

# ECONOMISCH- RUIMTELIJKE VERKENNING NOORDELIJKE ZAANIJ- OEVERS

Bouwstenen voor een  
ontwikkelstrategie

Bureau Buiten  
MUST stedenbouw  
UrbanXchange

Aangeboden aan:

**Gemeente Amsterdam**

t.a.v. Bart Vlaanderen, programmamanager Haven-Stad

**Gemeente Zaanstad**

t.a.v. Arnoud Beens, MAAK.Manager Zaanstad Zuid

Mede gefinancierd door de **Provincie Noord-Holland**

24 april 2017

Auteurs:

**Joost Hagens, Maarten Kruger** (Bureau BUITEN)

**Pieter Jannink, Sebastian van Berkel, Giacomo Gallo** (MUST Stedebouw)

**Huub Kloosterman** (UrbanXchange)



# Economisch-ruimtelijke verkenning Noordelijke ZaanIJ-oever

Bouwstenen voor een  
ontwikkelstrategie



UrbanXchange



ZNSTD







# inhoud

6	<b>Samenvatting</b>
11	<b>1. Inleiding</b>
11	1.1. Aanleiding economisch-ruimtelijke verkenning ZaanIJ
13	1.2. Introductie en afbakening plan- en studiegebied
15	1.3. Leeswijzer
15	1.4. Situatieschets plan- en studiegebied
23	<b>2. Toekomstbeeld 2040</b>
23	2.1. Opgaven, trends en ontwikkelingen ZaanIJ
24	2.1.1. Opgaven En Beleidskaders ZaanIJ
27	2.1.2. Context: De Veranderende Economie (Trends)
29	2.1.3. Context: De Veranderende Economie (Ontwikkelingen)
31	2.1.4. Van Opgaven Naar Toekomstbeeld
37	2.2. Toekomstbeeld 2040: wonen, werken en verblijven in een gezond, productief en inclusief ZaanIJ
42	2.3. Toekomstbeeld ZaanIJ: impressie per deelgebied
42	2.3.1. Achtersluispolder
43	2.3.2. Cornelis Douwes
45	2.3.3. Noorder IJ-plas
46	2.3.4. Melkweg
49	<b>3. Transformatiestrategie</b>
52	3.1. Strategie economie en bedrijvigheid
54	3.2. Strategie Wonen en functiemenging
56	3.3. Strategie Bereikbaarheid
59	3.4. Strategie Openbare ruimte en waterfront
60	3.5. Uitwerkingsopgaven en vervolgonderzoek
63	<b>Achtergrond- en bijlagenrapport</b>

# samenvatting

## **Aanleiding economisch-ruimtelijke verkenning ZaanIJ<sup>1</sup>**

ZaanIJ is een strategisch gelegen gebied in het hart van de Metropoolregio Amsterdam en aan de dynamische oevers van het IJ en het Noordzeekanaal. Het gebied bestaat uit de bedrijventerreinen Achtersluispolder in Zaandam en Cornelis Douwes in Amsterdam-Noord, gescheiden door de Noorder IJ-plas en de A10 (Coentunneltracé). Voor ZaanIJ geldt – net als op veel plaatsen elders in de MRA – de ambitie om veel woningen toe te voegen aan het bestaand stedelijk gebied. Een spannende opgave, want tegelijkertijd moet het gebied ook economisch vitaal en divers blijven. Voor een succesvolle ontwikkeling als gemengd, stedelijk milieu moet ZaanIJ bovendien goed bereikbaar zijn.

Om de transformatie van ZaanIJ in economische en ruimtelijke zin in goede banen te leiden, hebben de gemeenten Amsterdam en Zaanstad opdracht gegeven voor het opstellen van een economisch-ruimtelijke verkenning, als bouwstenen voor een ontwikkelstrategie voor het gebied. De verkenning bestaat uit een toekomstbeeld voor ZaanIJ in 2040, en de belangrijkste strategische stappen tot die tijd, in dit stuk verder de transformatiestrategie genoemd. Het toekomstbeeld is geen gefixeerd eindbeeld, maar een ‘wenkend toekomstperspectief’ dat fungeert als kompas waarop meer concrete ontwikkelingen en aanpassingen gericht kunnen worden. In de strategie is ook de relatie met het bredere studiegebied (o.a. Hembrugterrein en Poelenburg in Zaanstad en de NDSM-werf en Tuindorp Oostzaan in Amsterdam) meegenomen.

## **Toekomstbeeld ZaanIJ 2040**

*In 2040 is ZaanIJ een goed bereikbaar stedelijk gebied met ruimte voor hoge woondichtheden, schone en kleinschalige bedrijvigheid, en groen en recreatie.*

Bedrijvigheid in ZaanIJ bestaat in 2040 uit een mix van dienstverlening, moderne maakindustrie, en - in mindere mate - ook creatieve industrie. Bedrijven zijn veelal mengbaar met wonen tot op pandniveau, dankzij hoge dichtheden (veel werknemers per m<sup>2</sup>), een kleine korrelgrootte,

<sup>1</sup> In dit rapport wordt onder ZaanIJ verstaan: de bedrijventerreinen Achtersluispolder en Cornelis Douwes, inclusief Melkweg en de Noorder IJ-plas



en activiteiten in een lage milieucategorie. Op Cornelis Douwes is er op lange termijn alleen ruimte voor werken in de onderste lagen van woonblokken; in de Achtersluispolder is er in enkele zones (bv. langs de Zuiddijk) wel ruimte voor 'stand alone' bedrijvigheid, bijvoorbeeld in de nautische industrie. ZaanIJ fungeert in 2040 als een open innovatiemilieu, dat uitnodigt tot ontmoeting en interactie in de openbare ruimte en op *third places* (informele, toegankelijke ontmoetings- en werkplekken zoals koffiebars).

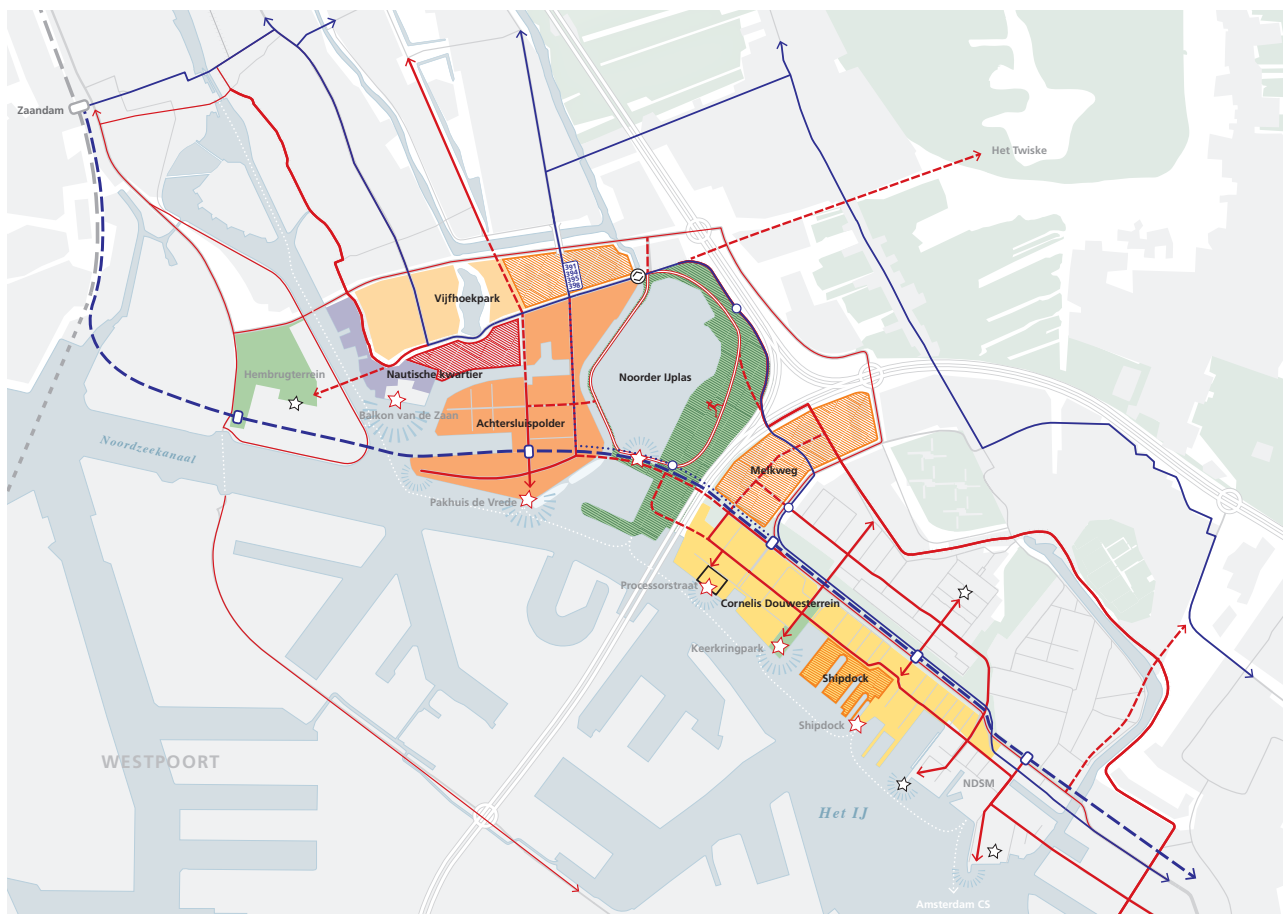
Wonen gebeurt in ZaanIJ in 2040 in hoge dichtheden (gestapelde woonblokken met ruimte voor werken in de plint/onderste lagen) en verspreid over het hele plangebied, met uitzondering van groene zones en enkele delen van de Achtersluispolder. De dichtheden op Cornelis Douwes zijn het hoogst, en dan vooral in de omgeving van HOV-haltes. De gemeente denkt op deze manier op Cornelis Douwes ruim 5.000 woningen tot aan 2040 te kunnen toevoegen. Na 2040 is de ambitie om het woningaantal nog verder te laten toenemen. Ook voor Achtersluispolder is een substantiële toename van het aantal woningen tot aan 2040 voorzien, en nog verdere groei daarna. Het woningaanbod is divers en bedient hogere én lagere marktsegmenten. In ZaanIJ is ook ruimte voor voorzieningen als onderwijs, winkels, horeca, sportclubs, parken, en dynamische openbare plekken aan de oevers (onder meer ter hoogte van het Pakhuis de Vrede en het Keerkringpark). De Noorder IJ-plas vormt de groene long in het stedelijke milieu van ZaanIJ.

Het plangebied is in 2040 goed bereikbaar dankzij hoogwaardig openbaar vervoer, snelfietsroutes, en diverse nieuwe verbindingen. De belangrijkste is de Noorder IJ-brug, die over de A10 loopt en via de zuidkant van de Noorder IJ-plas Amsterdam en Zaanstad met elkaar verbindt. In de Achtersluispolder ontstaat een tweede ontsluitingsroute (naast de Sluispolderweg) door aanleg van de Isaac Baartbrug. ZaanIJ nodigt uit tot gezonde manieren van bewegen (fietsen, lopen, hardlopen), en langzaam-verkeersroutes slechten de fysieke barrières (o.a. Cornelis Douwesweg en Thorbeckeweg) tussen het plangebied en de aanpalende woonwijken.

### **Transformatiestrategie**




















Transformatie is als eerste kansrijk op de Achtersluispolder in het gebied tussen de Sluispolderweg en het Zijkanaal-H, buiten de geluidscontouren van Westpoort (de 55 dB(A) lijn in figuur I.15, p. 76) die ongeveer tot de Sluispolderweg op de zuidelijke landtong lopen. Hier is relatief veel leegstand, en gevestigde bedrijvigheid laat zich goed mengen met woningbouw. Op de middellange termijn kunnen ook andere delen van de Achtersluispolder transformeren. Op Cornelis Douwes kan – vanwege het convenant Houthavens/NDSM – in principe pas vanaf 2029 woningbouw worden gerealiseerd. Mitigerende maatregelen op het terrein van Damen Shiprepair, of uitplaatsing van het bedrijf, vergroten de milieutechnische mogelijkheden voor woningbouw op Cornelis Douwes. Om woningbouw mogelijk te maken, zal er op termijn, behoudens specifieke zones in Achtersluispolder, geen plaats zijn voor bedrijven uit milieuca-

tegorie 4 of hoger. Wonen in het plangebied wordt aantrekkelijk gemaakt door veel groene zones en openbare ruimte aan de oevers te creëren. Naast de Noorder IJ-plas zijn ook Pakhuis de Vrede (al dan niet met inpassing van de Passenger Terminal Amsterdam), het 'Balkon van de Zaan' (huidige terrein Ferro) en het Keerkringpark geschikte plekken hiervoor.



Figuur S.1 - Totaalkaart voorgestelde transformatiestrategie ZaanIJ.



-  activering en programmering plekken aan het IJ
-  bestaande plekken verbinden met het netwerk
-  bestaand busnetwerk + nieuwe R-net haltes
-  nieuwe busverbinding
-  uitbreiding metro-/HOV-netwerk (studie)
-  bestaande verbindingen (fiets + auto)
-  nieuwe verbindingen (fiets + auto)
-  Rondje Noorder IJ-plas
-  ontwikkelen als gemengd werk-woongebied vanaf 2020
-  Vijfhoekpark/Zilverland: onderzoeken toevoegen woonfunctie vanaf 2020 (behoud groen en begraafplaats)
-  studiegebied: kansrijk voor ontwikkelingen
-  CDT: vanaf 2029 transformatie naar gemengd werk-woongebied
-  studiegebied, mogelijk wonen
-  zone voor hoge milieucategorieën (4-5)
-  park, recreatie en sport
-  Noorder IJ-plas: scenariostudie
-  reserveren voor tijdelijk programma
-  nieuw Bardegatsluis
-  veerverbindingen



Voor een succesvolle transformatie is goede bereikbaarheid een randvoorwaarde. De aanleg van de Noorder IJ-brug geldt daarbij als cruciale strategische ingreep en als katalysator van de verstedelijking van ZaanIJ. Ook een fijnmazige langzaam-verkeersstructuur in het plangebied – met verbindingen naar aanpalende woonwijken – is cruciaal. De hoge dichtheden in met name Cornelis Douwes vragen om een HOV-verbinding, waarbij een stapsgewijze ontwikkeling (bv. eerst als snelbuslijn, met reservering voor een metro of lightrail) voor de hand ligt.

In het contact met ondernemers in het plangebied is het belangrijk dat de gemeente een duidelijk investeringsperspectief biedt: wat past op de lange termijn wél binnen ZaanIJ, en wat niet? Het is niet gezegd dat alle bedrijven in een hoge milieucategorie moeten wijken; wellicht kan de milieucategorie worden herijkt of zijn mitigerende maatregelen mogelijk. Waar dat niet mogelijk is, begeleiden de gemeenten bedrijven naar een geschikte locatie elders in de MRA.

Voor enkele deelgebieden is het toekomstbeeld nog onzeker. Melkweg is bijvoorbeeld een complexe zone; hiervan bestaat in dit stadium nog geen eenduidig richtinggevend beeld. Voor de Noorder IJ-plas worden meerdere varianten onderzocht (variërend van struinnatuur tot stadspark met sportfaciliteiten), en ook de inrichting van Sportpak Poelenburg en het terrein van de Riolwaterzuiveringsinstallatie is nog nader uit te werken.

Figuur S.1 toont de transformatiestrategie in kaartbeeld, Tabel S.1 vat de belangrijkste maatregelen uit de strategie samen.

**Tabel S.1: Samenvatting transformatiestrategie ZaanIJ**

		Korte termijn	Middellange termijn	Lange termijn
<b>Openbare ruimte</b>	<b>ASP</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Start transformatie ASP 1 (Sluispol-derweg); ASP 3 (oe-vers NZKG)</li> <li><i>Uitwerking: PTA in ASP?</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ASP 1-3: transformatie</li> <li>Vijfhoekpark: opwaarderen; woonblokken</li> <li>Pakhuis de Vrede: promenade</li> <li>Uitplaatsen Overdie; realisatie Balkon v/d Zaan</li> <li>Zuidelijk: ruimte voor milieucategorie 4+</li> <li>Uitwerking: Noorder IJ- en Zeedijk</li> <li>Uitwerking: Sportpark Poelenburg en RWZI</li> </ul>	Doorzetten transformatie
	<b>Noorder IJ-plas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li><i>Uitwerking: Ontwikkelstudie</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Inrichting plas/omgeving</li> <li><i>Uitwerking: sportclubs/zwembad?</i></li> </ul>	
	<b>CD</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li><i>Uitwerking: Damen</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Na 2029: transformatie CD</li> <li>Openbare ruimte aan oevers</li> </ul>	Doorzetten transformatie
	<b>Melkweg</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li><i>Uitwerking: functies / inrichting</i></li> </ul>	Transformatie
<b>Infrastructuur</b>	<b>Hoofdstructuur</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Noorder IJ-brug</li> <li>Isaac Baartbrug</li> <li>Verbinding CD-Melkweg</li> </ul>	
	<b>OV</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>HOV A'dam-Zaandam via Noorder IJ-brug</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Opwaarderen HOV (evt. doortrekking Hembrug)</li> <li>Veerverbindingen</li> </ul>
	<b>Langzaam verkeer</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>'Dam tot Dam'-snel fietsroute</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbinding woonwijken-waterfront</li> </ul>	







# 1. inleiding

## 1.1 Aanleiding economisch-ruimtelijke verkenning ZaanIJ

### Ontwikkeling IJ-oeveren en woningbouwopgave vragen strategie ZaanIJ<sup>1</sup>

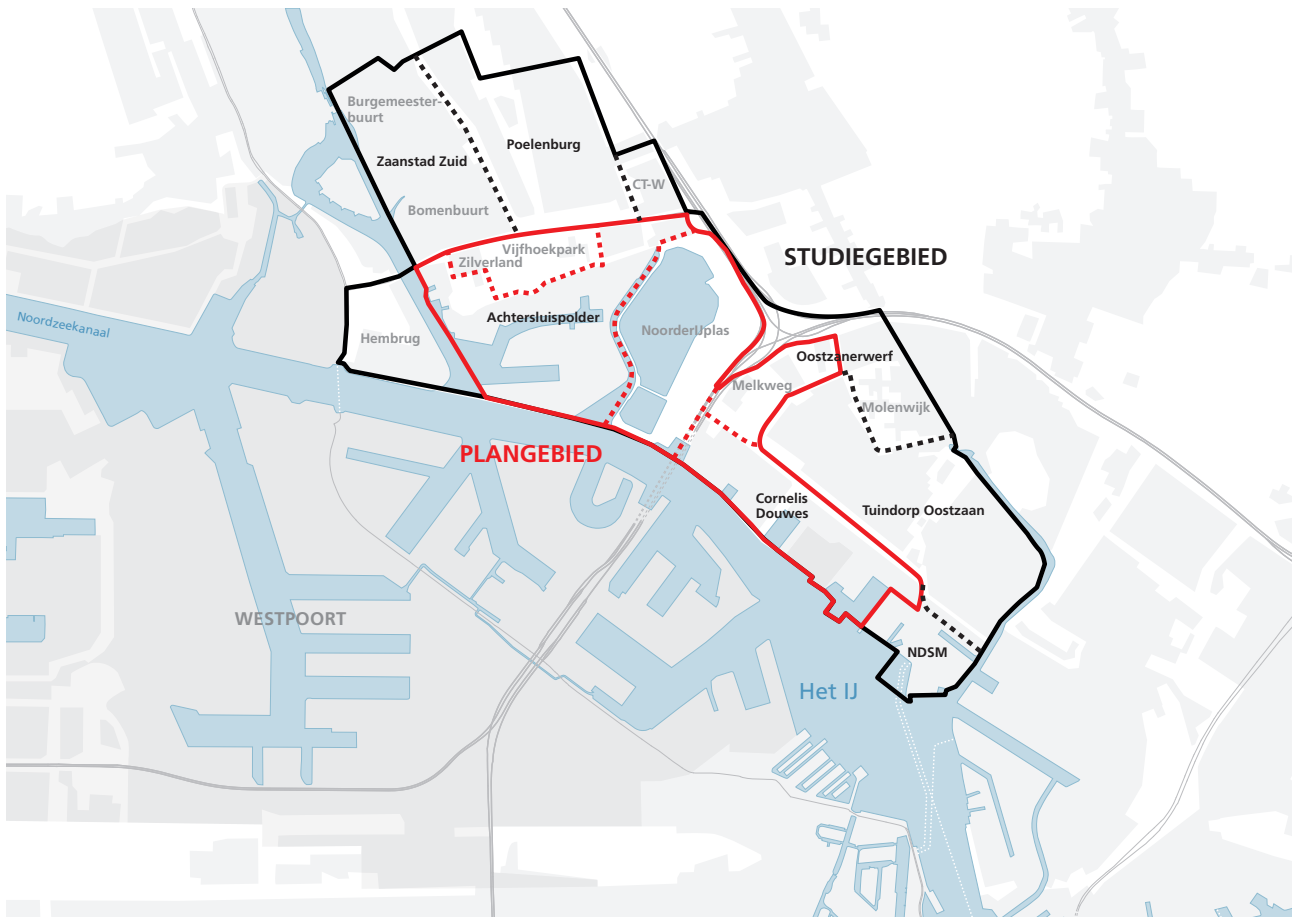
De noordelijke IJ-oeveren ontwikkelen zich in rap tempo, mede dankzij de toenemende stedelijke druk in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Aan weerszijden van het IJ ontstaat een dynamische zone voor wonen, werken en verblijven. Voorbeelden van recente ontwikkelingen aan het IJ zijn het NDSM-terrein – dat ruimte biedt aan hotels, cafés, kantoren en wonen – en het Hembrugterrein, waar functies als het Hembrugmuseum, de Yada Yada foodmarkt, en Taets Art Gallery nieuwe gebruikers aantrekken.

Het plangebied ZaanIJ – bestaande uit de bedrijventerreinen Achtersluispolder en Cornelis Douwes, gescheiden door de A10/Coentunnel en de Noorder IJ-plas - heeft een uiterst strategische positie aan het water te midden van deze nieuwe stedelijke dynamiek. Beide bedrijventerreinen zijn – met vitale bedrijven in de bouw, (creatieve) industrie, logistiek en nautische sector – belangrijk voor de regionale economie. Veel banen zijn op de terreinen gevestigd, en een deel van de bedrijven heeft een regiofunctie of opereert zelfs op (inter)nationale schaal.

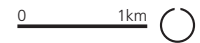
De komende decennia staat de MRA voor de opgave veel woningen toe te voegen aan het bestaand stedelijk gebied. Een belangrijk deel is in Amsterdam en in Zaanstad voorzien. Beide gemeenten hebben daarom de ambitie om binnenstedelijke bedrijventerreinen te laten verkleuren naar gemengde werk-woongebieden. Mede dankzij de strategische ligging geldt deze ambitie op termijn ook voor Achtersluispolder en Cornelis Douwes. Belangrijk hierbij is dat de gebieden economisch vitaal en divers blijven.

Om deze transformatie van ZaanIJ in economische en ruimtelijke zin in goede banen te leiden, hebben de gemeenten Amsterdam en Zaanstad opdracht gegeven voor het opstellen van een economisch-ruimtelijke verkenning voor ZaanIJ. Deze bevat een wenkend toekomstperspectief en beschrijft de stappen om hiertoe te komen.

<sup>1</sup> In dit rapport wordt onder ZaanIJ verstaan: de bedrijventerreinen Achtersluispolder en Cornelis Douwes, inclusief Melkweg en de Noorder IJ-plas



Figuur 1.1 - Plan- en studiegebied.



Figuur 1.2 - Zicht vanaf het IJ op Pakhuis De Vrede, een belangrijke landmark in het plangebied.

## **Aanpak en projectteam**

De economisch-ruimtelijke verkenning is opgesteld in drie stappen:

- Stap 1: economisch-ruimtelijke analyse plan- en studiegebied
- Stap 2: opstellen toekomstbeeld ZaanIJ 2040
- Stap 3: opstellen economisch-ruimtelijke verkenning

Er zijn drie werkateliers gehouden, waarin enkele bedrijven, bewonersorganisaties en andere betrokkenen hebben meegedacht. Onder omwonenden is een elektronische bewonersenquête afgenomen, waarin ca. 400 mensen hebben aangegeven in hoeverre ze het plangebied nu gebruiken en wat hun ideeën voor de toekomst van het gebied zijn. De enquête is bovendien mondeling afgenomen in buurthuizen en hier ook als papieren versie verspreid. Ook zijn drie academische experts geraadpleegd (zie bijlage V.3).

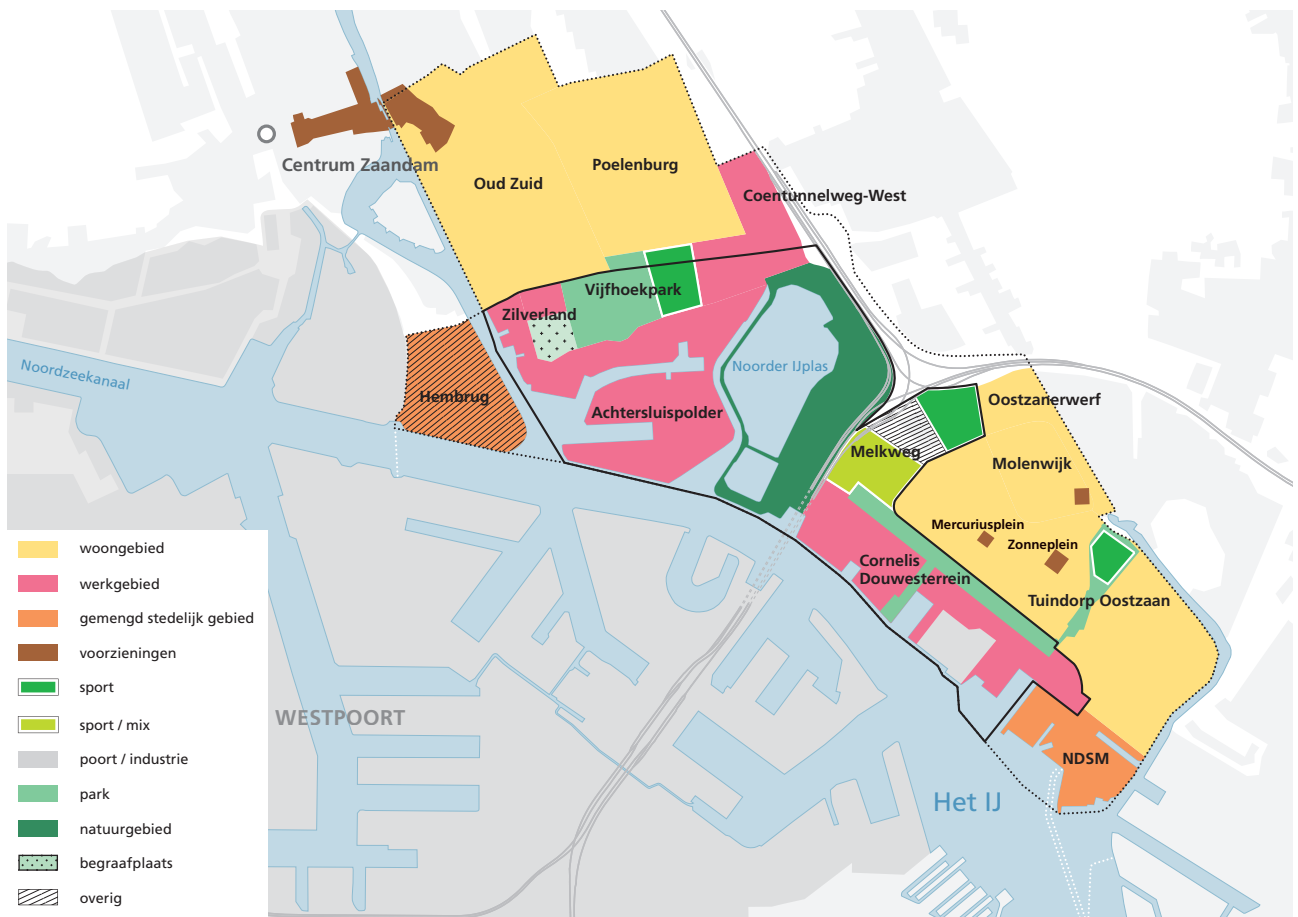
Dit rapport is opgesteld door Bureau BUITEN, MUST stedenbouw en UrbanXchange, in gezamenlijke opdracht van de gemeenten Amsterdam en Zaanstad en met financiële steun van de provincie Noord-Holland. De werkgroep ZaanIJ – met vertegenwoordiging van Amsterdam en Zaanstad, de ondernemersverenigingen BIA (Achtersluispolder) en VEBAN (Amsterdam-Noord) en de Haven van Amsterdam – heeft het proces begeleid.

## **1.2 Introductie en afbakening plan- en studiegebied**

Het *plangebied* Noordelijke IJ-oever/Zaan (kort: ZaanIJ) ligt in de gemeenten Amsterdam en Zaanstad en bestaat uit vier deelgebieden:

1. Het bedrijventerrein **Achtersluispolder** in Zaanstad, inclusief de kantorenzone Zilverland en het Vijfhoekpark (kort: ASP)
2. Het bedrijventerrein **Cornelis Douwes** (kort: CD) in Amsterdam-Noord.
3. De **Noorder IJ-plas** in Amsterdam Noord, gelegen tussen Achtersluispolder en Cornelis Douwes.
4. **Melkweg**: een strook ten noorden van Cornelis Douwes, in de oksel (oostkant) van de A10.

De verkenning heeft direct betrekking op de transformatie van het plangebied. Echter, de relatie met aangrenzende buurten (het 'studiegebied') is ook in de verkenning meegenomen. Dit studiegebied bestaat uit het Hembrugterrein, Zaanstad Zuid (Burgemeestersbuurt en Bomenbuurt) en Poelenburg in Zaanstad, en Molenwijk, Tuindorp-Oostzaan en de NDSM-werf in Amsterdam. Ook de infrastructuurknoop A10/A8 valt in dit gebied. Bovendien grenzen plan- en studiegebied aan het IJ/Noordzeekanaal en, aan de overzijde daarvan, aan het havengebied van Amsterdam.



Figuur 1.3 - Huidige functionele karakterisering.



Figuur 1.4 - Nautische activiteiten in de Achtersluispolder.



## 1.3 Leeswijzer

Paragraaf 1.4 bevat een beknopte situatieschets van het plan- en studiegebied. Deze bestaat uit een beschrijving van de deelgebieden en hun functies, geldende geluids-/milieunormen, economie, bereikbaarheid en demografische kenmerken van de omringende woonwijken. Hoofdstuk 2 schetst het toekomstbeeld voor ZaanIJ in 2040 op hoofdlijnen. Hiertoe worden eerst de belangrijkste opgaven voor ZaanIJ geschetst, en komen relevante algemene trends en gebieds-specifieke ontwikkelingen aan bod. Het hoofdstuk eindigt met een toekomstbeeld voor ZaanIJ op hoofdlijnen – met daarbij ook aangegeven welke keuzes open liggen. Ook per deelgebied is een kort sfeerbeeld voor 2040 opgenomen. Hoofdstuk 3 beslaat tot slot de transformatiestrategie, met de belangrijkste strategische ingrepen op het gebied van economie, wonen/ functiemenging, bereikbaarheid en openbare ruimte.

## 1.4 Situatieschets plan- en studiegebied

In deze paragraaf worden de belangrijkste kenmerken van het plan- en studiegebied behandeld (functies, ruimtelijke beperkingen, economische structuur, bereikbaarheid, demografie). Bijlage II bevat aanvullende figuren, kaartmaterialen, en analyses die niet in het hoofdrapport zijn opgenomen, maar die wel helpen bij een goed begrip van het gebied.

### Beschrijving deelgebieden ZaanIJ en functies per deelgebied

ZaanIJ herbergt voornamelijk bedrijven, maar biedt met de Noorder IJ-plas en het Vijfhoekpark ook ruimte voor natuur en recreatie. De aanwezigheid van het Noordzeekanaal als hoofdtransport-as bepaalt voor een belangrijk deel het huidige gebruik in het gebied, en ook de identiteit van het gebied als nautische en industriële zone (waarover meer in H. 2.1.4). Bijlage II toont meer informatie over de functies in het gebied. Een beeld per deelgebied:

Bedrijventerrein **Achtersluispolder** biedt ruimte aan ca. 300 bedrijven en 2.900 banen (2015). Belangrijke zones in en nabij het gebied zijn:

- Aan het Noordzeekanaal bevindt zich het iconisch gebouw **Pakhuis de Vrede** (nu een containerterminal). Ernaast bevindt zich een eenvoudige jachthaven van beperkte omvang.
- Tussen de Thorbeckeweg en de Noorder IJ- en Zeedijk liggen o.a. een begraafplaats, het bedrijvengebied **Zilverland** (enkele kantoren, hotel), het **Vijfhoekpark**, sportpark Poelenburg, busstation De Vlinder en de rioolwaterzuiveringsinstallatie (kort: RWZI).
- In het **Zijkanaal-H** wonen circa 100-200 mensen op woonboten.
- In het aanpalende studiegebied bevinden zich ten noorden van de Thorbeckeweg de Zaanse wijken **Oud-Zuid** en **Poelenburg**.

- Ten westen van de Achtersluispolder, aan de overkant van de Zaan, ligt het voormalige militaire industrieterrein **Hembrug**, dat wordt herontwikkeld tot gemengd woon- en werkgebied en waar ca. 1.000 woningen zijn gepland.

**Cornelis Douwes** biedt als bedrijventerrein ruimte aan ca. 300 bedrijven met in totaal ruim 4.400 arbeidsplaatsen (cijfers 2015). Het gebied is tussen 2000 en 2010 heringericht en wordt in de Structuurvisie Amsterdam 2040 getypeerd als 'grootschalig stadsverzorgend bedrijventerrein'. Belangrijke zones in en nabij het terrein zijn:

- Enkele kavels aan het IJ bieden ruimte aan **watergebonden** bedrijven.
- De **noordstrook** langs de C. Douwesweg huisvest relatief lichte en kleinschalige bedrijven (meer werknemers per m<sup>2</sup>, groter % kantooroppervlak).
- Aan de noordzijde van Cornelis Douwes bevindt zich een groenstrook met daarin het **Keerkringpark**, een bescheiden groene verbinding naar de deels toegankelijke IJ-oever.
- Ten zuidoosten van Cornelis Douwes ligt het **NDSM-terrein**.
- In de woonwijken ten noorden van Cornelis Douwes - **Oostzanerwerf** en **Tuindorp-Oostzaan** - wonen ca. 20.000 inwoners.

De **Noorder IJ-plas** vormt de barrière tussen Cornelis Douwes en Achtersluispolder. De voormalige zandwinplas tussen het knooppunt Coenplein (A10) en het Zijkanaal H is in 2011 opgenomen in de Amsterdamse Hoofdgroenstructuur als struinnatuur. Daarnaast wordt de plas voor extensieve (water)recreatie gebruikt. Recent is geïnvesteerd in de waterkwaliteit van de Noordplas, in natuurontwikkeling aan de westkant en in een waterverbinding van de Zuidplas met het IJ.

In **Melkweg** – ten noorden van Cornelis Douwes, in de oksel van de A10 – liggen enkele permanente woningen en diverse tijdelijk vergunde sportverenigingen. Ook de andere functies in het gebied zijn tijdelijk, in afwachting van een permanente bestemming. Enkele voorbeelden van tijdelijk gebruik zijn NoordOogst (stadslandbouwproject, per 5 jaar vergund) en tijdelijke bewoners afkomstig van het Kiekensterrein (tot eind 2018 vergund). In de transformatiestrategie Haven-Stad is Melkweg aangemerkt als mogelijke opvangfunctie voor milieuhinderlijke bedrijven afkomstig uit Cornelis Douwes (zodat hier meer ruimte komt voor wonen), met evt. ruimte voor een woonplint.

