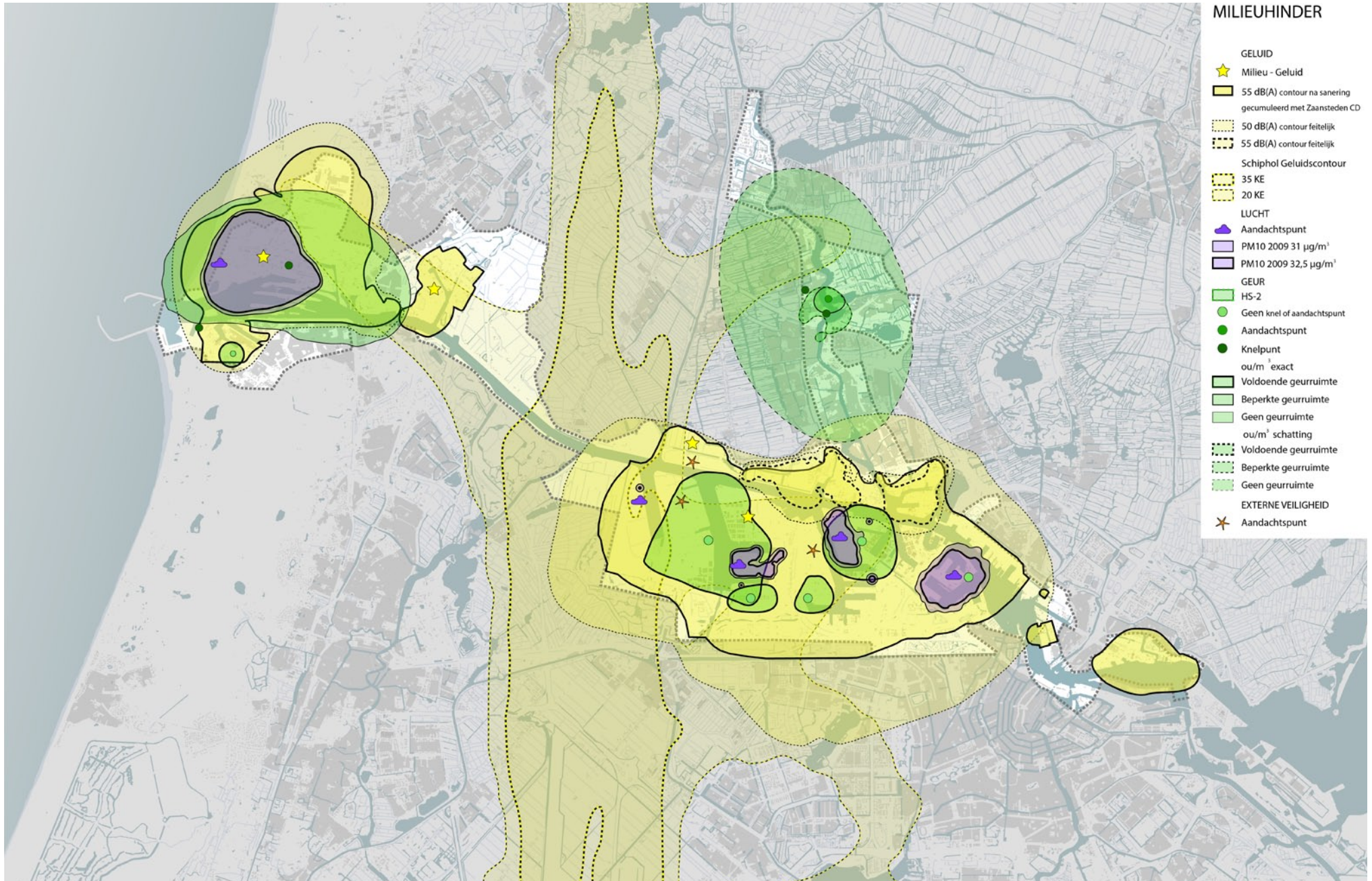
contrast bij waterfront-ontwikkelingen worden benut: stedelijke dichtheid en dynamiek in combinatie met weidsheid en een nautische sfeer.

- F. Bij de Minervahaven-Houthavens is een transformatie naar een stedelijk werkgebied ingezet. Grote opslaggebouwen en ruime kades maken stap voor stap plaats voor kleinschaliger werkgebouwen. Deze gebouwen hebben meerdere lagen en staan dicht bij elkaar. De typologie van de bebouwing laat met enige verbeelding een transformatiemogelijkheid richting een gemengd stedelijk gebied zien. Het water transformeert hierbij van functioneel voor zee- en binnenvaart richting een stedelijk waterfront waar plaats is voor binnenvaart, (rivier)cruise en pleziervaart.
- G. De Zaan is een stuk smaller met intensief bebouwde oevers. Veel oevers zijn nog niet openbaar. Aan de oevers staat een rijke diversiteit aan bebouwing: groot, klein, (zeer) oud en nieuw. Met het openbaar maken van de oevers kan de bijzondere sfeer van de Zaan aan het stedelijk vestigingsklimaat worden toegevoegd.

*verschillende sferen langs het water*







# BOUWSTEEN MILIEURUIMTE

Het Noordzeekanaalgebied is wat milieu (lucht, geluid, geur en externe veiligheid) betreft een zwaar belaste regio, waarbinnen nog weinig milieuruimte beschikbaar is. Op bepaalde locaties zit het gebied zelfs op slot omdat er onvoldoende milieuruimte is voor de vestiging van nieuwe bedrijven of het bouwen van nieuwe woningen. Er is nu een punt bereikt waarbij de spanning tussen het faciliteren van ruimtelijk economische ontwikkelingen enerzijds, en het garanderen van de gezondheid en de veiligheid van de bewoners en de gebruikers van het gebied anderzijds, groot is. Deze spanning veroorzaakt stagnatie van ontwikkelingen. Het vormt een uitdaging om deze stagnatie op te lossen met behoud van de veiligheid en de gezondheid door huidige knelpunten aan te pakken (bv. fijn stof (PM10) in de IJmond en de geluidsruiimte op Westpoort) en nieuwe knelpunten in de toekomst te voorkomen.

## Huidige situatie

Voor het bestaande havengebied is zowel de huidige als de toekomstige milieuruimte in beeld gebracht<sup>1</sup>. De referentie voor het bepalen van de toekomstige situatie is de studie van Dynamar<sup>2</sup>, waarbij het GE (Global Economy) groeiscenario als uitgangspunt is genomen. Geconcludeerd is dat er voor de bestaande haventerreinen in het Noordzeekanaalgebied in de huidige situatie nog fysieke ruimte aanwezig is, maar dat de beschikbare geluidruimte voor Westpoort en de IJmond volledig is benut. Voor Westpoort betekent het dat op dit moment nog beschikbare kavels niet in gebruik kunnen worden genomen omdat er onvoldoende geluidruimte<sup>3</sup> is voor het uitgeven van nieuwe kavels. Er is nog wel ruimte voor bestaande bedrijven om te groeien binnen de milieuruimte die vergund is.

## Externe veiligheid en luchtkwaliteit

Voor externe veiligheid en lucht is er een aantal aandachtspunten die (vooralsnog) geen maatregelen eisen.

In de IJmond is naast de beperkte geluidruimte ook de milieuruimte voor lucht en geur niet tot nauwelijks aanwezig. Er is op verschillende plaatsen in de IJmond een overschrijding van de grenswaarde voor fijn stof (PM10). Door deze beperkte milieuruimte zijn nieuwe ontwikkelingen moeilijk te faciliteren. Een voorbeeld hiervan is het vergroten van de capaciteit van het lichter in de Averijhaven om de voorziene groei van kolen- en bulkoverslag mogelijk te maken. In Zaanstad geldt dat de geurknelpunten niet van groot belang zijn voor de voorziene groei van het hele havengebied. Een belangrijk aandachtspunt is dat voor Hoogtij de reservering van de geluidruimte op de kavels langs het water vooralsnog te laag is voor de beoogde inrichtingen gerelateerd aan 24 uur zeehavenactiviteiten.

## Geluid

Om de effecten van geluidhinder gekoppeld aan havenindustriële werkzaamheden in de verschillende perspectieven inzichtelijk te maken is de 55 dB(A) contour opgetekend omdat dit momenteel de maximale ontheffingswaarde betreft. De voorkeurswaarde is echter 50 dB(A), maar middels de perspectieven gaan we op zoek naar uiterste mogelijkheden. In de visie zal worden bepaald wat het uiteindelijke uitgangspunt voor verstedelijkingsmogelijkheden zal zijn. Het beeld van de huidige situatie (zie afbeelding) is als referentiekader voor de beschrijving van de perspectieven gebruikt.

## Stikstof

Rond het Noordzeekanaalgebied liggen verschillende Natura 2000 gebieden: Kennemerland-Zuid, het Noordhollands Duinreservaat en vijf gebieden in Laag Holland. Door de hoge achtergrondconcentratie van stikstof in Nederland worden de instandhoudingsdoelstellingen voor habitattypen die gevoelig zijn voor stikstof op dit moment bijna nergens gehaald. Een

toename van industrie en verkeer en vervoer, waaronder ook scheepvaart, zorgt voor extra neerslag van stikstof. De provincie Noord-Holland heeft vanuit Europese regelgeving instandhoudingsdoelstellingen voor de gebieden. Het beschermingsregime voor de Natura 2000-gebieden, opgenomen in de Nbwet. Art. 19d Nbwet, bepaalt dat het verboden is om zonder vergunning projecten te realiseren of andere handelingen te verrichten die gelet op de instandhoudingsdoelstelling de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in een Natura 2000-gebied kunnen verslechteren of een significant verstrend effect kunnen hebben op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen. Een vergunning tot ontwikkeling waarbij de natuurlijke kenmerken van deze gebieden (mogelijk) worden aangetast kan enkel verleend worden door GS of de Minister van EZ:

1. wanneer er geen alternatieven zijn;
2. er dwingende redenen van groot openbaar belang zijn en;
3. er gecompenseerd wordt.

Compensatie is dus nodig voor extra stikstofdepositie. Dit kan door maatregelen om ervoor te zorgen dat de negatieve effecten op de betreffende habitattypen worden verminderd of weggenomen in de gebieden (Programmatische Aanpak Stikstof) of door de aanleg van nieuwe natuurgebieden. In het kader van de ontwikkeling van de 2e Maasvlakte is bijvoorbeeld gecompenseerd door de aanleg van nieuwe duingebieden voor de kust van Delfland.

1. 'Optimale benutting bestaand havengebied', DHV (december 2011)  
2. 'Toetsing goederenstroomprognose', Dynamar (april 2011)  
3. Voorkeurswaarde voor industrielawaai is 50 dB(A) (voor wegverkeerslawaai is dit 48 dB(A). De maximale ontheffingswaarde (voor nieuwe woningen) is dan 55 dB(A) en nieuwbouw met toepassing van de zeehavennorm zou 60 dB(A) zijn. Voor het verhogen van de geluidbelasting op woningen binnen de bestaande zone gelden weer aparte 'normen'.



# BOUWSTEEN BEREIKBAARHEID

>> tekst Wim Brussaard volgt









# PERSPECTIEVEN





# INLEIDING

De bouwstenen worden gebruikt om de mogelijkheden voor het beantwoorden van de opgaven te verkennen. Per bouwsteen wordt een korte beschrijving gegeven van de keuze. Voor de meeste punten zijn er meerdere mogelijkheden in het Noordzeekanaalgebied. Enkele keuzes kunnen in samenhang worden gezien en zijn in een perspectief samengebracht. Zo wordt het onderscheidend vermogen van een keuze benadrukt. Door op deze manier te werken ontstaan er drie samenhangende verhalen. Deze drie perspectieven hebben een naam gekregen die gerelateerd is aan de een dominante invalshoek.

Het eerste perspectief heet 'Haven in de Metropoolregio'. De ontwikkelkansen voor het haven-industrieel complex staat hierbij voorop. Om ruimte te geven aan de maximale geprognosticeerde groei in de overslag is er uitbreiding van het havengebied noodzakelijk. Hiervoor zijn twee varianten opgesteld. De consequentie van dit perspectief is dat dit ten koste gaat van een deel van het groen (agrarisch gebied, natuur, recreatiegebied) en dat de ontwikkeling van een hoogstedelijk woon-werkmilieu zeer beperkt is.

Het tweede perspectief stelt het groen in de regio centraal: 'Groots Landschap en Compacte Haven'. Hiermee is er geen uitbreidingsmogelijkheid van de haven langs het kanaal. De economische consequenties hiervan worden in het perspectief beschreven.

Het derde perspectief heet 'Hoogstedelijk Woon-Werklandschap'. De maximale ontwikkeling van het kansrijke hoogstedelijke woon-werklandschap staat hier voorop. De ontwikkelmogelijkheden worden vergroot door industriële (hinderlijke) bedrijvigheid in stedelijke gebieden uit te plaatsen of geen ontwikkelmogelijkheden meer te gunnen. Om hier in de regio toch ruimte voor te bieden worden

werkgebieden tussen Beverwijk en Westpoort ontwikkeld. De verdere consequenties staan in het perspectief beschreven.

De perspectieven laten de samenhang zien, maar hoeven uiteindelijk niet tot een definitieve keuze te leiden. De keuze-elementen staan in deze fase centraal. Hoe ze in samenhang worden gebracht zal in het visie-traject worden bepaald. Met het opstellen van de perspectieven blijkt dat de belangrijkste keuzepunten zich concentreren binnen 6 gebieden in de regio. Deze gebieden worden na de beschrijving van de perspectieven in één overzicht naast elkaar geplaatst.

## Tabel met data

Als toelichting op de kaartbeelden is gekozen voor een relatief beperkt overzicht van kengetallen die onderscheidend zijn in de perspectieven op het gebied van havenontwikkeling, wonen en groen. Deze zijn aangevuld met een schatting van de implicaties van de perspectieven (welke functies krijgen meer ruimte, welke minder) op een aantal economische indicatoren. De effecten in de perspectieven worden gepresenteerd naast de cijfers van 2012 en de 'autonome' ontwikkeling in RC en GE.

Voor de doorgroei van de haven is de beschikbare ruimte voor havenactiviteiten van essentieel belang. De toe- of afname van de hoeveelheid nat bedrijventerrein in het Noordzeekanaalgebied is daarom per perspectief benoemd, evenals de locaties waar door transformatie nat bedrijventerrein verdwijnt en waar er nieuwe locaties bij komen. Daarbij is tevens aangegeven hoeveel miljoen ton er naar schatting kan worden overgeslagen bij de resulterende fysieke ruimte.