Het plangebied wordt aan de zuidzijde begrensd door het Noordzeekanaal. Het kanaal is een belangrijke hoofdtransportas voor vervoer over water, zowel vanuit/naar zee als naar het achterland (via het Amsterdam-Rijnkanaal en de noordelijke vaarroute). De aan het kanaal gelegen havens zijn toegankelijk voor de zeeschepen en met de komst van de nieuwe zeesluis bij IJmuiden is die toegang vanaf 2019 nog beter.

## **Belanghebbenden**

De directe belanghebbenden binnen ZaanIJ zijn bedrijven en grondeigenaren, bewoners van het plan- en studiegebied en overheden. Het lokale bedrijfsleven is verenigd in de Veban (Amsterdam-Noord) en de BIA/Zon (Achtersluispolder). Enkele grote bedrijven zijn CT Vrede (containerterminal), Jansens & Dieperink BV (silofabrikant), Orange Nautical Service (stalling, onderhoud en verbouw van jachten) en Overdie Ferro (schrootverwerker) op de Achtersluispolder en Damen Shiprepair (scheepsreparatiewerf), J. Van Vliet BV (zandhandel) en Mebin (betoncentrale) op Cornelis Douwes. Betrokken overheden zijn – naast de gemeenten Amsterdam en Zaans-tad ook het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (eigenaar RWZI), en de provincie Noord-Holland. Gezien de ligging van ZaanIJ aan het Noordzeekanaal is ook het Havenbedrijf Amsterdam belanghebbende. In het plangebied zijn de woonbootbewoners in het Zijkanaal H belanghebbenden, evenals tijdelijke bewoners en gebruikers van Melkweg. In het studiegebied zijn tal van bewoners-en buurtverenigingen actief. Tot slot is ook Rijk (Rijkswaterstaat West Nederland-Noord, Ministeries van Binnenlandse Zaken en Infrastructuur & Milieu) betrokken. Voorgesteld wordt om door middel van strategisch omgevingsmanagement partijen vanuit hun zelfstandige rol te benaderen, hetgeen bevorderend werkt voor een gezamenlijke oplossingsgerichte houding.

## **Geluids- en afstandsnormen**

In het plangebied gelden ruimtelijke beperkingen als gevolg van milieuhinderlijke bedrijvigheid en verkeerslawaaai. De milieu- en veiligheidscontouren aan de zuidkant van het plangebied houden, vanwege de ontwikkeling van de haven- en industriële functie van Westpoort en de functie van het Noordzeekanaal als hoofd-watertransportas, invloed op het plan- en studiegebied. Dit sluit woningbouw aan de zuidzijde van de ASP in de huidige situatie uit.

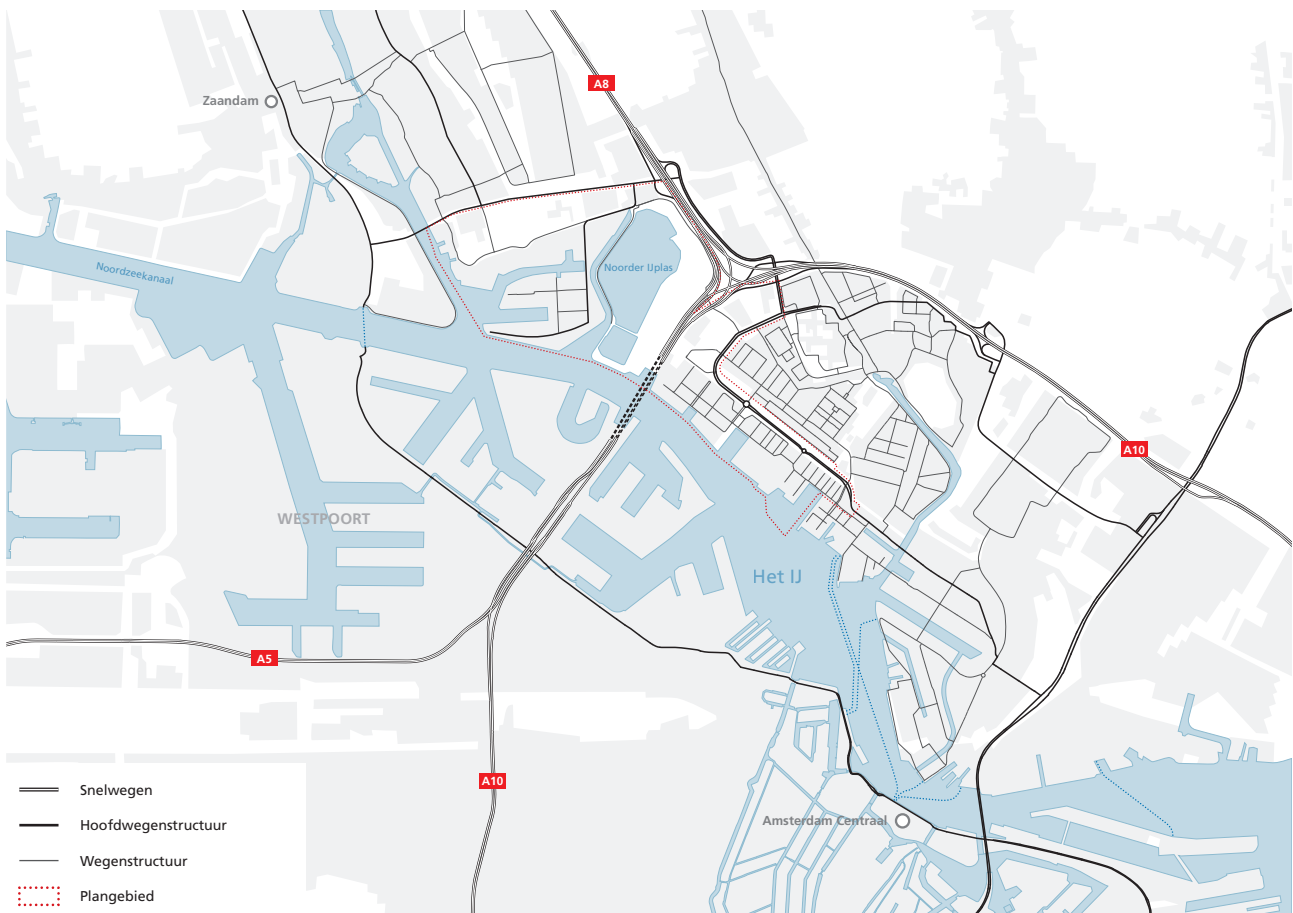
Bijlage II.3 (figuur I.14 - I.15) bevat kaarten en een uitgebreide toelichting op de geluids- en afstandsnormen; deze paragraaf geeft een samenvatting:

- In de **Achtersluispolder** kennen de westelijke en zuidelijke delen een flinke geluidbelasting vanwege aanwezige bedrijvigheid in het plangebied en – langs het Noordzeekanaal – vanwege Westpoort. Hierdoor zijn delen van ASP –in de huidige situatie niet geschikt voor woningbouw. Tot dit gebied behoort ook vrijwel de gehele noord-west-lob (langs de Zuiddijk en Zeedijk). In de oostelijke zone kan wel ruimte voor woningbouw worden gecreëerd. Dat vergt vanuit afstandsnormen en geluid ingrepen bij een beperkt aantal bedrijven (waarbij het beeld over geluid mogelijk verouderd of te negatief gesteld is). Het aangrenzende gebied met Zilverland en een deel van het Vijfhoekpark ligt qua afstandsnormen en geluid voldoende ver weg, maar heeft wel te maken met verkeerslawaaai van de Thorbeckeweg. Verder ligt daar nog de RWZI, die ook ruimtelijke beperkingen met zich meebrengt.
- Op **Cornelis Douwes** is woningontwikkeling tot aan 2029 voor een groot deel van het

terrein niet mogelijk, zoals vastgelegd in het Convenant Houthavens/NDSM (hierover in H.2.1 meer). De mogelijkheid van woningbouw is bovendien afhankelijk van de toekomst van de vestiging van Damen. Ook de Mebin-betoncentrale beperkt, beperkt volgens de huidige geluidsnormen, de mogelijkheden voor woningbouw op een groot deel van het terrein.

- Ten oosten van de **Noorder IJ-plas** loopt een hoogspanningskabel; in de nabijheid hiervan mag niet gewoond worden. Ondergronds plaatsen van de kabel bleek in 2013 financieel niet haalbaar (inventarisatie gemeente Zaanstad). Wel bestaan er plannen om het voltage van de kabel op te hogen, waardoor het magnetisch veld bij de masten kleiner wordt en er dichterbij de kabels gewoond kan worden.
- Voor het gebied **Melkweg** geldt dat het gebied direct naast de A10 ligt. Zowel geluid als fijnstof zijn hier aandachtspunten bij eventuele woningbouw.

Overigens geldt voor gemengde gebieden –met bedrijvigheid en woningbouw – dat de afstands-normen met één trede mogen worden verlaagd. Daarbij is het beeld niet statisch: bedrijven kunnen verhuizen of stoppen. Bovendien is het denkbaar dat met technische oplossingen de inschaling lager wordt of dat jurisprudentie en/of wetgeving versoepeld wordt.



Figuur 1.5 - Wegenstructuur, situatie in 2017.

## **Ontwikkeling economie en dynamiek bedrijventerreinen**

### Werkgelegenheid en sectorstructuur

ZaanIJ huisvest 8.000 banen, waarvan 4.400 op Cornelis Douwes en 2.900 in de Achtersluispolder (LISA, 2015). Cornelis Douwes en Achtersluispolder ontwikkelen zich in tegengestelde richting; waar op Cornelis Douwes het aantal banen sinds 2005 in de lift zit (+5% per jaar, ondanks lichte daling in 2012-2013), kent Achtersluispolder een neerwaartse ontwikkeling (-3% per jaar sinds 2009). Overigens betekent de dalende werkgelegenheid in Achtersluispolder niet 'automatisch' dat ook de toegevoegde waarde afneemt; dankzij automatisering en innovatie kan de arbeidsproductiviteit toenemen, waardoor met minder banen toch hetzelfde kan worden geproduceerd.

Ook qua sectorale structuur verschillen de terreinen: Achtersluispolder heeft een meer traditionele samenstelling, met 80% van de banen in industrie, bouw en logistiek/groothandel. Op Cornelis Douwes is de sectorale variatie groter; naast industrie, bouw en logistiek zijn ook dienstverlenende sectoren hier – met bijna 50% van de banen – belangrijk.

Bijlage II (figuur I.16 - I.22) bevat onder meer informatie over de ontwikkeling het aantal banen en vestigingen (totaal en per sector) in de ASP en op CD.

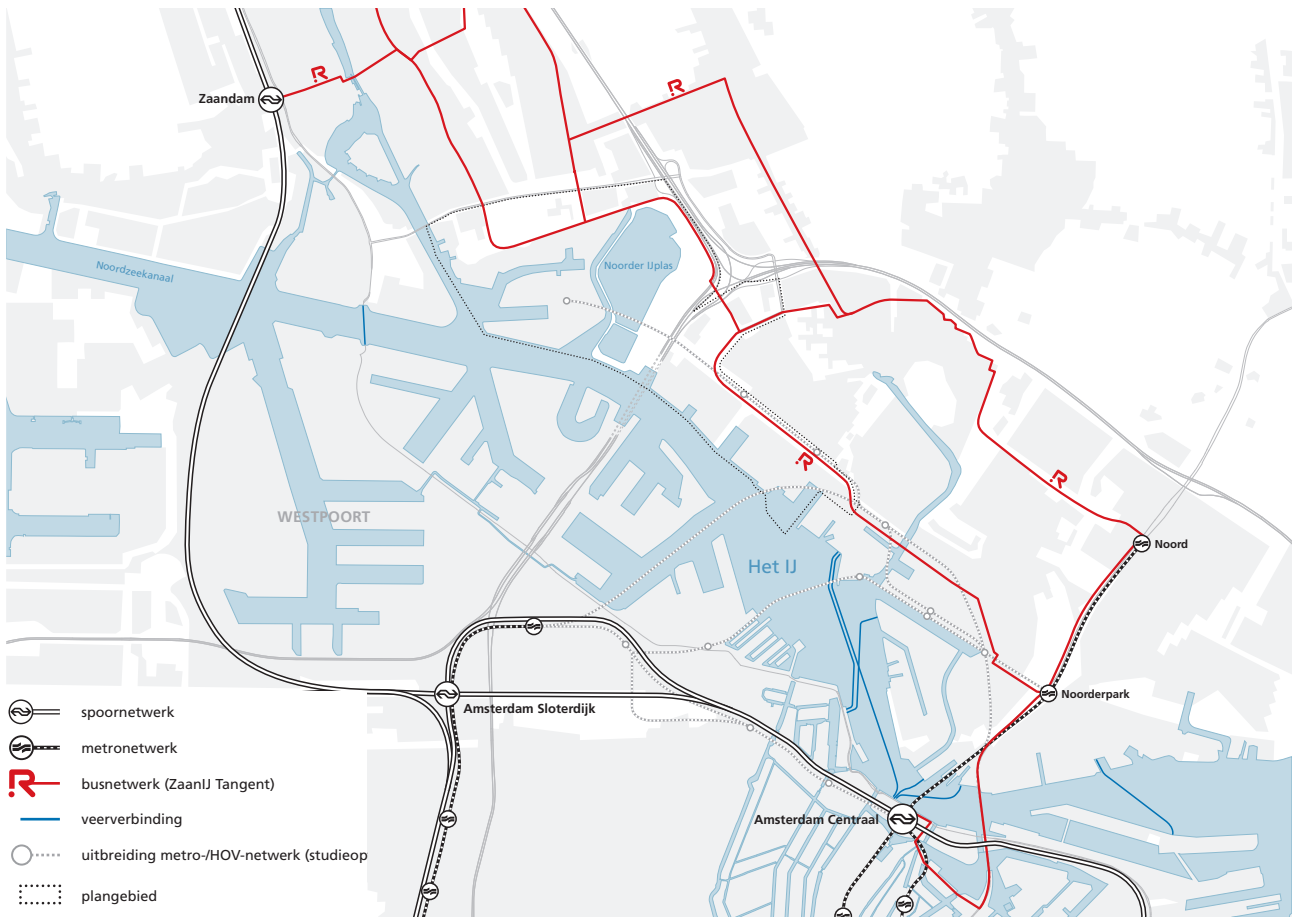
### Leegstand en vrije kavels en eigendomsstructuur

Het verschil in werkgelegenheidsontwikkeling vertaalt zich ook in een verschil in leegstand. In de Achtersluispolder is sprake van ca. 20% leegstand, terwijl op het Cornelis Douwes terrein de resterende kavels recent vrijwel alle zijn uitgegeven en de beperkte leegstand in bestaande panden is teruggedrongen. De leegstand in de Achtersluispolder is vanuit het huidige gebruik geredeneerd een zwakte, maar vanuit de transformatiegedachte juist een kans. Structurele leegstand of onderbenutting biedt de kans om plekken te transformeren of om noodzakelijke schuifruimte te vinden.

Cornelis Douwes en Achtersluispolder verschillen overigens in grondposities. De gronden op Cornelis Douwes zijn veelal in erfpacht uitgegeven aan bedrijven, terwijl de kavels op de Achtersluispolder veelal in particulier eigendom zijn. De erfpachtconstructies kunnen als planologisch instrument dienen voor de gemeente Amsterdam bij de transformatie van Cornelis Douwes.

## **Interne en externe bereikbaarheid**

Cornelis Douwes, de Noorder IJ-plas en Achtersluispolder liggen relatief geïsoleerd. Dat heeft te maken met de functie van CD en ASP als bedrijventerrein, en met de ligging van ZaanIJ aan het Noordzeekanaal (dat overigens ook weer zorgt voor bereikbaarheid over water). De gebieden zijn onderling niet verbonden, op een dienstweg van Rijkswaterstaat over het Coentunneltracé



Figuur 1.6 - Openbaar vervoer.

0 1km



Figuur 1.7 - Langzaam verkeersstructuur.

0 1km



na. Wie van het CD-terrein met de auto naar Achtersluispolder wil, moet via de S118, langs het knooppunt Coenplein en dan via de Thorbeckeweg in Zaandam naar Achtersluispolder.

Een beeld per deelgebied:

- **Cornelis Douwes** is op drie plekken toegankelijk vanaf de Klaprozenweg en is verbonden met het NDSM-terrein. Het OV beperkt zich tot busverbindingen. Voor de fiets zijn delen van de toekomstige 'Dam tot Dam'-route (recreatieve route langs de oevers, van Amsterdam, via CD en de Noorder IJ-plas naar Achtersluispolder en de rest van Zaanstad) al gerealiseerd. De Klaprozenweg – die een reconstructie ondergaat om een busbaan te creëren – vormt een barrière voor de verbinding naar aangrenzende, lager gelegen, woonbuurten.
- De **Noorder IJ-plas** is in de huidige situatie nauwelijks bereikbaar en wordt mede daarvoor vrij extensief gebruikt voor recreatie. Het dijkje langs Zijkanaal-H is toegankelijk voor auto's en fietsers, maar is doodlopend. De dienstweg is niet openbaar toegankelijk.
- De **Achtersluispolder** is op twee plaatsen bereikbaar vanaf de Thorbeckeweg voor auto's en vrachtverkeer. De twee 'havenlobben' van ASP hangen aan de Sluispolderweg, de enige insteek vanaf de Noorder IJ- en Zeedijk. Het OV beperkt zich tot een busverbinding ten noorden van het terrein. De Sluispolderweg is smal en biedt geen ruimte voor gescheiden fietspaden. Ook ontbreken hier op sommige plekken trottoirs. In de huidige vorm is de weg ongeschikt om woon- en vrachtverkeer veilig samen af te wikkelen.
- **Zilverland**, het **Vijfhoekpark**, **sportpark Poelenburg** en de locatie van de **RWZI** zijn eveneens bereikbaar vanaf de Thorbeckeweg (N516). Deze weg vormt de belangrijkste verbinding van Zaanstad-Zuid met het snelwegennet. Nog meer dan de Klaprozenweg bij CD vormt de Thorbeckeweg een barrière voor het aangrenzende Poelenburg. Er is een viaduct voor bussen en langzaam verkeer bij busstation De Vlinder. Fietsers kunnen het gehele Zaanse plangebied verder bereiken aan de westzijde via een onderdoorgang (van de N516) nabij de Zaan.

### **Demografie omliggende woonwijken**

Binnen het plangebied bevinden zich rondom de Achtersluispolder en Cornelis Douwes vier woonwijken: Bomen-/Burgemeestersbuurt, Poelenburg, Oostzanerwerf en Tuindorp Oostzaan. Deze wijken kenmerken zich – met uitzondering van Oostzanerwerf, door relatief veel laagopgeleiden, met een beneden gemiddeld inkomen per huishouden. Bijlage 2 (figuur I.26 - I.29) toont meer informatie over de demografische samenstelling (ethniciteit, type huishoudens, inkomen per huishouden) van de aanpalende woonwijken.







## 2. Toekomstbeeld 2040

Met het vizier op 2040 is het voor de betrokken overheden glashelder dat de Achtersluispolder en Cornelis Douwes zullen transformeren. Dit roept diverse vragen op: wat is het economische perspectief van dit gebied en hoe passen de huidige bedrijven daarbij? Hoe kan wonen slim worden ingepast, en welke opgaven spelen dan? Wat is in ruimtelijke zin noodzakelijk om de terreinen in een leefbaar en gemengd stuk stad te transformeren, en welke aanpak past hierbij?

De complexiteit van de opgave vraagt om visie, zowel op het gewenste toekomstbeeld als op de strategie om daar te komen. Het toekomstbeeld en de transformatiestrategie moeten aldus een antwoord bieden op de opgaven in het plangebied, en moet bovendien inspelen op de meer generieke trends op ruimtelijk-economisch gebied. Daarnaast is het belangrijk in te spelen op specifieke ruimtelijk-economische ontwikkelingen in (de omgeving van) het plangebied.

De opgaven voor ZaanIJ, de algemene trends en de gebieds-specifieke ontwikkelingen komen daarom eerst aan bod in paragraaf 2.1, voordat in 2.2 het toekomstbeeld voor het plangebied op hoofdlijnen wordt geschetst, en in 2.3 het beeld per deelgebied aan bod komt.

### 2.1 Opgaven, trends en ontwikkelingen ZaanIJ

**In ZaanIJ moeten veel nieuwe woningen worden toegevoegd, terwijl het gebied tegelijkertijd economisch vitaal en divers moet blijven. Hiertoe moet het gebied passen bij de 'economie van morgen', waarin bedrijven meer dan nu gericht zijn op duurzaamheid, circulaire economie, ICT, kennisontwikkeling en –uitwisseling, en ontmoeting en interactie. Voor een succesvolle ontwikkeling als gemengd, stedelijk milieu moet ZaanIJ bovendien goed bereikbaar zijn, én van meerwaarde zijn voor de bewoners van de naastgelegen woonwijken. Paragraaf 2.1 gaat nader op deze en andere opgaven in.**

## 2.1.1 Opgaven en beleidskaders ZaanIJ

We onderscheiden opgaven op het gebied van economie, wonen en ruimte, verbinding met aangrenzende woonwijken, mobiliteit en duurzaamheid. Deze opgaven komen voort uit lokaal en regionaal beleid, kaders gesteld door de werkgroep ZaanIJ, input van stakeholders, en bureaukennis.

### **Economische opgave: behoud economische vitaliteit en diversiteit; ruimte voor de economie van morgen**

Het plangebied heeft nu een economische functie; Cornelis Douwes en Achtersluispolder huisvesten ca. 7.300 banen (LISA, 2015). De economische opgave voor het plangebied is om zowel het aantal banen als de economische diversiteit te behouden, op zo'n manier dat de bedrijven passen bij het economische DNA van de Noordelijke IJ-oever. Hiervoor is het noodzakelijk dat

#### **Gesprekken met en input van bedrijven: duidelijkheid investeringshorizon gevraagd**

In het kader van deze studie is in de analysefase met verschillende (vertegenwoordigers van) bedrijven gesproken over hoe zij op het 'Cornelis-Douwes'-terrein of in de Achtersluispolder over hoe zij aankijken tegen de toekomst van hun bedrijf in combinatie met de toekomst van het gebied. Een aantal bedrijven heeft ook meegedacht in de vervolgstappen.

Vanzelfsprekend zijn de gedachten bij de bedrijven uiteenlopend. Een aantal bedrijven geeft aan niet voor niets op een bedrijventerrein te zijn gevestigd en heeft geen fiducia in het mengen met wonen, of omdat het sowieso niet kan (omdat ze een grote hindercirkel hebben) of omdat ze verwachten dat nieuwe bewoners gaan klagen over hun bedrijfsactiviteiten. Enkelen geven expliciet aan zich tegen inmengen van wonen te zullen verzetten. Anderen zien (gedeeltelijke) verstedelijking als een logische vervolgstap kijkend naar de verdere ontwikkelingen aan de noordkant van het IJ en langs de Zaan. Sommigen daarvan zien die ontwikkeling expliciet als positief, bijvoorbeeld omdat ze verwachten dat het gebied er beter van wordt en daarmee ook de mogelijkheden voor hun bedrijf gunstiger worden. Soms wordt de positieve grondhouding vooral ingegeven door het te verwachten effect op de waarde van hun grond. Vooral dienstverleners zien goede mogelijkheden om hun activiteiten voort te kunnen zetten; productiebedrijven zijn sceptischer. Ook wordt gewezen op het risico van dichtslubbende wegen als gevolg van de toegevoegde verstedelijking, wat een negatieve invloed heeft op het vestigingsklimaat.

De meeste bedrijven zien in dat de verandering van de ruimtelijk-economische positie van het gebied vroeg of laat gevolgen gaat hebben voor hun bedrijfsomgeving. Wat vrijwel alle bedrijven vragen aan de betrokken overheden is om hen vooral tijdig te informeren over de periode dat zij hun bedrijfsactiviteiten kunnen voortzetten. Duidelijkheid over hun investeringshorizon is zeker voor de kapitaalintensieve bedrijven van groot belang.

het gebied de economie van morgen passend kan accommoderen; het nautische cluster en industriële bedrijvigheid kunnen hiervoor aanknopingspunten bieden. Tegelijkertijd doet zich daarbij ook een spanningsveld voor: zijn die bedrijven daadwerkelijk mengbaar als er ook hoge dichtheden nodig zijn?

Voor de economische vitaliteit van het plangebied is het belangrijk dat zij een duidelijk investeringsperspectief hebben. In de gesprekken met ondernemers in het plangebied komt – ongeacht van hoe zij denken over functiemenging in ZaanIJ – naar voren dat ondernemers behoefte hebben aan duidelijkheid over de periode dat zij hun bedrijfsactiviteiten kunnen voortzetten. De kadertekst op de vorige pagina gaat hier nader op in.

### **Woningbouwopgave: wonen mengen met werken, voor een aantrekkelijk en stedelijk ZaanIJ**

De voornaamste ruimtelijke opgave voor ZaanIJ is om zoveel mogelijk woningen passend te accommoderen. Daarmee moet een gemengd gebied ontstaan, met ruimte voor groen, aantrekkelijke verblijfsplekken, voorzieningen, en beperking van milieuoverlast.

De lokale en regionale woningbouwopgave op een rijtje:

- De MRA staat voor de opgave om tot 2040 250.000 woningen te realiseren. ZaanIJ kan hierbij een rol spelen; in de 'Visie Noordzeekanaalgebied 2040' (overgenomen in de 'Visie 2030 Port of Amsterdam') wordt het aangemerkt als '(hoog)stedelijk werk-woon waterfront', een gebied voor intensivering en transformatie.
- Amsterdam heeft met de Structuurvisie 2040 de ambitie om 70.000 woningen toe te voegen. De gemeente geeft hier nadere invulling aan met Koers 2025 (50.000+ woningen tot aan 2025), en de in 2013 vastgestelde transformatiestrategie Haven-Stad (30.000-50.000 woningen bij Sloterdijk, het havengebied en de noordelijke IJ-oeveren). In 2017 wordt de Ontwikkelstrategie voor Haven-Stad voor besluitvorming uitgewerkt, waarbij de ambitie is opgehoogd naar mogelijk 70.000 woningen. Het plangebied ZaanIJ is onderdeel hiervan.
- Melkweg is in Haven-Stad aangemerkt als mogelijke opvanglocatie voor milieuhinderlijke bedrijvigheid elders (o.a. op het CD-terrein), om zo het toevoegen van woningen op CD mogelijk te maken.
- In Zaanstad is in Maak.Zaanstad de ambitie vastgelegd om 15.000 tot 20.000 woningen te realiseren, onder meer door de transformatie van binnenstedelijke terreinen als Achtersluispolder en Hembrug naar gemengde werk-woongebieden.

### **Sociale opgave: verbinding tussen plangebied en woonwijken**

De opgave voor ZaanIJ heeft ook een sociale component. In het studiegebied liggen Poelenburg en Tuindorp-Oostzaan, woonwijken met veel laagopgeleide inwoners met een laag ingekomen.

De ambitie is om het plangebied zodanig in te richten dat het goed toegankelijk is voor bewoners van de woonwijken. Denklijnen hierbij zijn:

- Meer fysieke verbindingen van de woonwijken naar de bedrijventerreinen en de oevers van het IJ, vooral voor langzaam verkeer.
- Nieuwe functies in het plangebied (groen, horeca, voorzieningen) kunnen de woonkwaliteit verhogen in aangrenzende woonwijken. Bewoners in deze woonwijken geven aan hier behoefte aan te hebben (zie ook het tekstkader hier onder over de bewonersenquête)
- Kansen voor opleidingen en zelfontplooiing voor jongeren en volwassenen, bv. in de vorm van stage- of (om)scholingsplekken.

### **Mobiliteitsopgave: verbinding Amsterdam en Zaanstad**

De gemeenten Amsterdam en Zaanstad hebben de ambitie om ZaanIJ beter bereikbaar te maken. Concrete opgaven zijn:

- Verbinding tussen Amsterdam en Zaanstad via de Noorder IJ-plas, te beginnen met een verbinding voor langzaam verkeer ('Dam tot Dam'-route).
- Verbeteren verbinding tussen het plangebied (incl. oevers) en het bredere studiegebied (zie ook onderstaand tekstkader).
- Verbeteren van de verbinding tussen het plangebied en de centra van Amsterdam en Zaanstad, vooral via openbaar vervoer.
- Verkeersveiligheid garanderen, en daarbij oplossingen formuleren voor vrachtverkeer in een toekomstig gemengd gebied.
- Een gebied creëren dat uitnodigt tot een gezonde levensstijl, waarbij beweging (fietsen, lopen) wordt gestimuleerd.

#### **Enquête bewoners studiegebied: behoefte aan betere verbindingen naar IJ-oevers en recreatieve voorzieningen**

In de enquête die het kader van deze studie is afgenomen (zie ook bijlage 6) geven veel bewoners van de woonwijken grenzend aan ZaanIJ aan dat zij behoefte hebben aan een betere verbinding met het plangebied. Zo geeft 84% van de respondenten aan behoefte te hebben aan betere verbindingen naar de noordelijke IJ-oevers; 68% van hen geeft hierbij de voorkeur aan betere fietsverbindingen (boven OV-, auto- of voetgangersverbindingen).

Ook geven veel omwonenden aan dat zij gebruik zouden maken van recreatieve voorzieningen in het plangebied; 82% ziet graag horeca aan de oevers van het IJ/Noordzeekanaal, en 80% zou gebruik maken van een wandelpromenade als die langs delen van de oever wordt gerealiseerd. De huidige voorzieningen worden maar weinig gebruikt door omwonenden; zo zegt 2% van de Zaanse respondenten en 25% van de Amsterdamse respondenten wel eens het Keerkringpark aan de IJ-oever van Cornelis Douwes te bezoeken.



## **Duurzaamheidsopgave: energieneutraal en circulair plangebied**

Voor de gehele metropoolregio de energietransitie en overstap naar een circulaire economie als opgave. Ook lokaal – in ZaanIJ - heeft dit implicaties, o.a. op thema's als bodem, water, geluid, emissies, mobiliteit, stedelijk groen, ruimtegebruik, materialen en energie.

### **2.1.2 Context: de veranderende economie (Trends)**

Een belangrijke ambitie van beide gemeenten is dat ZaanIJ haar economische functie en diversiteit behoudt en past in de stad en economie van morgen. Het gebied vormt in de toekomst een stimulerend werklandschap, dat sterke bedrijven huisvest. Daarnaast biedt het een aantrekkelijke en veilige leefomgeving met hoogstedelijke dichtheden, die qua duurzaamheid en bereikbaarheid voldoet aan de eisen van de toekomst.

Een belangrijke vraag bij de transformatiestrategie is dus: *hoe ziet de economie van de toekomst eruit?* Enkele belangrijke trends op een rij:

- **Energietransitie.** Een van de belangrijkste opgaven voor de MRA is de overgang naar duurzame energiebronnen. Dit heeft vergaande implicaties op stad en economie, en ook op bedrijventerreinen:
  - Braakliggende terreinen kunnen worden gebruikt voor winning van zonne-energie.
  - Verduurzaming van bedrijfsgebouwen en woningen biedt kansen voor industrie- en bouwbedrijven.
  - Energiebesparing binnen bedrijven zorgt voor kostenbesparing en versterkt daarmee de positie van ondernemers.
  - Restwarmte benutten voor woningen levert CO<sub>2</sub> reductie op, en kostenbesparing voor ondernemer en bewoner.
- **Circulaire economie.** De overstap naar een circulaire economie – waarin geen grondstofvoorraden worden uitgeput en producten of reststoffen opnieuw worden ingezet – heeft lokale implicaties. In de MRA zijn twee grondstofstromen met name kansrijk:
  - **Bouwketen.** De woningbouwambitie kan deels circulair worden ingevuld, door smart design, scheiden van reststromen, hoogwaardig hergebruik van bouwmaterialen en een grondstoffenbank. De visie en routekaart Amsterdam Circulair (2015) berekent dat het circulair bouwen van 70.000 woningen kan leiden tot 3% productiegroei, €85 miljoen waardecreatie en 700 extra arbeidsplaatsen (bovenop grondstoffenbesparing). Op lokale schaal – bijvoorbeeld in ZaanIJ – biedt dit kansen voor ondernemers in de bouw en logistiek en industrie (bv. scheiden van reststromen).
  - **Organische reststromen.** Binnen de MRA kan organische restwaarde beter worden benut, door in te zetten op een hub voor bioraffinage, afvalscheiding en retourlogis-

tiek, hergebruik van organische reststromen en terugwinnen van nutriënten. Dit kan in Amsterdam tot 2040 1.200 arbeidsplaatsen genereren, en kan leiden tot een besparing van 900.000 ton eiwitten op jaarbasis (Amsterdam Circulair, 2015), een CO<sub>2</sub>-reductie van 600.000 ton. Lokaal bieden organische reststromen kansen voor ondernemers. Voor ZaanIJ gaat het dan eerder om kennisontwikkeling en kennisdiensten op dit vlak, dan om verwerking van retourstromen, want dat laatste past beter op een traditioneel bedrijventerrein.

### Voorbeeld duurzame en circulaire gebiedsontwikkeling: Buikslooterham

Een voorbeeldproject op het gebied van duurzaam en circulair bouwen en wonen is 'Circulair Buikslooterham'. Mede op initiatief van lokale partijen is het manifest 'Circulair Buikslooterham' tot stand gekomen. Belangrijke stakeholders spreken hierin de ambitie uit om Buikslooterham in Amsterdam-Noord – een bedrijventerrein dat wordt getransformeerd naar een gemengd woon-werkgebied – zoveel mogelijk circulair en duurzaam in te richten. Momenteel worden pilotprojecten uitgevoerd op het gebied van circulaire zelfbouw, duurzame mobiliteit, en duurzame inrichting van de openbare ruimte. De kennis die hiermee wordt opgedaan, kan mogelijk ook bijdragen aan het duurzaam en circulair ontwikkelen van het plangebied ZaanIJ.

- **ICT en internet** beïnvloeden wereldwijd economische structuren, en hebben vanzelfsprekend ook impact op het lokale ruimtegebruik:
  - Internet stelt mensen in staat te werken waar en wanneer ze willen: **Het Nieuwe Werken**. Hierdoor neemt de behoefte aan vaste werkplekken en –tijden af. Wel is het belangrijk dat werkplekken goed bereikbaar zijn, ook per OV. Ook neemt het belang van **Third Places** – informele, toegankelijke ontmoetingsplekken – toe.
  - In de maakindustrie hebben 'smart-toepassingen' een enorme impact. Voorbeeldontwikkelingen zijn 3D printing, robotisering en **Machine-to-Machine** communicatie en het gebruik van big data. Dit zorgt ervoor dat het belang van fysieke nabijheid afneemt, en dat de arbeidsproductiviteit toeneemt (en de ruimte dus – gemeten in werknemers per ha – extensiever wordt gebruikt). Daarbij worden productieprocessen vaak schoner.
  - **E-commerce** heeft grote invloed op het ruimtegebruik in de logistieke sector. Enerzijds brengt dit de groei van grote logistieke distributiecentra met zich mee nabij uitvalswegen, anderzijds neemt ook de vraag naar kleinschalige pick-up points in de stad toe.
- **Bedrijven worden steeds meer kennis-gedreven**, mede onder invloed van ICT. Hiermee neemt het belang toe van aantrekkelijke third places en openbare ruimte waar mensen elkaar kunnen ontmoeten, en van een werkomgeving die aansprekend is voor hoogopgeleiden.
- **Flexibiliteit in bedrijfsvoering en huisvesting** van bedrijven neemt toe, mede doordat

bedrijven steeds meer vraaggestuurd zijn en snel willen inspelen op de veranderende vraag van consumenten. Ook de flexibele schil van organisaties groeit, en bedrijven, kennisinstellingen en freelancers werken in steeds wisselende verbanden samen.

- **Funciemenging op werklocaties.** Bedrijven vragen steeds meer om werklocaties in het stedelijk weefsel, met voorzieningen, OV-verbindingen, en ontmoetingsplekken nabij. Mede hierdoor verkleuren bedrijventerreinen naar gemengde gebieden.

### 2.1.3 Context: de veranderende economie (ontwikkelingen)

Het plangebied ligt in het hart van de MRA, een dynamisch gebied waarin meer speelt dan de transformatie van dit deel van de IJ/Zaan-oeveren alleen. Met enkele ontwikkelingen moet de strategie in het bijzonder rekening houden:

#### 1. Sprong over het IJ

In de 'Sprong over het IJ' onderzoekt Amsterdam hoe Noord en de rest van de stad beter met elkaar kunnen worden verbonden. Het College van B&W heeft recent (januari 2017) bekendgemaakt voorstander te zijn van vijf maatregelen:

1. Beter veerverbindingen + fietsbrug over het Noord-Hollands Kanaal
2. Metrostation Sixhaven
3. Brug Java-eiland
4. Brug of tunnel tussen Stenen Hoofd en Buiksloterham
5. Voetgangerspassage CS-Buiksloterweg

Het College stelt daarbij voor de beslissing over de Java-eiland-brug nog dit jaar (2017) te nemen, en een besluit over de brug bij Stenen Hoofd-Buiksloterham (pas) in 2020 te voorzien. Met name die laatste verbinding zou de ligging van het plangebied in een geheel ander daglicht zetten, en de transformatie van ZaanIJ veel kansrijker maken. De verbinding zou kunnen gaan fungeren als een versneller, met een opwaartse druk op de waardeontwikkeling. Vanuit transformatieperspectief heeft dat overigens een gemengd effect: afzetprijzen worden gunstiger, maar eventuele (grond)aankopen worden ook duurder.

#### 2. Onderzoek verplaatsing PTA

Gerelateerd aan de Sprong over 't IJ is het onderzoek naar een eventuele tweede locatie of verplaatsing van de Passenger Terminal Amsterdam (PTA). In deze verkenning, die in het voorjaar van 2017 loopt, wordt een locatie op de zuidelijke landtong van de Achtersluispolder onderzocht als mogelijke alternatieve locatie voor de Passagiersterminal Amsterdam van de zeevaart. De (ruimtelijke) effecten van deze functie op het plan- en studiegebied worden hierin nader onderzocht.

### 3. Bestuursopdracht uitwerking Noorder IJ-plas

Een derde relevante ontwikkeling is een reeds voorgenomen studie naar de ontwikkelingsmogelijkheden van de Noorder IJ-plas. Daarbij zijn drie varianten in beeld: een natuurvariant, een parkvariant (al dan niet in combinatie met sportvoorzieningen), en een meer verstedelijkte variant. Zaanstad en Amsterdam, inclusief het Stadsdeel Noord, hebben in een bestuurlijk overleg besloten een dergelijke studie in 2017 te laten uitvoeren. In de strategie worden wel uitspraken gedaan over de Noorder IJ-plas, maar in de uitvoering van de strategie moet worden aangesloten op de uitkomsten van de studie.

### 4. Damen Shiprepair

Een vierde parallelle spoor heeft betrekking op de activiteiten van Damen Shiprepair Amsterdam. Deze scheepsreparatiewerf, de laatste van deze schaal in het Noordzeekanaalgebied, heeft een flinke geluids- en afstandscontour om zich heen. Die is van betekenis voor het plangebied maar ook voor de verstedelijkingsmogelijkheden op het NDSM-terrein (onderdeel van het studiegebied). In dat kader en tegen de achtergrond van een in 2025 aflopende erfpachtvereenkomst, zijn er gesprekken tussen Amsterdam en Damen over gehele voortzetting, beperkte voortzetting of verplaatsing van het bedrijf. Voor de economisch-ruimtelijke ontwikkelstrategie wordt de onzekerheid hierover als een gegeven beschouwd. De werfactiviteiten kunnen – zeker als die milieutechnisch met minder overlast kunnen plaatsvinden – een belangrijke economische bijdrage vormen aan de stad, waarbij een sterkere lokale binding en meer openheid (“een Damen-experience”) als interessante toevoegingen worden gezien. Echter, verplaatsing biedt interessante verstedelijkingskansen. In de strategie moeten beide passen.

### 5. Convenant Houthavens/NDSM

Het convenant behelst de afspraak dat er niet eerder dan 2029 fysiek gestart kan worden met voor de bedrijven en hun bedrijfsvoering mogelijk beperkende woningbouw. Planvorming hiervoor mag pas opgestart worden vanaf 2024. Met dit convenant wordt door de gemeente Amsterdam tot dan een pas op de plaats gemaakt qua woningbouw in het aangewezen gebied. (Zaanstad is geen partner in het convenant).

De Amsterdamse coalitie heeft in zijn coalitieakkoord bovendien de uitspraak gedaan dat de nu zittende bedrijven in de haven in ieder geval tot 2040 kunnen blijven. Uitbreiding van zittende bedrijven of de vestiging van nieuwe bedrijven in het transformatiegebied geschiedt in afstemming met de gemeente, conform convenant.

### 6. Ontwikkelingen bereikbaarheid

Er zijn al belangrijke ontwikkelingen in de bereikbaarheid van het plangebied gepland of op termijn voorzien:

- De ‘Dam tot Dam’-route: een recreatieve fietsverbinding die zoveel mogelijk langs de

oevers van het IJ loopt en Amsterdam en Zaanstad met elkaar verbindt via het plangebied ZaanIJ.

- Een snelbustracé over de Klaprozenweg en S118 naar Zaanstad. Deze sluit aan de oostzijde aan op de in 2018 rijdende Noord-Zuid-lijn.
- In het MIRT-onderzoek Corridor Amsterdam-Hoorn wordt onderzocht wat verstedelijking in het plan- en studiegebied impliceert voor de Thorbeckeweg en het Coenplein. Deze zijn al heel druk en worden met de plannen op Hembrug, Zuiderhout en elders in Zaanstad-Zuid – dus nog los van wonen in ZaanIJ – nog drukker. Dat heeft niet alleen een (negatieve) verkeerskundige betekenis, maar vergroot ook de barrièrewerking van de weg en heeft invloed op de leefkwaliteit.
- Zaanstad heeft in MAAK.Zaanstad ook aandacht gevraagd voor een extra oeververbinding, bijvoorbeeld bij de Hempont. Er is – vooralsnog – nog geen zicht op de eventuele realisatie hiervan.
- In het kader van lopende netwerkstudie Koers 2025 wordt afgewogen of de Bongerdiverbinding (S117 – NDSM-werf) wordt aangelegd

#### **2.1.4 Van opgaven naar toekomstbeeld**

##### **Gebiedsopgaven en veranderende metropool vragen om wenkend toekomstperspectief**

De transformatie van het plangebied is nog niet ingezet en de ontwikkeling van ZaanIJ tot nu toe gaat nog niet uit van functiemenging op termijn. Ondernemers hebben zich in het gebied gevestigd vanwege omstandigheden die elders in de MRA schaars worden: lage prijzen, een industriële structuur, voldoende ruimte en een bepaalde vrijheid. De veranderende metropool stelt echter nieuwe uitdagingen: het gebied moet worden geopend voor woningbouw, de economische vitaliteit en diversiteit moet worden gewaarborgd, het gebied staat aan de vooravond van een transitie naar een 'next economy', er ligt een sociale opgave, en de bereikbaarheid moet worden verbeterd.

Dit vraagt om een langetermijnvisie met meer sturing dan voorheen. Tegelijkertijd voldoet een planmatige ontwikkeling met een gefixeerd eindbeeld niet, vanwege de onzekere toekomst, snelle veranderingen in het gebied en de grote verscheidenheid aan eigenaren. Er moet juist volop ruimte zijn voor adaptatie, flexibiliteit en nieuwe initiatieven. Om toch richting te geven is het plangebied gebaat bij een collectief toekomstperspectief en een overtuigend geformuleerde identiteit. Een 'wenkend toekomstperspectief' werkt als een kompas waarop de komende, meer concrete ontwikkelingen, aanpassingen en nieuwe inrichtingen gericht kunnen worden.

In onze studie gaat het bij identiteit om het neerzetten van een wenkend toekomstperspectief. De meerwaarde ligt daarbij niet zozeer in het ‘maken’ maar in het centraal stellen van een gezamenlijk hoger doel – een droom, een overtuiging, een belofte. Zoals gezegd is dit niet een vast eindbeeld, maar een kompas, een toekomstperspectief op basis van gemeenschappelijke waarden waar mensen en organisaties zich mee kunnen verbinden.

### **Naar een nieuwe identiteit**

Uit de input van de interviews en de ateliers zijn onderliggende waarden voor het plangebied in beeld gebracht. Het is belangrijk te beseffen dat het gebied al bepaalde sterke waarden heeft. Omdat de transformatie gaat om aanpassing en creatie op het bestaande, zullen bepaalde waarden ook nadrukkelijk moeten blijven. Wel kunnen ze worden versterkt en doorontwikkeld naar de nieuwe gewenste situatie. In bijgevoegde tabel staan links ‘blijvende’ waarden die het gebied nu kenmerken. In de tijd gezien kunnen deze waarden verder transformeren naar de middellange (middelste kolom) en lange termijn (rechter kolom). Samen geven deze waarden een beeld van het karakter van het gebied in de toekomst.

**Tabel 2.1: waarden in het plangebied ZaanIJ nu en in de toekomst**

<b>Blijven</b>	<b>&gt;&gt; Transformeren</b>	<b>&gt;&gt; Transformeren</b>
Divers	Samenhang	Verbonden
Zichtbaar	Open	Ontmoeten
Dynamisch	Levendig	Verblijven
Nuchter	Bewust	Vooruitstrevend
Nautisch	Water	Integrerend
Industrieel	Experimenteel	Tegendraads
Autonoom	Vrij	Onbegrensd
Vitaal	Gezond	Stimulerend

De waarden zijn bedoeld als hulpmiddel om het gebied beter te begrijpen, en met het toekomstbeeld aan te sluiten op de identiteit van het gebied nu. We lichten dit toe aan de hand van één van de waarden in tabel 2.1 (van ‘zichtbaar’ naar ‘open’ naar ‘ontmoeten’). Dankzij de ligging aan de oevers van het IJ en het Noordzeekanaal is het gebied vanaf het water goed zichtbaar. De waarde ‘zichtbaar’ kan op termijn worden versterkt, door bij de transformatie zoveel mogelijk een ‘open’ gebied te creëren (veel openbare ruimte aan de oevers, ‘open’ ingerich-



te en naar buiten gekeerde panden, een 'open' infrastructuur die het gebied van buitenaf goed bereikbaar maakt, etc.). Hierdoor nodigt het gebied op de lange termijn uit tot ontmoeten.

### **De stad van straks**

Het is verhelderend om naar de potenties van de Achtersluispolder, het Cornelis Douwes-gebied en de Noordelijke IJ-plas te kijken vanuit de (mogelijke) betekenis ervan voor de metropool. Er wordt hard gewerkt aan de stad van straks en de omgeving verandert snel. Tegelijkertijd dient zich een nieuwe vraagzijde aan en spelen er nieuwe thema's met alle mogelijke effecten op de ruimtelijke inrichting. Plekken krijgen nieuwe betekenissen waardoor er geleidelijk een veranderende 'kaart van de stad' ontstaat met een nieuwe orde van plekken. Het plangebied aan het IJ en de Zaan kan daarin een bijzondere positie innemen. Voor het toekomstperspectief is het daarom essentieel om de onderscheidende kwaliteiten te bezien vanuit de meerwaarde die het kan bieden voor de stad van straks.

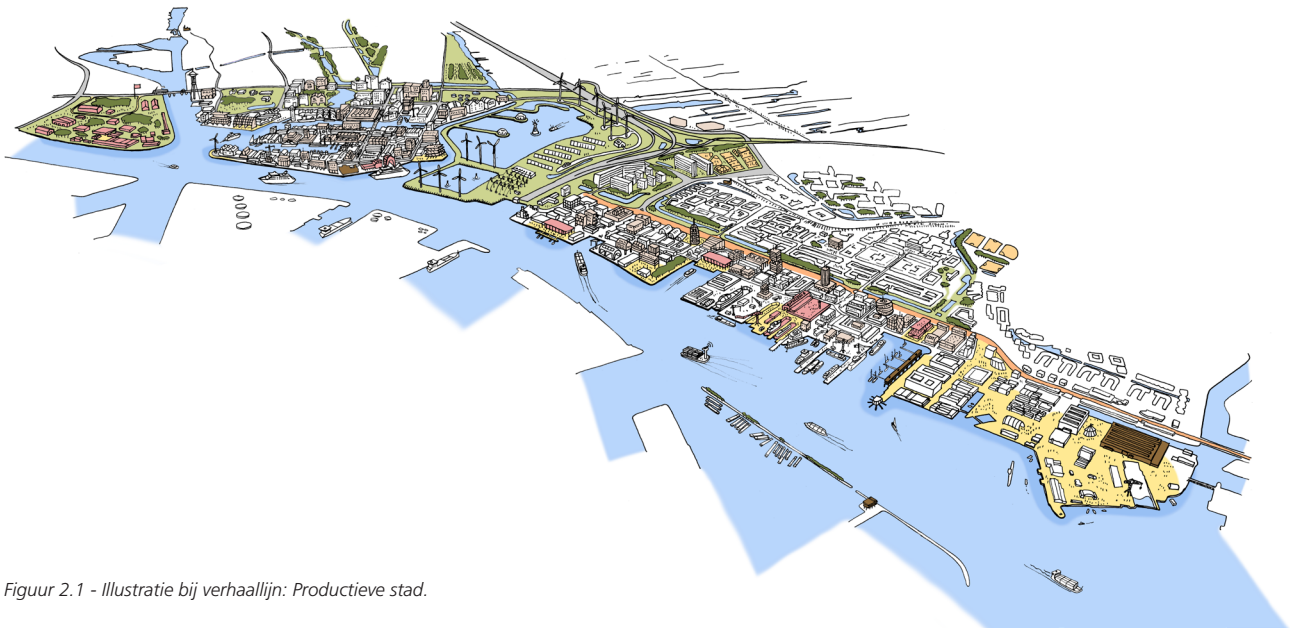
### **Strategisch kiezen: productief, gezond en inclusief**

Een transformatiestrategie met het vizier op een (nieuwe) identiteit – of in dit geval meerdere identiteiten – vraagt om heldere keuzes. Die keuzes gaan niet over een eindbeeld, maar over 'welke betekenissen' we aan het gebied willen geven, 'wat voor gebied' we willen en 'hoe' we dat willen gaan realiseren. Dat laatste heeft onder meer betrekking op de concrete kansen die zich voordoen op de korte termijn. Het zijn aldus strategische keuzes die de ontwikkelrichting bepalen.

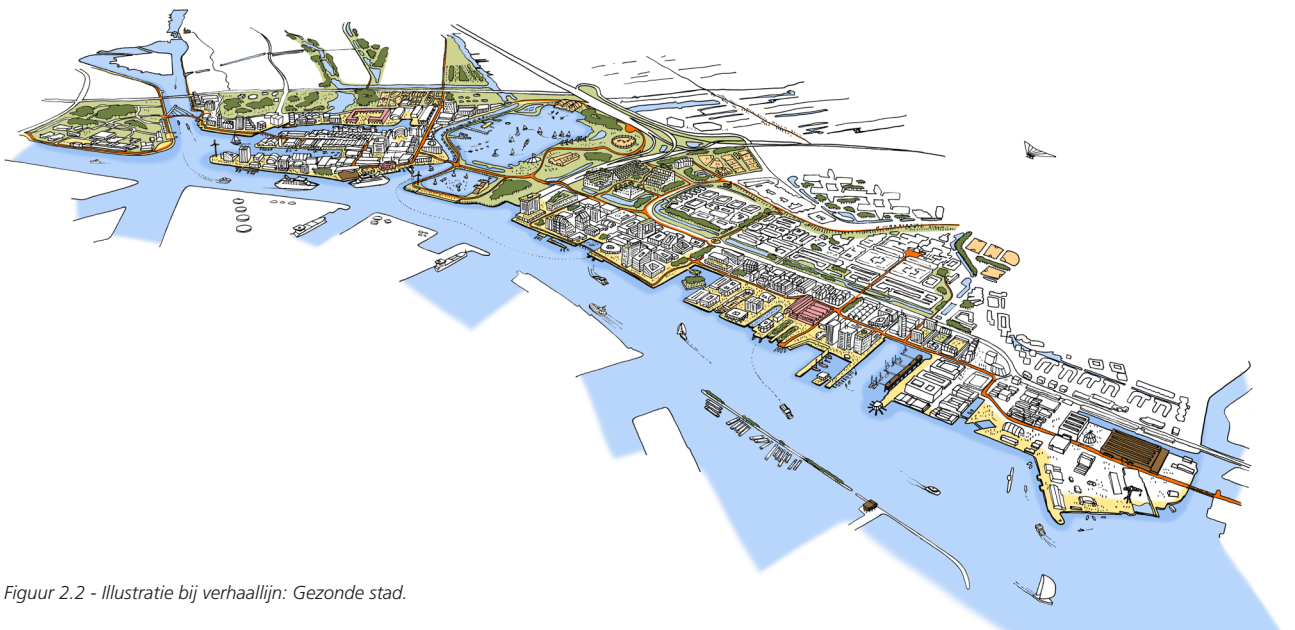
Bij het 'verbeelden van de toekomst' van ZaanIJ zijn drie 'verhaallijnen' benoemd, die de dienen als denkkader om over de toekomst van ZaanIJ na te denken:

1. *Productieve stad*: 'next economy', condities creëren voor een productief landschap, werken en leven. Inspelen op een nieuwe stedelijke economie
2. *Gezonde stad*: 'healthy urban life', gezonde samenleving kent een gezonde leefomgeving, condities hiervoor creëren. Gezondheidsbevorderend en gezondheidsbeschermend.
3. *Inclusieve stad*: 'connected': mensen laten groeien/leren/werken/participeren. Verbinding met omliggende woonwijken van belang, plekken voor ontmoeting ook.

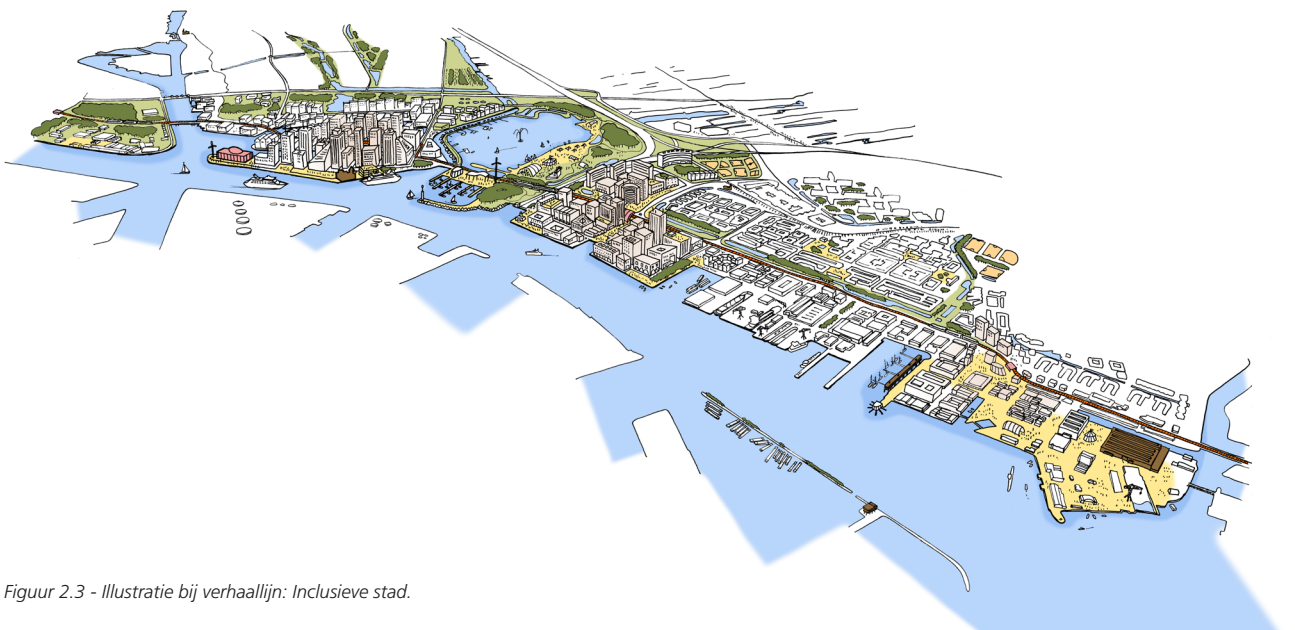
Idealiter transformeert het ZaanIJ gebied naar een productieve, gezonde en inclusieve omgeving. De drie ambities zijn als verhaallijnen uitgewerkt. Daarmee vormen ze een denkkader voor de mogelijke invulling van verschillende elementen (werken, wonen, voorzieningen, infrastructuur, openbare ruimte, etc.). Je kunt elke ambitie tot in zijn extremiteit in beeld brengen. Daarmee kan ook helder worden gemaakt dat keuzes vanuit bijvoorbeeld een productief landschap andere effecten hebben dan vanuit een gezond of inclusief landschap.



Figuur 2.1 - Illustratie bij verhaallijn: Productieve stad.



Figuur 2.2 - Illustratie bij verhaallijn: Gezonde stad.



Figuur 2.3 - Illustratie bij verhaallijn: Inclusieve stad.

### **De verhaallijnen in extremo – een matrix als denkkader**

De drie 'toekomstbeelden' zijn in het kader van dit project uitgewerkt tot drie 'verhalen' en drie verschillende ruimtelijke verbeeldingen. Die verhalen gaan over het toekomstige werken, wonen, functiemenging, bereikbaarheid, openbare ruimte, etc. in het plangebied.

Om alle mogelijkheden te laten zien zijn de verhaallijnen vertaald in een matrix. Voor elk thema is een invulling gegeven in de productieve stad, de gezonde stad en de inclusieve stad. De matrix is in bijlage III opgenomen.

De matrix en de ruimtelijke verbeeldingen zijn gebruikt om het uiteindelijke toekomstbeeld voor 2040 te formuleren. De strategische keuzes daarbij zijn gemaakt aan de hand van de opgaven, de beleidskaders, de trends en ontwikkelingen, de verkregen input tijdens interviews en ateliersessies, en de expertise van de adviesbureaus.

Niet alle elementen uit de verschillende verhaallijnen zijn met elkaar te combineren. Zo is in de productieve stad ruimte voor watergebonden bedrijvigheid opgenomen, waardoor oevers veelal privaat zijn. In de gezonde stad zijn daarentegen doorlopende openbare oevers opgenomen. In de inclusieve stad is een metro-verbinding opgenomen, wat impliceert dat er sprake is van verstedelijking in zeer hoge dichtheden; dat staat haaks op een plek-voor-plek benadering qua woningbouw zoals die in de productieve stad is uitgewerkt. Keuzes voor het één, sluiten dus soms het andere uit of vertonen een bepaalde onderlinge samenhang.

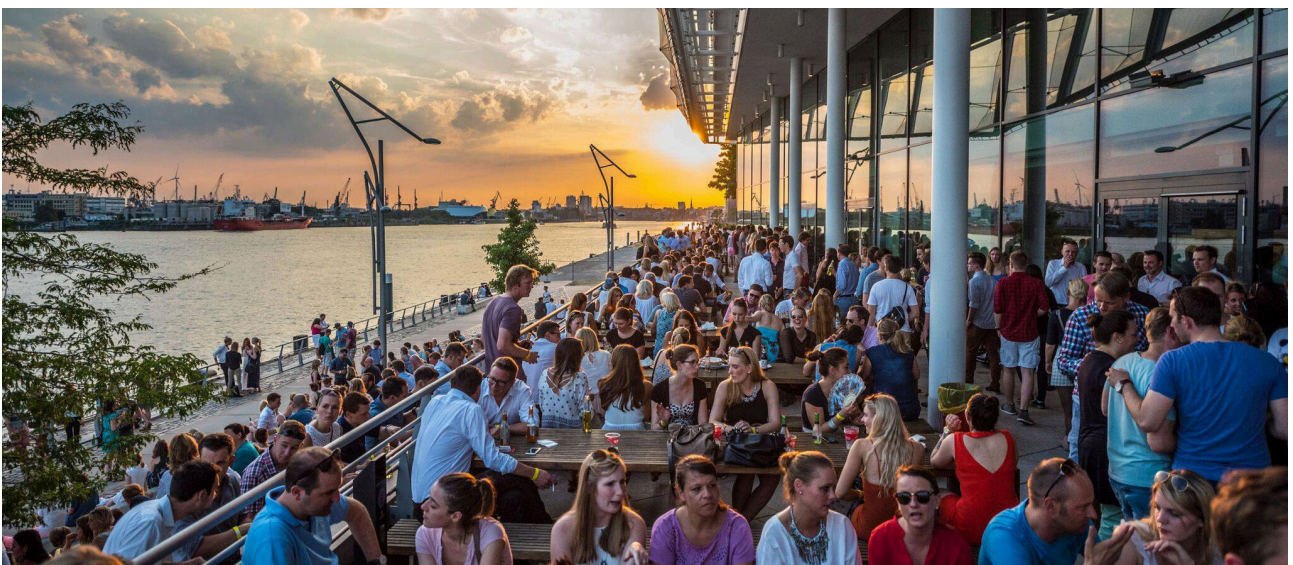




Figuur 2.4 - Productieve stad: referentie Factory bedrijfsverzamelgebouw in Berlijn, Duitsland.



Figuur 2.5 - Gezonde stad: referentie Islands Brygge, actief waterfront in Kopenhagen, Denemarken.



Figuur 2.6 - Inclusieve stad: referentie terras in HafenCity, Hamburg, Duitsland.

## 2.2 Toekomstbeeld 2040: wonen, werken en verblijven in een gezond, productief en inclusief ZaanIJ

De ambitie voor het plangebied ZaanIJ in 2040 is om te komen tot gemengde en intensief benutte stedelijke milieus die integraal deel uitmaken van het aangrenzende stedelijke gebied. Bedrijvigheid in ZaanIJ bestaat in 2040 uit een mix van dienstverlening, moderne maakindustrie, en enige creatieve industrie, en is veelal mengbaar met wonen tot op pandniveau. Wonen gebeurt in ZaanIJ in 2040 in hoge dichtheden (gestapelde woonblokken met werken in de onderste lagen) en verspreid over het hele plangebied. Een verbeterde verkeersstructuur – met een verbinding tussen Amsterdam en Zaanstad over de Noorder IJ-plas, een langzaam-verkeersnetwerk en HOV – is cruciaal voor de transformatie naar een gemengd hoogstedelijk ZaanIJ.

Paragraaf 2.2 behandelt het toekomstbeeld voor ZaanIJ per thema (economie, wonen, bereikbaarheid en openbare ruimte). Figuur 2.9 laat geeft het toekomstbeeld voor ZaanIJ in 2040 op een kaart weer.

### Economie ZaanIJ 2040

**In 2040 huisvest ZaanIJ een mix van dienstverlening, moderne maakindustrie en creatieve industrie, in een open innovatiemilieu aan het water:**

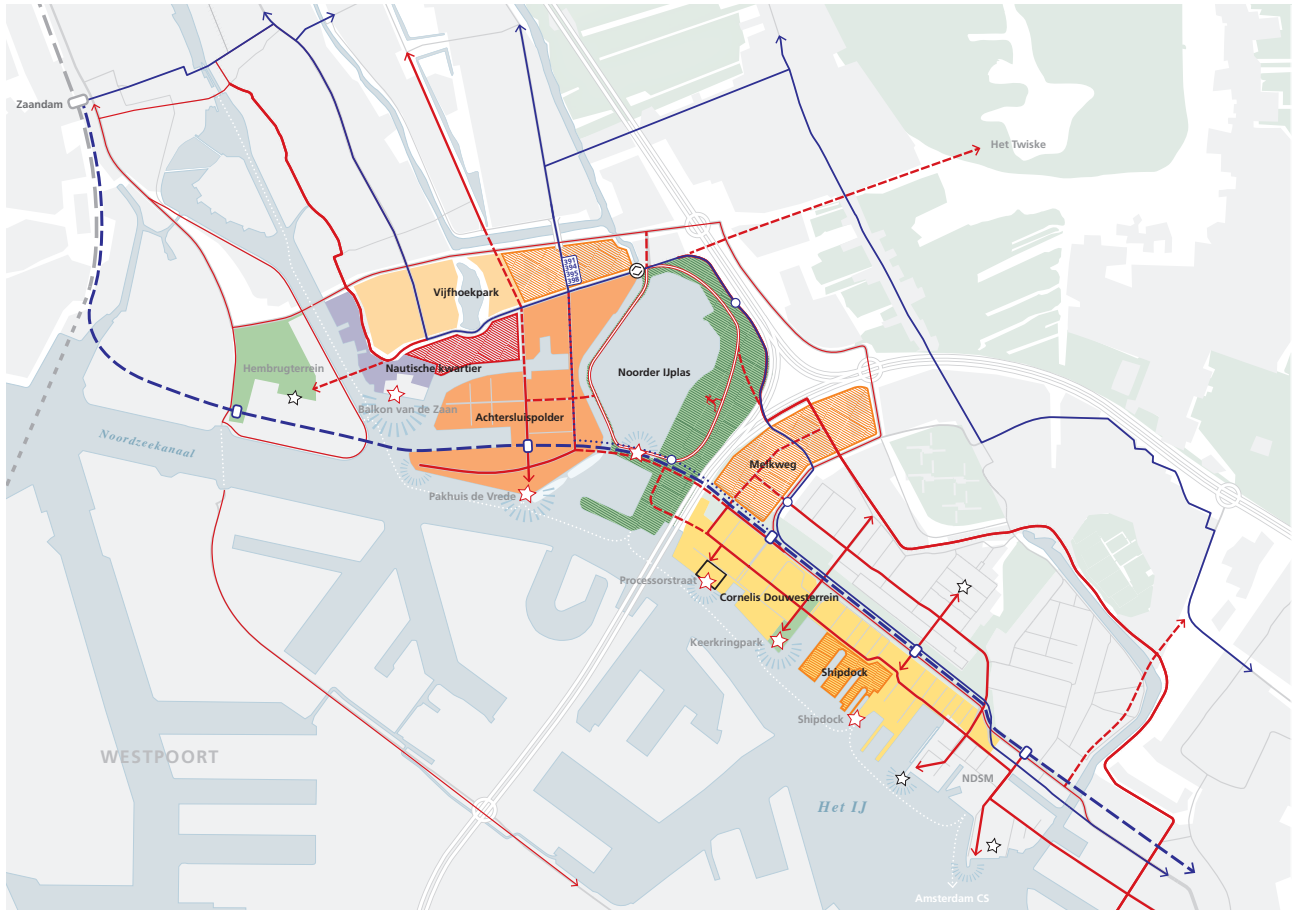
- Vanuit economische trends is een verschuiving naar meer **dienstverlenende** bedrijvigheid aantemelijk, veelal in kantoor(achtige)panden.
- Tegelijkertijd blijft ZaanIJ zich lenen voor **moderne**, relatief kleinschalige **maakindustrie** en ambachtelijke bedrijven, die steeds meer high tech zijn (gerobotiseerd, met precisieapparatuur). Deze bedrijven hebben overwegend bedrijfsruimte, maar ook deels kantoorruimte.
- En voor bedrijvigheid uit de **creatieve industrie** hebben havengebieden een sterke aantrekkingskracht; tegelijkertijd zijn er voor deze groep op NDSM en op het Hembrugterrein al specifieke vestigingsmogelijkheden en kennen deze gebieden veel industrieel erfgoed dat creatieve ondernemers aantrekt. Creatieve bedrijven passen wel in het toekomstbeeld van het plangebied, maar vormen daarom niet de kurk waarop het geheel drijft.

Op de lange termijn (2040) is de samenstelling van de economie en het soort bedrijven per definitie tamelijk onzeker. Er valt ook lastig te sturen richting een bepaalde sector of cluster en bovendien geeft de literatuur aan dat 'sector picking' door overheden weinig succesvol is. Daarom wordt er voor ZaanIJ niet exclusief ingezet op bepaalde sectoren of activiteiten. Er is wel meer te zeggen over de ruimtelijke aspecten van toekomstige bedrijven in het gebied:

- **Hogere dichtheden, mengbaar tot op pandniveau:** gemiddeld kennen bedrijven minder banen per vestiging dan nu, maar door hogere dichtheden (met name in de dienstver-






















lening en creatieve industrie) kan de totale werkgelegenheid en het aantal bedrijven toene-  
men. Bedrijvigheid in de plint, of in de onderste lagen, laat zich op pandniveau combineren  
met gestapeld wonen. Belangrijk is hierbij dat de plinten flexibel zijn ingericht, een zekere  
overmaat kennen (vrije hoogte) en dat wijzigingen in bedrijfsactiviteiten mogelijk zijn.



Figuur 2.7 - Totaalkaart voorgestelde transformatiestrategie ZaanIJ.



-  activering en programmering plekken aan het IJ
-  bestaande plekken verbinden met het netwerk
-  bestaand busnetwerk + nieuwe R-net haltes
-  nieuwe busverbinding
-  uitbreiding metro-/HOV-netwerk (studie)
-  bestaande verbindingen (fiets + auto)
-  nieuwe verbindingen (fiets + auto)
-  Rondje Noorder IJ-plas
-  ontwikkelen als gemengd werk-woongebied vanaf 2020
-  Vijfhoekpark/Zilverland: onderzoeken toevoegen woonfunctie vanaf 2020 (behoud groen en begraafplaats)
-  studiegebied: kansrijk voor ontwikkelingen
-  CDT: vanaf 2029 transformatie naar gemengd werk-woongebied
-  studiegebied, mogelijk wonen
-  zone voor hoge milieucategorieën (4-5)
-  park, recreatie en sport
-  Noorder IJ-plas: scenariostudie
-  reserveren voor tijdelijk programma
-  nieuw Bardegatsluis
-  veerverbindingen

- **Kleinere korrelgrootte:** vooral kleine tot middelgrote bedrijven zijn goed mengbaar met woningbouw; een grootschalig distributiecentrum is qua afmetingen en verkeersstromen minder goed mengbaar. Meer nog dan schaal of een absolute bovengrens gaat het om aard en typering: gemengde gebieden vragen om transparante en naar buiten gekeerde bedrijven, waar zichtbaar is wat er gebeurt.
- **Lagere milieucategorieën:** in het plangebied is – op termijn, bij voortschrijdend toevoegen van woningen – geschikt voor bedrijvigheid tot en met milieucategorie 3.2; hogere milieucategorieën (4 en 5) zijn moeilijker mengbaar. Dit hoeft niet te betekenen dat alle bedrijven in een hogere milieucategorie weg moeten uit het plangebied. De strategie in hoofdstuk 3 gaat in op hoe bedrijven (door maatwerkbenadering, technische aanpassingen of versoepelde regelgeving) in het plangebied kunnen blijven.
- **Duurzaamheid:** de lokale economie van ZaanIJ is in 2040 duurzaam en circulair ingericht, met aandacht voor duurzame energieopwekking en energiebesparing.