Bij de functie wonen is aangegeven hoeveel woningen er in de perspectieven kunnen worden gerealiseerd en in

welk aandeel van de woningopgave voor de hele MRA dit voorziet. Voor het groen is aangegeven hoeveel ruimte er actief wordt ontwikkeld als groen, recreatie of natuurgebied in de perspectieven. Dit is dus niet hetzelfde als het totaal beschikbare areaal aan groengebied. In enkele verhalen blijft een deel agrarisch gebied bijvoorbeeld haar functie behouden. Dit blijft dus wel groen, maar wordt niet actief getransformeerd of ontwikkeld.

Bij de economische kerncijfers is achtereenvolgens aangegeven hoeveel banen en hoeveel toegevoegde waarde de verschuivingen in de economische structuur opleveren voor het totaal op MRA niveau, voor het Noordzeekanaalgebied en specifiek voor de havenactiviteiten. Tot slot is opgenomen hoeveel ruimte er in potentie voor niet-havengerelateerde banen in de perspectieven in potentie kan worden gerealiseerd, en om dit in perspectief te plaatsen, welk deel van de vraag in de MRA hiermee zou kunnen worden opgevangen.

keuzegebieden

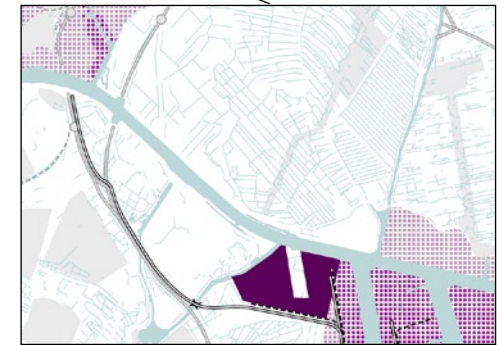
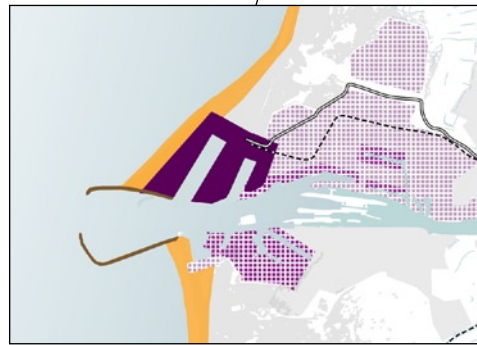




## Mogelijke havenuitbreiding

Een aantal mogelijkheden voor havenontwikkeling kunnen in alle perspectieven een plek vinden en zijn daarmee niet onderscheidend. Het betreffen een haveneiland en kustuitbreiding. Een korte beschrijving van de opties voor havenuitbreiding is hieronder te vinden.

Mogelijke havenuitbreiding



### Haveneiland

- + Vrije vormgeving
- + Hinderzone buiten leefomgeving (weinig gehinderden)
- + Kansen voor nieuwe vormen van recreatie
- Getijdenlandschap
- Technisch ingewikkeld (stroming, zeespiegel rijzing)
- Bereikbaarheid (schakel tussen eiland en achterland)
- Hoge investeringskosten

### Kustuitbreiding

- 0 Beperkte lay out mogelijkheden
- 0 Bereikbaarheid (geen brug nodig, maar wel een oplossing vinden voor kruising hoogovengebied)
- Getijdenlandschap (en effecten zeespiegelrijzing)
- Hoge investeringskosten (in o.m. achterlandverbindingen en eigendomssituatie hoogovengebied)

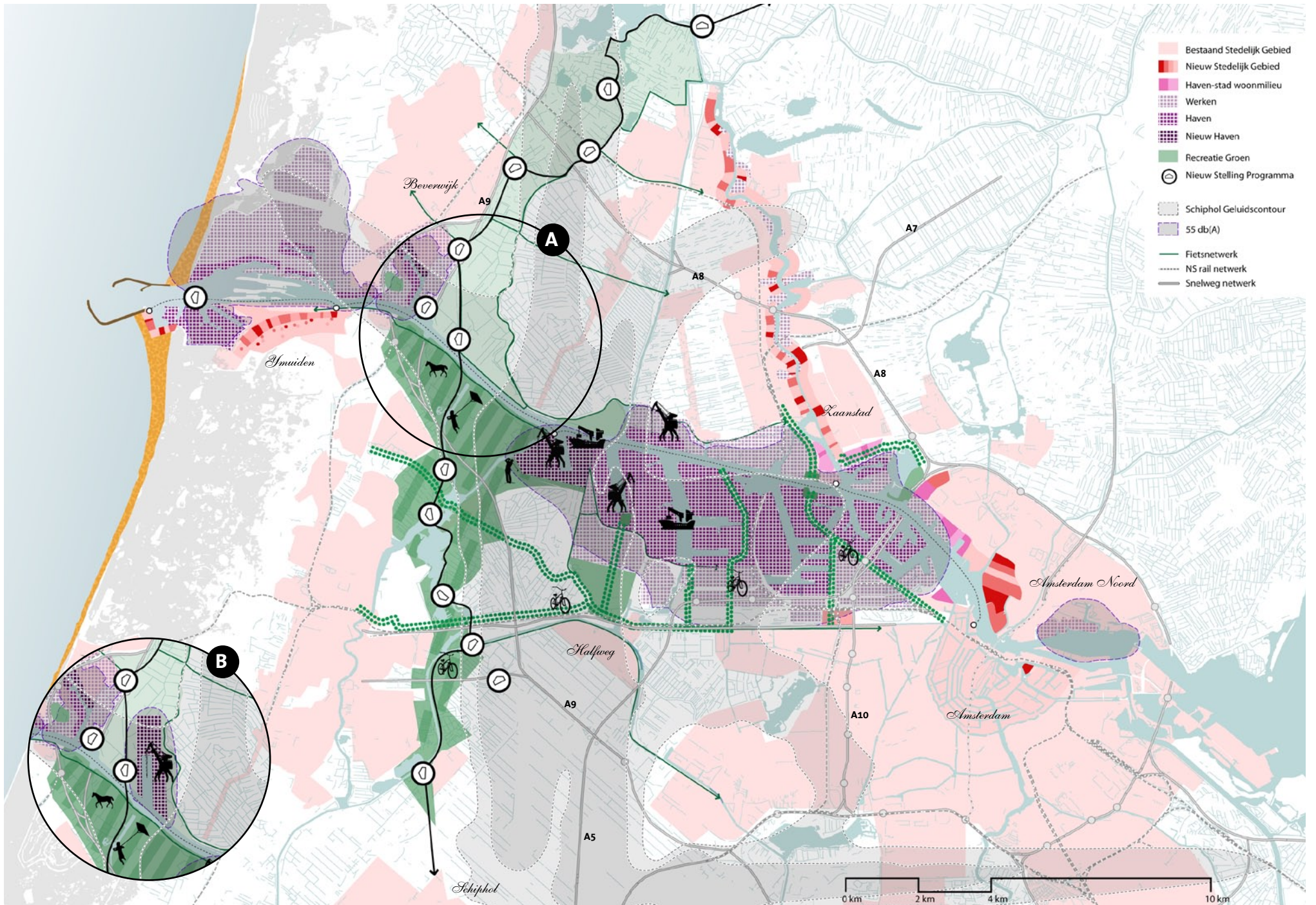
### Wijkmeerpolder

- + Onder Schipholcontour (cumulatie hinder en weinig gehinderden)
- Openheid Noord Hollands polderlandschap
- Ontwikkelkansen Stelling van Amsterdam
- Nog niet bereikbaar

### Houtrakpolder

- + Aansluitend aan bestaand havengebied
- + Koppelbaar aan bestaande wegen en rail
- + Onder Schipholcontour (cumulatie hinder en weinig gehinderden)
- Momenteel onderdeel van ecologische hoofdstructuur
- Deels recreatieve functie







# PERSPECTIEF 1: HAVEN IN DE METROPOOLREGIO

## OPTIMALE KANSEN VOOR HET ONTWIKKELEN VAN EEN HAVEN-INDUSTRIEEL COMPLEX

### Algemeen

- maximale ruimte voor het haven-industrieel complex
- Globaal handhaven van bestaande havengebieden (IJmuiden, Beverwijk, Amsterdam, Zaanstad)
- 250 ha voor toename ladingstroom zoeken in Houtrakpolder (variant A) en/of Wijkermeerpolder (variant B)
- Handhaven industriële complexen langs Zaan en IJ
- Milieuhindercontouren uitbreiden in westelijke richting (Houtrak en/of Wijkermeer)
- 55 dB(A) contour optimaliseren
- Aangepaste contouren waarborgen haven-industriele bedrijvigheid
- Beperkte woningbouwmogelijkheden langs de Zaan en het IJ
- Haven en stad liggen dicht naast elkaar
- Beschikbare locaties langs Zaan en IJ ontwikkelen richting hoogstedelijk woon-werkgebied
- Spaarnwoude wordt versterkt voor recreatie en groenvoorzieningen

*Haven creëert sfeer voor stedelijk leven*





	2012	WLO-scenario's*		Haven in de Metropoolregio A		Haven in de Metropoolregio B	
		2040 GE	2040 RC	2040 GE	2040 RC	2040 GE	2040 RC
<b>Haven</b>							
Haventerreinen Netto ha / % verandering tov 2012	1.818			+10%	+10%	+15%	+15%
Fysieke veranderingen				Uitbreiding Houtrakpolder	Uitbreiding Houtrakpolder	Uitbreiding Houtrakpolder en Wijkermeerpolder	Uitbreiding Houtrakpolder en Wijkermeerpolder
Overslag (capaciteit in mln ton) achter de sluzen (abs)	75	150	80	140-150	80	150-150+	80
<b>Wonen</b>							
Aantal woningen (x1000)	57			+21,9	+21,9	+21,9	+21,9
% van woningopgave MRA PRIMOS (GE/CE)				7% (4%)	7% (13%)	7% (4%)	7% (13%)
% van woningopgave MRA hoogstedelijk PRIMOS(GE/CE)				30% (18%)	30% (55%)	30% (18%)	30% (55%)
<b>Groen/recreatie</b>							
Ontwikkeld gebied (Ha)				2.150	2.150	2.500	2.500
<b>Economische kerncijfers</b>							
Werkgelegenheid MRA (banen x1000)	1.391	1.669	1277	1680	1277	1685	1277
Werkgelegenheid NZKG (banen x1000)	151	170	129	>170	>129	>170	>129
Werkgelegenheid haven (banen x1000)	32	30	23	29	23	30	23
Toegevoegde waarde MRA (mld euro)	87,6	212,3		214,6	117,0	215,4	117,0
Toegevoegde waarde NZKG (mld euro)	11,9	30,1	15,5	>30	>15,5	>30	>15,5
Toegevoegde waarde haven (mld euro)	3,4	8,6	4,3	8,2	4,3	8,6	4,3
Netto ruimte voor nieuwe werkgelegenheid NZKG (potentieel aantal extra banen niet-haven)**				75	75	75	75
% van totale toename MRA				27%	Nvt	27%	Nvt

\* Van de WLO-scenario's zijn de twee uitersten hier gebruikt voor een vergelijking: de Global Economy (GE) en de Regional Communities (RC)

\*\* Dit betreft de werkgelegenheid die mogelijk is, gezien de ruimte die in dit scenario voor nieuwe werkgelegenheid wordt gecreëerd. Dit is een aanzienlijk deel van de totale geprognoseerde banengroei in de MRA. Mocht deze werkgelegenheid inderdaad in het Noordzeekanaalgebied worden gerealiseerd, dan is dit (grotendeels) een verschuiving binnen de MRA: namelijk banen die anders elders in de MRA terecht zouden komen. Ditzelfde geldt voor de toegevoegde waarde. Economisch relevanter is de daadwerkelijk nieuwe werkgelegenheid die ontstaat dankzij het creëren van unieke woon/werkmilieus langs het IJ en de Zaan. Deze kunnen een aantrekkingskracht uitoefenen op internationale hoofdkantoren en andere internationaal concurrerende activiteiten. Deze werkgelegenheid hoeft zich echter niet binnen het Noordzeekanaalgebied te manifesteren. Het unieke woon/werkmilieu dat in het Noordzeekanaalgebied gecreëerd wordt, is een randvoorwaarde voor de internationale werkgelegenheid die zich vervolgens ook elders in de regio kan vestigen.