ZaanIJ fungeert in 2040 als een open innovatiemilieu dat samenwerking en innovatie tussen ondernemers stimuleert. Dit vraagt om 'local buzz' of reuring in het gebied (met ontmoetingsplekken en programmering), goede bereikbaarheid, stedelijkheid (cultuur, onderwijs, voorzieningen, horeca, etc.), positionering of branding van het gebied en governance (een meedenkende overheid)<sup>1</sup>. In potentie kunnen deze voorwaarden worden gecreëerd, al ontbreekt vooralsnog een stevige kennisinstelling of een cluster van bedrijven en kennisinstellingen.

### **Wonen in ZaanIJ in 2040**

**In 2040 is ZaanIJ een stedelijk milieu dat ruimte biedt aan een groot aantal woningen, in zowel het Amsterdamse als het Zaanse deel van het plangebied.** Wonen in ZaanIJ kenmerkt zich in 2040 door:

- **Hoge dichtheden,** veelal gestapelde woonblokken met collectieve buitenruimten. Dit draagt niet alleen bij aan de woningbouwopgave voor het gebied, maar vergroot ook haalbaarheid van (hoogwaardig) OV.
- **Menging met werken tot op pandniveau** (wonen boven de plint/onderste lagen).
- **Spreiding van wonen over het hele plangebied** (met uitzondering van groene zones en mogelijk enkele deelgebieden in de Achtersluispolder).
- **Diversiteit van woonmilieus.** Inclusiviteit vraagt om maatwerk bij de inpassing van sociale huurwoningen. Er is veel vraag naar huur- en koopwoningen in het lage en middelsegment (met name ook voor starters).
- **Wonen in een groene en goed (OV-) bereikbare omgeving,** met winkels, horeca,

<sup>1</sup> Deze opsomming is ontleend aan <https://ruimtevolk.nl/2015/11/20/waar-gedijt-innovatie> - geraadpleegd maart 2017.

recreatie- en sportvoorzieningen, en ontmoetingsplekken nabij.

- **Een duurzame gebouwde omgeving**, onder meer door moderne warmteisolatietechnieken, zonnepanelen, een warmtenet (waar mogelijk aangesloten op lokale (aard)warmtebronnen) en afvalscheiding.

### **Bereikbaarheid ZaanIJ in 2040**

**In 2040 is ZaanIJ goed intern en extern bereikbaar, dankzij (hoogwaardig) openbaar vervoer, een doorgaande fietsroutes, langzaam-verkeersroutes naar en in het plangebied, gescheiden stromen voor vrachtverkeer en diverse nieuwe verbindingen en bruggen.** Kenmerkend voor ZaanIJ is daarbij dat de prioriteit ligt bij langzaam verkeer en HOV boven autoverkeer, dat aantrekkelijke routes uitnodigen tot fietsen en wandelen, en dat vrachtverkeer vlot en gescheiden het gebied in en uit kan. Bovendien is mobiliteit in ZaanIJ duurzaam; het gebied kent voldoende oplaadpunten voor auto's en E-bikes, en bus-/OV-vervoer is elektrisch.

De infrastructuur van het plangebied ziet er op hoofdlijnen als volgt uit:

- Er komt een nieuwe verbindingsweg voor HOV en fiets en eventueel als stadstraat voor de auto in het verlengde van de Cornelis Douwesweg, over de A10 en door de Noorder IJ-plas (over de 'tussendijk') naar de Achtersluispolder: de Noorder IJ-brug. Deze weg verbindt de stedelijke gebieden van Amsterdam en Zaanstad en vormt een belangrijke drager voor de beoogde verstedelijking.
- In de ASP geldt de verbinding Sluispolderweg-Poelenburg als hartlijn. Het Kruisbaken – de straat ten westen van de Sluispolderweg - wordt met een nieuwe Isaac Baartbrug doorgetrokken naar de Noorder IJ- en Zeedijk, waarmee een parallelle verbindingsweg ontstaat voor personenauto's en langzaam verkeer;
- Voor het CD-terrein in de Cornelis Douwesweg de centrale as. Deze wordt versterkt met dwars- en parallelverbindingen: TT Vasumweg, verbindingen naar woonwijken en Melkweg en de verbinding S117-NDSM;
- De '**Dam tot Dam**'-snelfietsroute, een recreatieve fietsroute langs de oevers die al deels is ontwikkeld, loopt vanaf CD via het Coentunneltracé of de nieuwe verbinding over de A10 door de Noorder IJ-plas (over de 'tussendijk'), naar ASP.
- Via het IJ/Noordzeekanaal is het plangebied via **veerponten** verbonden met de centra van Amsterdam en Zaanstad.

De nieuwe verbinding over de A10 is kostbaar door de noodzakelijke kunstwerken en loopt door de hoofdgroenstructuur, maar is een voorwaarde om de steden goed op elkaar te laten aansluiten en om de mobiliteitsgroei te kunnen afwikkelen.

## Openbare ruimte en waterfront ZaanIJ in 2040

In 2040 is ZaanIJ een stedelijk gebied, dat aantrekkelijk is als woonomgeving én als vestigingslocaties voor bedrijven in de 'next economy'. Het gebied kent veel openbare groene zones, pleinen, parken en openbare oevers, gecombineerd met private maar toegankelijke ontmoetingsplekken zoals culturele voorzieningen, koffiebars, restaurants en sportfaciliteiten. Het hele plangebied nodigt uit tot verblijf in de openbare ruimte, tot ontmoeting en interactie, en tot gezonde manieren van bewegen (fiet-sen, lopen, hardlopen). De ruimtelijke kwaliteit van het water wordt optimaal benut, door verspreid over het plangebied delen van de Noordzeekanaal- en IJ-oevers in te richten als aantrekkelijke, dynamische en openbare plekken. Openbare oevers vormen zoveel mogelijk het uitgangspunt, maar dit wordt niet dogmatisch gehanteerd.

De volgende plekken in het plangebied hebben bijzondere potentie vanuit de optiek van recreatie, ontmoeting, en verblijf:

- **Balkon van de Zaan:** deze locatie is vanuit veel plekken in het plangebied en vanaf het water zichtbaar; de inrichting van deze locatie heeft daarom impact op de uitstraling van de rest van het plangebied. Gezien de open ligging van dit gebied, met zicht op het water, leent deze locatie zich voor recreatie en verblijf in de openbare ruimte. Daar komt bij dat het nu gevestigde bedrijf – Overdie Ferro - de mogelijkheden voor woningbouw in de directe omgeving beperkt. Daarom gaat het toekomstperspectief hier uit van een 'Balkon van de Zaan'; openbare ruimte voor verblijf en recreatie, met zicht op Hembrug en Westpoort.
- **Pakhuis de Vrede** en omgeving: een gebied met vrije toegang tot de oevers van het Noordzeekanaal, gemengd met recreatie en horeca, en ruimte voor evenementen.
- **Vijfhoekpark:** dit park kan beter worden benut, met nieuwe routes naar en in het park.
- **Noorder IJ-plas:** de gehele plas en de groene strook eromheen staan in het teken van natuur, recreatie en mogelijk sport. De invulling van de plas wordt nader uitgewerkt in de Ontwikkelstudie Noorder IJ-plas
- **Keerkringpark:** de ruimtelijke kwaliteit van dit al bestaande park kan worden verhoogd, en het park kan ruimte bieden aan horeca en/of evenementen om de dynamiek in het gebied te vergroten.
- Als **Damen Shiprepair** in 2040 nog een scheepswerf is, biedt dit kansen voor een publiek experience centre. Als Damen verhuist en er woningen voor in de plaats komen, kunnen karakteristieke elementen van de werf en de historie van de plek zichtbaar blijven.

Eén of meer spraakmakende culturele voorzieningen – in de vorm van een podium, museum, experience centre of anderszins – vormt een versterking voor het gebied. De cultuursector is immers in veel binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen een belangrijke aanjager. Een locatie aan het water nabij één van bovengenoemde plekken is hiervoor ideaal.

## 2.3 Toekomstbeeld ZaanIJ: impressie per deelgebied

### 2.3.1 Achtersluispolder

**De Achtersluispolder ('ASP', inclusief Vijfhoekpark/Zilverland) is in 2040 een aantrekkelijk en goed bereikbaa werk-woongebied met een aangewezen zone voor nautische bedrijvigheid en zwaardere milieucategorieën.** ASP geldt in 2040 als vooruitstrevend en experimenteel werkmilieu. Bedrijven zijn relatief kleinschalig, transparant en naar buiten gekeerd, en hebben gemiddeld een lagere milieucategorie dan nu. Kansrijke sectoren zijn de nautische sector (zoveel mogelijk schoon en modern en waar mogelijk overkluisd) en de moderne maakindustrie. Ook is er een enige ruimte voor schone stadsdistributie over weg en water en stadsverzorgende bedrijvigheid en dienstverlening.

Verspreid over de Achtersluispolder wordt in 2040 gewoond, veelal in meerlaagse woonblokken met collectieve buitenruimtes. Deze worden verbonden met publieke plekken aan het waterfront door routes voor langzaam verkeer. Functiemenging gebeurt in principe op alle schaalniveaus en in heel ASP (mogelijk met uitzondering van enkele exclusieve bedrijfszones). Menging op pandniveau gebeurt door werken te plaatsen in de begane grond en de eerste verdieping(en) (de 'plint'). Daarnaast biedt ASP ruimte aan voorzieningen als onderwijs, zorg ('cure and care'), horeca aan het water en retail in de dagelijkse sfeer (bakker, supermarkt, mogelijk ook met functie voor Poelenburg e.o.) Deze functies zijn veelal in de plint van werk-woonpanden gevestigd. Een optie is om het 'Zwembad Zaanstad Zuid' (nu 'De slag') in ASP te laten landen, als publieksfunctie die 'traffic' genereert voor het gebied.

De bereikbaarheid van ASP is in 2040 danig verbeterd, met extra verbindingen voor langzaam verkeer (zoveel mogelijk gescheiden van vrachtverkeer) en met HOV. Zo wordt CD direct bereikbaar via de Noorder IJ-plas ('Dam tot Dam'-tracé), komt er een HOV-lijn door het gebied, wordt de verbinding voor langzaam verkeer met achterliggende woonwijken verbeterd, komen er snelle veerverbindingen naar Amsterdam en Zaandam, en krijgt het gebied via de nieuwe 'Isaac Baartbrug' een tweede toegangsweg.

De openbare ruimte in de Achtersluispolder kenmerkt zich in 2040 door (meer) groen, ruimte voor langzaam verkeer, openbare en private plekken die ontmoeting en interactie stimuleren (pleinen, parken, horeca), en toegang tot en zicht op het water. Het waterfront van de Achtersluispolder is toegankelijk waar dit kan, maar voorbehouden voor bedrijvigheid waar dit nodig is. Vooral de oevers langs het Noordzeekanaal - inclusief Pakhuis de Vrede - en langs het Zijkanaal-H zijn kansrijk als openbare ruimte.



Binnen Achtersluispolder zijn enkele deelgebieden aan te wijzen, waar in aanvulling op bovenstaande wat accentverschillen in zijn aan te wijzen.

- In ASP 1 en 2 zijn werken en wonen op pandniveau gemengd, waarbij hoge dichtheden worden gecreëerd en het accent op wonen ligt. Langs de oevers ontstaan daarnaast openbare plekken. De omgeving van Pakhuis de Vrede wordt een promenade langs het water, met ruimte voor horeca. Mocht de PTA landen op/nabij het terrein van Pakhuis de Vrede, dan heeft dat op verschillende manieren impact op de inrichting en ontsluiting van dit deelgebied (zie H. 2.1.3).
- ASP 3 is een gemengd gebied voor wonen en werken, met mogelijk enkele watergebonden kavels voor schone nautische bedrijvigheid.
- De noordwestlob van de ASP biedt ten westen van de Zuiddijk ruimte voor nautische bedrijvigheid aan de Zaan, en mogelijk ook voor bedrijven in een hoge milieucategorie. Hiervoor wordt gekozen vanwege de specifieke economische kansen die de ligging aan het water biedt, in combinatie met het gegeven dat er in dat gebied veel bedrijven zijn gevestigd uit de hogere milieucategorieën. Het terrein van Overdie wordt - bij voorkeur - heringericht als 'Balkon van de Zaan'; een openbare functie met zicht op het water. De oostkant van de lob (langs de Noorder IJ- en Zeedijk) leent zich voor woningbouw gemengd met lichtere bedrijvigheid indien dit milieutechnisch mogelijk is.
- Het Vijfhoekpark behoudt zijn groene karakter, met daarbinnen ruimte voor enkele woonblokken. Ook de begraafplaats blijft behouden. De kantorenzone Zilverland leent zich – afhankelijk van de milieufactoren van bedrijven aan de Zuiddijk – ook voor functiemenging. Het gebied ten oosten van het park, waar nu de RWZI en sportpark Poelenburg zitten, geldt gezien de milieukundige en verkeerskundige complexiteit als uitwerkpoging. Gezien de ligging van dit deelgebied leent het zich wel goed als 'entree' van ASP en als verbinding tussen ASP en Poelenburg. Indien uitplaatsing van de RWZI op termijn haalbaar is, zou woningbouw in hoge dichtheden, gemengd met kantoren en retail, een optie zijn.

### 2.3.2 Cornelis Douwes

**Cornelis Douwes is in 2040 een hoogstedelijk gebied in het stedelijk weefsel van Amsterdam, dat dankzij HOV en snelle fietsroutes in staat hoge woondichtheden te combineren met moderne en veelal ruimte-intensieve bedrijvigheid.** Hierdoor kan het totale aantal arbeidsplaatsen op Cornelis Douwes gelijk blijven of op termijn zelfs toenemen. Kansrijke sectoren op het CD-terrein zijn dienstverlening in den brede en de creatieve industrie, en in mindere mate moderne en schone maakindustrie (smart industry, bv. 3D printing) en kleinschalige stadsdistributiecentra. Bedrijvigheid is voor het grootste gedeelte gevestigd in de plint (onderste lagen) van woonblokken en –torens. Op CD gevestigde bedrijven hebben in

2040 weinig milieu-impact (onder milieucategorie 4), zijn relatief kleinschalig en zijn transparant en naar buiten gekeerd.

Wonen gebeurt in 2040 verspreid over heel CD, vrijwel zonder uitzondering gemengd tot op pandniveau ('wonen boven de plint'). Dit is, gelet op de ambities van de gemeente Amsterdam in Haven-Stad een vrijwel harde voorwaarde. Op het Cornelis Douwes-terrein denkt de gemeente tot aan 2040 circa 5.000 woningen te kunnen toevoegen. Na 2040 is de ambitie om het woningaantal nog verder te laten toenemen, tot ruim 12.000. Om de beoogde woningaantallen in Haven-Stad te halen, zijn (bijzonder) hoge dichtheden noodzakelijk. De hoogste woondichtheden zijn geconcentreerd in de nabijheid van HOV-stations, met hoogfrequent en snel OV met een flinke capaciteit. CD kent verder een hoog voorzieningenniveau, dat eventueel ook nabij gelegen woonwijken bedient. Zo wordt er ruimte gereserveerd voor (basis)onderwijs, zorg, horeca, detailhandel en openbaar groen. Een denkrichting is om de Klaprozenweg / Cornelis Douwesweg (S118) in te richten als brede stadsstraat waar deze voorzieningen gemengd worden met woningbouw.

De keuze voor zeer hoge dichtheden verkleint overigens de variatie aan de kant van de bedrijvigheid. Door hoge plinten met een overmaat kan in theorie een gevarieerd werk-woonmilieu ontstaan, maar in de praktijk is het risico groot dat het – naast horeca, retail, persoonlijke dienstverlening en wat kleinschalige business-to-business bedrijvigheid – vooral kantoorachtige werkgelegenheid betreft. Het is daarbij nog de vraag of de markt het totale volume in de onderste lagen kan opnemen. Wij adviseren om te zijner tijd de vraagkant van bedrijfsruimtemarkt te onderzoeken en leegstand zoveel mogelijk te voorkomen door een flexibel bestemmings-/omgevingsplan.

De infrastructuur van CD past in 2040 bij het hoogstedelijke karakter van het gebied. De Cornelis Douwesweg vormt de infrastructurele hartlijn van het gebied, waarlangs een snelfietspad en een HOV-lijn CD verbinden met het centrum van Amsterdam en – via de Noorder IJ-plas – met Zaanstad. Langzaam-verkeersroutes dwars op de Cornelis Douwesweg verbinden – via veilige passages (boven- of onderlangs of met beveiliging) - CD met het achterliggende woonwijken (Tuindorp Oostzaan). Vanaf de stations Zaandam en Amsterdam Centraal is CD ook met een snelle veerverbinding bereikbaar. Net buiten het plangebied draagt de Bongerdverbinding (S117 – NDSM-werf) bij aan de ontsluiting van het hele westelijk deel van de Noordelijke IJ-oever.

Openbare oevers vormen het uitgangspunt voor CD, maar op sommige plekken is het mogelijk dat woonblokken of enkele kadegebonden bedrijven voorrang krijgen. De openbare delen van de IJ-oevers - met haar uitzichtpunten en cafés en koffiebars als third places - stimuleren ontmoeting en interactie en maken het gebied aantrekkelijk voor wonen en voor de 'next economy'.

### 2.3.3 Noorder IJ-plas

**De Noorder IJ-plas is in 2040 zowel de groene long in het stedelijke milieu van ZaanIJ, als de infrastructurele schakel tussen het Amsterdamse en het Zaanse deel van het plangebied.** Hierbinnen zijn nog wel belangrijke accentverschillen mogelijk; grofweg kan de nadruk ofwel meer komen te liggen op behoud van de ecologische waarde van de plas (met struinnatuur om de plas), meer op het benutten van de recreatieve potentie van het gebied in de vorm van een stadspark, al dan niet in combinatie met sportvoorzieningen of een meer verstedelijkte variant. Dit is onderwerp van de ontwikkelstudie Noorder IJ-plas die in 2017 wordt uitgevoerd.

Ongeacht de uitkomsten van de ontwikkelstudie speelt de Noorder IJ-plas in het toekomstbeeld in dit rapport een cruciale rol in de verbinding tussen Amsterdam en Zaanstad. De Noorder-IJ-brug langs de zuidkant van de plas vormt de verbinding voor langzaam verkeer, HOV, en mogelijk ook autoverkeer. Dat is een doorsnijding van de hoofdgroenstructuur, die echter noodzakelijk is om Amsterdam en Zaanstad op een goede manier te verbinden en om in staat te zijn de mobiliteitsgroei als gevolg van verstedelijking in het totale plangebied te kunnen opvangen. Vooral met OV en langzaam verkeer maar ongetwijfeld zal ook de druk van de automobieliteitsgroei groeien. Bovendien is de plas zelf in de huidige situatie slecht bereikbaar; de Noorder IJbrug zorgt ervoor dat de plas beter bereikbaar wordt, en daardoor meer wordt gebruikt door omwonenden.

In afwachting van de uitkomsten van de ontwikkelstudie gaan wij in het toekomstbeeld uit van een scenario waarin de Noorder IJ-plas een aantrekkelijk stadspark en recreatiebestemming wordt. In dit scenario ontmoeten de toekomstige bewoners van ASP en CD elkaar, om in en om de plas te recreëren en te sporten. Ten oosten van de plas is ruimte voor sportverenigingen indien die worden uitgeplaatst vanuit Melkweg en Sportpark Poelenburg. Om het gebied heen loopt een wandel-, hardloop- en fietspad dat bekend staat als het 'Rondje IJplas'. Ook het 'Zwembad Poelenburg' kan landen in dit deelgebied, als functie die bewoners vanuit de aanpalende woonwijken naar het plangebied brengt. En in het scenario van een stadspark – en indien verenigbaar met de (nog ongewisse) locatiekeuze van de PTA - is er aan de zuidzijde plaats voor een nieuwe jachthaven. Eventueel kan hier aan de rand ook worden gewoond, maar dit is mede afhankelijk van Westpoort en milieueffecten vanuit de Coentunnel.

In deze voorstellen voor de Noorder IJ-plas is sprake van een aantal bewuste en samenhangende keuzes. In de eerste plaats achten wij een directe verbinding tussen de steden voor ten minste snel OV en langzaam verkeer een voorwaarde. Als de oevers van IJ en Zaan bovendien in sterke mate verstedelijken, is er op het schaalniveau van de noordelijke oever van het Noordzeekanaal

in aanvulling op het groene achterland behoefte aan een stadspark. Met de eventuele uitplaatsing van sportvoorzieningen wordt op de oorspronkelijke locaties ruimte voor woningbouw gecreëerd en wordt tegelijkertijd 'traffic' naar de Noorder IJ-plas gegarandeerd. Dat laatste is belangrijk, omdat het gebied nu onbekend en ontoegankelijk is en er het risico is, dat het als park alleen, als sociaal onveilig wordt gezien. Naast toevoeging van functies stelt dit ook eisen aan de ontsluiting en aan het totale ontwerp.

Het deelgebied Noorder IJ-plas herbergt in 2040 slechts beperkt economische functies, voornamelijk gekoppeld aan het (sport)parkscenario enkele voorzieningen voor (watersport)recreatie, wellness en sportfaciliteiten. Ruimtelijk gezien is de economische functie ondergeschikt, maar het kan wel degelijk gaan om vitale bedrijvigheid. Ook wordt er rond de Noorder IJ-plas in 2040 niet of nauwelijks gewoond, met uitzondering wellicht van de rand van de eventuele jachthaven. Er blijft ruimte voor woonarken in het Zijkanaal-H, maar de oever van de plas zelf is helemaal openbaar toegankelijk.

Tot slot merken we op dat in alle gevallen, behalve voor de struinnatuurvariant, de hoogspanningskabel ten oosten van de plas de inrichtings- en verstedelijkingsmogelijkheden beperkt. Het ondergronds brengen van de kabel geldt richting 2040 dan ook als expliciete opgave.

### 2.3.4 Melkweg

Het deelgebied Melkweg is een complexe zone, waarvoor het in dit stadium nog niet mogelijk is om tot een eenduidig richtinggevend beeld te komen.

**Aan de ene kant** wordt het gebied tamelijk extensief benut voor onder meer stadslandbouw en sport, waardoor de gedachte opkomt om hier vooral wonen toe te voegen. Het eventueel uitplaatsen van de sportvelden naar de Noorder-IJ-Plas, zoals eerder verwoord, vormt een onderdeel van die denklijn en creëert ruimte. Daarbij is al eerder aangetekend dat het benutten van het Noorder-IJ-plas voor deze en andere functies nog wordt onderzocht en bovendien is het schrappen van sportvelden wellicht onwenselijk als er – op termijn - elders in het plangebied veel woningen worden toegevoegd.

**Aan de andere kant** is de ligging naast de A10 voor wonen een beperkende factor en is het gebied in de Transformatiestrategie van Haven-Stad aangewezen als opvanggebied voor uit te plaatsen bedrijvigheid uit andere delen van Noord, zoals Metaalbewerkerweg, Hamerstraatkwartier, of het CD-terrein binnen het plangebied van deze studie. Binnen deze studie is ook

aanwending geopperd als een all electric stedelijk distributiecentrum.

Kortom, er zijn verschillende aanwendingsmogelijkheden en de afweging ertussen vergt meer informatie en daarop volgende bestuurlijke keuzes. Die keuzes moeten worden gemaakt op basis van een integraal beeld; het op korte termijn uitplaatsen van moeilijke functies naar Melkweg kan op langere termijn nog weleens een groot obstakel creëren voor ontwikkelingen die over ca. 10 jaar wenselijk worden geacht, een situatie die moet worden voorkomen.

Welke keuze ook wordt gemaakt, een intensiveringsslag ten opzichte van het huidige gebruik is mogelijk en noodzakelijk. Qua bereikbaarheid van Melkweg zelf en voor de relatie met het op termijn te verstedelijken CD-terrein wordt voorgesteld om Melkweg via een doorgaande verbinding vanaf het Coentunnelcircuit bereikbaar te maken voor auto's. De Meteorenweg wordt met de Toetsenbordweg verbonden.





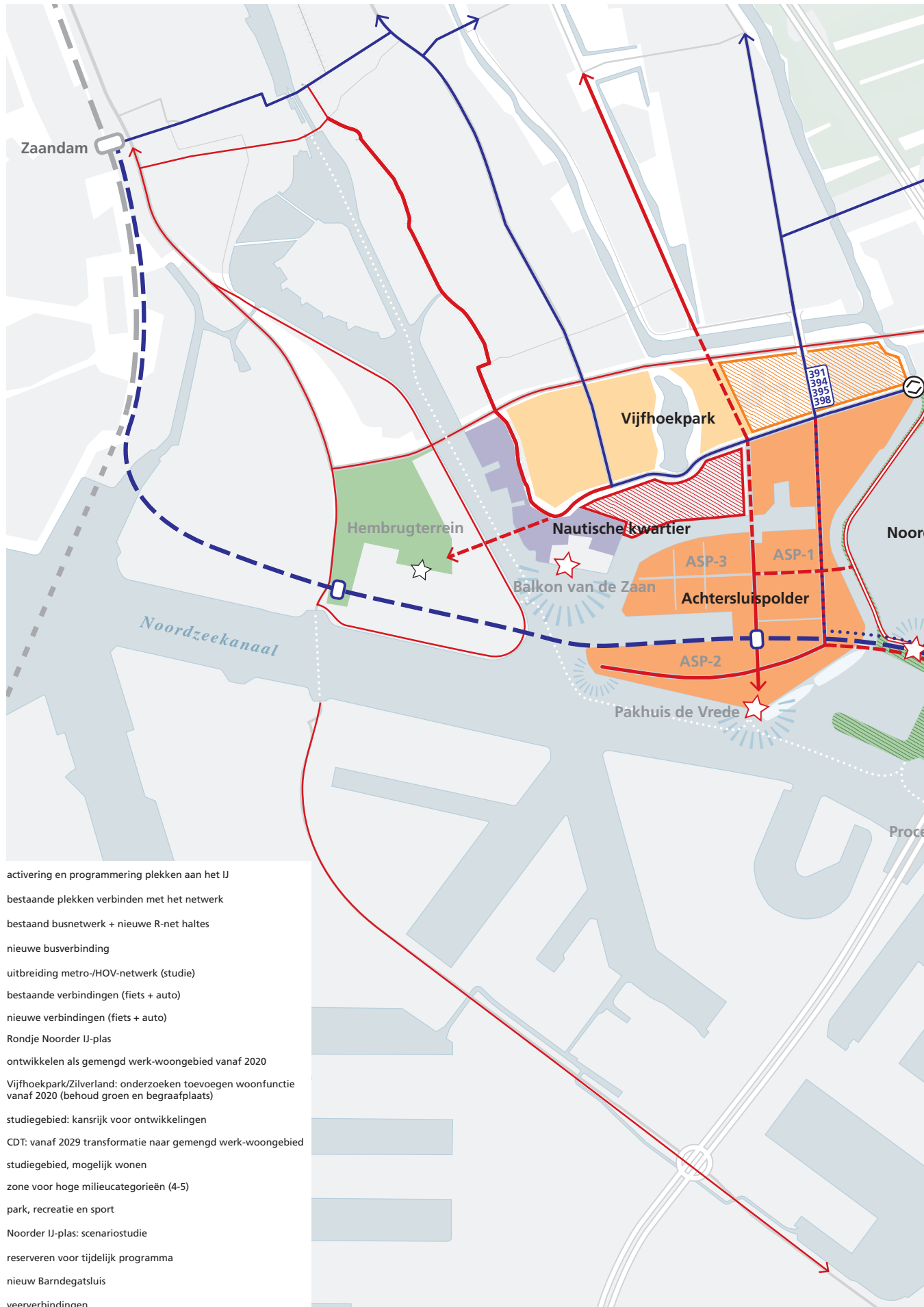
### 3.            **Transformatiestrategie**

**ZaanIJ kan alléén kan transformeren naar een gemengd gebied met hoge woondichtheden als de infrastructuur fors verbeterd wordt. Centraal in de strategie staat daarom een directe verbinding tussen Zaanstad en Amsterdam via de Noorder IJplas. Ook de aanleg c.q. uitbreiding van een langzaam-verkeersstructuur in het plangebied – met verbindingen naar aanpalende woonwijken – is cruciaal. De verstedelijking van ZaanIJ is als eerste kansrijk in de Achtersluispolder (langs de Sluispolderweg en aan de oevers van het Noordzeekanaal); vanaf 2029 kan ook Cornelis Douwes verstedelijken. Verder merken we op dat – als ZaanIJ geheel zou worden vrijgegeven voor de functie wonen – de financiële druk op de woningmarkt de werkfunctie naar verwachting bijna geheel zou verdrijven. Planologische verankering van de werkfunctie (in de onderste lagen van woonblokken) is daarom noodzakelijk voor een gemengd ZaanIJ met ruimte voor wonen én werken.**

In hoofdstuk 2 is een wenkend toekomstperspectief geschetst voor ZaanIJ in 2040, als gedachtenlijn en als stip op de horizon. In dit slothoofdstuk komt de voorgestelde transformatiestrategie aan bod, met daarin strategische ingrepen voor de korte en (middel)lange termijn. Hierbij gaat het niet om een vastomlijnd actieplan, maar om voorgestelde strategische keuzes om met het plangebied ZaanIJ richting het toekomstperspectief te bewegen.

Het hoofdstuk is thematisch geordend, en behandelt achtereenvolgens de strategische maatregelen voor de thema's economie/bedrijvigheid, wonen/functiemenging, bereikbaarheid en openbare ruimte/waterfront. Figuur 3.1 en Tabel 3.1 vatten het totaalbeeld van de transformatiestrategie samen.





Figuur 3.1 - Totaalkaart voorgestelde transformatiestrategie ZaanIJ.



Tabel 3.1: Samenvatting transformatiestrategie ZaanIJ

		Korte termijn	Middellange termijn	Lange termijn
Transformatie & Openbare ruimte	ASP	<ul style="list-style-type: none"> <li>Start transformatie ASP 1 (Sluispol-derweg)</li> <li><i>Uitwerking: PTA in ASP?</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ASP 1-3: transformatie waar mogelijk</li> <li>Vijfhoekpark: opwaarderen; woonblokken</li> <li>Pakhuis de Vrede: promenade</li> <li>Uitplaatsen Overdie; realisatie Balkon v/d Zaan</li> <li>Zuiddijk: ruimte voor milieucategorie 4+</li> <li>Uitwerking: Noorder IJ- en Zeedijk</li> <li>Uitwerking: Sportpark Poelenburg en RWZI</li> </ul>	Doorzetten transformatie
	Noorder IJ-plas	<ul style="list-style-type: none"> <li><i>Uitwerking: Ontwikkelstudie</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Inrichting plas/omgeving</li> <li><i>Uitwerking: sportclubs/zwembad?</i></li> </ul>	
	CD	<ul style="list-style-type: none"> <li><i>Uitwerking: Damen</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Na 2029: transformatie CD</li> <li>Openbare ruimte aan oevers</li> </ul>	Doorzetten transformatie
	Melkweg		<ul style="list-style-type: none"> <li><i>Uitwerking: functies / inrichting</i></li> </ul>	Transformatie
Infrastructuur	Hoofdstructuur		<ul style="list-style-type: none"> <li>Noorder IJ-brug</li> <li>Isaac Baartbrug</li> <li>Verbinding CD-Melkweg</li> </ul>	
	OV		<ul style="list-style-type: none"> <li>HOV A'dam-Zaanstad via Noorder IJ-brug</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Opwaarderen HOV (evt. doortrekking Hembrug)</li> <li>Veerverbindingen</li> </ul>
	Langzaam verkeer	<ul style="list-style-type: none"> <li>'Dam tot Dam'-snelfietsroute</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbinding woonwijken-waterfront</li> </ul>	

### 3.1 Strategie economie en bedrijvigheid

De inzet voor 2040 is een economisch vitaal en divers ZaanIJ, met sterke en duurzame bedrijven in dienstverlening en creatieve economie, aangevuld met hightech industrie en kleinschalige elektrische distributie- en stadsverzorgende bedrijven. Op het CD-terrein is er op lange termijn alleen ruimte voor werken in de onderste lagen, die worden gereserveerd voor werkfuncties. In de ASP is er daarnaast in een of meer zones wel ruimte voor 'stand alone' bedrijvigheid, bijvoorbeeld in de nautische industrie en watergebonden productiebedrijven. De gemeenten bieden ondernemers hiermee een duidelijk investeringsperspectief. De gemeenten gaan met bedrijven met een hoge milieucategorie in gesprek over een mogelijke herijking van de milieucategorie en mogelijke mitigerende maatregelen. Waar dat niet mogelijk is, begeleiden de gemeenten bedrijven naar een geschikte locatie elders in elders in de MRA.

Tabel 3.2 vat per tijdvak en deelgebied de belangrijkste strategische maatregelen samen op het gebied van economie en bedrijvigheid in ZaanIJ.



**Tabel 3.2: Strategische maatregelen economie per tijdvak**

	<b>Korte termijn</b>	<b>Middellange termijn</b>	<b>Lange termijn</b>
<b>Bedrijven hoge milieucategorie</b>	<p>ASP 1-3: Micro-check milieucategorie 4+ en verkenning mitigerende maatregelen</p> <p>Aansluiting lobby MRA soepele geluidsnormen en verkennen mogelijkheden Omgevingswet</p>	<p>ASP 1-3: begeleiden bedrijven milieucategorie 4+ (naar elders MRA)</p> <p>CD: Micro-check milieucategorie 4+ en verkenning mitigerende maatregelen</p>	<p>CD: begeleiden bedrijven milieucategorie 4+ (naar elders MRA)</p>
<b>Economisch profiel en investeringsperspectief</b>	<p>Uitwerken strategie ZaanIJ in lokale omgevingsplannen (incl. milieuruimte per deelgebied)</p> <p>Regionale afstemming profiel ZaanIJ (in Plabeka)</p>		
<b>Samenwerking ondernemers en triple helix</b>	<p>Ondersteuning samenwerking ondernemers ASP en CD (Veban) en voortzetten samenwerking ondernemers-gemeenten bij transformatie</p> <p>Inzet samenwerking bedrijven, gemeenten en onderwijs-/kennisinstellingen (bv. MBO-scholen koppelen aan bedrijven in plangebied, of bedrijven met kennisvraag koppelen aan onderwijsinstellingen)</p>		
<b>Duurzaam ondernemen</b>	<p>Voorlichting ondernemers (subsidie)mogelijkheden verduurzaming (bv. HIRB, Duurzaamheidsfonds gem. Amsterdam)</p> <p>Aansluiten programma Amsterdam Circulair</p>		

### **Uitplaatsing bedrijvigheid en relatie tot Plabeka**

De transformatie van bedrijventerreinen naar gemengde woon-werklocaties speelt op meer plekken in de Metropoolregio Amsterdam. In het Platform Bedrijventerreinen en Kantoren in de MRA stemmen overheden de kwaliteit en kwantiteit van de werklocaties af op de te verwachten marktvraag en op elkaar. In de nieuwe uitvoeringsstrategie Plabeka 3.0, die in maart 2017 is vastgesteld door het bestuurlijk Platform Economie, is nagegaan of de MRA op langere termijn plek kan bieden aan de (geprognostiseerde) behoefte vanuit bedrijven. Die vraag wordt bevestigend beantwoord, waarbij er het besef is dat het voor een deel van de er nu gevestigde bedrijven betekent dat die op termijn naar een andere vestigingsplaats zullen moeten verhuizen. De MRA is voornemens om tot een regionaal coördinatieteam te komen, dat het overgangsproces voor bedrijven soepel moet laten verlopen en waarbij elk te verplaatsen bedrijf ten minste één of meer aanbiedingen krijgt van alternatieve locaties binnen de MRA. Voor de transformatie van het CD-terrein en de ASP kan dit team, dat naar verwachting vanaf 2018 actief zal zijn, een belangrijke partner in de uitwerking en realisatie zijn.

## 3.2 Strategie Wonen en functiemenging

In 2040 is ZaanIJ een gemengd en duurzaam ingericht gebied voor wonen, werken, voorzieningen en recreatie, met menging op pandniveau en - vooral op Cornelis Douwes - hoogstedelijke dichtheden. Transformatie is als eerste kansrijk in ASP 1 en 2 en daarna in de overige delen van de ASP, met uitzondering van de Zuiddijk als zone voor met name watergebonden bedrijven in de hogere milieucategorieën. Vanaf 2029 – als het convenant Houthavens/NDSM afloopt – kan ook de transformatie van CD worden ingezet. De belangrijkste uitwerkingsopgaven zijn de inrichting van Melkweg en het RWZI-terrein.

Figuur 3.2 geeft de strategie op het gebied van wonen en functiemenging in kaartvorm weer. Tabel 3.3 vat per deelgebied de belangrijkste strategische maatregelen samen op het gebied van wonen en functiemenging. Hierbij is een onderscheid gemaakt tussen 'no regret' maatregelen en maatregelen die nog om een nadere uitwerking vragen, de 'uitwerkingsopgaven'.

### Toelichting wonen en functiemenging: beeld per deelgebied

- **ASP 1, 2, 3:** transformatie is binnen ZaanIJ als eerste kansrijk in ASP 1 (mogelijk al voor 2020), en dan met name in de strook tussen de Sluispolderweg en Zijkanaal-H. Het Con-



Figuur 3.2 - Voorgestelde transformatiestrategie ZaanIJ: naar een gemengd werk-woongebied.

0 500m

venant Houthavens-NDSM heeft geen invloed op ASP 1, en de contouren van Westpoort evenmin. Bovendien is hier relatief veel leegstand, en gevestigde bedrijvigheid laat zich hier goed mengen met woningbouw. Na 2020 is mogelijk ook het deelgebied ASP 2 kansrijk voor wonen, maar dan alleen buiten de contouren van Westpoort. Ook de transformatie van ASP 3 en het toevoegen van enkele woonblokken in het Vijfhoekpark is kansrijk vanaf 2020.

- **Sportpark Poelenburg en RWZI:** De complexiteit in verkeerskundig, milieukundig en stedenbouwkundig opzicht, vergt de ontwikkeling van dit gebied een afzonderlijke uitwerking. Wel is ontwikkeling als gemengd woon-werkgebied met relatief hoge dichtheden gezien de ligging ('Entree van de Achtersluispolder') kansrijk. Het kan bovendien alleen als de RWZI wordt uitgeplaatst; in samenspraak met het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier kan worden nagegaan of dit op lange termijn technisch, ruimtelijk en financieel haalbaar is. Verplaatsing van Sportpark Poelenburg is mede afhankelijk van de uitkomsten van de ontwikkelstudie Noorder IJ-plas en van een behoefteonderzoek naar sportfaciliteiten. De nieuwe verstedelijking in het plangebied genereert immers ook weer een behoefte aan sportvelden.
- In het toekomstbeeld voor 2040 is het **noordwesten van ASP – tussen de Zuidelijk en de Zaan** – als zone voor hoge milieucategorieën voorzien. Het gebied ten oosten hiervan – langs de **Noorder IJ- en Zeedijk** – geldt als maatwerkgebied met ruimte voor werken en – indien milieutechnisch mogelijk – voor enkele woonblokken.
- De transformatie van **Cornelis Douwes** naar een hoogstedelijk gemengd woon-werkgebied is vanwege het Convenant Houthavens/NDSM pas vanaf 2029 fysiek mogelijk (en planvorming vanaf 2024). Gelet op de ambities binnen Haven-Stad gaat het op het CD-terrein om een radicale transformatie, waarbij er geen plaats is voor ruimtelijk 'stand alone' bedrijven en zeker niet voor milieuhinderlijke bedrijven. De mogelijkheden voor woningbouw op CD worden deels bepaald door de toekomst van **Damen Shiprepair**, gezien de milieucirkel van het bedrijf. Op korte termijn zet de gemeente Amsterdam de gesprekken met Damen over uitplaatsing dan wel mitigerende maatregelen voort (zie ook H. 2.1.3).
- De invulling van **Melkweg** geldt als uitwerkingsopgave (zie ook H. 2.2). Inrichting als gemengd woon-werkgebied is hierbij één van de opties, maar de nabijheid van de A10/Knooppunt Coenplein beperkt de mogelijkheden voor woningbouw. Daarom is een verkenning in samenwerking met milieu-afdelingen van de gemeente Amsterdam en Zaanstad, de Provincie Noord-Holland en Rijkswaterstaat onderdeel van de strategie. Doel is om in beeld te brengen of woningbouw in Melkweg op termijn mogelijk is, en welke mitigerende maatregelen hiervoor nodig zijn (denklijnen: hogere geluidswal, groene bufferzone, verlagen maximumsnelheid, extra geluidsisolatie in woningen, etc.). Deze (on)mogelijkheid moet worden afgewogen tegen alternatieven als het benutten van de ruimte voor uit te plaatsen bedrijven vanuit andere delen van het plangebied van deze studie of uit andere gebieden in Amsterdam-Noord, het handhaven van de sportvelden of zelfs het permanent maken van de tijdelijke stadslandbouwfunctie (al lijkt dat een te extensieve aanwending).

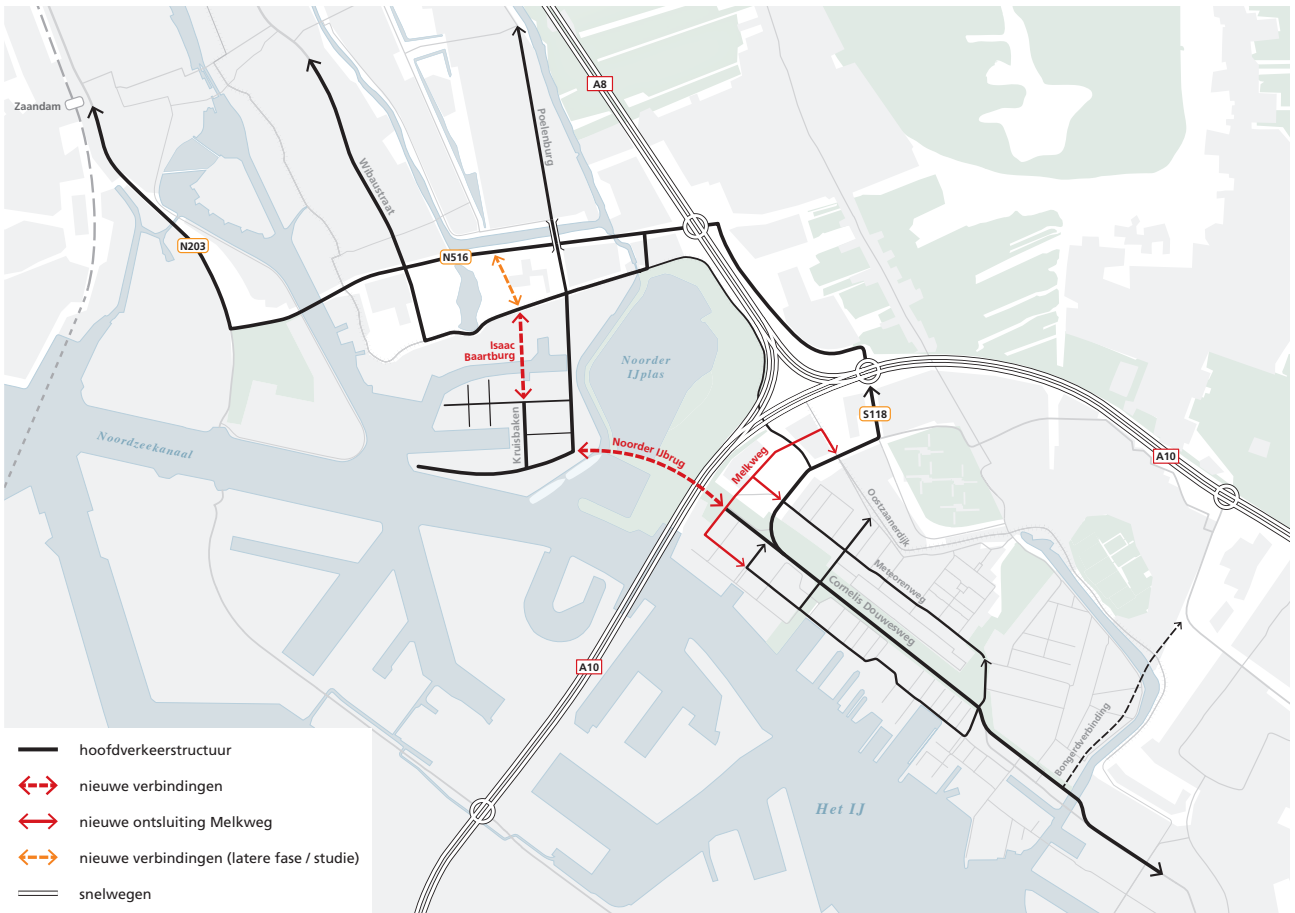
Tabel 3.3: Strategische maatregelen wonen / functiemenging per tijdvak

	Korte termijn	Middellange termijn	Lange termijn
<b>Achtersluispolder</b>	ASP 1 tussen Sluispolderweg en Zijkanaal-H: start transformatie	Overige delen ASP 1, 2, 3: start transformatie waar mogelijk  Zuidelijk e.o.: ruimte bedrijven milieucategorie 4+ (ook uit rest plangebied) <u>Uitwerkingsopgave:</u> <i>Noorder IJ- en Zeedijk e.o. gemengd gebied OF reservering hoge milieucategorie</i> Vijfhoekpark: toevoegen woonblokken <u>Uitwerkingsopgave:</u> <i>uitplaatsing Sportpark Poelenburg en RWZI</i>	ASP 1, 2, 3: afronden transformatie
<b>Cornelis Douwes</b>	<u>Uitwerkingsopgave:</u> <i>uitplaatsing OF aanpassingen Damen Shiprepair</i>	<u>Indien uitplaatsing:</u> <i>Damen Shiprepair na 2029 als woningbouwlocatie</i>  Overig CD: start transformatie vanaf 2029	CD: transformatie voortzetten
<b>Melkweg</b>		<u>Uitwerkingsopgave:</u> <i>inrichting Melkweg</i>	Melkweg: transformeren conform uitgewerkte optie

### 3.3 Strategie bereikbaarheid

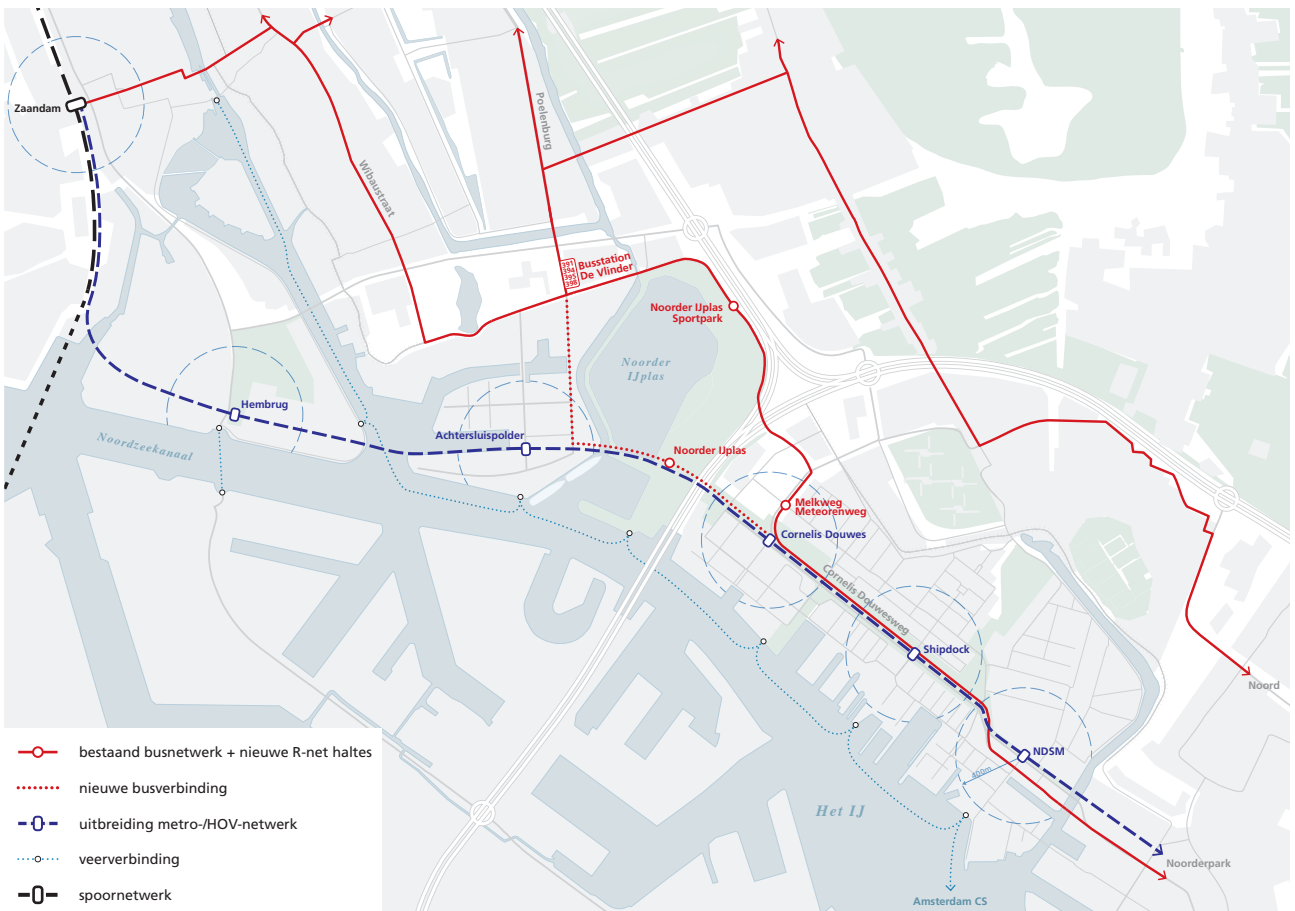
ZaanIJ is in 2040 goed vanuit de centra van Amsterdam en Zaanstad bereikbaar, en in het plangebied bewegen bewoners en werkenden zich gemakkelijk, gezond en snel. Hiertoe wordt in de komende jaren de hoofdverkeersstructuur verbeterd. De belangrijkste toevoeging is de Noorder IJ-brug voor HOV en fietsverkeer (en op termijn mogelijk autoverkeer), die Amsterdam met Zaanstad verbindt. Ook de Isaac Baartbrug in de ASP en de verbinding CD-Melkweg zijn belangrijke infrastructurele aanpassingen. Hoogwaardig openbaar vervoer (eerst als buslijn, met reservering voor tram/metro/ lightrail) verbindt het plangebied via de Noorder IJ-brug en aantakking op de Noord-Zuid-lijn met de centra van Amsterdam en Zaanstad. De aanwezigheid van het water (IJ / Noordzeekanaal) biedt potentie voor veerverbindingen tussen het plangebied en Amsterdam en Zaanstad. Langzaam-verkeersroutes verbinden de woonwijken in het plangebied met de oevers van het IJ.

Figuur 3.3, 3.4 en 3.5 geven de transformatiestrategie weer voor respectievelijk de hoofdverkeersstructuur, het openbaar vervoer en de langzaam verkeerstructuur. Tabel 3.4 vat de belangrijkste strategische maatregelen samen op het gebied van wonen en functiemenging.



Figuur 3.3 - Voorgestelde transformatiestrategie ZaanIJ: hoofdverkeerstructuur (multimodaal, incl. auto).

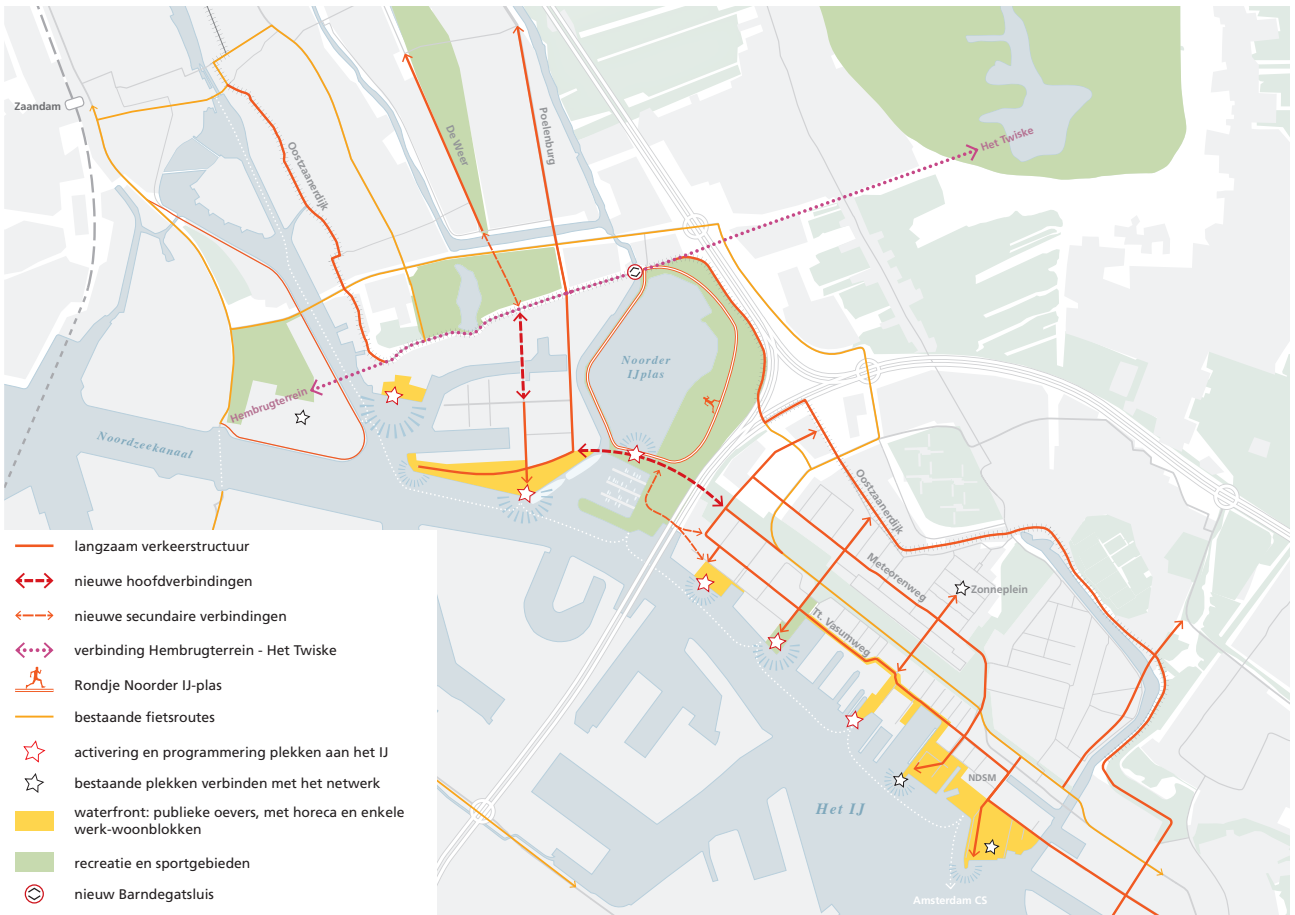
0 500m



Figuur 3.4 - Voorgestelde transformatiestrategie ZaanIJ: openbaar vervoer.

0 500m





Figuur 3.5 - Voorgestelde transformatiestrategie ZaanIJ: langzaam verkeersstructuur.

0 500m



Figuur 3.6 - Voorgestelde transformatiestrategie ZaanIJ: activering en verbinding openbare plekken.

0 500m

Tabel 3.4: Strategische maatregelen bereikbaarheid/infrastructuur per tijdvak

	Korte termijn	Middellange termijn	Lange termijn
<b>Hoofdverkeer-structuur</b>	Aanleg 'Dam tot Dam'-route langs Noorder IJ-plas	Realiseren Noorder IJ-brug voor fiets en HOV, reservering auto Realiseren Isaac Baartbrug (fiets/auto) Aanleg verbinding CD-Melkweg (fiets/auto) Aanleg Bongerdverbinding (S117 – NDSM-werf)	Noorder IJbrug voor autoverkeer  Aantakking Isaac Baartbrug op Thorbeckeweg
<b>Openbaar vervoer</b>		HOV Amsterdam & Zaanstad: Busverbinding via Noorder IJ-brug en Sluispolderweg	HOV Amsterdam & Zaanstad: opwaarderen lightrail/metro  <u>Uitwerkingsopgave: HOV-lijn naar Hembrug</u> Veerverbinding A'dam/ Zaanstad
<b>Langzaam verkeer</b>	Aanleg 'Dam tot Dam'-route	Uitbreiding snelfietsnetwerk CD (TT Vasumweg) <u>Uitwerkingsopgave: Rondje Noorder IJ-plas</u> Verbinding woonwijken-waterfront ASP en CD Recreatieve route Hembrug-Twiske ASP: fijnmazig netwerk langzaam verkeer	CD (& evt. Melkweg): fijnmazig netwerk langzaam verkeer

### 3.4 Strategie openbare ruimte en waterfront

In 2040 is ZaanIJ een leefbaar en dynamisch stedelijk gebied, met veel openbare groene zones, pleinen, ontmoetingsplekken. De Noorder IJ-plas vormt het groene hart van ZaanIJ en wordt – afhankelijk van de uitkomsten van de ontwikkelstudie – verstedelijk, of heringericht als stads- en sportpark of als goed toegankelijk gebied met struinnatuur. In de Achtersluispolder transformeren Pakhuis de Vrede (al dan niet met inpassing van de PTA) en het 'Balkon van de Zaan' (huidige terrein Ferro) naar openbare verblijfsruimte aan het water; op Cornelis Douwes wordt het Keerkringpark opgewaarderd en wordt de IJ-oever op verschillende plekken openbaar.

Figuur 3.6 toont de transformatiestrategie van de openbare ruimte en het waterfront in kaartbeeld; tabel 3.5 vat de belangrijkste maatregelen samen.

Tabel 3.5: Strategische maatregelen openbare ruimte en waterfront per tijdvak

	Korte termijn	Middellange termijn	Lange termijn
<b>Achtersluispolder</b>	Pakhuis de Vrede: verkenning uitplaatsing container-terminal	Pakhuis de Vrede e.o.: start realisatie promenade (incl. horeca, recreatie en evenementen). <i>Optie: inpassen PTA (aansluitend op onderzoek verplaatsing)</i>  Balkon v/d Zaan: uitplaatsing Ferro Overdie en herontwikkeling als openbaar 'balkon'  Vijfhoekpark toegankelijkheid en ruimtelijke kwaliteit verbeteren	Pakhuis de Vrede e.o.: afronden herinrichting als openbare promenade
<b>Noorder IJ-plas</b>	<i>Uitwerkingsopgave: ontwikkelstudie Noorder IJ-plas</i>	Ontwikkeling openbare ruimte Noorder IJ-plas <i>Uitwerkingsopgave: verhuizing sportclubs Melkweg/ Poelenburg en zwembad Poelenburg</i>	
<b>Cornelis Douwes</b>		Opwaarderen Keerkringpark als groene verblijfs-/ontmoetingsplek  Uitzichtpunt Processorstraat en toegankelijke oevers langs het IJ	Damen: afronden inrichting conform uitgewerkte optie

### 3.5 Uitwerkingsopgaven en vervolgonderzoek

De transformatiestrategie behoeft op verschillende punten een nadere uitwerking of vervolgonderzoek voorafgaande aan de uitvoering. Op de korte en middellange termijn zijn dit de belangrijke uitwerkingsopgaven:

- In het kader van een op te stellen ontwikkelstrategie voor Achtersluispolder moet worden overwogen of **strategische grondaankopen** wenselijk zijn. Als die vraag bevestigend wordt beantwoord, verdient het de overweging om in combinatie met een passende planologische titel een voorkeursrecht conform de WVG te vestigen.
- **Noorder IJ- en Zeedijk** in ASP (ten oosten van 'Balkon van de Zaan'): onderzoek of woningbouw milieu- en geluidstechnisch mogelijk is.
- **Verplaatsing RWZI**: onderzoek of dit financieel haalbaar is, en of ontwikkeling voor wo-

ningbouw milieu- en verkeerskundige mogelijk is.

- In het geval van een eventuele **PTA** in de ASP: ruimtelijke en infrastructurele inpassing.
- Ontwikkelstudie **Noorder IJ-plas** (onder meer inrichting 'Rondje', verbindingen met omgeving, gebruiksmogelijkheden) in samenhang met de Noorder IJ-brug. Hierbij ook de mogelijke verhuizing van **sportclubs** in Melkweg/Poelenburg en het **zwembad Poelenburg** betrekken.
- **Damen Shiprepair Amsterdam**: uitwerking herontwikkeling terrein, aansluitend op de uitkomsten van gesprekken tussen de gemeente Amsterdam en Damen (opties: gehele voortzetting, beperkte voortzetting of verplaatsing)
- **Melkweg**: onderzoek naar mogelijkheid (verkeers- en milieutechnisch) en wenselijkheid woningbouw en alternatieve bestemmingen.
- Nadere studie naar infrastructuur en mogelijke gebiedsontwikkelingen aan weerszijden van **Thorbeckeweg** (grenzend aan ASP) en de **Cornelis-Douwesweg** (grenzend aan CD), inclusief noord-zuid-verbindingen.

Aansluitend op deze uitwerkingsopgaven – die het toekomstbeeld van ZaanIJ op nader vormgeven – behoeven de strategische maatregelen die in dit hoofdstuk zijn beschreven de nodige planologische, stedenbouwkundige, juridische en financiële voorbereiding. Deze meer uitvoerende maatregelen zijn niet in de strategie opgenomen.





# achtergrond- en bijlagenrapport

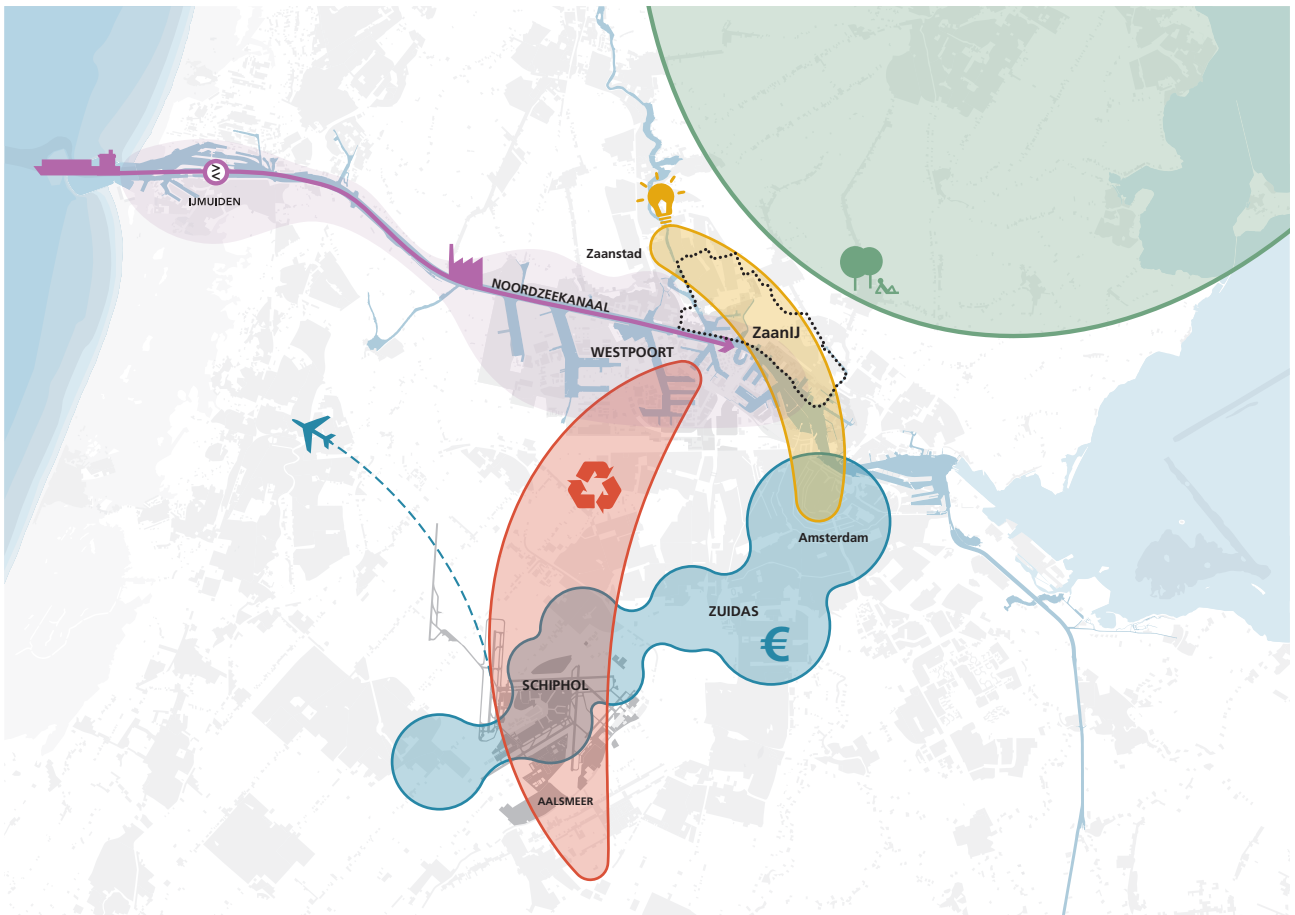
65	<b>bijlage I</b>	Colofon
67	<b>bijlage II</b>	Figuren, kaarten en beeldmateriaal
83	<b>bijlage III</b>	Drie verhaallijnen voor ZaanIJ 2040
97	<b>bijlage IV</b>	Bronnen en geraadpleegde partijen (ateliersessies en interviews)
103	<b>bijlage V</b>	Enquête bewoners
108	<b>bijlage VI</b>	Bronnen



De “Economisch ruimtelijke verkenning Noordelijke ZaanIJ-oever, Bouwstenen voor een ontwikkelstrategie” is opgesteld door een consortium van drie bureaus: Bureau BUITEN (Joost Hagens, Maarten Kruger), MUST stedenbouw (Pieter Jannink, Sebastian van Berkel, Giacomo Gallo) en UrbanXchange (Huub Kloosterman).

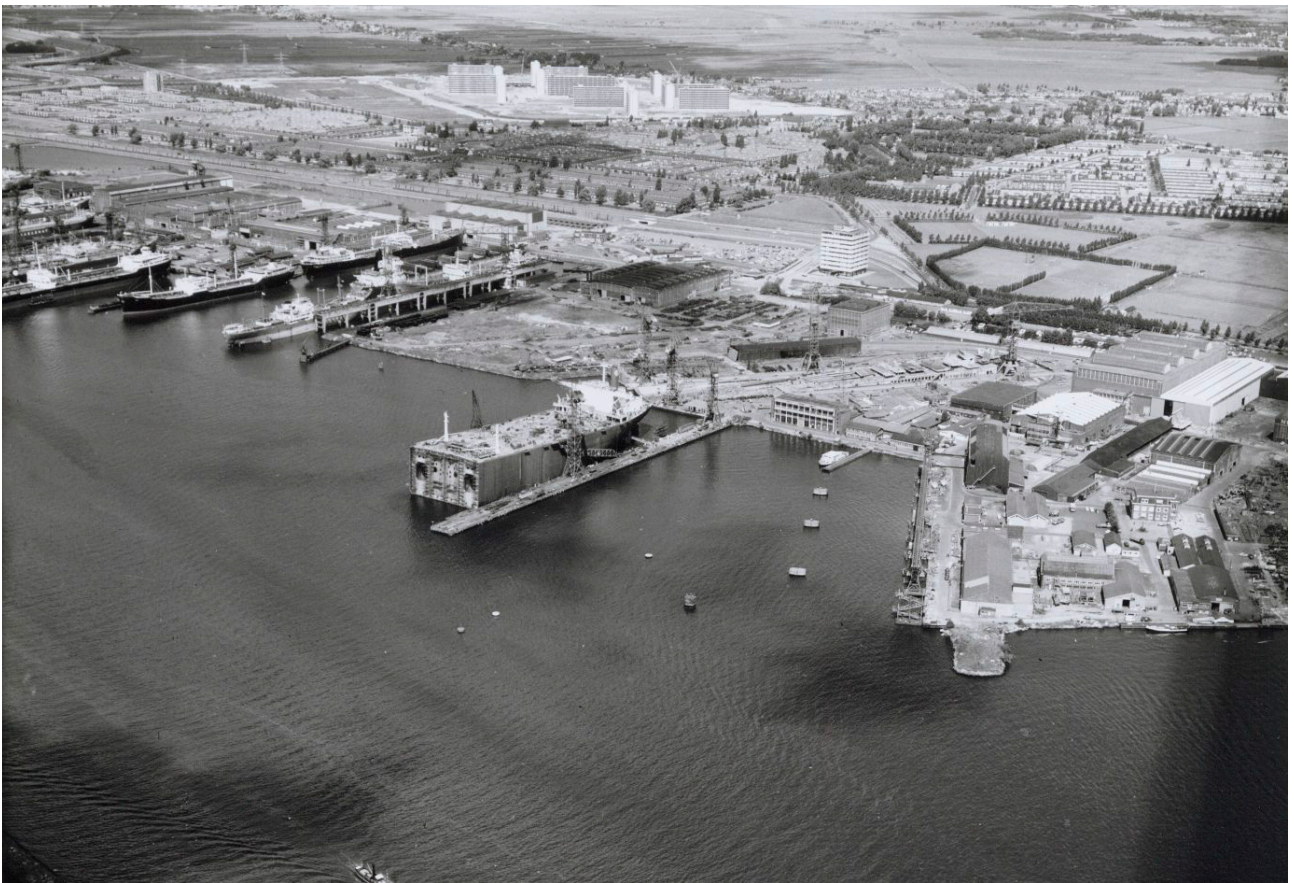
Dit rapport is opgesteld in gezamenlijke opdracht van de gemeenten Amsterdam en Zaanstad, en met financiële steun van de provincie Noord-Holland uit het programma Herstructurering en Intelligent Ruimtegebruik Bedrijventerreinen. De verkenning is aangeboden aan de gemeente Amsterdam (t.a.v. Bart Vlaanderen, programmamanager Haven-Stad) en Zaanstad (t.a.v. Arnoud Beens, MAAK.Manager Zaanstad Zuid).

De werkgroep ZaanIJ – bestaande uit vertegenwoordiging vanuit de gemeenten Amsterdam en Zaanstad, de ondernemersverenigingen (Belangevereniging Industriegebied Achtersluispolder) en VEBAN (Vereniging van Bedrijven in Amsterdam-Noord), en de Haven van Amsterdam – heeft het proces begeleid. Voor meer informatie over dit document of over de werkgroep ZaanIJ kunt u contact opnemen met Milko Buter (Gemeente Zaanstad, [M.buter@Zaanstad.nl](mailto:M.buter@Zaanstad.nl)) of Saskia Hoogstraten, (Gemeente Amsterdam, [S.Hoogstraten@amsterdam.nl](mailto:S.Hoogstraten@amsterdam.nl)).



Figuur 1.1 - Gebied in regionaal perspectief.

0 1km



Figuur 1.2 - NDSM en Cornelis Douwesterrein, met Tuindorp Oostzaan en de recent gebouwde Molenwijk op de achtergrond, in 1968 (Stadsarchief Amsterdam).