## Haven/industriële ontwikkeling

- Benutten huidige kades, bekkens en kavels
- Kleine kavels dicht bij stedelijke gebieden, grote kavels rond Amerikahaven en Afrikahaven
- Beschikbare kavels hoofdzakelijk in Westpoort/ Amerikahaven en Afrikahaven
- Accommoderen groei ladingstroom (250ha nieuwe natte kavels) in Houtrakpolder en/of Wijkermeerpolder
- Haven onder Schipholcontour: Westpoort, Beverwijk, Velsen Noord
- Havens in/nabij stedelijke gebieden: Cornelis Douwes, Achtersluispolder, Coen- en Vlothaven, IJmuiden (in mindere mate)
- Multimodaliteit binnen Westpoort het grootst (spoor, snelweg, kanalen richting achterland, bus)
- Imago: haven als zichtbaar onderdeel van de regio
- Veiligstellen/uitbreiden van bestaande clusterverbanden in de regio (food, Cargill etc, maakindustrie/export, TATA, logistiek, Atlaspark, Westspoor)
- Vasthouden bedrijvigheid langs Zaan en IJ (met de beperkingen voor woningbouw/verstedelijking)
- Versterken positie van zeehavens IJmuiden (vis, staal, offshore) door veiligstellen milieuhindercontouren
- Intensiveren gebruiksmogelijkheden natte kavels in de Pijp, Beverwijk
- Economisch profiel: focus op havenindustriële ontwikkeling. Ontwikkelingsmogelijkheden voor vooral handel en logistiek, (maak)-industrie

### Uitzoekpunt

- Welke clusters/bedrijven leveren een expliciete bijdrage aan de internationale concurrentiepositie en worden in dit perspectief geborgd of versterkt

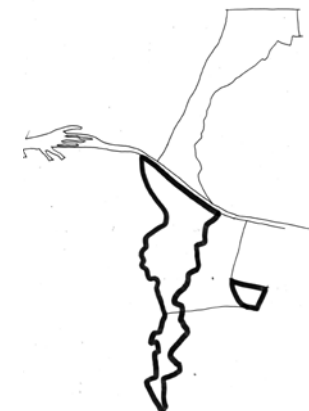
## Verstedelijking

- Waar mogelijk, maar met behoud van bestaande haven/ industrie
- Meest kansrijke zone langs Zaan en IJ wordt beperkt door zittende industrie en haven (Achtersluispolder, Tate&Lyle, ADM, Cargill)
- De waterfront ontwikkeling van Zaanstad en Amsterdam blijven los van elkaar. Er zal geen sprake zijn van een aaneengeschakeld gebied.
- De mix tussen wonen en industrie, groot en klein, oud en nieuw, is wel zeer karakteristiek voor de Zaanstreek
- Voor Amsterdam liggen de kansen vooral in de Buiksloterham en NDSM
- In Sloterdijk/Teleport kan worden verstedelijkt (inclusief wonen) indien de geluidhindercontour wordt terug gedrongen. Meer sport en onderwijs dan nu al mogelijk
- In IJmuiden is de mogelijkheid om een sterk stedelijk cluster tussen de marina en het strand te ontwikkelen. Het strand als vestigingsconditie wordt optimaal benut
- In IJmuiden is intensivering mogelijk. Een denkbaar scenario is het moment van aanpassing/verbetering van het winkelconcept (van lang lint naar een compact centrum) aan te grijpen om sloop-nieuwbouw en intensivering te realiseren. Hierbij kan gedacht worden aan hoogbouw die inspeelt op het fascinerende omliggende duin- en industrielandchap
- De massa van de verstedelijking langs het water is waarschijnlijk te beperkt om een personentransportnetwerk over het water op te zetten
- Kans: intensivering stedelijke ontwikkeling op beschikbare locaties (hogere dichtheid, groter aandeel wonen)

## Landschap, groen en recreatie

- Zonder extra ruimtebeslag goede, aantrekkelijke en veilige voet- en fietsroutes door havengebieden realiseren om zo de 'stad' en haven/industrie bij elkaar in de buurt te brengen en zo begrip voor elkaar creëren
- Deze routes gebruiken om verbindingzones voor flora en fauna te creëren
- Vormgeven van plekken aan de waterkant (bestemmingen)
- Versterking bestaande recreatiegebieden Houtrak en Spaarnwoude door uitbreiden omliggend groen/natuur systeem
- Verbreding aanbod voor dagrecreatie in Oosterbroek, Buitenhuizen, Westerhoffbos, Noorderbos, Spaarnadam, Dietsveld, Mooie Nel, Penningsveer, Veerplas, BuitenLiede, Poelbroek, Meerwijkplas, Molenplas
- Vergroten bereikbaarheid van deze gebieden over land (langzaam verkeer en openbaar vervoer) met Halfweg (station, Sugar City) als belangrijk verdeelpunt
- Programmering forten (cultuur, wellness, wonen, eco

groen areaal variant A:  
2.150 ha



groen areaal variant B:  
2.500 ha



experiment, sport) en vormgeven (fiets)routes tussen de forten

- Handhaven agrarisch gebruik van polders rond Stelling ten noorden van het Noordzeekanaal
- Met de uitbreiding van de haven in de Houtrakpolder wordt de Noordzeekanaalweg/Westpoortweg verlegd naar het zuiden (omdat er een openwaterverbinding met het kanaal wordt gemaakt. Deze omlegging biedt kansen voor het uitbreiden van het recreatiegebied Spaarnwoude richting het Noordzeekanaal. Het kanaal met de bijzondere scheepvaart komt in het zicht van recreanten. Dit helpt mee haven en stad dicht bij elkaar te brengen (mental map)

### Infrastructuur

- De havenuitbreiding vraagt om een investering. In de Houtrakpolder wordt een bekken gegraven, kades aangelegd en natte kavels uitgeefbaar gemaakt (opspuiten).
- De kavels en kades worden bereikbaar gemaakt voor wegtransport en rail
- N202/S102 wordt ter hoogte van nieuwe havenbekken Houtrak omgelegd (richting Inlaagpolder)
- Hiermee moet een nieuwe brug over zijkanaal C worden aangelegd.
- Voorstelbaar is de N202 parallel aan de A9 te leggen. Hiermee wordt geluidhinder en fijnstof gekoppeld en wordt de waterkant van het Noordzeekanaal bereikbaar voor recreanten in Spaarnwoude
- Koppeling A8-A9 voor 2020 (streven Provincie en regio)
- Nieuwe sluis in 2019
- Transformatie/groot onderhoud aan Noordersluis is nodig in 2026
- Om het recreatief programma ten zuiden van het kanaal en de Stellingen boven het kanaal beter bereikbaar te

maken worden fietspaden verbeterd en nieuw aangelegd.

- Openbaar vervoer door de recreatiegebieden wordt uitgebreid
- De verstedelijkingszone langs de Zaan en het IJ kan uit de voeten met het bestaande infra-netwerk uitgaande van de geplande investeringen in het wegen en ov-net in Amsterdam noord (o.a. doortrekken HOV richting Zaanstad)
- Op de belangrijkste oost-west verbinding in het Noordzeekanaalgebied aan de noordzijde van het kanaal (Zuidelijke Randweg) gaan al in het begin van de ontwikkelperiode tot 2040 knelpunten ontstaan (overbelaste kruispunten op de Den Uylweg en Thorbeckeweg) waardoor de bereikbaarheid sterk verslechtert. Hiervoor moeten oplossingen worden gevonden. Met de intensivering en uitbreiding van recreatiegebied Spaarnwoude ontstaat draagvlak voor het exploiteren van een halte voor personenvervoer over het Noordzeekanaal

### Uitzoekpunten

- Wat zijn investeringskosten voor nieuwe havenbekken, kades en infrastructuur
- Wat zijn kosten onderhoud Noordersluis
- Is er voldoende draagvlak voor de exploitatie van een personenvervoer over het water

### Milieubelasting

- Uitbreiding zones richting Houtrak en/of Wijkermeer om haven en industrie mogelijk te maken met als consequentie dat er een cumulatiegebied ontstaat tussen de binnenduinrandzone en Amsterdam-Zaanstad
- Met de ontwikkeling van Oud IJmuiden wordt er een groot aantal woningen dicht bij het gezoneerde industrieterrein IJmond gerealiseerd. Vergroten van bestaande contouren

ter hoogte van Oud IJmuiden kan grote gevolgen hebben voor het aantal geluidgehinderden.

- Wat betreft de luchtkwaliteit wordt op het strand bij Wijk aan Zee de PM10-grenswaarde (Europese norm) overschreden, dit is een knelpunt. De overschrijding van de PM10-grenswaarde op vier locaties binnen Westpoort is veelal beperkt tot het haventerrein zelf en daar hoeft geen toetsing plaats te vinden, dit betreffen derhalve aandachtspunten en geen knelpunten. Dit betreft de huidige situatie. Bij uitbreiding van haventerrein kunnen er afhankelijk van het soort bedrijfsactiviteiten en de ladingstromen, wel nieuwe knelpunten ontstaan.
- Zowel in de IJmond als in Westpoort is er een aantal knelpunten op het gebied van externe veiligheid. De knelpunten spelen geen rol voor de toekomstige situatie omdat er afspraken zijn gemaakt over het oplossen van deze knelpunten. Daarnaast vindt bij groei geen toename plaats bij de knelpunten. Bij uitbreiding van haventerrein kunnen er afhankelijk van het soort bedrijfsactiviteiten en de ladingstromen, wel nieuwe knelpunten ontstaan.

### Uitzoekpunten

- Is er voor Westpoort voldoende geluidruimte gereserveerd om de groei van de ladingstromen te accommoderen?
- Is er voor Hoogtij voldoende geluidruimte gereserveerd op de kavels langs het water voor de beoogde zeehavenactiviteiten?
- Kan er voldoende milieuruimte wordt gecreëerd voor fijn stof om de groei van de ladingstromen te accommoderen?



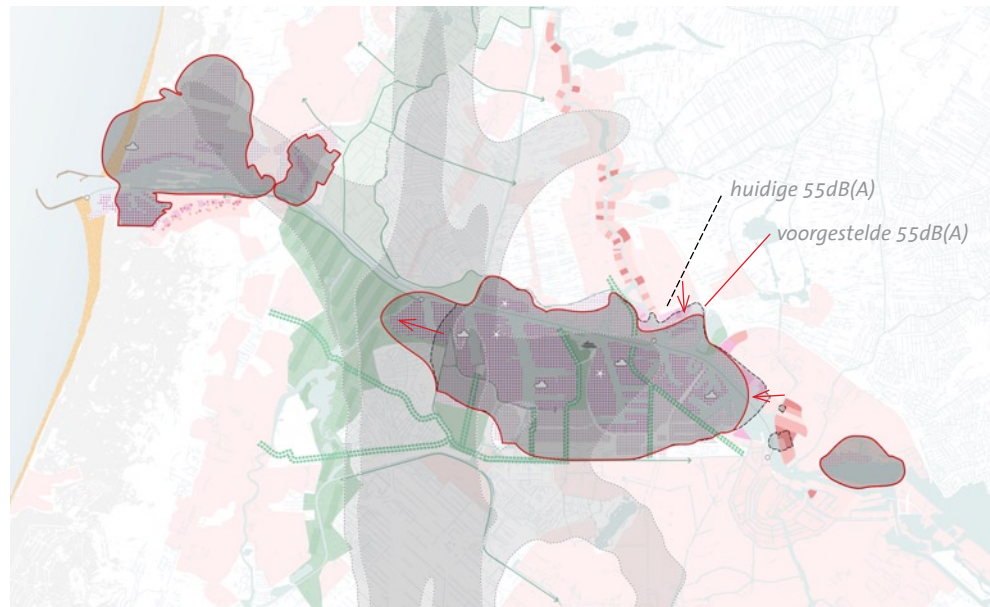
## Overwegingen voor de besluitvorming

- investeringszekerheid voor stuwende (exporterende) activiteiten in industrie, groothandel, logistiek. Als banenmotor neemt het belang van de industrie af, maar in termen van TW en export blijft belang groot.
- biedt kansen om draaischijfpositie uit te bouwen, met name op gebied van energie (brandstoffen, biomassa, offshore)
- gunstig voor schaalvoordelen en inkomsten uit de haven
- minder mogelijkheden voor realiseren hoogwaardige woon(werk)milieus aan IJ- en Zaanoever en een aanhechting van de Zaanoever en IJ-oeverontwikkeling
- vergt ruimtelijke, milieutechnische en haveninfrastructurele (sluis, havenbekkens) maatregelen die een aantasting van (open) polderlandschappen betekenen, die niet altijd op regionale schaal beïnvloedbaar zijn (EU-wetgeving), die geld kosten en die op maatschappelijke en politieke weerstand kunnen rekenen
- Als wijziging van de geluidruimte voor individuele bedrijven aan de orde is kan dit juridische en financiële consequenties hebben omdat bedrijven recht hebben op de eerder aan hen vergunde geluidruimte
- vergt een adaptieve strategie gezien de onzekere ontwikkeling van de containersector. Uitgaande van GE-scenario is rond 2030 extra havenareaal nodig
- aandachtspunt: consequenties van overslaggroei voor landzijdige infrastructuur met name in variant B, waar de geïsoleerde Wijkermeerpolder moet worden ontsloten

### Geluidzonering 55 dB(A) contouren - variant A

(voor vergelijk bestaande situatie, zie paragraaf Bouwsteen milieuruimte)

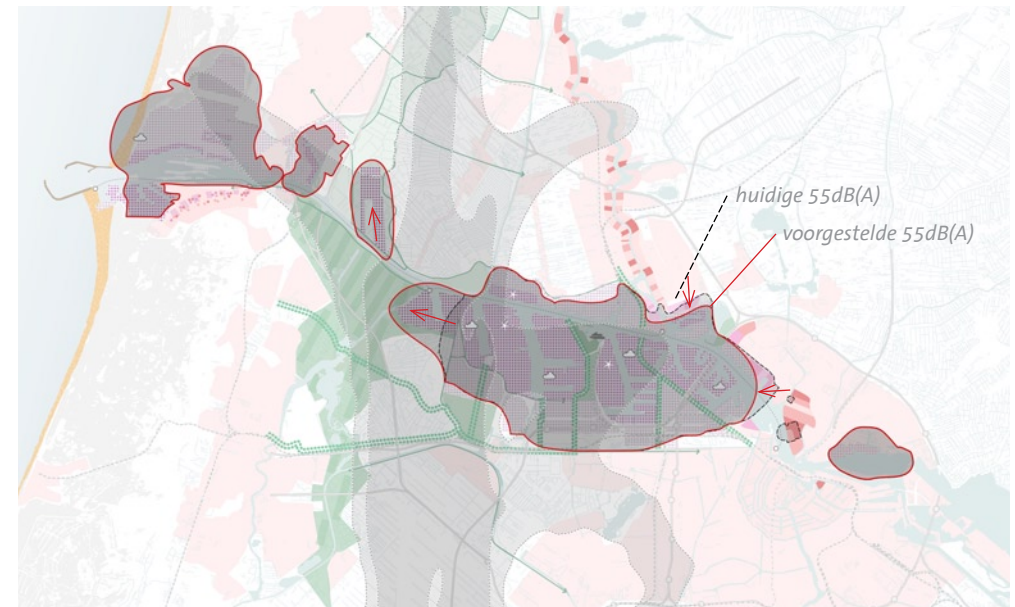
- Terugdringen 55 dB(A) contour aan de oostzijde van Westpoort.
- Handhaven 55 dB(A) contour IJmuiden en Beverwijk.
- Uitbreiding contour over Houtrakpolder (onder Schipholcontour)



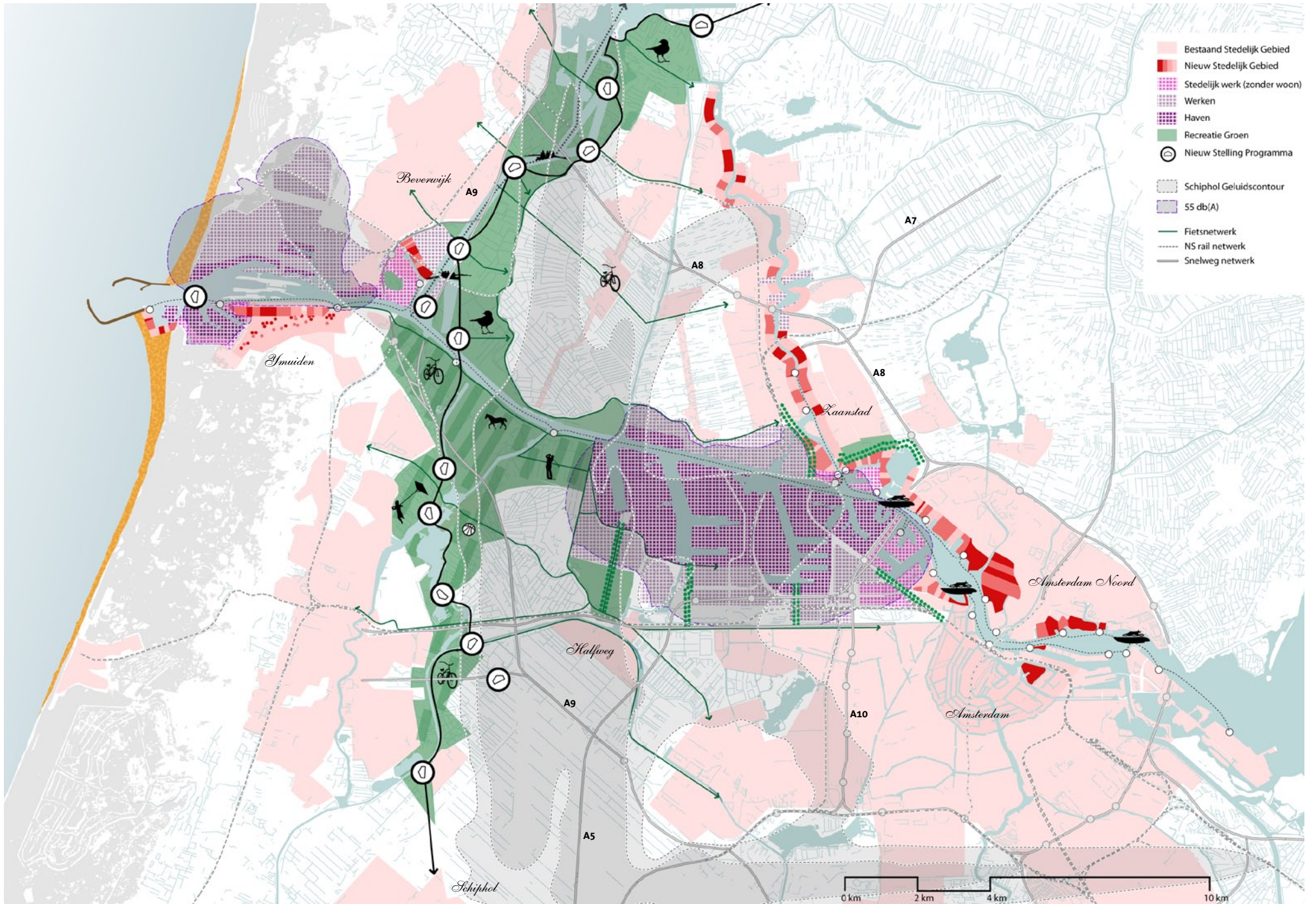
### Geluidzonering 55 dB(A) contouren - variant B

(voor vergelijk bestaande situatie, zie paragraaf Bouwsteen milieuruimte)

- Terugdringen 55 dB(A) contour aan de oostzijde van Westpoort.
- Handhaven 55 dB(A) contour IJmuiden en Beverwijk.
- Uitbreiding contour over Houtrak- en Wijkermeerpolder (onder Schipholcontour)









## PERSPECTIEF 2: GROOTS LANDSCHAP EN COMPACTE HAVEN

### HET UNIEKE LANDSCHAP CENTRAAL ALS MOTOR VOOR ONTWIKKELING VAN NATUUR EN RECREATIE

#### Algemeen

- Compact haven-industrieel gebied maakt ontwikkeling van een groots recreatief landschap rond de Stelling van Amsterdam en verstedelijking langs de Zaan en het IJ mogelijk
- Westpoort en TATA-havens IJmuiden krijgen meer milieuruimte
- Een kleiner havengebied vraagt om intensief ruimtegebruik
- In de overgangsgebieden tussen stad en haven wordt havenindustriële programma getransformeerd naar stedelijk werkgebied met ruimte voor aanvullend stedelijk programma (sport, onderwijs, etc) maar niet voor wonen.
- Langs de Zaan blijven enkele industriële bedrijven (cluster ADM, Tate & Lyle, Duyvis) gehandhaafd
- Groen-recreatief gebied langs de Stelling van Amsterdam wordt dé 'achtertuin' van de MRA
- Dit gebied wordt optimaal bereikbaar vanuit omliggende steden
- Door de toename van woningbouw en recreatief programma langs het water ontstaat er draagvlak voor een watertransportsysteem met diverse haltes

*Intensieve, compacte haven*



*Groots, metropolitaan landschap*



	2012	WLO-scenario's*		Groots landschap en compacte haven	
		2040 GE	2040 RC	2040 GE	2040 RC
<b>Haven</b>					
Haventerreinen Netto ha / % verandering tov 2012	1.818			-7%	-7%
Fysieke veranderingen				Gedeeltelijke transformatie Coen- en Vlothaven	Gedeeltelijke transformatie Coen- en Vlothaven
Overslag (capaciteit in mln ton) achter de sluisen (abs)**	75	150	80	100-120	80
<b>Wonen</b>					
Aantal woningen (x1000)	57			+30,8	+30,8
% van woningopgave MRA PRIMOS (GE/CE)				10% (6%)	10% (19%)
% van woningopgave MRA hoogstedelijk PRIMOS(GE/CE)				42% (25%)	42% (77%)
<b>Groen/recreatie</b>					
Ontwikkeld gebied (Ha)				3.500	3.500
<b>Economische kerncijfers</b>					
Werkgelegenheid MRA (banen x1000)	1.391	1.669	1277	1667	1277
Werkgelegenheid NZKG (banen x1000)	151	170	129	>170	>129
Werkgelegenheid haven (banen x1000)	32	30	23	23	23
Toegevoegde waarde MRA (mld euro)	87,6	212,3		212,2	117,0
Toegevoegde waarde NZKG (mld euro)	11,9	30,1	15,5	>30	>15,5
Toegevoegde waarde haven (mld euro)	3,4	8,6	4,3	6,5	4,3
Netto ruimte voor nieuwe werkgelegenheid NZKG (potentieel aantal extra banen niet-haven)***				97	97
% van totale toename MRA				35%	Nvt

\* Van de WLO-scenario's zijn de twee uitersten hier gebruikt voor een vergelijking: de Global Economy (GE) en de Regional Communities (RC)

\*\*Overslag is teruggeschaald op basis van het beschikbare havenareaal in dit perspectief. Omdat het ruimtegebruik in het transformatiegebied erg intensief is (relatief veel overslag per ha, opgave Haven Amsterdam), is de inschatting dat nieuw haventerrein (op korte termijn) minder intensief zal worden gebruikt. Overslag is daarom naar beneden bijgeschat.

\*\*\* Dit betreft de werkgelegenheid die mogelijk is, gezien de ruimte die in dit scenario voor nieuwe werkgelegenheid wordt gecreëerd. Dit is een aanzienlijk deel van de totale geprognosticeerde banengroei in de MRA. Mocht deze werkgelegenheid inderdaad in het Noordzeekanaalgebied worden gerealiseerd, dan is dit (groten)deels een verschuiving binnen de MRA: namelijk banen die anders elders in de MRA terecht zouden komen. Ditzelfde geldt voor de toegevoegde waarde. Economisch relevanter is de daadwerkelijk nieuwe werkgelegenheid die ontstaat dankzij het creëren van unieke woon/werkmilieus langs het IJ en de Zaan. Deze kunnen een aantrekkingskracht uitoefenen op internationale hoofdkantoren en andere internationaal concurrerende activiteiten. Deze werkgelegenheid hoeft zich echter niet binnen het Noordzeekanaalgebied te manifesteren. Het unieke woon/werkmilieu dat in het Noordzeekanaalgebied gecreëerd wordt, is een randvoorwaarde voor de internationale werkgelegenheid die zich vervolgens ook elders in de regio kan vestigen.



## Haven/industriële ontwikkeling

- Westpoort en IJmuiden zijn de havens van de regio
- De diversiteit is groot, maar het beschikbaar nat areaal beperkt
- Optimaal benutten bestaande kades door medegebruik (delen van de kade, kranen en infra, eerste en tweede linie bedrijven)
- Optimaal benutten bestaande wegen en spoor
- Beperkte groeimogelijkheden overslagcapaciteit
- Coen- en Vlothaven krijgt een stedelijke invulling (geen wonen) te denken valt aan een extra zee- en riviercruise terminal in combinatie met sport, congres, creatieve industrie en maakindustrie (havenarbeid wordt vervangen door stedelijke arbeid)
- Ditzelfde stedelijk werkmilieu wordt langs de Kromhoutstraat in IJmuiden ontwikkeld
- Langs de Zaan blijft een compact en beperkt cluster industrie operationeel (ADM, Tate & Lyle, Duyvis)
- huidige industrie rond Zaan kan mogelijk een plek in Noordzeekanaalgebied vinden
- Door compacte setting wordt haven weinig (extra) toegankelijk gemaakt en blijft het gebied een blinde vlek in de mental map van de regiobewoners/bezoekers
- Economisch profiel: minder ruimte voor haven en industrie, wel ontwikkelmogelijkheden voor toerisme en congressen (cruise, leisure), mogelijkheden voor creatieve industrie en (kleinschaliger) maakindustrie
- Kans: Indien het haven-industrieel gebied meer ruimte moet worden gegeven, is er uitbreidingsmogelijkheid voor de sluisen van IJmuiden. Dit brengt wel een enorme investering met zich mee.

## Uitzoekpunt

- Wat is het economisch effect (welke industrie verdwijnt en wat zijn hiervan de clustereffecten en wat voor type werkmilieu komt hiervoor in de plaats) van de transformatie van de Coen- en Vlothaven

## Verstedelijking

- Verruiming mogelijkheden door transformatie van de randen van de havengebieden naar stedelijk werk en voorzieningen
- Langs de Zaan optimale mogelijkheden behalve ter hoogte van het cluster ADM, Tate & Lyle, Duyvis
- De noordoever van het IJ is optimaal te verstedelijken en daarmee een goede link tussen de waterfronten van Amsterdam en Zaanstad
- Door verstedelijking en toename van openbare ruimte aan de waterkant ontstaat meer massa voor de exploitatie van een watertransport netwerk
- In IJmuiden is de mogelijkheid om een sterk stedelijk cluster tussen de marina en het strand te ontwikkelen. Het strand als vestigingsconditie wordt optimaal benut.
- Langs het kanaal bij IJmuiden (Kanaaldijk) ontstaat door het optimaliseren van de milieuhindercontouren de mogelijkheid voor de ontwikkeling van een stedelijke mix van wonen, werken en voorzieningen
- In IJmuiden is intensivering mogelijk. Een denkbaar scenario is het moment van aanpassing/verbetering van het winkelconcept (van lang lint naar een compact centrum) aan te grijpen om sloop-nieuwbouw en intensivering te realiseren. Hierbij kan gedacht worden aan hoogbouw die inspeelt op het fascinerende omliggende duin- en industrielandchap.
- Voor Beverwijk zijn er verstedelijkingsmogelijkheden in de Pijp. Door het downgraden van de A22 wordt dit stedelijk milieu aan de bestaande stad gekoppeld

- Om het compacte havengebied optimaal te kunnen laten functioneren wordt de milieuhinder contour rond Westpoort niet vernauwd. Woningbouw rond Sloterdijk/Teleport is hiermee niet mogelijk. Stedelijk programma als sport en onderwijs wel.

## Uitzoekpunten

- Is er voldoende aanbod om watertransport te exploiteren
- Is er voldoende milieuruimte te creëren om woningbouw langs het kanaal te realiseren

## Landschap, groen en recreatie

- Intensief gebruikte haven laat weinig ruimte voor recreatief medegebruik
- Minimale plekken aan de waterkant (bestemmingen) kunnen bestaande paden activeren
- De Stelling van Amsterdam wordt aangegrepen als lint waarlangs de recreatieve programmering van Spaarnwoude in noordelijke en zuidelijke richting door groeit

groen areaal: 3.500 ha



- De forten worden aantrekkelijk geprogrammeerde forten (cultuur, wellness, wonen, eco experiment, sport) en de routes tussen de forten aantrekkelijk en herkenbaar gemaakt
- Ten zuiden van het kanaal ligt de nadruk op de ontwikkeling van intensief en divers dagrecreatie programma met alle benodigde voorzieningen
- Ten noorden van het kanaal wordt ingezet op extensief recreatief gebruik. Aan de buitenzijde van de stelling (west) wordt water gecreëerd dat refereert aan het inundatieplan van het verdedigingswerk, maar ook waterrecreatie mogelijk maakt (kanoën, vissen, zeilen, zwemmen) en een bijdrage levert aan de waterhuishouding van de regio (berging en geleidelijk afvoeren)
- Het agrarische gebied aan de binnenzijde van de Stelling wordt vormgegeven als amfibisch natuurgebied. Een drassig gebied wordt de biotoop van een rijk flora en fauna systeem
- Vergroten bereikbaarheid van deze gebieden over land (lv en ov) met Halfweg (station, Sugar City) als belangrijk verdeelpunt
- Voor de continuïteit van langzaam verkeerroutes tussen noordelijk en zuidelijk gebied wordt een nieuwe pontverbinding ingesteld. IJmuiden, Zaanstad en Amsterdam worden met deze verbinding over het water bereikbaar

### Infrastructuur

- Dit perspectief gaat uit van een optimale benutting van het bestaande havencomplex. Havenbekkens, kades en infrastructuur worden optimaal benut. Uitbreiding is nagenoeg niet nodig
- Nieuwe sluis in 2019
- Transformatie/groot onderhoud aan Noordersluis is niet

nodig

- Verstedelijking van de noordoever van het IJ kan plaats vinden onder de condities van de geplande infra investeringen (HOV tussen noord-zuidlijn en Zaanstad)
- Met de verstedelijking in Zaanstad en de rest van het Noordzeekanaalgebied komt het bestaande netwerk onder druk. Onderzocht zal moeten worden in hoeverre een nieuwe vaste oeververbinding tussen Zaanstad en Amsterdam een oplossing kan bieden om de bereikbaarheidsproblemen op te lossen.
- Om de verstedelijking in de Pijp, Beverwijk, mogelijk te maken dient de A22 gedowngraded te worden
- Koppeling van de A8 en A9
- Om het intensief recreatief programma ten zuiden van het kanaal en het extensief, natuurlijk gebied langs de Stellingen boven het kanaal beter bereikbaar te maken worden fietspaden verbeterd, nieuw aangelegd en een nieuwe pontveer ingesteld.
- Openbaar vervoer door de recreatiegebieden wordt uitgebreid
- Met de intensivering en uitbreiding van recreatiegebied Spaarnwoude ontstaat draagvlak voor het exploiteren van enkele haltes voor personenvervoer over het Noordzeekanaal

### Uitzoekpunten

- Wat is de levensduur van bestaande haveninfrastructuur
- Wat zijn de investeringskosten van de nieuwe infrastructuur
- Ontstaat er voldoende draagvlak voor personenvervoer over het water

### Milieubelasting

- Zowel in de IJmond als in Westpoort is er een aantal knelpunten op het gebied van externe veiligheid. De

knelpunten spelen geen rol voor de toekomstige situatie omdat er afspraken zijn gemaakt over het oplossen van deze knelpunten. Daarnaast vindt bij groei geen toename plaats bij de knelpunten. Bij transformatie van bestaande havengebieden kunnen er afhankelijk van het soort bedrijfsactiviteiten en de ladingstromen, wel nieuwe knelpunten ontstaan.