## II

# figuren, kaarten en beeldmateriaal

### 1. Plangebied ZaanIJ: introductie en historisch perspectief



ZaanIJ in 1867



ZaanIJ in 1889



ZaanIJ in 1924



ZaanIJ in 1949

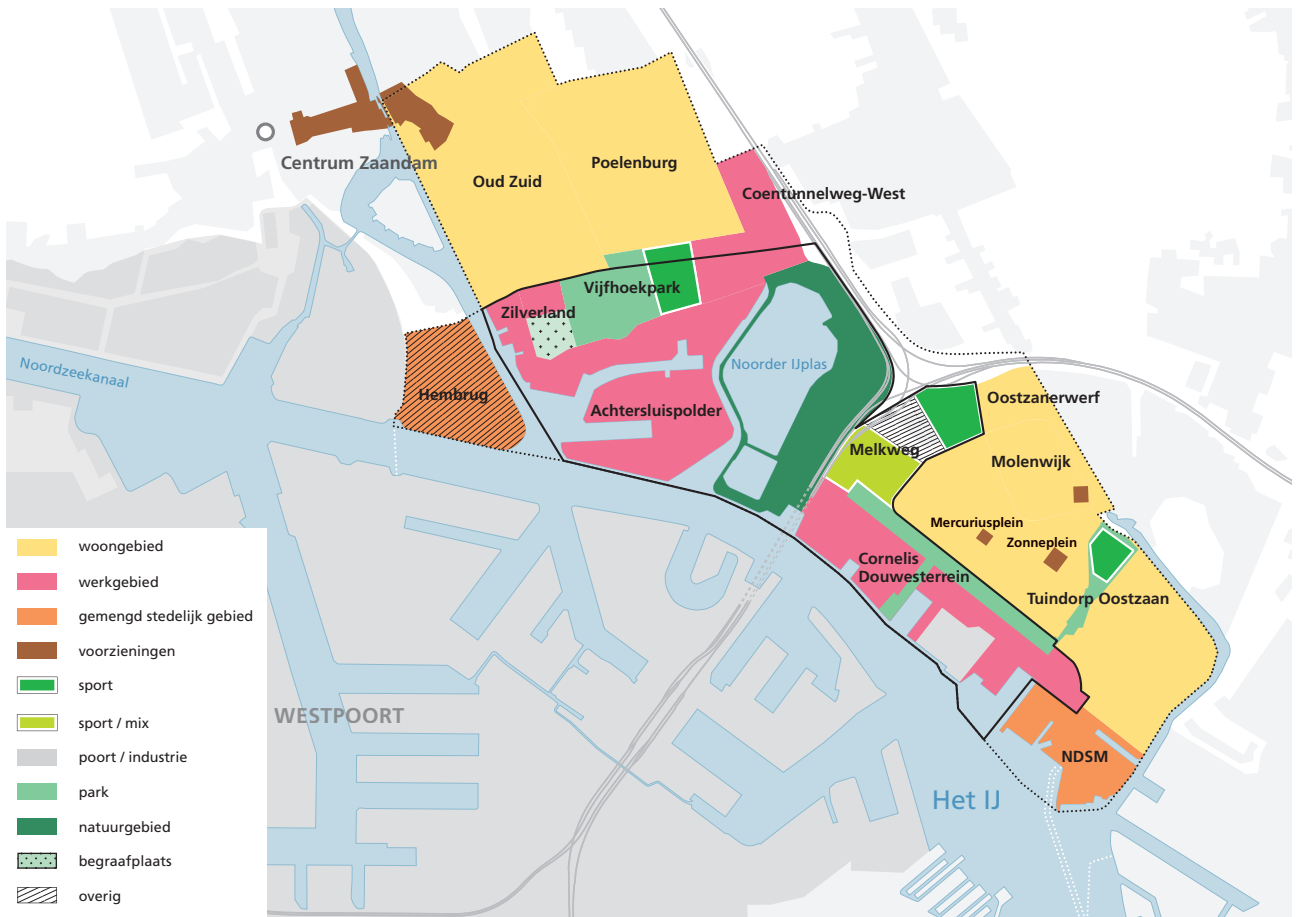


ZaanIJ in 1984

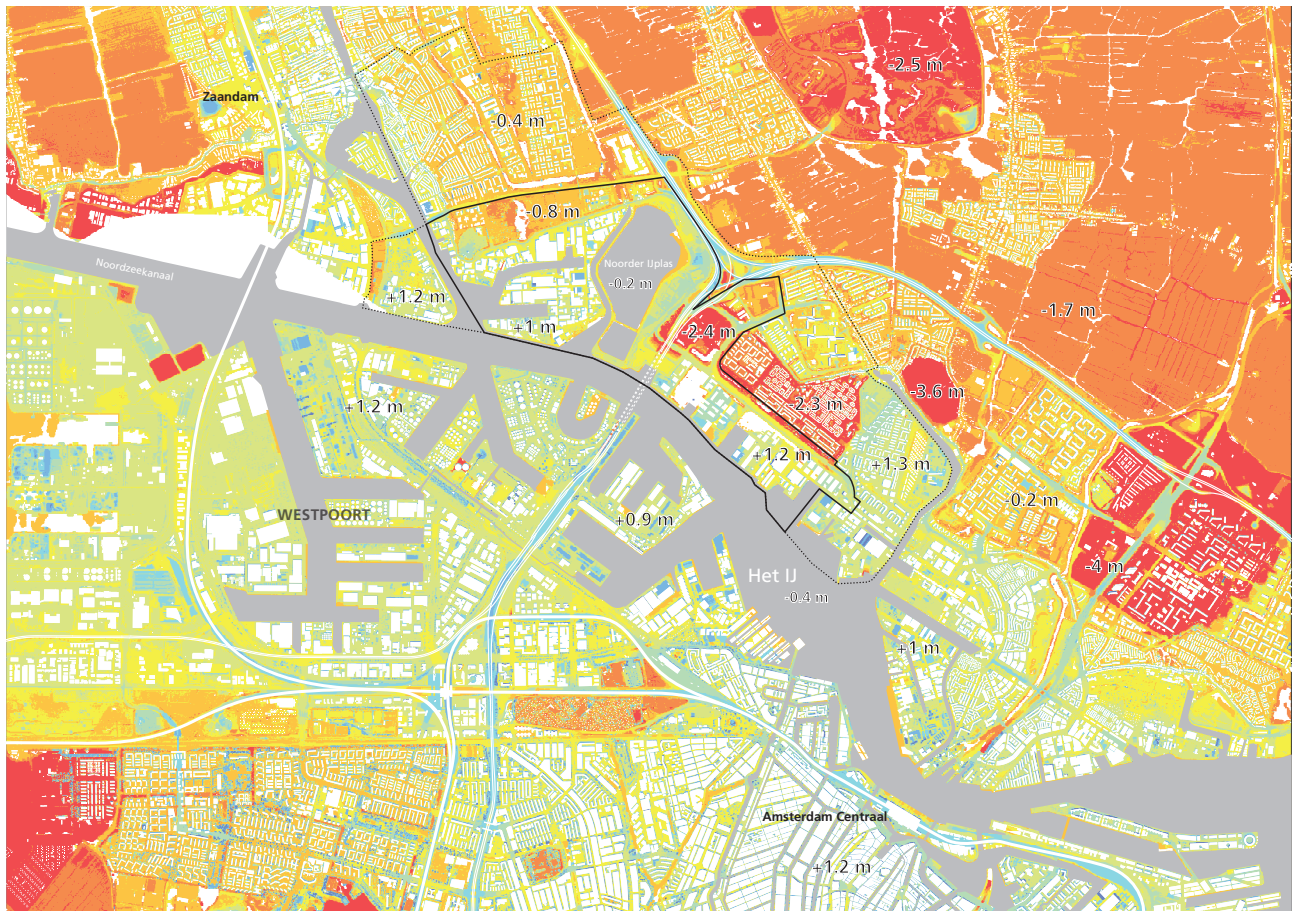
Het plangebied van de Noordelijke IJ-oeveren / ZaanIJ is gelegen aan het IJ en het Noordzeekanaal, aan de zuidoostkant van Zaandam en de noordwestkant van Amsterdam. Vanwege de gunstige ligging aan het Noordzeekanaal, zijn hiervanuit vanaf 1867 in verschillende fases tal van industriehavens en bedrijventerreinen ontwikkeld. De huidige structuur, inclusief zijkanalen en havens, dateert uit 1984. De bedrijvigheid heeft zich in de loop der jaren gevestigd aan beide zijden van het kanaal. Tegenover het plangebied ZaanIJ, aan de zuidzijde van het Noordzeekanaal en ten westen van het centrum van Amsterdam, bevindt zich het havenbedrijventerrein Westpoort.

De aantrekkingskracht van de Metropoolregio Amsterdam is groot. Dit is mede te danken aan de transformatie van de waterfronten langs de Zaan en het IJ in de afgelopen 25 jaar. Sinds de jaren '80 zijn vele havenfuncties vanwege schaal, kosten, milieuaspecten en bereikbaarheid vertrokken uit de centraal-stedelijke zones. Door de opkomst van de kenniseconomie en de vraag naar aantrekkelijke woonmilieus zijn de waterfronten vanaf de jaren '90 veranderd van een industrieel gebied naar een steeds meer gemengd stedelijk gebied. De vrijkomende oevers zijn ontwikkeld tot aantrekkelijke vestigingsplaatsen voor wonen, diensten en vrijetijdsvoorzieningen. Aan weerszijden van het water is zodoende een dynamische zone in ontwikkeling, waaronder het Hembrugterrein in Zaandam en de NDSM-werf in Amsterdam-Noord. Het plangebied ZaanIJ bevindt zich hier strategisch tussen. Ook hier liggen kansen voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen die de stad 'verruimen' en 'ontlasten'. Waarbij vanzelfsprekend wel aandacht dient te zijn voor het feit dat de Achtersluispolder en de Cornelis-Douwesterreinen in gebruik zijn als bedrijventerrein.



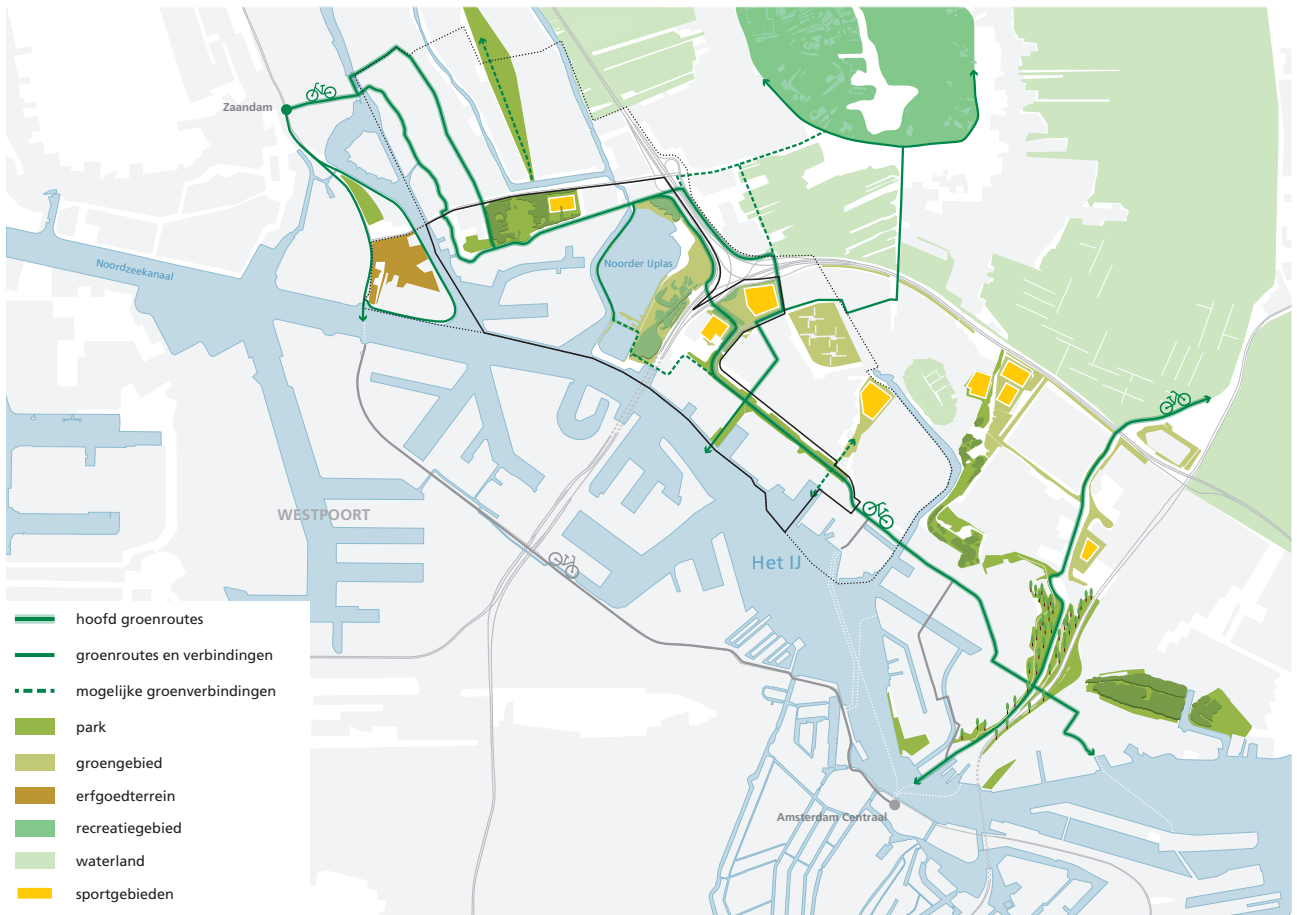


Figuur I.3 - Huidige functionele karakterisering.



Figuur I.4 - Hoogteligging.





Figuur 1.5 - Groen en recreatie.

0 1km



Figuur 1.6 - Openbare ruimte / waterfront.

0 1km



## 2. Relevante lokale en regionale beleidskaders ZaanIJ

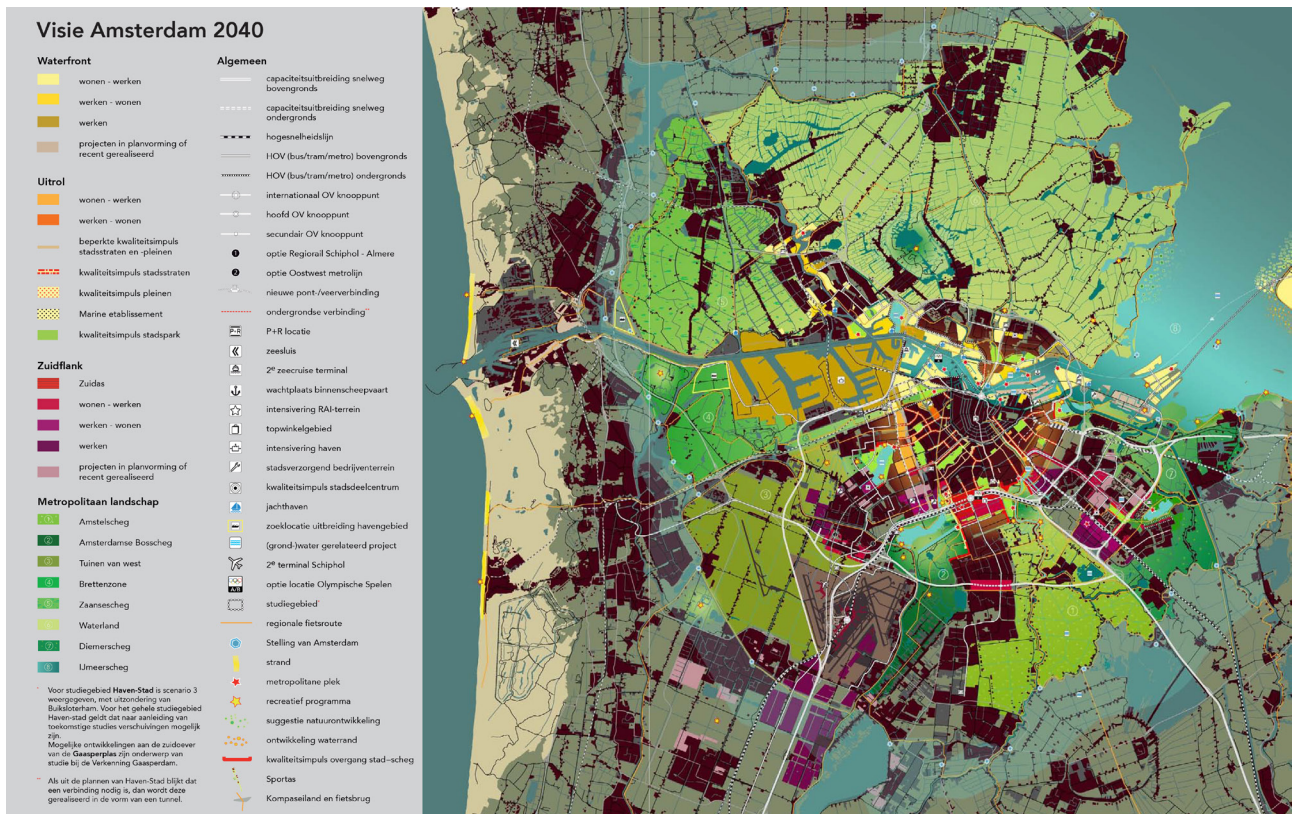
### Amsterdam

In de 'Structuurvisie Amsterdam 2040' wordt beschreven dat Amsterdam 70.000 woningen aan de voorraad wil toevoegen, met bijbehorende (maatschappelijke) voorzieningen. Daartoe is een strategie voorzien met meer wonen en functiemening op onder andere binnenstedelijke bedrijventerreinen, waaronder ook die op de Noordelijke IJ-oever.

Tevens voorziet de structuurvisie maatregelen die de bereikbaarheid van het gebied verbeteren:

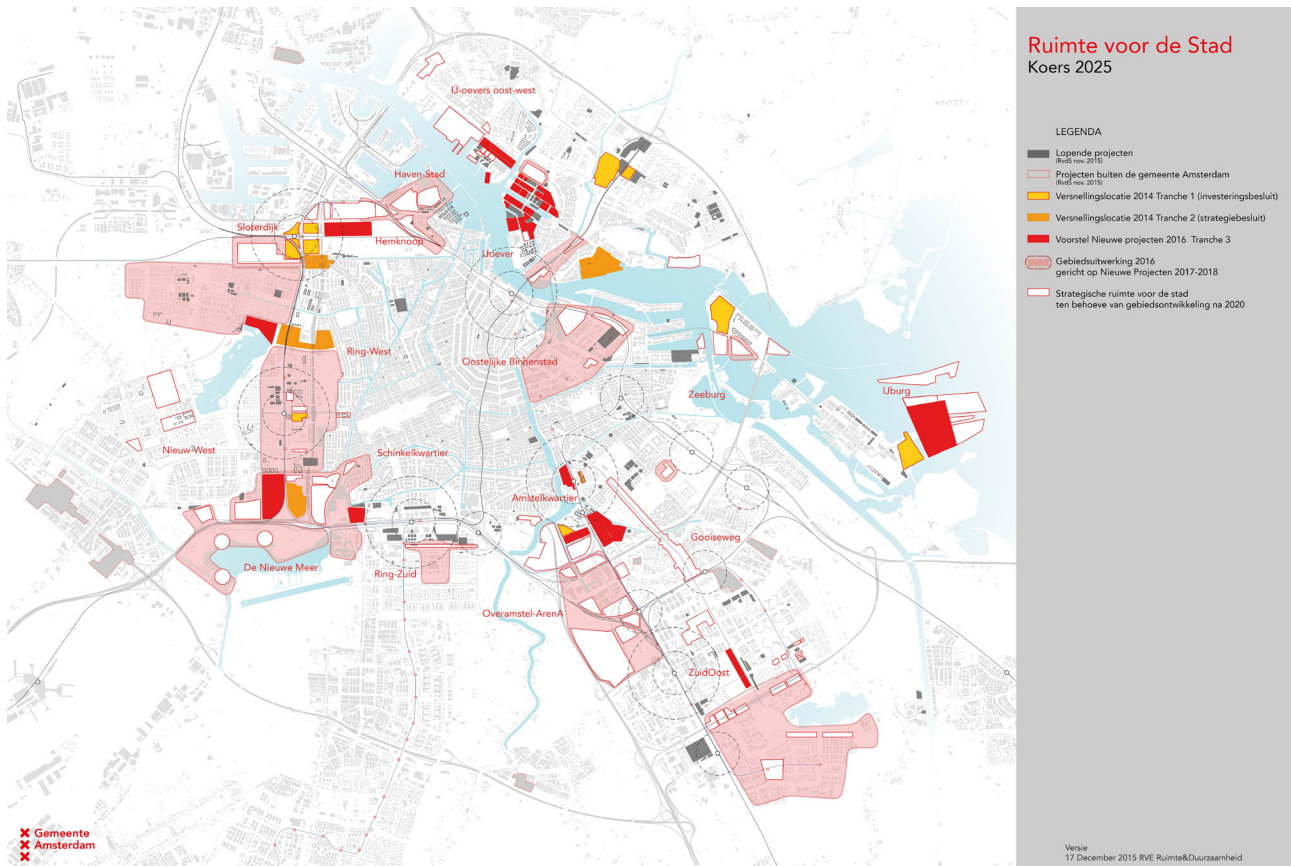
- 1) een nieuwe veerverbinding tussen Amsterdam Centraal en Zaandam;
- 2) het op termijn doortrekken van de ringlijn-metro naar Amsterdam-Noord;
- 3) HOV-busverbinding tussen Amsterdam Noord en station Zaandam;
- 4) lightrailverbinding tussen metrostation Van Hasseltweg en Zaandam; en 5) capaciteitsuitbreiding op de Klaprozenweg (Buiksloterham).

De gemeente ambitie heeft in 'Koers 2025 – Ruimte voor de stad' de ambitie beschreven om versneld 50.000 woningen te realiseren binnen de stadsgrenzen van heel Amsterdam. De Noordelijke IJ-oever – oost en west - zijn een relevante bouwsteen hierbinnen. In Koers 2025 zijn hier 5.900 woningen gepland, waarvan 1.100 op de NDSM-werf op de korte termijn. Tevens

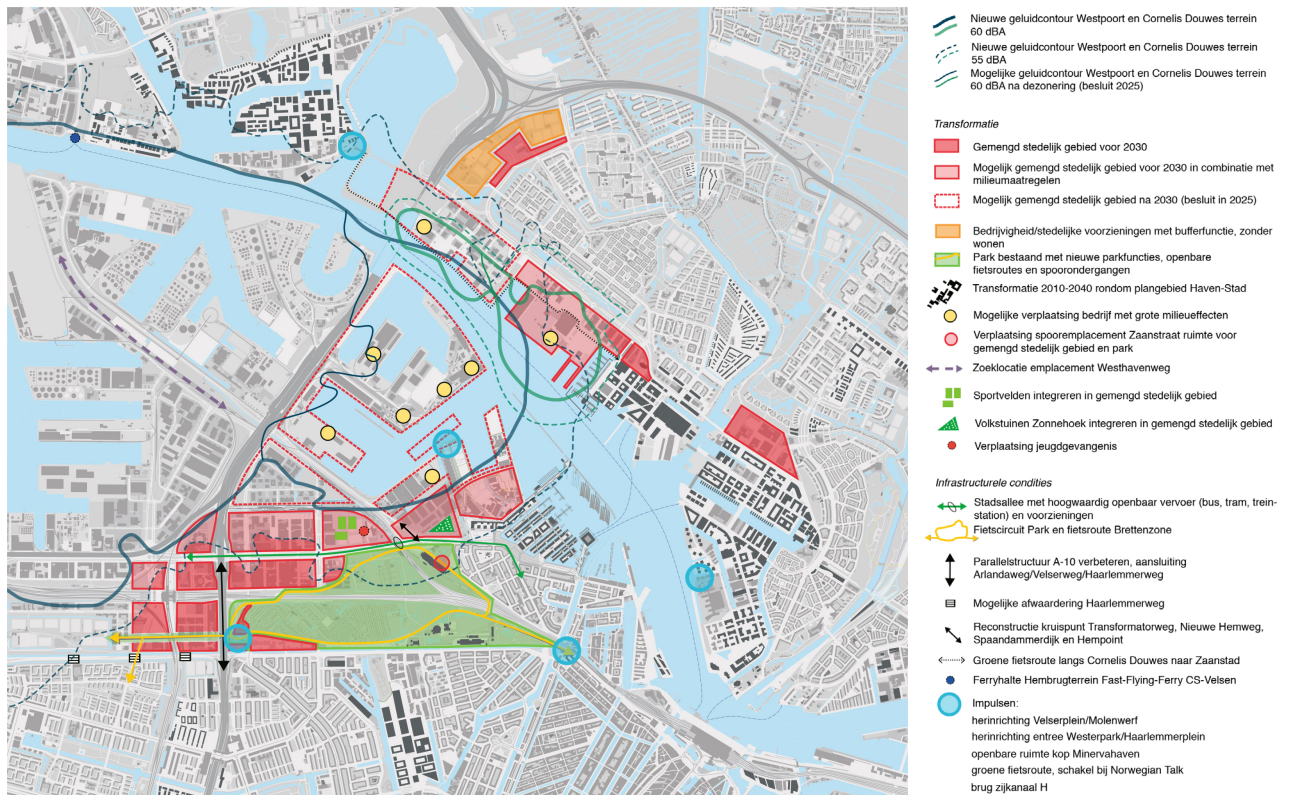


Figuur 1.7 - Gemeente Amsterdam: Structuurvisie Amsterdam 2040 (2011).



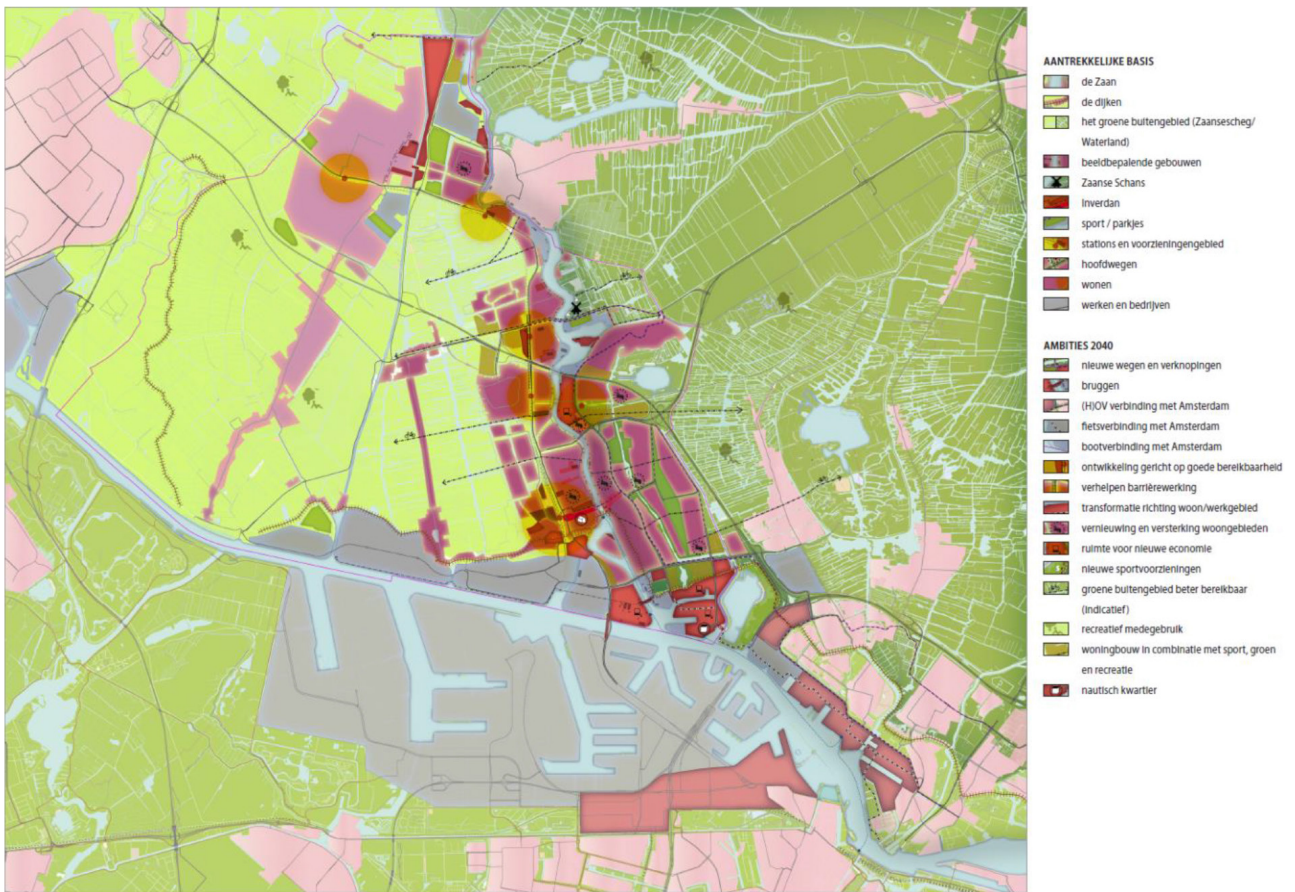


Figuur 1.8 - Gemeente Amsterdam: Koers 2025 - Ruimte voor de stad (2016).



Figuur 1.9 - Gemeente Amsterdam: Transformatiestrategie Haven-Stad 2010-2040 (2013).





Figuur I.10 - Gemeente Zaanstad: MAAK.Zaanstad - Zaanstad 2040 (2016).



Figuur I.11 - Gemeente Zaanstad: MAAK.Zaanstad - Perspectief Poelenburg-Achtersluispolder (2016).



wordt de bereikbaarheid verbeterd middels het op korte termijn optimaliseren van de veerverbindingen IJ, en op de langere termijn de realisatie van een vaste oeververbinding IJ.

De 'Haven-Stad transformatiestrategie' beschrijft, als uitwerking van de Structuurvisie, de transformatie van haventerreinen, waaronder ook Cornelis Douwes en Melkweg. Haven-Stad kent flinke woningbouwambities. Oorspronkelijk ging het om ca. 30.000 woningen tot 2040, inmiddels gaan de gedachten voor de nog te publiceren ontwikkelstrategie uit naar een ambitieniveau van ca. 50.000 woningen. Qua bereikbaarheid van het plangebied van deze studie gaat Haven-Stad uit van het palet dat ook al in de Structuurvisie staat.

### **Zaanstad**

Maak.Zaanstad, een integraal en interactief opgesteld toekomstperspectief voor Zaanstad, beschrijft voor Zaanstad acties tot aan 2025 en schetst het toekomstbeeld tot aan 2040. In 2040 zijn alle binnenstedelijke bedrijventerreinen en enkele van de grotere andere bedrijventerreinen, waaronder Achtersluispolder en Hembrug, getransformeerd naar woon-werkterrein. De barrières tussen wijken, waar Zaanstad nu nog mee te maken heeft, worden weggenomen door infrastructurele ingrepen. Het centrum wordt verbonden met gebieden ten zuiden ervan (o.a. Hembrugterrein). Poelenburg wordt geherstructureerd en de woonvoorraad wordt verbeterd. De Achtersluispolder transformeert van industrie naar stedelijk werken, wonen en voorzieningen. Het blijft wel werkgebied voor specifieke sectoren (bijv. nautische sector). Pakhuis de Vrede wordt het symbool/icoon voor de Achtersluispolder en krijgt een publieke functie. De milieuhinder zal worden beperkt.

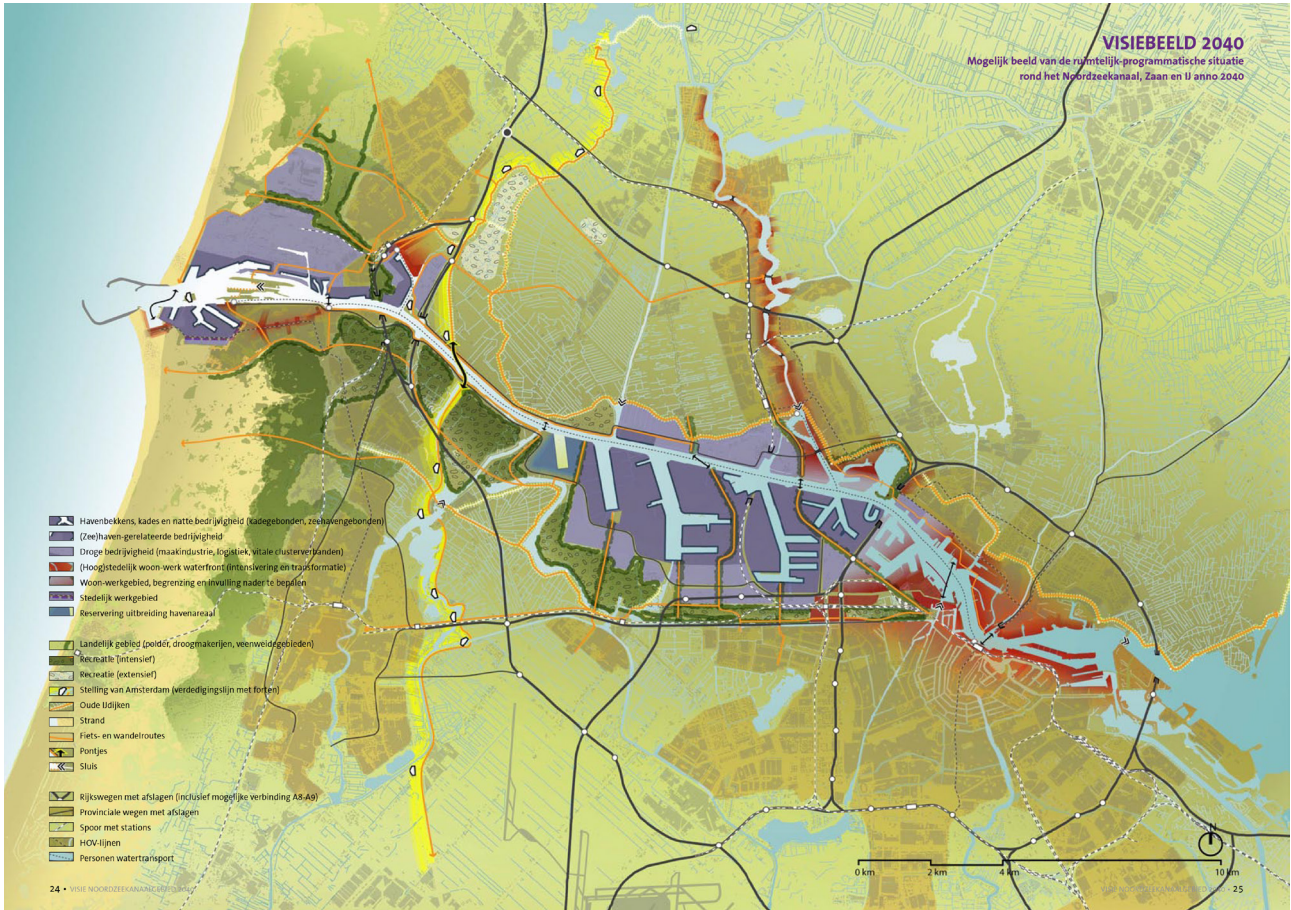
Qua verbetering van de bereikbaarheid zet Zaanstad in op een vaarverbinding tussen het centrum van Amsterdam en Zaanstad. Voor Poelenburg en Achtersluispolder streeft Zaanstad naar:

1. Achtersluispolder wordt verbonden met Amsterdam-Noord middels metro of kabelbaan;
2. de Thorbeckeweg wordt ingericht als nieuwe toegang en
3. de bereikbaarheid per OV, fiets en auto wordt verbeterd.