- In de IJmond wordt de geluidbelasting teruggedrongen om stedelijke ontwikkeling langs het kanaal mogelijk te maken. Wat betreft de luchtkwaliteit wordt op het strand bij Wijk aan Zee de PM10-grenswaarde (Europese norm) overschreden, dit is een knelpunt. De overschrijding van de PM10-grenswaarde op vier locaties binnen Westpoort is veelal beperkt tot het haventerrein zelf en daar hoeft geen toetsing plaats te vinden, dit betreffen derhalve aandachtspunten en geen knelpunten. Dit betreft de huidige situatie. Bij uitbreiding van haventerrein kunnen er afhankelijk van het soort bedrijfsactiviteiten en de ladingstromen, wel nieuwe knelpunten ontstaan.
- Zowel in de IJmond als in Westpoort zijn er een aantal knelpunten op het gebied van externe veiligheid. De knelpunten spelen geen rol voor de toekomstige situatie omdat er afspraken zijn gemaakt over het oplossen van deze knelpunten. Daarnaast vindt bij groei geen toename plaats bij de knelpunten. Bij transformatie van bestaande havengebieden kunnen er afhankelijk van het soort bedrijfsactiviteiten en de ladingstromen, wel nieuwe knelpunten ontstaan.

### Uitzoekpunten

- Is er voor Hoogtij voldoende geluidruimte gereserveerd op de kavels langs het water voor de beoogde 24-uurs zeehavenactiviteiten?
- Als er door maatregelen milieuruimte wordt gecreëerd voor fijn stof is, hoe wordt die ruimte dan ingevuld? Is dat



ten gunste van Tata, ten gunste van het lichter van de bedrijven die naar Westpoort moeten of ten gunste van de bewoners van de IJmond?

- Kan er voldoende milieuruimte wordt gecreëerd voor fijn stof om de groei van de ladingstromen te accommoderen?

### Overwegingen voor de besluitvorming

- goede mogelijkheden voor hoogwaardige woon(werk) milieus aan IJ- en Zaanoevers, hetgeen gunstig is voor

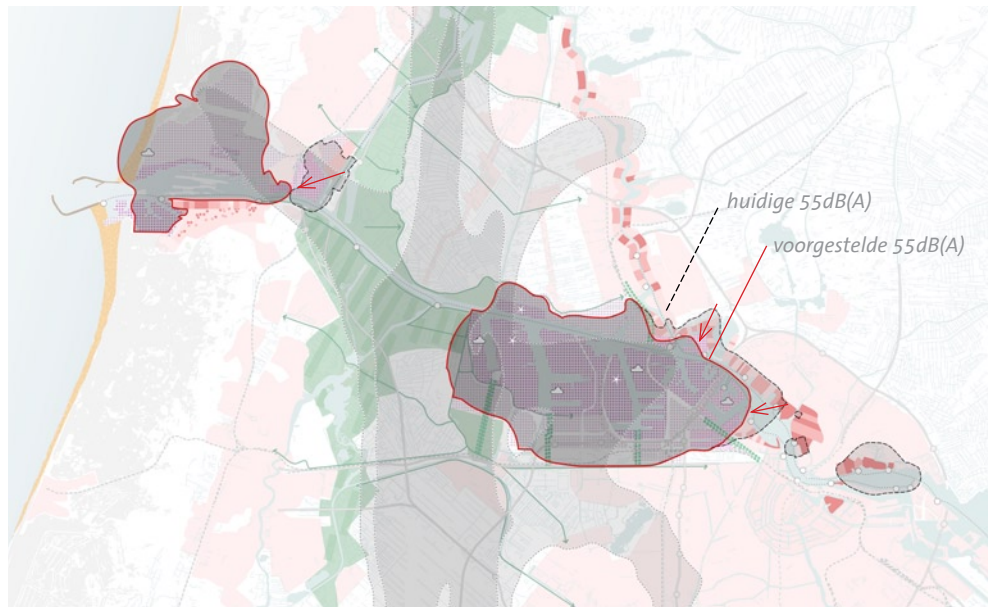
- aantrekken en behouden van kenniswerkers als plek voor bijvoorbeeld internationale hoofdkantoren en voor
- Als wijziging van de geluidruimte voor individuele bedrijven aan de orde is kan dit juridische en financiële consequenties hebben omdat bedrijven recht hebben op de eerder aan hen vergunde geluidruimte
- inperking investeringszekerheid voor stuwende (exporterende) activiteiten, met name ongunstig voor behoud industrie binnen Ring A10 en langs de Zaan, maar ook in Beverwijk (De Pijp) en voor Tata Steel

- beperkte mogelijkheden om kansen te benutten op gebied van containerlogistiek en energie (brandstoffen, biomassa, offshore) en om schaalvoordelen en haveninkomsten te realiseren
- gunstig voor groen om de stad als recreatiegebied voor inwoners, positief voor biodiversiteit
- de planontwikkeling van winkel-, bedrijfs- en kantoorruimten vergt mede met oog op omvang
- aandachtspunt: investeringen in infrastructuur, mogelijke kansen personenvervoer over water

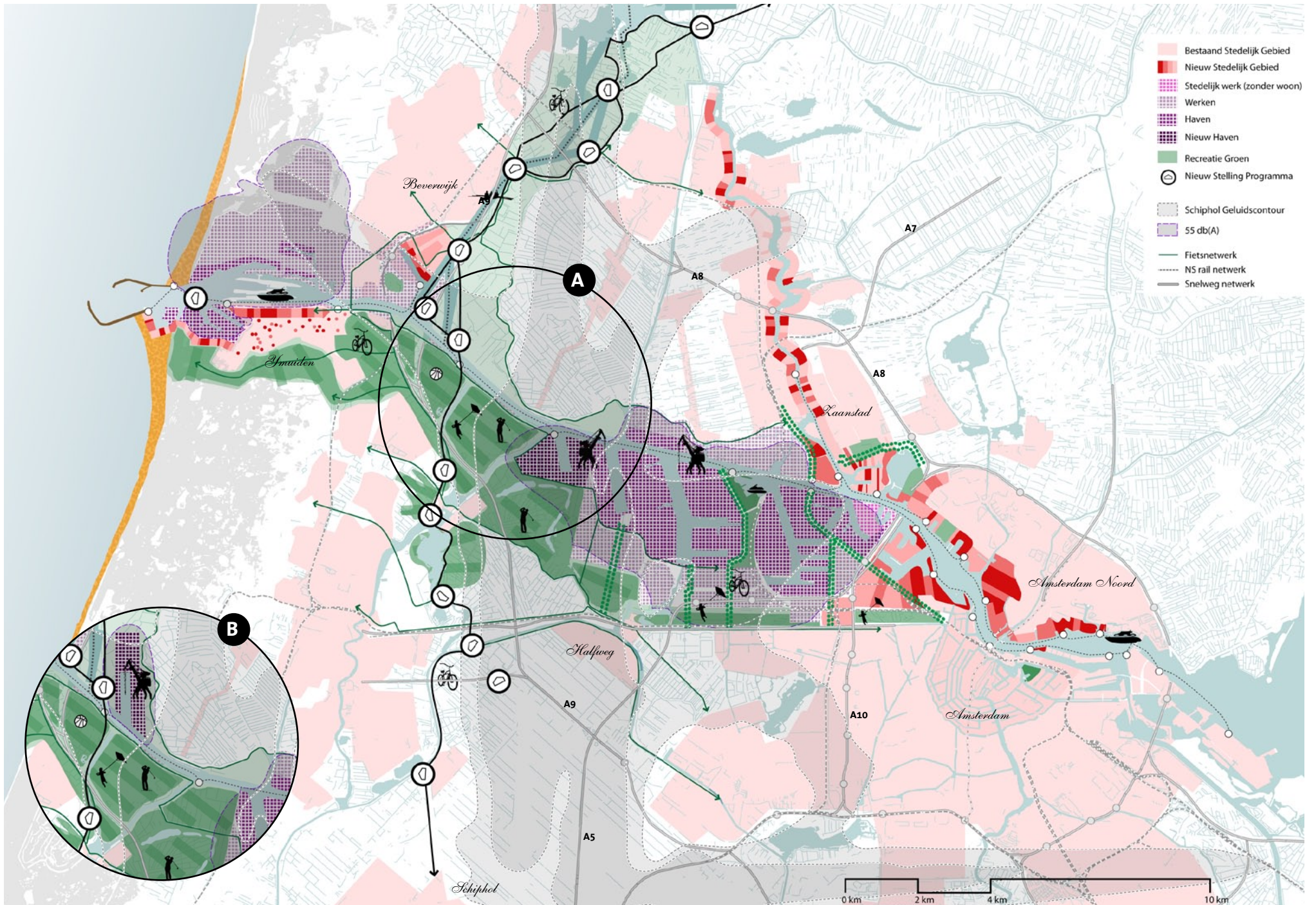
*Geluidzonering 55 dB(A) contouren nieuwe situatie*

*(voor vergelijk bestaande situatie, zie paragraaf Bouwsteen milieuruimte)*

- Terugdringen 55 dB(A) contour aan de oostzijde van Westpoort door uitplaatsen zware hinder
- lichter in IJmond?
- Terugdringen contour Grote Hout









# PERSPECTIEF 3: HOOGSTEDELIJK WOON- EN WERKLANDSCHAP

## DE WATERFRONTEN VAN IJMUIDEN TOT AMSTERDAM ALS BASIS VOOR HET ONTWIKKELEN VAN EEN HOOGSTEDELIJK WOON-WERKMILIEU

### Algemeen

- Het haven-industrieel gebied maakt aan de randen (Zaanstad, Amsterdam, Beverwijk, IJmuiden) ruimte voor verstedelijking
- Industriële werkgebieden langs de Zaan verdwijnen
- Ruimte voor compensatie van industriële activiteiten wordt in de Houtrakpolder of Wijkermeerpolder gevonden
- Optimale mogelijkheden voor ontwikkeling van een hoogstedelijk woon- en werkmilieu langs de waterkanten in de MRA (zowel langs de Zaan-IJ als de IJmond)
- Met de ontwikkeling van een groen-recreatieve zone worden Amsterdam (en Zaanstad) gelinkt aan IJmuiden (en Beverwijk).
- Halfweg is de ultieme vrijetijds-hub
- Toename van adressen langs de waterkant vormt de basis voor een uitgebreid watertransport netwerk

*Stad aan de Zaan, het IJ, het kanaal, de kust.*



	2012	WLO-scenario's*		Hoogstedelijk woon-werklandschap A		Hoogstedelijk woon-werklandschap B	
		2040 GE	2040 RC	2040 GE	2040 RC	2040 GE	2040 RC
<b>Haven</b>							
Haventerreinen Netto ha / % verandering tov 2012	1.818			-2%	-2%	-6%	-6%
Fysieke veranderingen				Transf. Coen-, Vlot- en Petroleumhaven Uitbreiding Houtrakpolder	Transf. Coen-, Vlot- en Petroleumhaven Uitbreiding Houtrakpolder	Transf. Coen-, Vlot- en Petroleumhaven Uitbreiding Wijkermeerpolder	Transf. Coen-, Vlot- en Petroleumhaven Uitbreiding Wijkermeerpolder
Overslag (capaciteit in mln ton) achter de sluisen (abs)	75	150	80	120-130	80	100-120	80
<b>Wonen</b>							
Aantal woningen (x1000)	57			+52,7	+52,7	+52,7	+52,7
% van woningopgave MRA PRIMOS (GE/CE)				18% (10%)	18% (32%)	18% (10%)	18% (32%)
% van woningopgave MRA hoogstedelijk PRIMOS(GE/CE)				72% (42%)	72% (132%)	72% (42%)	72% (132%)
<b>Groen/recreatie</b>							
Ontwikkeld gebied (Ha)				3.830	3.830	3.470	3.470
<b>Economische kerncijfers</b>							
Werkgelegenheid MRA (banen x1000)	1.391	1.669	1277	1679	1277	1670	1277
Werkgelegenheid NZKG (banen x1000)	151	170	129	>170	>129	>170	>129
Werkgelegenheid haven (banen x1000)	32	30	23	26	23	23	23
Toegevoegde waarde MRA (mld euro)	87,6	212,3		214,7	117,0	213,0	117,0
Toegevoegde waarde NZKG (mld euro)	11,9	30,1	15,5	>30	>15,5	>30	>15,5
Toegevoegde waarde haven (mld euro)	3,4	8,6	4,3	7,3	4,3	6,5	4,3
Netto ruimte voor nieuwe werkgelegenheid NZKG (potentieel aantal extra banen niet-haven)**				111	111	111	111
% van totale toename MRA				40%	Nvt	40%	Nvt

\* Van de WLO-scenario's zijn de twee uitersten hier gebruikt voor een vergelijking: de Global Economy (GE) en de Regional Communities (RC)

\*\* Dit betreft de werkgelegenheid die mogelijk is, gezien de ruimte die in dit scenario voor nieuwe werkgelegenheid wordt gecreëerd. Dit is een aanzienlijk deel (38 procent) van de totale geprognosticeerde banengroei in de MRA. Mocht deze werkgelegenheid inderdaad in het Noordzeekanaalgebied worden gerealiseerd, dan is dit (grooten)deels een verschuiving binnen de MRA: namelijk banen die anders elders in de MRA terecht zouden komen. Ditzelfde geldt voor de toegevoegde waarde. Economisch relevanter is de daadwerkelijk nieuwe werkgelegenheid die ontstaat dankzij het creëren van unieke woon/werkmilieus langs het IJ en de Zaan. Deze kunnen een aantrekkingskracht uitoefenen op internationale hoofdkantoren en andere internationaal concurrerende activiteiten. Deze werkgelegenheid hoeft zich echter niet binnen het Noordzeekanaalgebied te manifesteren. Het unieke woon/werkmilieu dat in het Noordzeekanaalgebied gecreëerd wordt, is een randvoorwaarde voor de internationale werkgelegenheid die zich vervolgens ook elders in de regio kan vestigen.



## Haven/industriële ontwikkeling

- Het haven-industrieel complex wordt kleiner van oppervlak. In de Achtersluispolder, Coen- en Vlothaven en de Pijp vindt een transformatie richting stad plaats (gemengd programma)
- Ook industriecomplexen langs de Zaan verdwijnen om plaats te maken voor stedelijk woon-werkprogramma
- Compensatie voor getransformeerde havengebieden kan (gedeeltelijk) in de Houtrak of Wijkermeerpolder worden gevonden (of elders in de MRA zoals in de Flevopolder)
- Ontwikkeling in de Houtrakpolder creëert meer netto terrein dan in de Wijkermeer
- De Houtrakpolder kan op een meer eenvoudige manier worden gekoppeld aan bestaande wegen en rail
- Optimaal benutten bestaande kades door medegebruik (delen van de kade, kranen en infra, eerste en tweede linie bedrijven)
- Ruime milieuhindercontouren rond de nieuwe havengebieden (Houtrak of Wijkermeer) waarborgen de vestigingsmogelijkheden van nieuwe en te verplaatsen industrie
- Optimaal benutten bestaande wegen en spoor
- Beperkte groeimogelijkheden overslagcapaciteit
- Economisch profiel: maximale ruimte voor hoogstedelijk milieu, bovengemiddelde ontwikkeling woningen en veel ruimte voor zakelijke dienstverlening, ICT. Haven en industrie krijgen minder ruimte.
- Kans: indien het haven-industrieel gebied meer ruimte moet worden gegeven, is er uitbreidingsmogelijkheid voor de sluisen van IJmuiden. Dit brengt wel een enorme investering met zich mee.

## Verstedelijking

- Door verplaatsing van havenruimte ontstaat er optimaal ruimte voor verstedelijking langs de, voor de regio zo

karacteristieke, waterkanten van de Zaan, IJ en kanaal.

Hiermee wordt een optimale koppeling tussen de waterfronten van Zaanstad en Amsterdam gerealiseerd

- Idem door het uitplaatsen van bedrijvigheid langs de Zaan, de Pijp en het IJ
- De noordoever van het IJ is optimaal te verstedelijken en daarmee een goede link tussen de waterfronten van Amsterdam en Zaanstad
- Door verstedelijking en toename van openbare ruimte aan de waterkant ontstaat meer massa voor de exploitatie van een watertransport netwerk. Hiermee wordt de aantrekkelijkheid van deze gebieden voor vestiging van wonen en werken vergroot
- In IJmuiden is de mogelijkheid om een sterk stedelijk cluster tussen de marina en het strand te ontwikkelen. Het strand als vestigingsconditie wordt optimaal benut.
- Tussen het bestaand stedelijk gebied en de marina wordt stedelijk programma ontwikkeld
- Langs het kanaal bij IJmuiden (Kanaaldijk) ontstaat door het optimaliseren van de milieuhindercontouren de mogelijkheid voor de ontwikkeling van een stedelijke mix van wonen, werken en voorzieningen
- In IJmuiden is intensivering mogelijk. Een denkbaar scenario is het moment van aanpassing/verbetering van het winkelconcept (van lang lint naar een compact centrum) aan te grijpen om sloop-nieuwbouw en intensivering te realiseren. Hierbij kan gedacht worden aan hoogbouw die inspeelt op het fascinerende omliggende duin- en industrielandchap.
- Voor Beverwijk zijn er verstedelijkingsmogelijkheden richting de waterkant van de Pijp en in het gebied van de bazaar mogelijk. Beverwijk krijgt hiermee weer een gezicht naar het water en een relatie met het nabije groengebied rond de Stelling van Amsterdam.

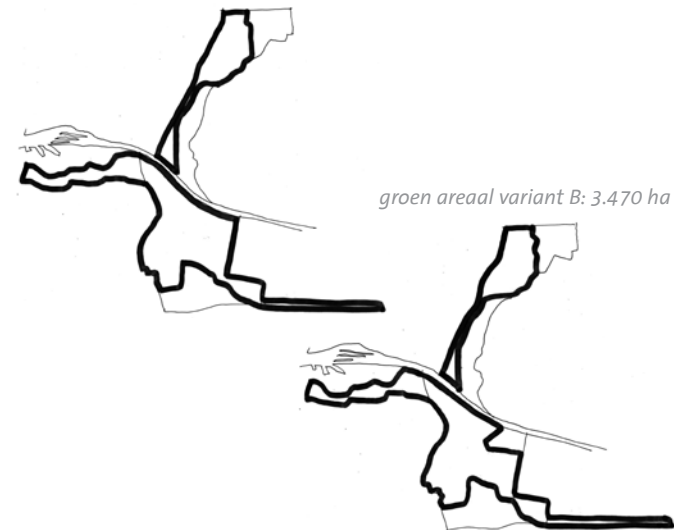
## Uitzoekpunten

- Is er voldoende draagvlak voor personenvervoer over water
- Kan de milieuhinder langs het kanaal bij IJmuiden worden terug gedrongen om woningbouw mogelijk te maken

## Landschap, groen en recreatie

- De ontwikkeling van de haven in westelijke richting gaat gelijk op met de ontwikkeling van een groen-recreatief systeem in oost-westrichting
- Het intensief gebruikte dagrecreatiegebied Spaarnwoude ontwikkelt zich in westelijke richting naar Oosterbroek, Velserbeek en het strand en schakelt daarmee met het stedelijk gebied van IJmuiden. In oostelijke richting wordt via de Inlaagpolder en dagrecreatiegebied Houtrak een koppeling met Halfweg (Sugar City) en de Brettenzone (Amsterdam) gemaakt.
- De Brettenzone krijgt een intensievere programmering en

groen areaal variant A: 3.830 ha



vormt een schakel in twee richtingen: oost-west tussen IJmuiden en Amsterdam, noord-zuid tussen de westelijke tuinsteden en de havenbekkens. Hiermee wordt de aantrekkelijkheid om de havens te bezoeken vergroot

- In Westpoort wordt ter hoogte van het voormalige ADM-terrein een groen-recreatieve bestemming ontwikkeld die mensen tot diep in de haven trekt.
- De plek en de route ernaartoe krijgen functie als schakel voor flora en fauna tussen de natte waterkant van het brakke kanaal en de zoete Sloterplas
- De Stelling van Amsterdam staat als een eigen systeem haaks op het kanaal en de groen-recreatieve ontwikkeling in oost-westrichting
- Ten noorden van het kanaal wordt ingezet op extensief recreatief gebruik. Aan de buitenzijde van de stelling (west) wordt water gecreëerd dat refereert aan het inundatieplan van het verdedigingswerk, maar ook waterrecreatie mogelijk maakt (kanoën, vissen, zeilen, zwemmen) en een bijdrage levert aan de waterhuishouding van de regio (berging en geleidelijk afvoeren)
- De forten worden aantrekkelijk geprogrammeerd (cultuur, wellness, wonen, eco experiment, sport) en de routes tussen de forten aantrekkelijk en herkenbaar gemaakt
- Het agrarische gebied aan de binnenzijde van de Stelling blijft gehandhaafd

### Infrastructuur

- Een deel van de bestaande infrastructuur wordt voor een nieuw programma ingezet; van haven naar stad
- Ter compensatie wordt nieuwe haveninfrastructuur in de Houtrakpolder of de Wijkermeerpolder ontwikkeld.
- Nieuwe sluis in 2019
- Transformatie/groot onderhoud aan Noordersluis is niet nodig

- Verstedelijking van de noordoever van het IJ kan plaats vinden onder de condities van de geplande infra investeringen (HOV tussen noord-zuidlijn en Zaanstad)
- Met de verstedelijking in Zaanstad komt het bestaande netwerk onder druk. Er zal een nieuwe ontsluiting tussen Zaanstad en Amsterdam moeten worden gerealiseerd. Dit kan in de vorm van een brug ter hoogte van het Hembrugterrein
- Met de verstedelijking van de Coen- en Vlothaven moet het gebied meer intensief en meer divers bereikbaar worden gemaakt. Hiervoor wordt een stelsel van wegen (en enkele bruggen), fietspaden en tram (HOV?) aangelegd
- Koppeling A8-A9
- N202/S102 wordt ter hoogte van nieuwe havenbekken Houtrak omgelegd (richting Inlaagpolder)
- Hiermee moet een nieuwe brug over zijkanaal C worden aangelegd.
- Voorstelbaar is de N202 parallel aan de A9 te leggen. Hiermee wordt geluidhinder en fijnstof gekoppeld en wordt de waterkant van het Noordzeekanaal bereikbaar voor recreanten in Spaarnwoude
- Om het intensief recreatief programma ten zuiden van het kanaal en het extensief, natuurlijk gebied langs de Stellingen boven het kanaal beter bereikbaar te maken worden fietspaden verbeterd, nieuw aangelegd en een nieuwe pontveer ingesteld.
- Openbaar vervoer door de recreatiegebieden wordt uitgebreid. Halfweg is hierbij een belangrijke hub
- Met de intensivering en uitbreiding van recreatiegebied Spaarnwoude ontstaat draagvlak voor het exploiteren van enkele haltes voor personenvervoer over het Noordzeekanaal
- Om verstedelijking in het huidige Bazaar-gebied van Beverwijk mogelijk te maken dient de A22 te worden gedowngraded

- Het nieuwe watertransport netwerk schakelt adressen tussen de Oranjesluizen en het strand bij IJmuiden

### Uitzoekpunten

- Wanneer wordt de sluis vervangen
- Wat zijn de investeringskosten voor sluis, haven en infrastructuur

### Milieubelasting

- Geluidcontouren ter hoogte van het stedelijk gebied bij Amsterdam en Zaanstad wordt teruggedrongen tot voorbij de ringweg A10. Hiermee ontstaat de mogelijkheid om de verstedelijking tussen Amsterdam en Zaanstad optimaal vorm te geven
- In de IJmond wordt de milieubelasting verminderd om stedelijke ontwikkeling langs het kanaal mogelijk te maken
- Idem ter hoogte van de Pijp in Beverwijk
- Wat betreft de luchtkwaliteit wordt op het strand bij Wijk aan Zee de PM10-grenswaarde (Europese norm) overschreden, dit is een knelpunt. De overschrijding van de PM10-grenswaarde op vier locaties binnen Westpoort is veelal beperkt tot het haventerrein zelf en daar hoeft geen toetsing plaats te vinden, dit betreffen derhalve aandachtspunten en geen knelpunten. Dit betreft de huidige situatie. Bij uitbreiding van het stedelijk gebied kunnen er afhankelijk van het soort bedrijfsactiviteiten nabij deze nieuwe gebieden, wel nieuwe knelpunten ontstaan.
- Zowel in de IJmond als in Westpoort is er een aantal knelpunten op het gebied van externe veiligheid. De knelpunten spelen geen rol voor de toekomstige situatie omdat er afspraken zijn gemaakt over het oplossen van deze knelpunten. Daarnaast vindt bij groei geen toename plaats bij de knelpunten. Bij uitbreiding van



stedelijk gebied kunnen er afhankelijk van het soort bedrijfsactiviteiten nabij deze nieuwe gebieden, wel nieuwe knelpunten ontstaan.

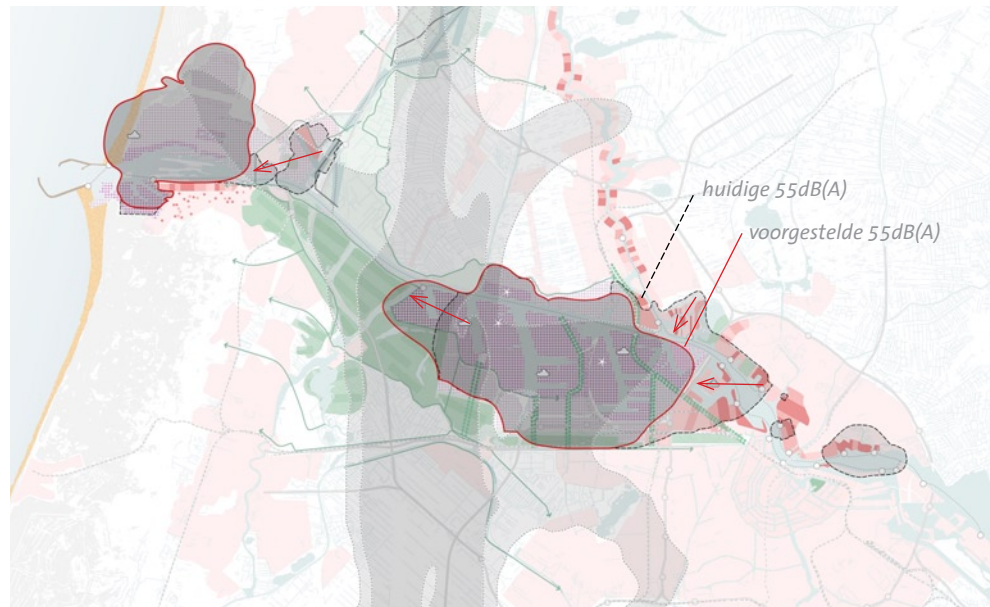
#### Uitzoekpunt

- Is er voor Hoogtij voldoende geluidruimte gereserveerd op de kavels langs het water voor de beoogde zeehavenactiviteiten?
- Kan er voldoende milieuruimte worden gecreëerd voor fijn stof om de groei van de ladingsstromen te accommoderen en de bewoning mogelijk te maken?
- Wat zijn de kosten van te nemen milieumaatregelen?