### **Regionaal**

Binnen de MRA is behoefte aan 250.000 extra woningen tot 2040 (MRA Agenda). Transformatielocaties, zoals het plangebied van deze studie, zullen een belangrijke bijdrage moeten leveren aan deze urgente opgave.

In de 'Visie Noordzeekanaalgebied 2040' wordt het plangebied aangemerkt als '(hoog)stedelijk woon-werk waterfront', een gebied voor intensivering en transformatie. Er komt ononderbroken verstedelijking langs de noordoever IJ en de Zaan. Door transformatie komen er, aldus deze visie, ten minste 10.000 woningen in Houthavens, Overhoeks, Buiksloterham en NDSM, Hem-



Figuur 1.12 - Provincie Noord-Holland: Visie Noordzeekanaalgebied 2040 (2013).



Figuur 1.13 - Port of Amsterdam: Visie 2030.

brugterrein, Achtersluispolder en Zaanoevers. Qua bereikbaarheid gaat de visie uit van realisatie van HOV tussen Amsterdam-Noord en Zaandam, de snelfietsverbinding tussen Amsterdam en Zaandam en een recreatieve fietsroute langs de oevers van het IJ ('Dam tot Dam'-route). De 'Visie Noordzeekanaalgebied 2040' is integraal opgenomen in de 'Visie 2030 Port of Amsterdam, Port of partnerships'. De haven wil de krachten van haven, stad en regio bundelen om de Amsterdamse havenregio als internationaal logistiek-industrieel knooppunt te versterken. De bufferzones tussen haven en stad zullen verdwijnen. Waar mogelijk komen verbindingzones: stedelijke plekken waar de haven goed beleefd kan worden, met horeca.

### **3. Geluidscontouren en milieucontouren**

#### **Cornelis Douwes**

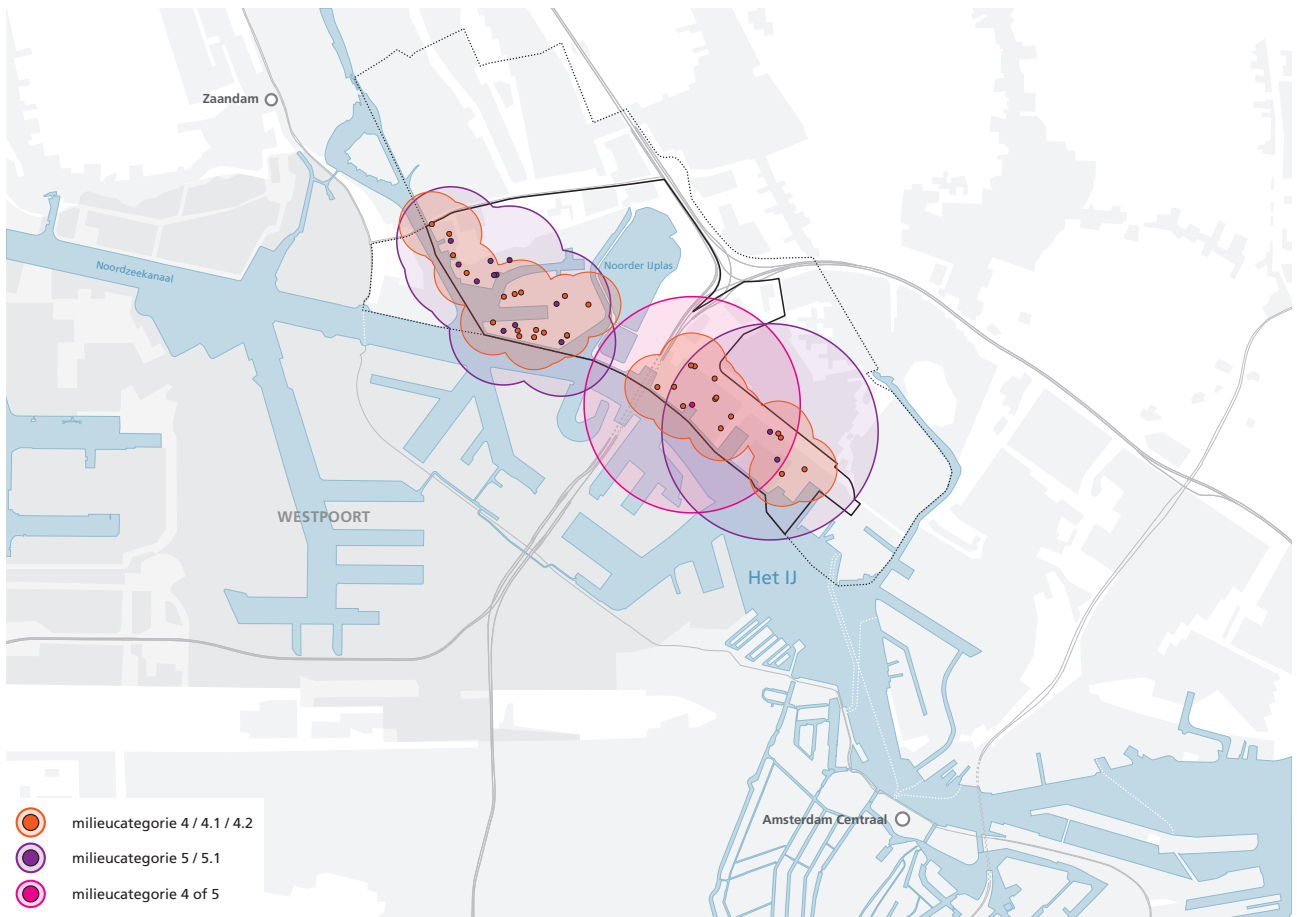
In figuur I.15 zijn de milieucontouren van Westpoort en voor het CD-terrein voor geluid opgenomen. Er zijn daarbij 3 normen relevant: 50,55 en 60dB(A). In de wet geluidhinder is bepaald dat de voorkeursnorm voor woningen 50dB(A) is, maar rond industrieterreinen mag dat voor nieuwe woningen maximaal 55 dB(A) zijn en voor bestaande woningen 60 dB(A). Voor de toevoeging van woningbouw in het plangebied is de ligging van de 60 dB(A)-contour het meest relevant, omdat de 'zeehaven'-regeling (artikel 60) ruimere mogelijkheden biedt. Duidelijk is dat de 60dB(A) contour vanuit Westpoort nauwelijks van invloed is op het plangebied. Een verdere reductie komt vermoedelijk niet eerder aan de orde dan bij het verlopen van het convenant, dat een looptijd kent tot en met 2028 en waarbij planvorming is uitgesloten tot en met 2025. Voor het CD-terrein zijn daarnaast de 'eigen' contouren van Damen en Mebin-beton van grote betekenis: de 60dB(A)-contouren hiervan omvatten een groot deel van het terrein met uitzondering van het deel direct langs de Klaprozenweg.

De conclusie van de combinatie van geluid- en afstandnormen luidt dat op het CD-terrein woningontwikkeling op korte termijn – zonder veranderingen in de bedrijvigheid of maatregelen aan de bron - uitsluitend mogelijk is op specifieke locaties in het noordwestelijk deel en afhankelijk is van de toekomst van de vestiging van Damen.

#### **Achtersluispolder**

De geluidscontouren van Achtersluispolder zelf – zie bovenstaand figuur – laat echter zien dat de westelijke en zuidelijke delen van ASP een flinke geluidbelasting kennen. Grote zones zijn oranje, rood of paars en zijn – althans in de situatie van de kaart, die overigens is gebaseerd op gegevens van 2011! – niet geschikt voor woningbouw. Daartoe behoort ook vrijwel de gehele noord-west-lob (het gedeelte langs de NoorderIJ- en Zeedijk) . Dat noordwestelijke deel sluit wel





Figuur I.14 - Milieucategorie 4 - 5 (Gemeente Amsterdam en Zaanstad, inventarisatie bedrijven, 2015).

0 1km



Figuur I.15 - Contouren Westpoort (Transformatiestrategie Haven-Stad 2010-2040. DRO, Gemeente Amsterdam).

0 1km

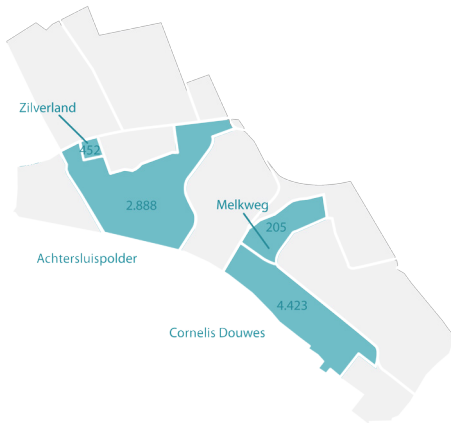
logisch aan op de bebouwing aan de andere zijde van de Thorbeckeweg, maar bevat 7 categorie-5 bedrijven. Omdat het hier gaat om een langzame transformatiestrategie, is het voor de handliggend om die zone voorlopig ongemoeid te laten. De grootste 'lawaaimaker' is overigens de vestiging van Overdie Staal, die op een ruimtelijk cruciale locatie ligt. Op de meeste zuidelijk lob zitten ook enkele flinke geluidproducenten. Als echter de containerterminal zou kunnen worden verplaatst – waar de ondernemer, mits passend gecompenseerd niet onwelwillend tegenover staat, omdat ook hij de potentie van Pakhuis De Vrede voor alternatieve invullingen ziet – dan is vrijwel de gehele oostelijke en een stuk van de zuidelijke zijde van Achtersluispolder bijna vrij van teveel aan geluid. Met de andere geluidmakers in die zone kan wellicht naar bronbestrijdingsmaatregelen worden gekeken, als zij er al niet voor kiezen om hun activiteiten te verplaatsen om verkoop mogelijk te maken.

Voor Achtersluispolder geldt dat met name de oostelijke zone ruimte voor woningbouw kan worden gecreëerd. Dat vergt vanuit afstandsnormen en geluid slecht ingrepen bij een beperkt aantal bedrijven (waarbij het beeld over geluid bovendien verouderd kan zijn en vermoedelijk een te negatief beeld schetst). Een vervolggopgave is juist met deze bedrijven in gesprek te gaan over hun toekomststrategie, de mogelijkheid van bronmaatregelen en het verkennen van een eventuele verhuisbereidheid. Het aangrenzende gebied met Zilverland en een deel van het Vijfhoekpark ligt qua afstandsnormen en geluid voldoende ver weg, maar heeft wel te maken met verkeerslawaaai van de Thorbeckeweg, en ten westen van het kruispunt Wibautstraat de Dr. J.M. Den Uylweg. Aan de andere zijde is dit opgelost met geluidschermen, een oplossing die ook hier denkbaar is. Verder ligt daar nog de RWZI. Verplaatsing daarvan is kostbaar (ca. € 20 mln., aldus een woordvoerder) maar is vanuit geluids- en kwaliteitsoverwegingen wel een optie. Bronmaatregelen voor de RWZI lijken op basis van een verkennend gesprek met het Hoogheemraadschap lastig haalbaar, maar een nadere verkenning is mogelijk. Overigens is een alternatieve aanwending van die locatie – een nieuwe entree naar Zaandam - wel gecompliceerd, zowel vanuit milieukundige als verkeerskundige overwegingen (relatie Thorbeckeweg-Knooppunt Coenplein).

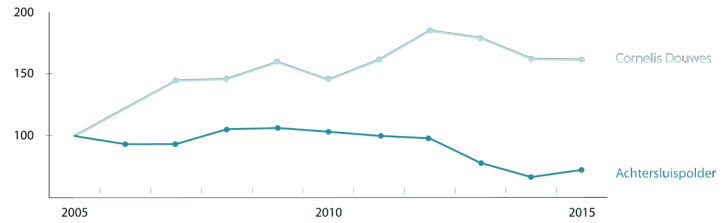


## 4. Economische analyse

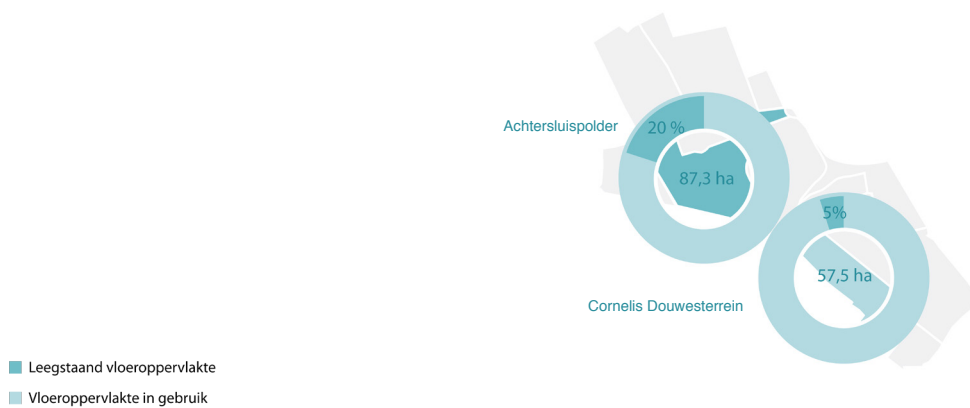
De figuren I.18 tot en met I.24 bevatten achtergrondinformatie over de economische structuur, sectorale ontwikkeling en ruimtelijke dynamiek op ASP en CD.



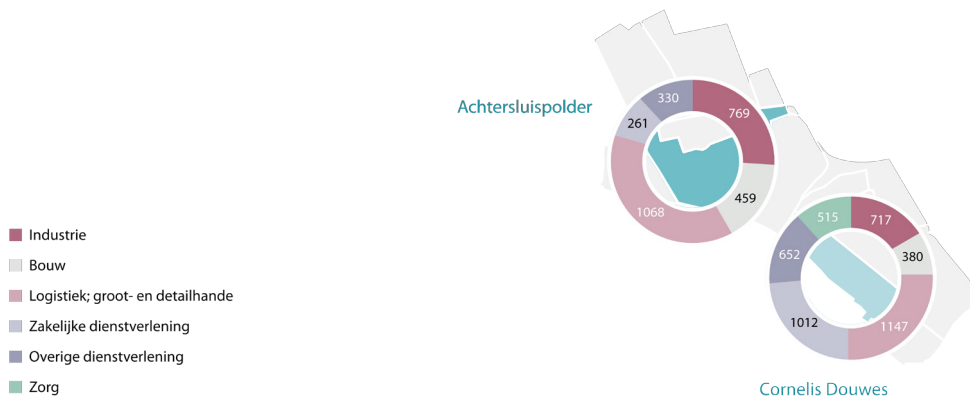
Figuur I.16 - Totaal aantal banen Cornelis Douwes, Melkweg, Zilverland en Achtersluispolder (2015).



Figuur I.17 - Ontwikkeling aantal banen Cornelis Douwes en Achtersluispolder (indexcijfers, 2005 = 100).



Figuur I.18 - Leegstand op bedrijventerreinen als % van totale vloeroppervlak - 2015 (Gemeente Amsterdam en Zaanstad, inventarisatie bedrijven).



Figuur I.19 - Banen Cornelis Douwes en Achtersluispolder - 2015 (Gemeente Amsterdam en Zaanstad, inventarisatie bedrijven).

Achterluispolder	Plus	Min	Saldo	Aantal banen 2015
Industrie	875	-1.112	-237	769
Bouw	810	-1.121	-311	459
Logistiek; groot- en detailhandel	1.411	-1.507	-96	1.068
Zakelijke dienstverlening	465	-339	126	261
Overige dienstverlening	1.671	-2.239	-568	330
Zorg	5	-4	1	1
Totaal	5.237	-6.322	-1.085	2.888

Plus	Min	Saldo	Aantal vestigingen 2015
68	-56	12	48
54	-70	-16	37
173	-169	4	45
112	-98	14	114
82	-70	12	61
4	-3	1	1
493	-465	27	306

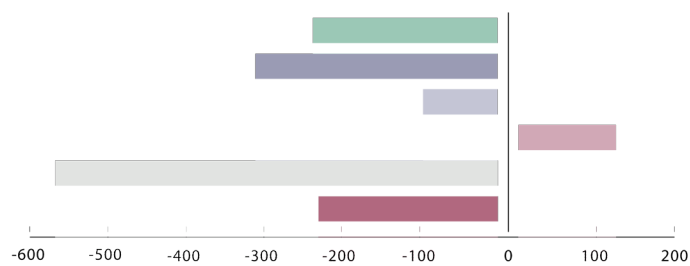
Cornelis Douwesterrein	Plus	Min	Saldo	Aantal banen 2015
Industrie	1818	-1.671	147	717
Bouw	702	-849	-147	380
Logistiek; groot- en detailhandel	2.393	-1.902	491	1.147
Zakelijke dienstverlening	2.195	-1.704	491	1.012
Overige dienstverlening	1.349	-946	403	652
Zorg	1.054	-757	297	512
Totaal	9.511	-7.829	1.682	4.423

Plus	Min	Saldo	Aantal vestigingen 2015
42	-31	11	30
62	-54	8	36
162	-113	49	102
213	-165	48	102
114	-83	31	56
14	-12	2	5
607	-458	149	331

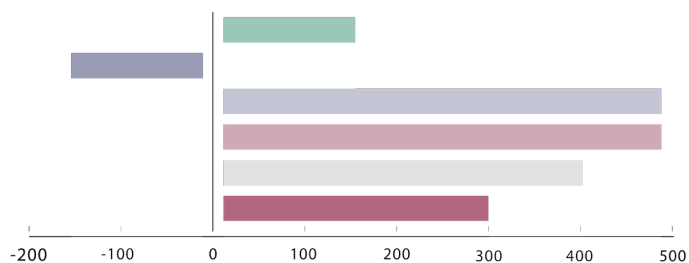
Figuur 1.20 - Dynamiek per sector (2005-2015)

Figuur 1.21 - Ontwikkeling aantal vestigingen per sector (2005-2015)

Achterluispolder



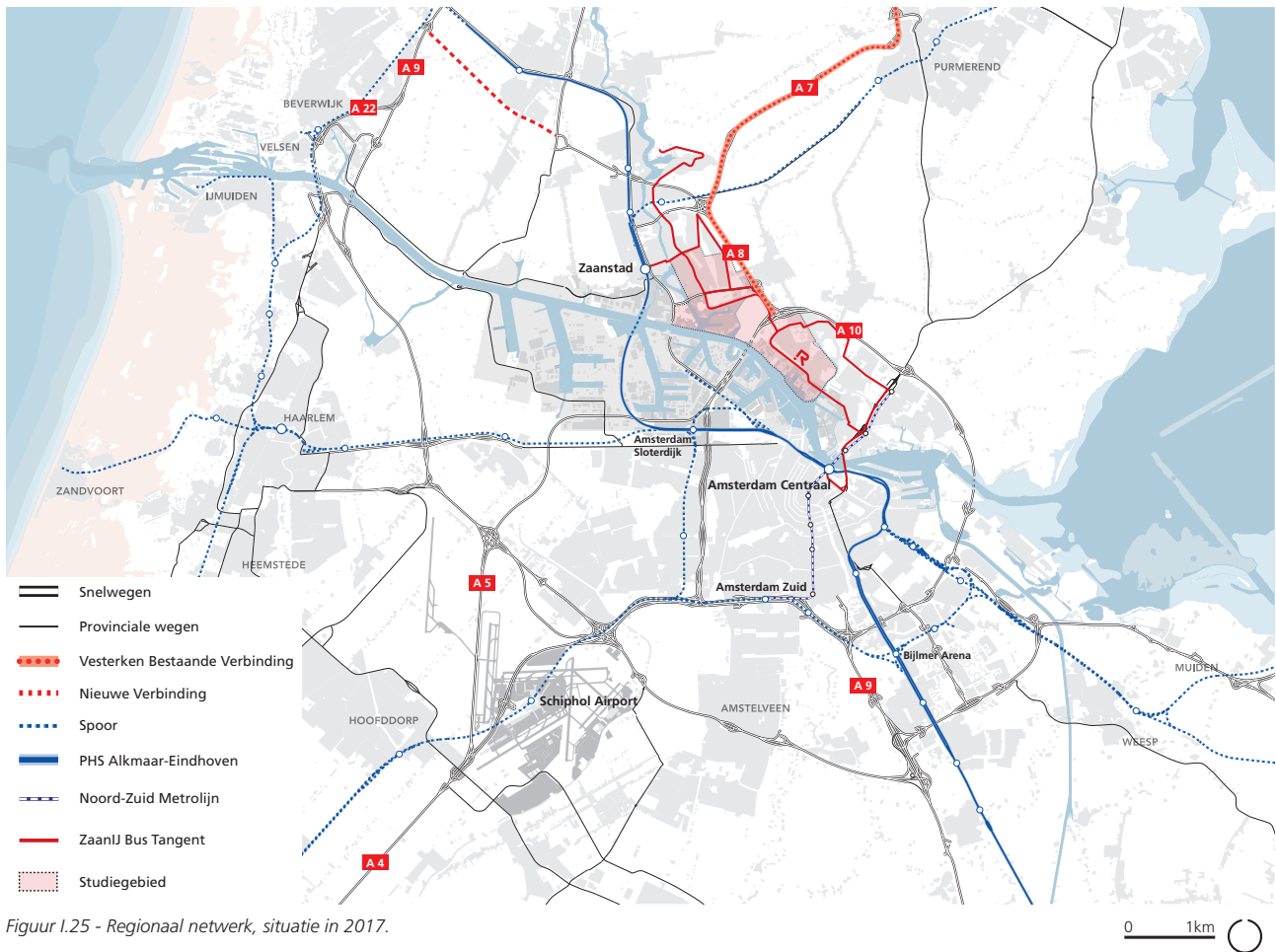
Cornelis Douwesterrein



- Industrie
- Bouw
- Logistiek; groot- en detailhandel
- Zakelijke dienstverlening
- Overige dienstverlening
- Zorg

Figuur 1.22 - Ontwikkeling aantal banen per sector (2005-2015)

## 5. Analyse bereikbaarheid



Figuur 1.25 - Regionaal netwerk, situatie in 2017.

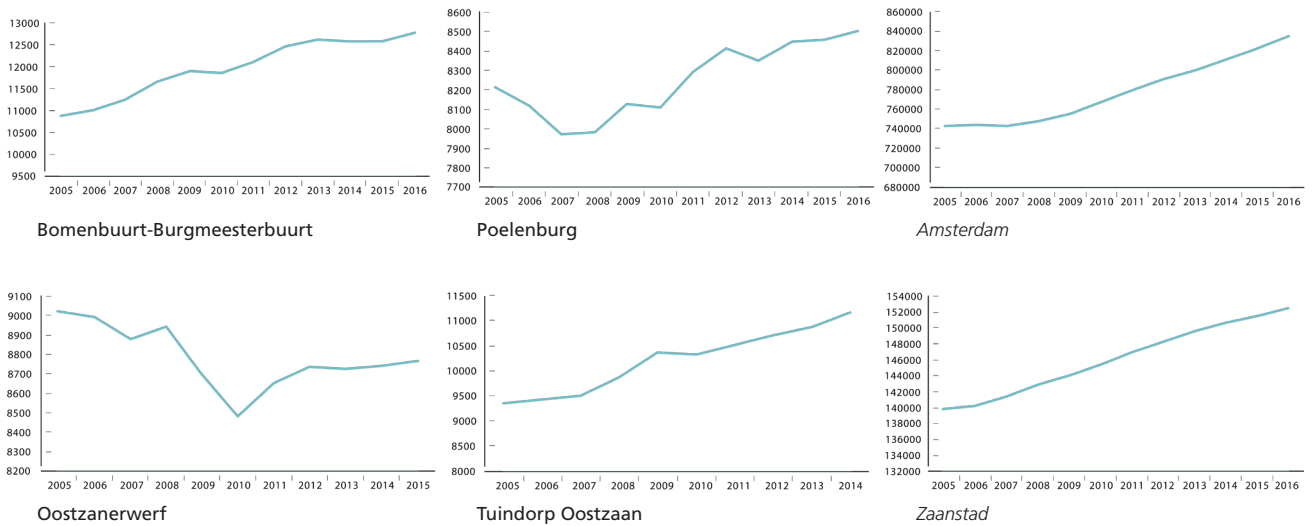
## 6. Demografische analyse

Wijk rondom ASP en CD	Aantal inwoners	Gem.bestedbaar inkomen per huishouden
1. Bomenbuurt-Burgemeesterbuurt	12.750	€ 28.900
2. Poelenburg	8.500	€ 27.700
3. Oostzanerwerf	8.750	€ 33.200
4. Tuindorp Oostzaan	11.250	€ 28.300
Nederland	-	€ 34.800
Amsterdam	-	€ 31.800
Oostzaan	-	€ 33.400

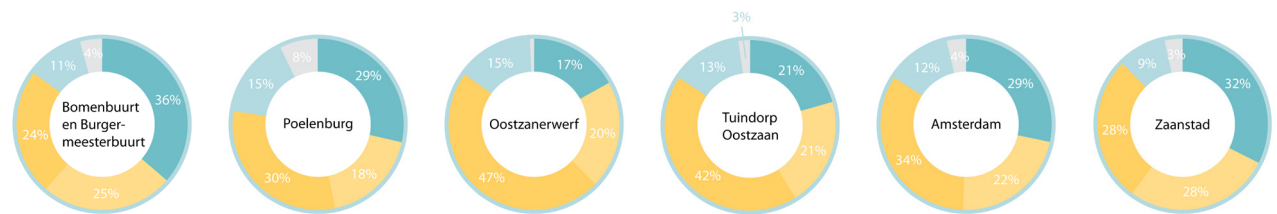
De figuren I.26 tot en met I.29 bevatten informatie over de demografische kenmerken van de woonwijken in het studiegebied. De belangrijkste kenmerken per buurt op een rij:

1. Bomenbuurt en Burgemeestersbuurt: hier wonen relatief veel kinderen in de leeftijdscategorie 0-14, 18% t.o.v. 13% in Amsterdam.
2. Poelenburg: hier wonen relatief veel kinderen in de leeftijdscategorie 0-14, 22% t.o.v. 13% in Amsterdam. In Poelenburg wonen geen autochtonen. Poelenburg heeft een groot percentage Turkse inwoners (34%, waar dit elders circa 9% bedraagt).
3. Oostzanerwerf: het merendeel van de huishoudens bestaat uit ouders met kinderen, 47%, dit is hoger dan in Amsterdam met 34%, Zaandam 28% en de overige wijken 24-30%)
4. Tuindorp Oostzaan: ook hier is het aandeel huishoudens met kinderen relatief hoog met 42%.

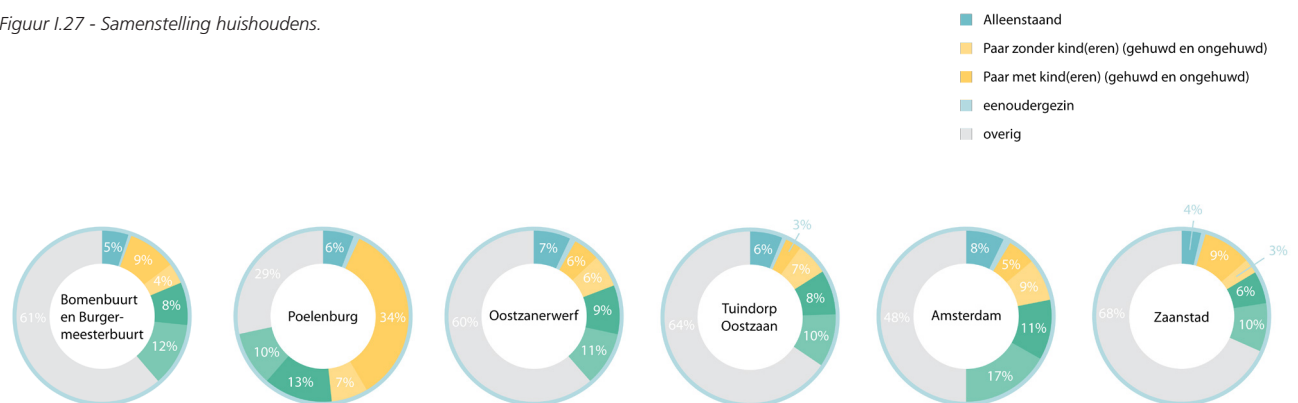




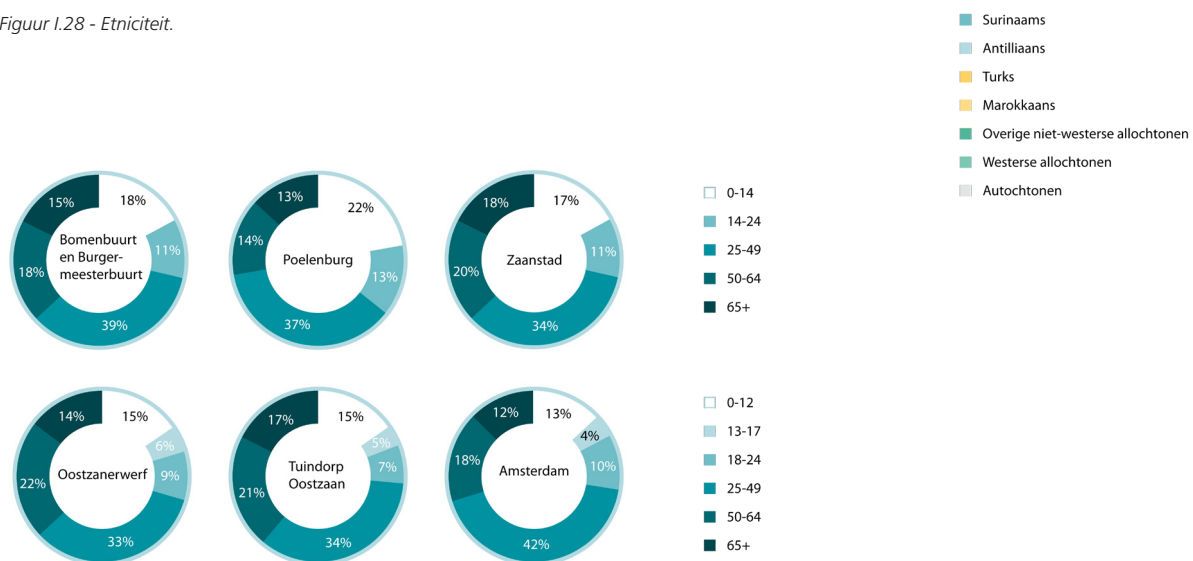
Figuur 1.26 - Ontwikkeling bevolkingsomvang 2005-2016.



Figuur 1.27 - Samenstelling huishoudens.



Figuur 1.28 - Etniciteit.



Figuur 1.29 - Leeftijdsopbouw.