#### Geluidzoneringscontouren 55 dB(A) - variant A

(voor vergelijking bestaande situatie, zie paragraaf Bouwsteen milieuruimte)

- Minder werkgebied in de haven, meer in de nieuwe hoogstedelijke ontwikkeling
- Terugdringen milieubelasting in stedelijk gebied
- Uitbreiden milieubelasting onder Schipholcontouren (Wijkermeer)



#### Overwegingen voor de besluitvorming

- Maximale mogelijkheden voor realiseren hoogwaardige woon(werk)milieus aan IJ- en Zaanoevers, hetgeen gunstig is voor aantrekken en behouden van (internationale) kenniswerkers, als plek voor bijvoorbeeld internationale hoofdkantoren en voor draagvlak consumentgerichte voorzieningen
- Inperking investeringszekerheid voor bestaande stuwende (exporterende) activiteiten. Verplaatsen van kapitaalintensieve bedrijven is duur, vraagt veel tijd en overleg, vergt ruimte in het buitengebied en kan ondanks ruimtelijke en financiële compensatie leiden tot vertrek van bedrijven
- Als wijziging van de geluidruimte voor individuele

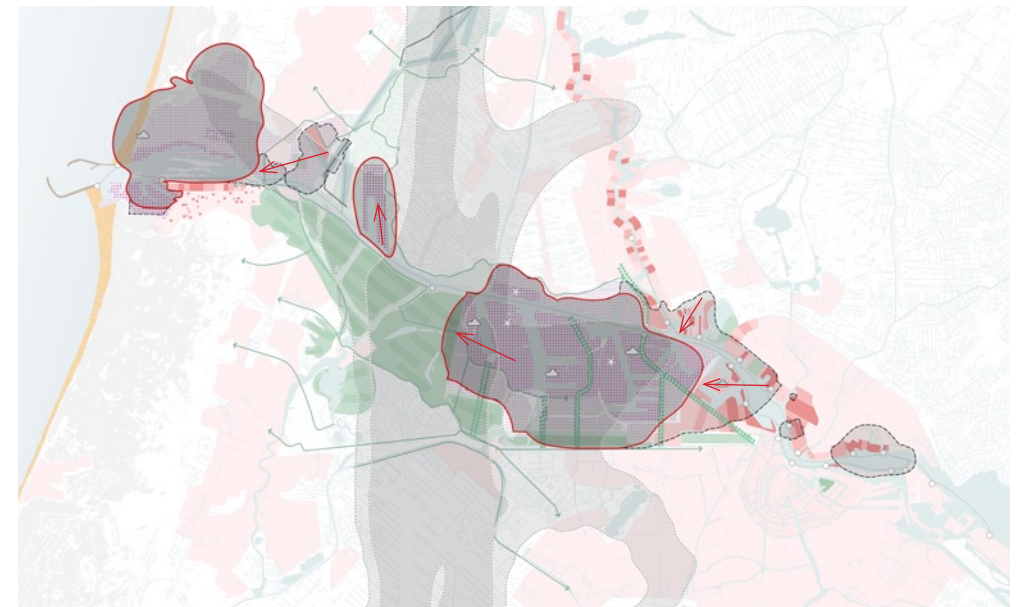
bedrijven aan de orde is kan dit juridische en financiële consequenties hebben omdat bedrijven recht hebben op de eerder aan hen vergunde

- Er blijven mogelijkheden om kansen te benutten op gebied van containerlogistiek, binnenvaart en energie (brandstoffen, biomassa, offshore) en om schaalvoordelen en haveninkomsten te realiseren
- Minder gunstig voor openheid landschap, compensatie door groen-recreatief programma
- De planontwikkeling van zowel havenareaal als winkel-, bedrijfs- en kantoorruimten vergt een adaptieve ontwikkelstrategie
- Dure investeringen in nieuwe havenbekkens, infrastructuur en uitplaatsing

#### Geluidzoneringscontouren 55 dB(A) - variant B

(voor vergelijking bestaande situatie, zie paragraaf Bouwsteen milieuruimte)

- Minder werkgebied in de haven, meer in de nieuwe hoogstedelijke ontwikkeling
- Terugdringen milieubelasting in stedelijk gebied
- Uitbreiden milieubelasting onder Schipholcontouren (Houtrak)







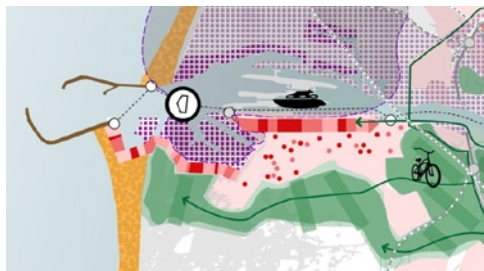
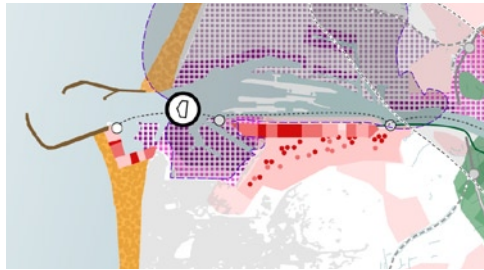
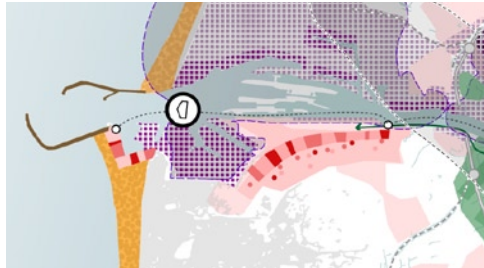


# KEUZEPUNTEN





# KEUZEPUNTEN

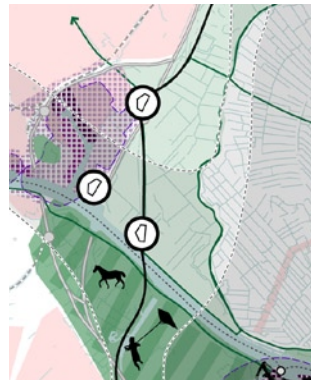
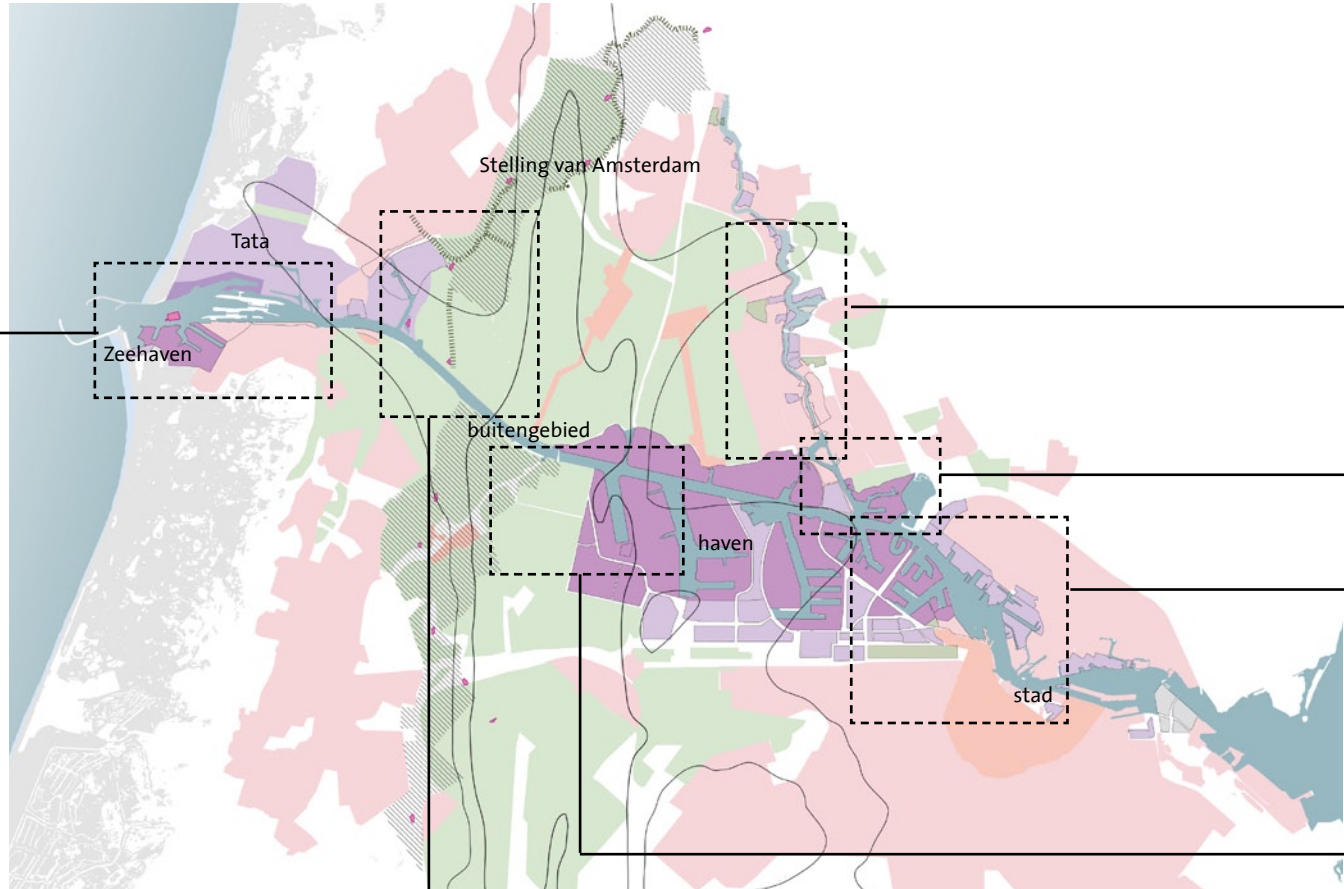


## IJmuiden/Beverwijk

Boven: ruimte voor industrie, intensivering wonen in IJmuiden

Midden: beperking milieuhinder, stedelijke werkgebied in haven IJmuiden, verstedelijking langs kanaal en in de Pijp

Onder: verdergaande beperking milieuhinder, verstedelijking langs kanaal, de Pijp/Bazaar en duinrand, recreatief netwerk tot aan duinen



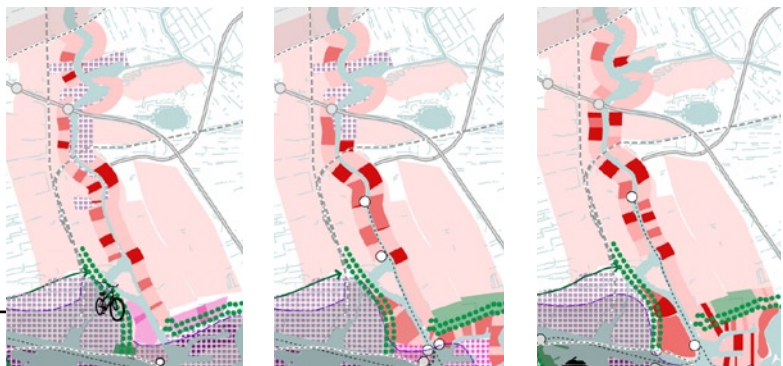
## Wijkmeer

Links: agrarisch gebruik handhaven, forten programmeren

Midden: water-recreatief gebruik in inundatiegebied, extensieve natuur achter de linie, forten programmeren, wonen in Beverwijk aan het inundatiegebied

Rechts: water-recreatief gebruik in inundatiegebied, haven achter de linie, stedelijk wonen in de Pijp, forten programmeren





### Zaan

*Links: alle industrie behouden, verstedelijken waar mogelijk*

*Midden: één cluster industrie (Hemmes) behouden, verstedelijken waar mogelijk*

*Rechts: industrie weg (verplaatsen), optimale mogelijkheid voor verstedelijking*

### Zaan-IJ-monding

*Links: behoud (haven)werk, bebouwen Vijfhoekpark, groene Noorder IJplas*

*Midden: verstedelijken randen Achtersluispolder, behoud Vijfhoekpark, ontwikkelen randen Noorder IJplas*

*Rechts: verstedelijken Achtersluispolder en daarmee aanhechten Zaan en IJ ontwikkelingen, gedeeltelijke ontwikkeling Vijfhoekpark*

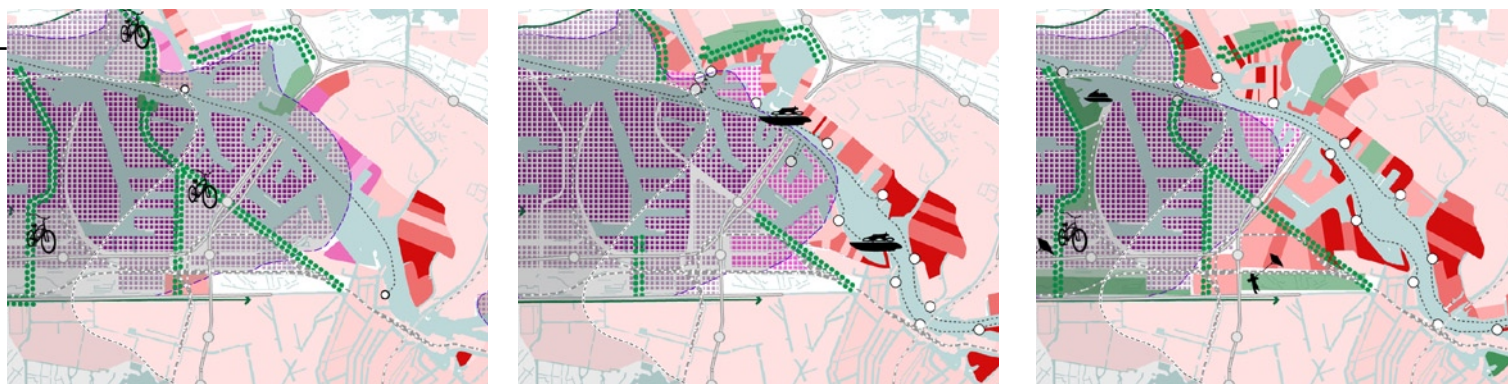


### Stadshavens

*Links: behoud en accommoderen havenindustrie, beperkte ontwikkeling waterfront Amsterdam-Zaanstad*

*Midden: transformatie havenindustrie – stedelijk werk, verstedelijking waterfront Amsterdam-Zaanstad*

*Rechts: transformatie havenindustrie - stad, optimale aanhechting waterfront Zaanstad-Amsterdam*



### Houtrakpolder

*Links: versterken recreatief gebruik, samenbrengen recreatie en haven*

*Rechts: uitbreiden haven in gebied EHS, samenbrengen recreatie en haven*



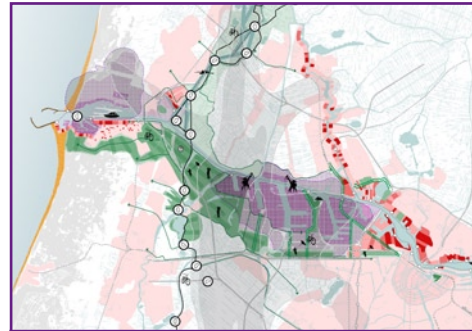
	2012	WLO-scenario's		Haven in de Metropoolregio A		Haven in de Metropoolregio B		
		2040 GE	2040 RC	2040 GE	2040 RC	2040 GE	2040 RC	
<b>Haven</b>								
Haventerreinen Netto ha / % verandering tov 2012	1.818			+10%	+10%	+15%	+15%	
Fysieke veranderingen				Uitbreiding Houtrakpolder	Uitbreiding Houtrakpolder	Uitbreiding Houtrakpolder en Wijkermeerpolder	Uitbreiding Houtrakpolder en Wijkermeerpolder	
Overslag (capaciteit in mln ton) achter de sluisen (abs)	75	150	80	140-150	80	150-150+	80	
<b>Wonen</b>								
Aantal woningen (x1000)	57			+21,9	+21,9	+21,9	+21,9	
% van woningopgave MRA PRIMOS (GE/CE)				7% (4%)	7% (13%)	7% (4%)	7% (13%)	
% van woningopgave MRA hoogstedelijk PRIMOS(GE/CE)				30% (18%)	30% (55%)	30% (18%)	30% (55%)	
<b>Groen/recreatie</b>								
Ontwikkeld gebied (Ha)				2.150	2.150	2.500	2.500	
<b>Economische kerncijfers</b>								
Werkgelegenheid MRA (banen x1000)	1.391	1.669	1277	1680	1277	1685	1277	
Werkgelegenheid NZKG (banen x1000)	151	170	129	>170	>129	>170	>129	
Werkgelegenheid haven (banen x1000)	32	30	23	29	23	30	23	
Toegevoegde waarde MRA (mld euro)	87,6	212,3		214,6	117,0	215,4	117,0	
Toegevoegde waarde NZKG (mld euro)	11,9	30,1	15,5	>30	>15,5	>30	>15,5	
Toegevoegde waarde haven (mld euro)	3,4	8,6	4,3	8,2	4,3	8,6	4,3	
Netto ruimte voor nieuwe werkgelegenheid NZKG (potentieel aantal extra banen niet-haven)				75	75	75	75	
% van totale toename MRA				27%	Nvt	27%	Nvt	





**Groots landschap en compacte haven**

2040 GE	2040 RC
-7%	-7%
Gedeeltelijke transformatie Coen- en Vlothaven	Gedeeltelijke transformatie Coen- en Vlothaven
100-120	80
+30,8	+30,8
10% (6%)	10% (19%)
42% (25%)	42% (77%)
3.500	3.500
1667	1277
>170	>129
23	23
212,2	117,0
>30	>15,5
6,5	4,3
97	97
35%	Nvt



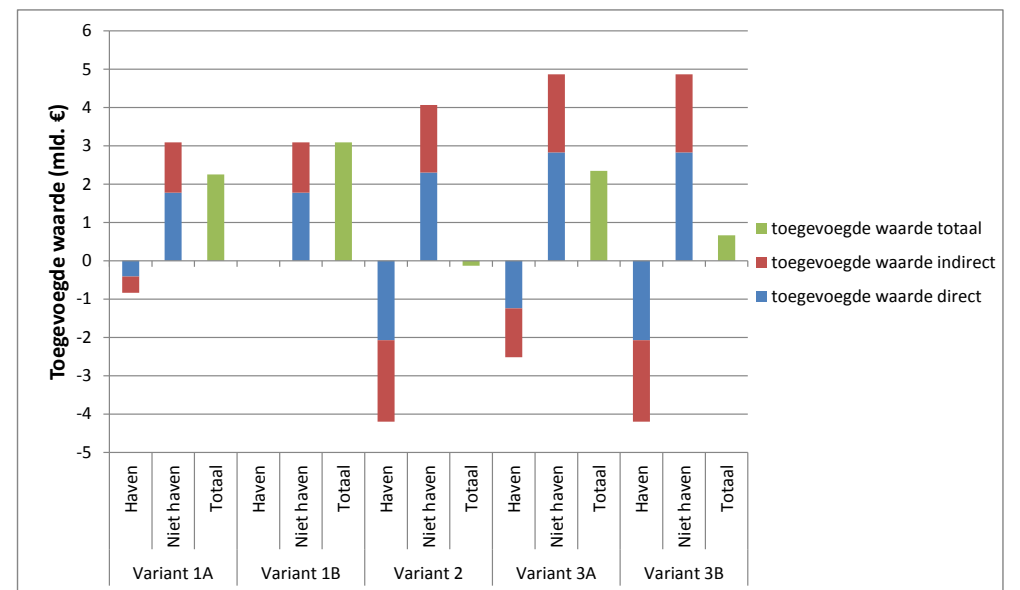
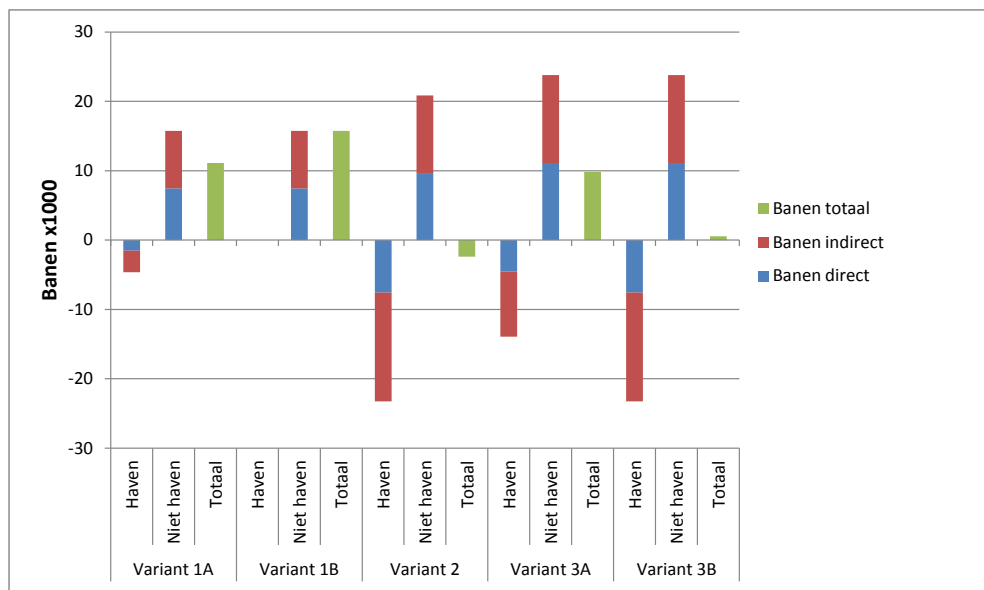
**Hoogstedelijk woon-werklandschap A**

2040 GE	2040 RC
-2%	-2%
Transf. Coen-, Vlot- en Petroleumhaven Uitbreiding Houtrakpolder	Transf. Coen-, Vlot- en Petroleumhaven Uitbreiding Houtrakpolder
120-130	80
+52,7	+52,7
18% (10%)	18% (32%)
72% (42%)	72% (132%)
3.830	3.830
1679	1277
>170	>129
26	23
214,7	117,0
>30	>15,5
7,3	4,3
111	111
40%	Nvt



**Hoogstedelijk woon-werklandschap B**

2040 GE	2040 RC
-6%	-6%
Transf. Coen-, Vlot- en Petroleumhaven Uitbreiding Wijkermeerpolder	Transf. Coen-, Vlot- en Petroleumhaven Uitbreiding Wijkermeerpolder
100-120	80
+52,7	+52,7
18% (10%)	18% (32%)
72% (42%)	72% (132%)
3.470	3.470
1670	1277
>170	>129
23	23
213,0	117,0
>30	>15,5
6,5	4,3
111	111
40%	Nvt





## Lezing van de tabellen

De tabellen laten zien dat er in het lage groei (RC) scenario niet of nauwelijks fysiek ruimtelijke knelpunten voordoen. In het hoge groei (GE) scenario is dit wel het geval waardoor keuzes noodzakelijk worden.

In 2012 is er in het Noordzeekanaalgebied 1.818 ha. aan haventerrein. Op deze terreinen wordt achter de sluisen 75 miljoen ton overgeslagen wat in een hoog groeiscenario zou kunnen oplopen tot 150 miljoen ton, mits hiervoor de ruimte beschikbaar is. In een laag groeiscenario blijft dit steken op 80 miljoen ton. Er zijn daarnaast 57.000 woningen in het gebied en 151.000 banen, waarvan er 32.000 havengerelateerd zijn. Dat is inclusief de niet locatiegebonden activiteiten. In het Noordzeekanaalgebied wordt jaarlijks 11,9 mld aan toegevoegde waarde gecreëerd. In een hoog groeiscenario loopt het aantal banen op tot 170.000 (waarvan 30.000 in de haven, weer onder de voorwaarde dat hiervoor de ruimte beschikbaar is), in een laag groeiscenario daalt het aantal banen naar 129.000 (waarvan 23.000 in de haven). De toegevoegde waarde in het Noordzeekanaalgebied stijgt in beide scenario's, in het lage scenario tot 15,5 mld, in het hoge scenario tot maximaal 30,1 mld.

In de perspectieven is er in verschillende mate ruimte voor de diverse functies: havenactiviteiten krijgen meer of minder ruimte, er komen woon-werkmilieus bij en groen- en recreatiegebieden worden ontwikkeld. In het hoge groeiscenario vragen havenactiviteiten om meer fysieke ruimte dan er nu beschikbaar is. Dat betekent dat de geprognosticeerde overslag van 150 Miljoen ton (en de bijbehorende werkgelegenheid en toegevoegde waarde) alleen kunnen worden gerealiseerd als er extra haventerrein beschikbaar komt. Dat gebeurt in het perspectief Haven in de Metropool, en dan vooral in variant B, waarin zowel de

Houtrakpolder als de Wijkermeerpolder worden ontwikkeld en het areaal aan haventerrein in het Noordzeekanaalgebied toeneemt met 15%. In de andere scenario's is er door de verstedelijking minder ruimte voor deze activiteiten, met dus ook consequenties voor de banen in de haven en hun economische spin off. Hiervoor in de plaats komen banen in meer stedelijk economische activiteiten. In een laag groeiscenario is de ruimtevraag van de haven een stuk kleiner en is er in alle perspectieven voldoende ruimte voor de havenactiviteiten.

In alle perspectieven wordt extra ruimte gecreëerd voor stedelijke woon-werkmilieus, waarin dus ook ruimte is voor (nieuwe) economische activiteiten. Door het verschil van de ruimte intensiteit tussen haven- en stedelijke activiteiten (gemeten in vierkante meters per arbeidsplaats) is er door intensivering en verkleuring veel mogelijk: in de geschetste perspectieven zou zelfs 27% tot 40% van de verwachte groei in (niet-havengerelateerde banen) in de MRA binnen het Noordzeekanaalgebied kunnen worden opgevangen. In de praktijk zal dat waarschijnlijk niet gebeuren. Daar komt bij dat veel van deze activiteiten ook elders kunnen plaatsvinden. Wanneer deze activiteiten in het Noordzeekanaalgebied worden aangetrokken, betekent dit dus ook dat ze niet elders zullen zijn: er is sprake van een verschuiving. Of en in welke mate dit wenselijk is, is een politieke keuze. Wel is het zo dat de woon-werkmilieus in delen van het Noordzeekanaalgebied unieke kwaliteiten kunnen hebben, waardoor er wel degelijke sprake kan zijn van (voor de regio) additionele economische activiteiten, bijvoorbeeld als er internationale bedrijven worden aangetrokken. We zijn er van uitgegaan dat dit in het GE-scenario geldt voor 10% van de potentiële ruimte die in de perspectieven kan worden gecreëerd. Wanneer we ook de indirecte effecten beschouwen dan zijn er in de perspectieven altijd meer banen in het Noordzeekanaalgebied dan volgens

de autonome vraag in het GE-scenario. Op het niveau van de MRA zal dit aantal minimaal gelijk blijven. Haven in de Metropoolregio (vooral variant B) en Hoogstedelijk woon-werklandschap (variant A) hebben de grootste economische spin off.

In het RC-scenario is er geen wezenlijk onderscheid: de vraag naar haventerrein, evenals naar andere (hoogstedelijke) werkmilieus is beperkt, en kan binnen de bestaande beschikbare ruimte worden opgevangen. De perspectieven leiden dus per saldo niet tot een andere economische structuur, al zullen er uiteraard wel verschuivingen binnen de MRA kunnen zijn. Wel blijft de woningbouwopgave dan staan, zij het dat die ook fors lager is dan in GE. Vanwege het specifieke woonmilieu zal het slechts deels mogelijk zijn deze elders op te vangen. Voor een deel zullen woningzoekenden uitwijken naar andere regio's of ander type woonmilieu. Het onderscheidende effect voor de economische structuur is echter moeilijk meetbaar.







VERVOLG









# VERVOLG

## Kiezen

De perspectieven zijn geen blauwdrukken maar geven inzicht in de effecten van mogelijke keuzes in het Noordzeekanaalgebied. De volgende stap is stelling te nemen in de toekomst van het Noordzeekanaalgebied; waarin draagt het Noordzeekanaalgebied bij aan een sterke, internationaal concurrerende metropoolregio. Dit is de kern van de Visie Noordzeekanaalgebied 2040.

## Visie

Tot medio 2013 wordt de kern van de visie bepaald. Essentieel hierbij is de verleiding. De visie zal in woord en beeld helder en aansprekend moeten zijn en daarmee belanghebbenden en betrokkenen enthousiasmeren. Deze visie beschrijft de stip op de horizon en gaat in op de ruimtelijke keuzes die daaraan verbonden zijn. Vanuit die wenselijke toekomstige situatie kan worden teruggedeneerd naar 2013. Hieruit zal blijken welke beslissingen op welke momenten moeten worden genomen om tot het toekomstbeeld te kunnen komen. Uit deze redenering zal ook blijken dat niet alle beslissingen direct hoeven te worden genomen om tot de essentie van de visie te komen.