# III

## drie verhaallijnen voor ZaanIJ 2040

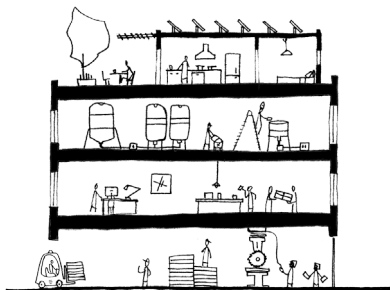
1. Matrix drie verhaallijnen voor ZaanIJ 2040
2. Verhaallijn Productieve stad
3. Verhaallijn Gezonde stad
4. Verhaallijn Inclusieve stad

## 1. Matrix drie verhaallijnen voor ZaanIJ 2040

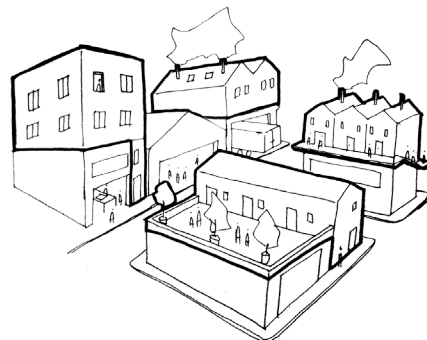
werken

wonen

productieve stad

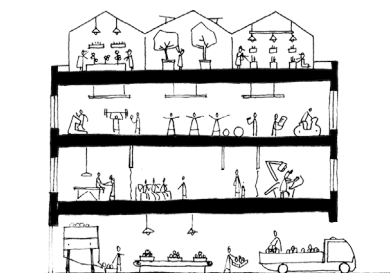


- Schonere innovatieve maakindustrie
- Ambachten in hogere segment, lokale productie
- E-logistics hub, logistiek met toegevoegde waarde



- Transformatie bestaande bedrijfspanden
- Wonen in ruwe industriële omgeving

gezonde stad

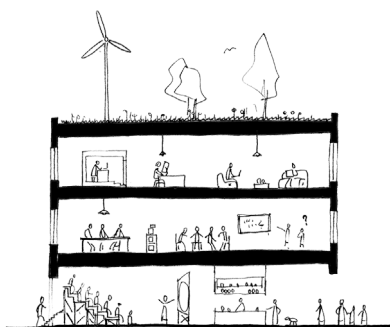


- Zorg(centrum), personal wellness, sport
- Productie van gezonde vervoermiddelen (e-boten, e-bikes)
- Vervaardiging van biologisch voedsel

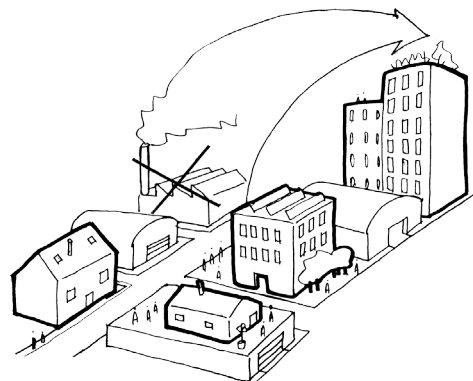


- Verdichting bestaand stedelijk weefsel
- Nieuwe huisvestingsconcepten (bijv. flexibele woongemeenschappen voor verschillende generaties)

inclusieve stad



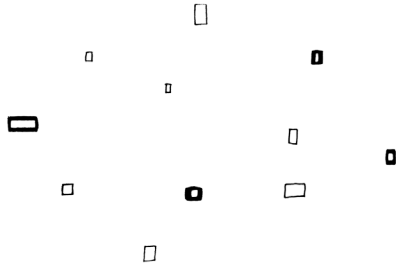
- Betaalbare werkruimten voor alle ondernemers (startend, lokaal)
- Open karakter bedrijfspanden.
- Inclusieve leerprogramma's



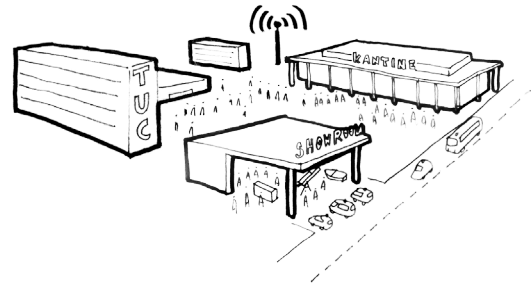
- Maximale benutting woningbouwcapaciteit
- Proactief uitplaatsen milieuhinderlijke bedrijvigheid

## ruimtelijke spreiding

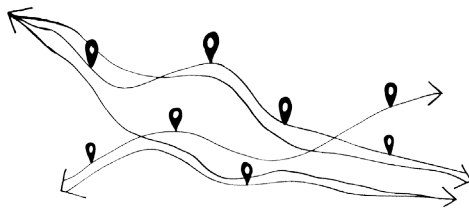
## voorzieningen



- Functionele menging wonen en werken op kavelniveau en binnen multifunctionele gebouwen
- Wonen verspreid door hele gebied



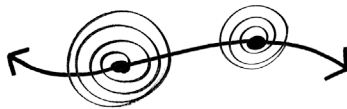
- Gericht op Business2Business, Smart Grid, openbare kantine, showrooms, excellente digitale bereikbaarheid
- Gespecialiseerde MBO-colleges
- Technische Universiteit Campus op het Hembrugterrein



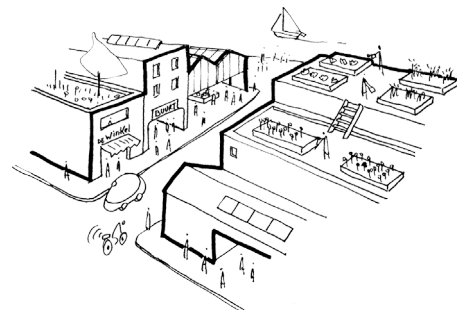
- Zonering van wonen langs serie van middelgrote woonconcentraties op groene route langs het waterfront. Werken om woonconcentraties heen



- Gericht op gebruik voor sport, recreatie en gezondheid: zwembad, sportvelden, festivals
- "Rondje IJplas" wordt bekend fenomeen
- Zorgcentra



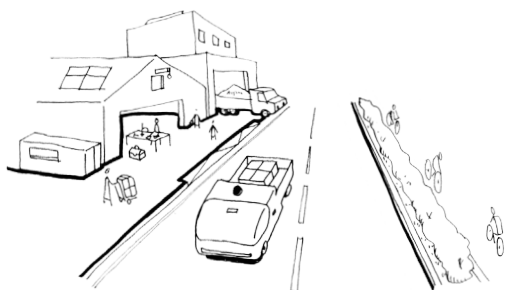
- Verdichting van wonen op twee grote knopen (Zaans en Amsterdams) met grootstedelijke dichtheden. Werken om woonknopen heen



- Stadsstraten en waterfront als plek van ontmoeting waar veel voorzieningen zijn: scholen, winkels
- Wisselwerking met aanpalende woonwijken: óók programma vanuit plangebied terugplaatsen

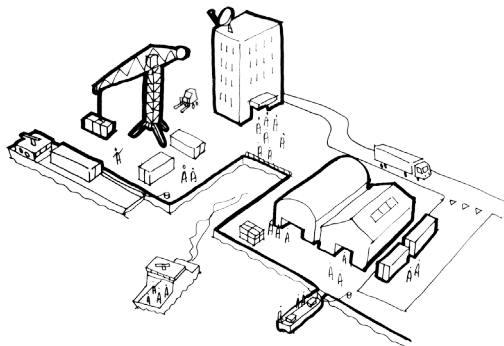
# productieve stad

## openbare ruimte



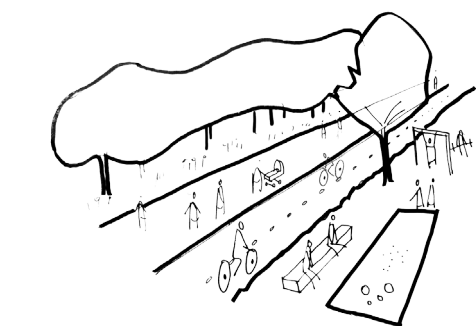
- Openbare ruimte als werkruimte gericht op productiviteit
- Brede profielen, industrieel karakter
- Langzaam verkeer veilig gescheiden

## inrichting waterfront

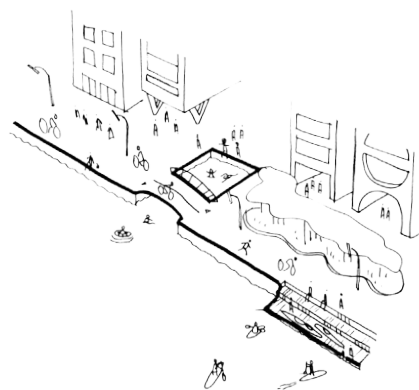


- Bedrijvigheid heeft prioriteit

# gezonde stad

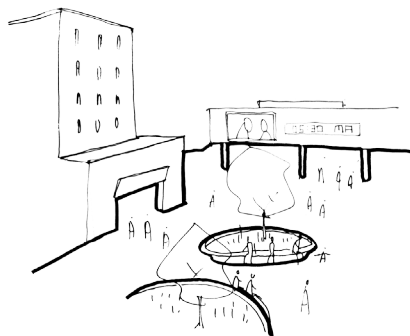


- Openbare ruimte die uitnodigt tot bewegen
- Sport- en spelaanleidingen
- Groen en ontspannen

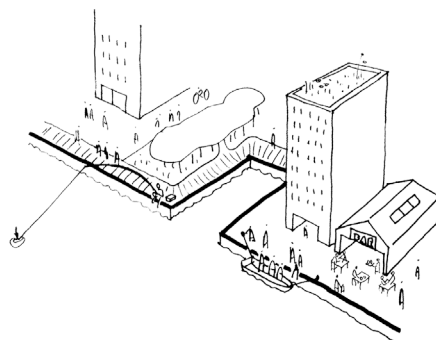


- Eén groene boulevard langs het IJ
- Ingericht voor gebruikers van verschillende snelheden (lopen, joggen, fietsen, e-bike)

# inclusieve stad



- Openbare ruimte als plek van ontmoeting
- Pleinen, brede trottoirs, levendige kade
- Open en actieve plinten in gebouwen

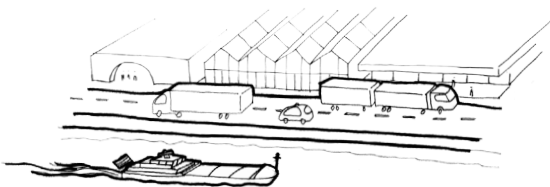


- Waterfront als open plek van ontmoeting met focus op publieke functie

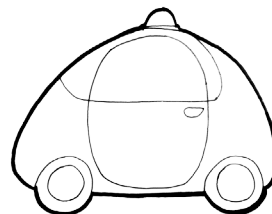


## connectiviteit / infrastructuur

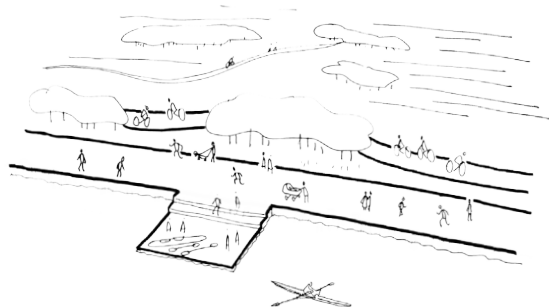
## modaliteiten



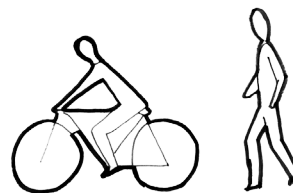
- Elektrisch vrachtvervoer over weg en water
- Twee deelgebieden zijn 'eilanden', verbindingen alleen functioneel
- 2<sup>e</sup> auto-ontsluiting Achtersluispolder



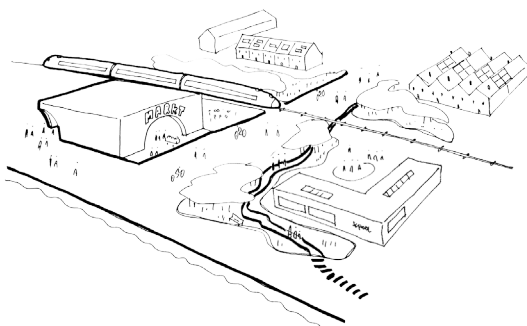
- Focus op individueel elektrisch vervoer: weg (auto, vracht), water (voor vracht)



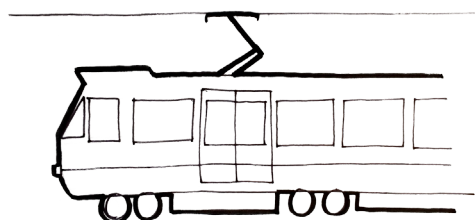
- Groene routes door het gebied en langs de oevers en Noorder-IJplas
- Veerverbinding naar Amsterdam Centraal



- Focus op gezonde verplaatsingen: lopen, fietsen, e-bike, veerverbindingen



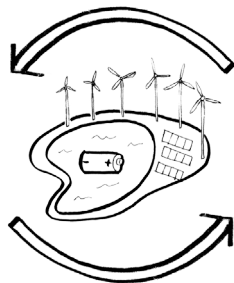
- Twee metrostations in het plangebied
- Goed verbonden met omliggende wijken en rest v/d stad, barrières slechten voor langzaam verkeer



- Focus op collectief vervoer: hoogwaardig openbaar vervoer

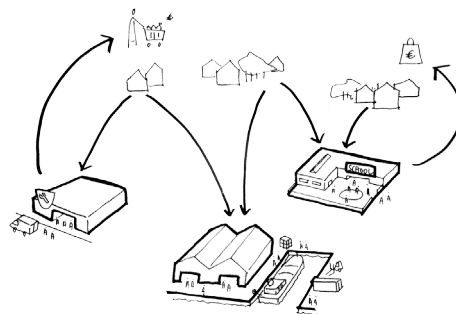
# productieve stad

## energie / circulariteit



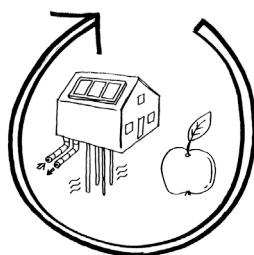
- Noorder-IJplas als bron van energie, warmte/koude en als energie-opslag
- Uitwisseling materialen tussen bedrijven
- Gesloten afvalstromen

## relatie met omliggende wijken

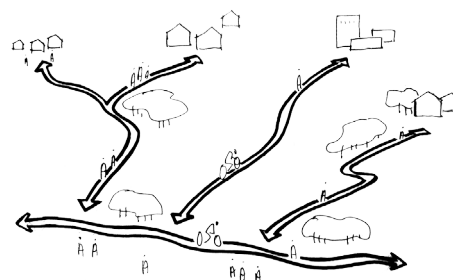


- Banen, (om)scholing van jongeren en volwassenen
- Winkels en voorzieningen in de omliggende wijken

# gezonde stad

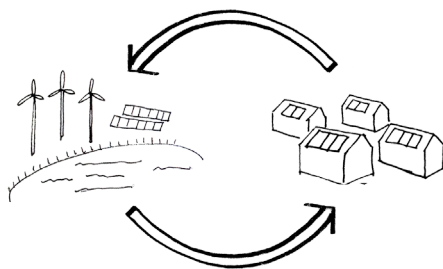


- (Zo veel mogelijk) zelfvoorzienend qua energie, warmte/koude en voedsel
- Uitwisseling tussen bedrijven en bewoners van energie, warmte

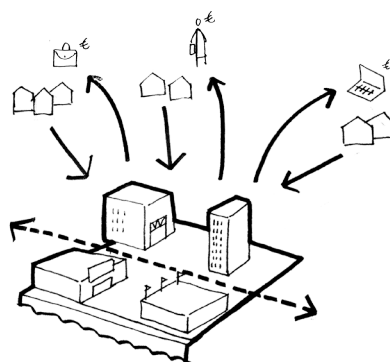


- Gezonde routes en ommetjes tussen plangebied en de wijken
- Nieuwe bestemmingen in het plangebied

# inclusieve stad



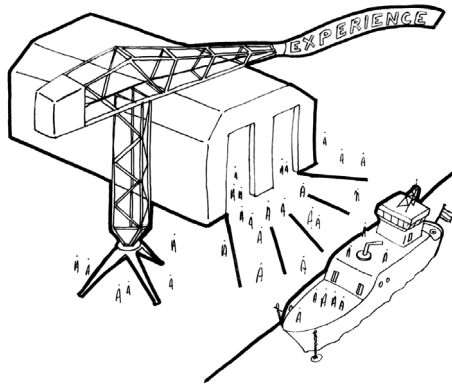
- Energieproductie en uitwisseling met omliggend wijken om daar te zorgen voor lagere kosten



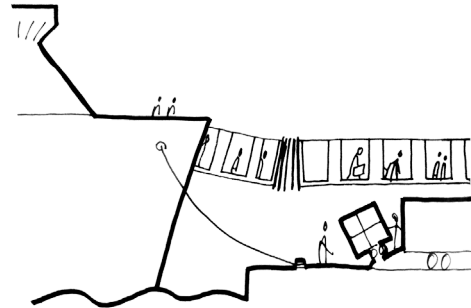
- Plangebied is het nieuwe centrum voor omgeving, nieuwe kansen voor bewoners
- Toevoegen werken in de omliggende wijken

## icoon

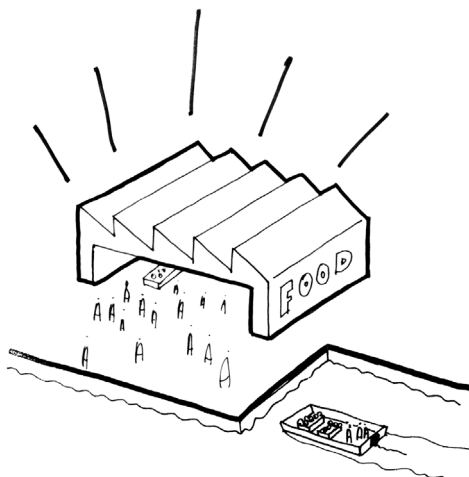
## karakter PTA



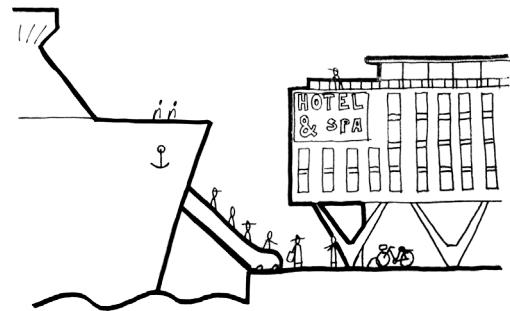
- Shipyard Experience



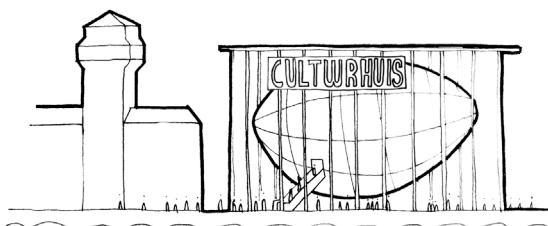
- Servicing
- Verschaft werk en business2business afzet
- Economisch belang staat voorop



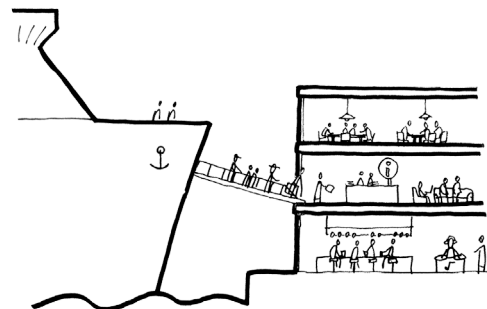
- De IJmarkthallen



- Personal Servicing/ Health
- PTA onderdeel van "Rondje IJplas" als aansprekende bestemming



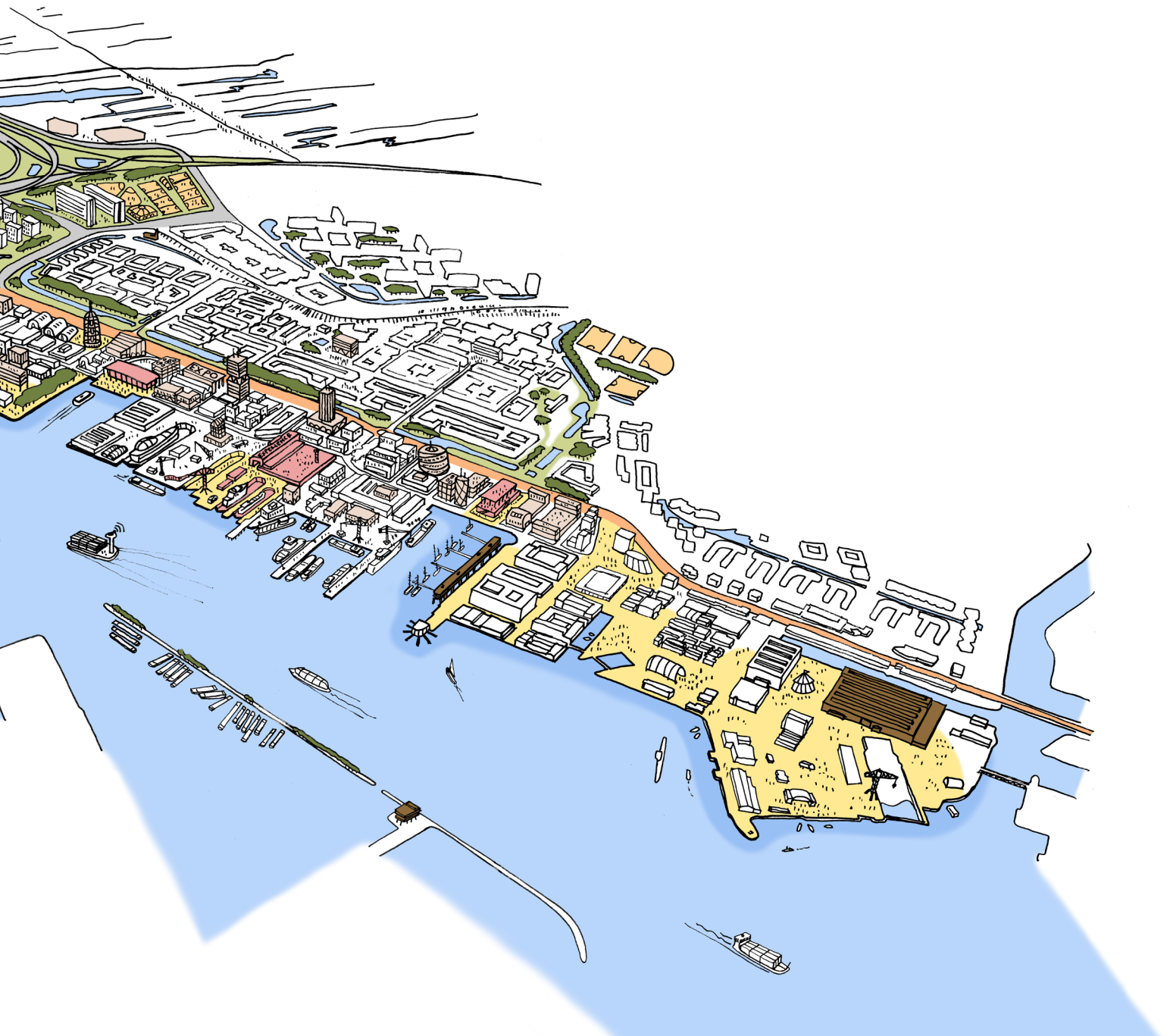
- Cultuurhuis a/d Zaan en IJ



- Als Community Center, niet alleen voor toeristen maar ook voor lokale gebruikers

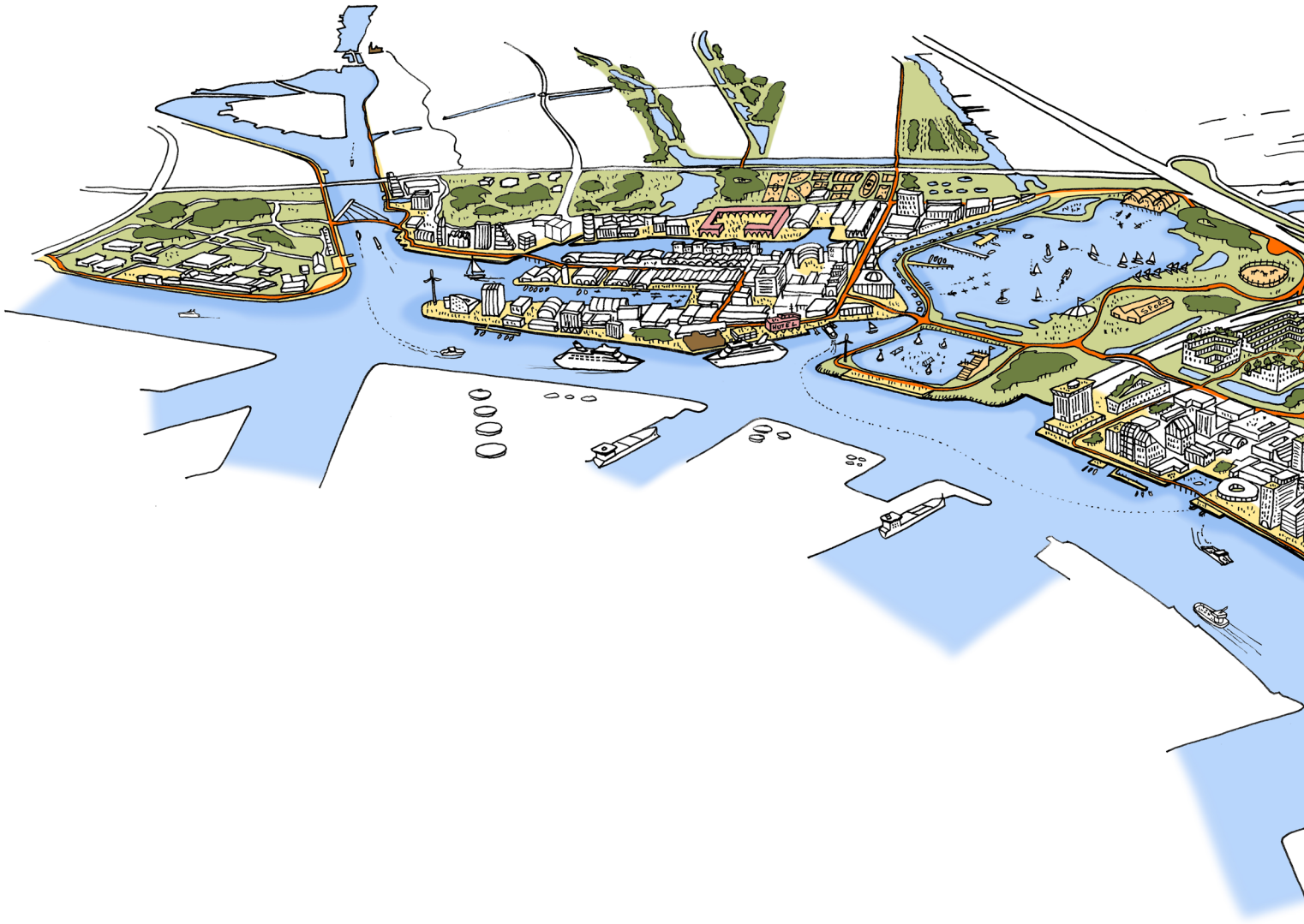
## 2. Verhaallijn Productieve stad

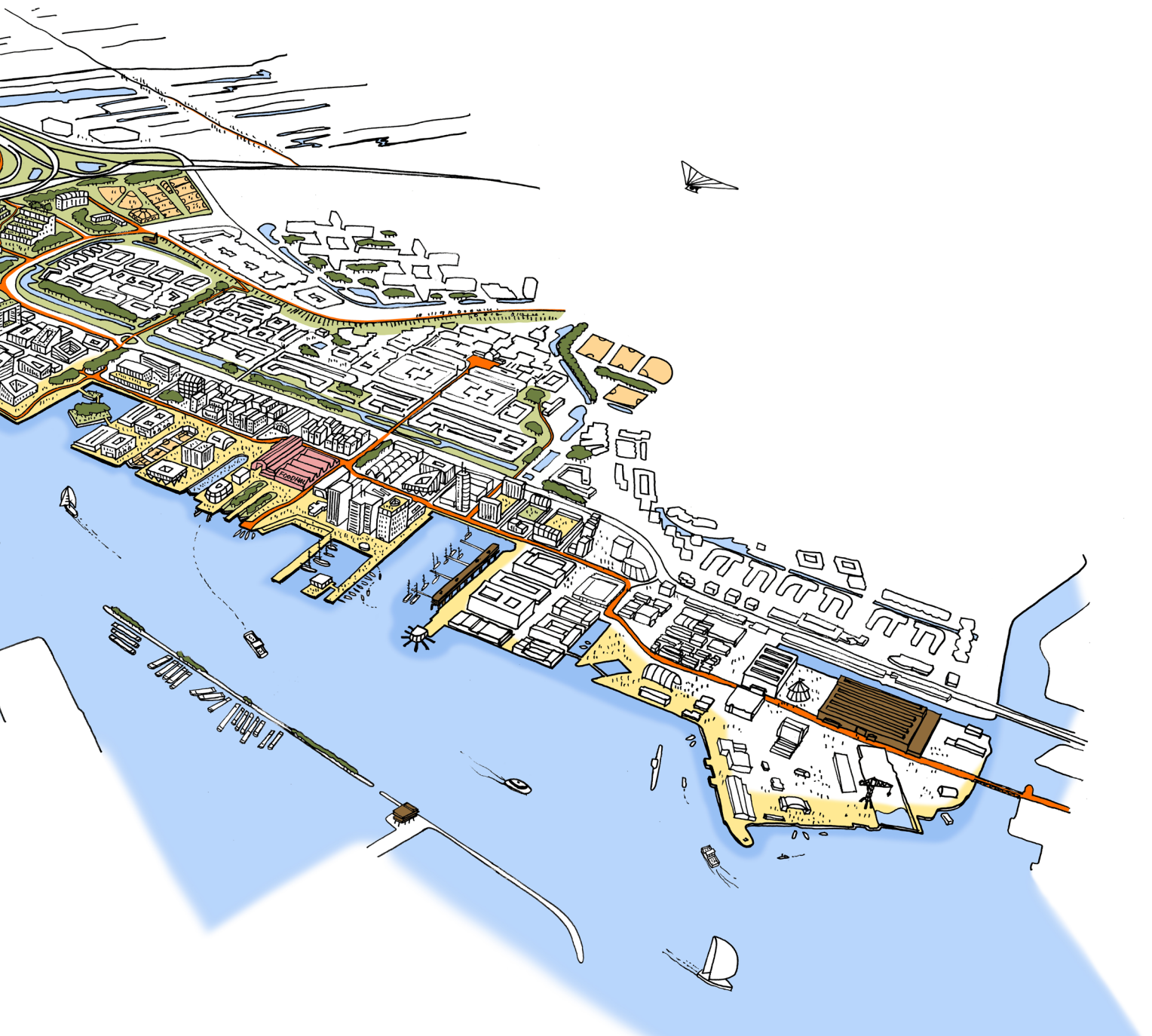




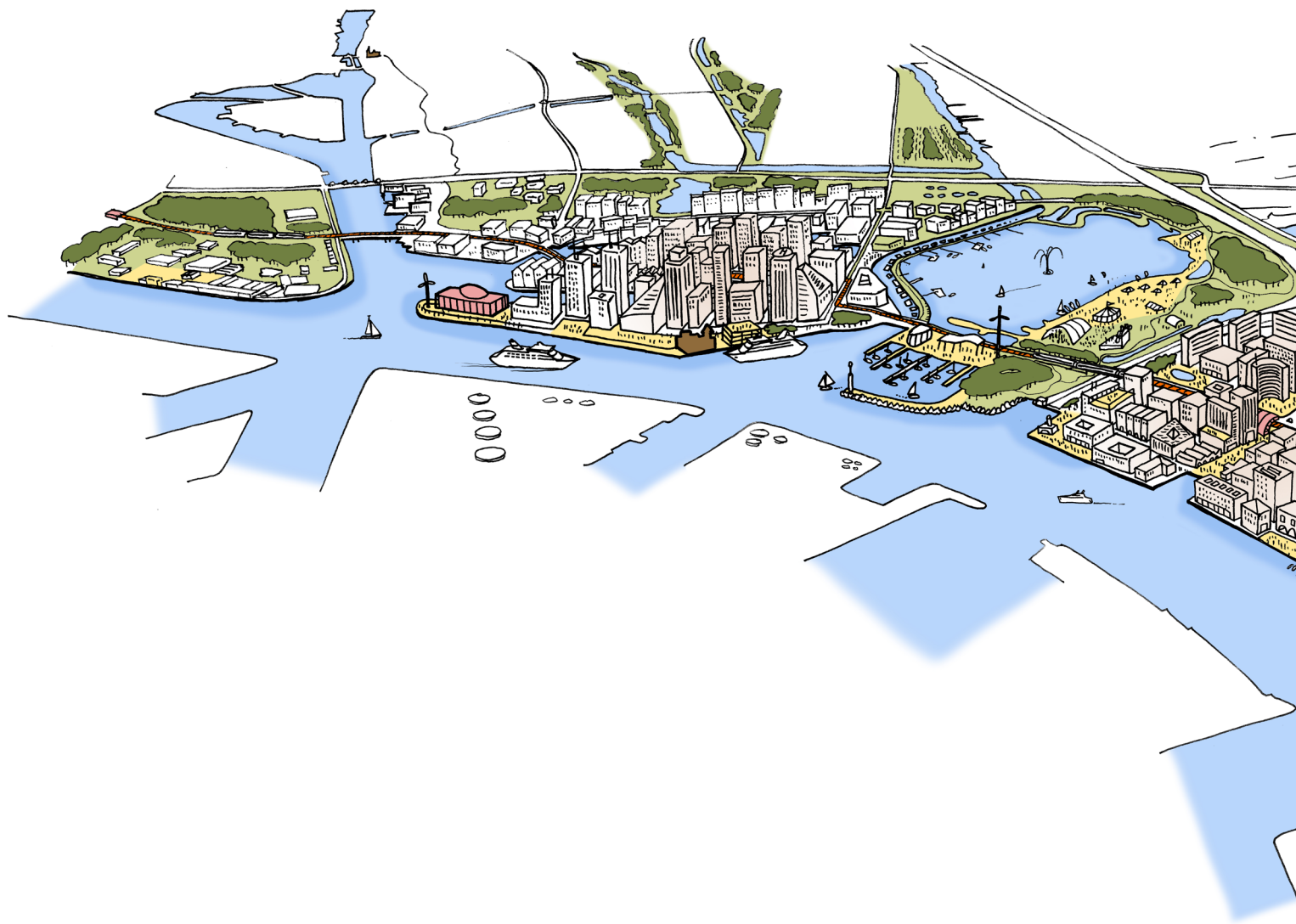


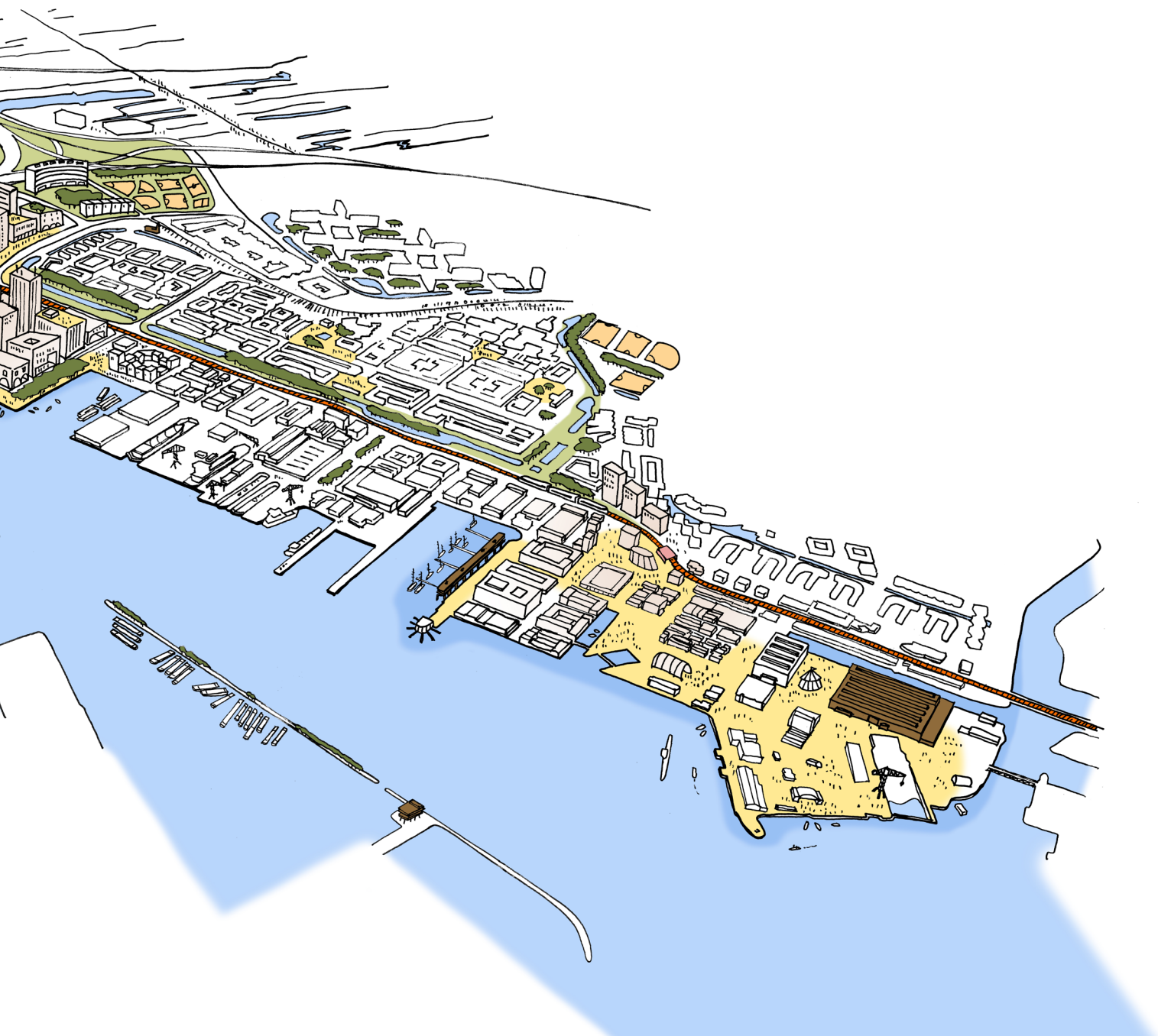
### 3. Verhaallijn Gezonde stad





#### 4. Verhaallijn Inclusieve stad









# IV

## ateliersessies en interviews

### 1. Toelichting bij aanpak: van analyse naar toekomstbeeld naar strategie

#### **Stap 1: economisch-ruimtelijke analyse plan- en studiegebied**

In stap 1 is het plan- en studiegebied economisch en ruimtelijk geanalyseerd. Deze analyse is tot stand gekomen aan de hand van de volgende bronnen en activiteiten:

- een bureaustudie en -analyse van de economische structuur, demografie, infrastructuur, huidige functies en gebruikers, landschap, en identiteit van het gebied;
- een schouw van het plan- en studiegebied samen met de leden van de werkgroep ZaanIJ;
- interviews met een selectie van ondernemers, ondernemersverenigingen, bewonersverenigingen, belangenverenigingen, inhoudelijke experts binnen beide gemeenten, en het Havenbedrijf van Amsterdam;
- een 'ateliersessie' (1) met een selectie van ondernemers, bewoners, belanghebbenden, en ambtelijke experts bij beide gemeenten. Doel was het aanvullen van de economisch-ruimtelijke analyse;
- een enquête onder bewoners in de woonwijken in Amsterdam Noord en Zaanstad Zuid. Hierin is bewoners onder meer gevraagd aan welke nieuwe functies in het plangebied zij behoefte hebben, en of zij behoefte hebben aan nieuwe verbindingen tussen de bedrijventerreinen en aangrenzende woonwijken.

#### **Stap 2: opstellen toekomstbeeld ZaanIJ 2030**

In stap 2 is een toekomstbeeld voor het plan- en studiegebied in 2040 geschetst. Dit beeld is in verschillende stappen tot stand gekomen:

- schetsen van 3 verhaallijnen voor ZaanIJ: de productieve stad, de gezonde stad en de inclusieve stad. De verhaallijnen dienen als denkkader bij het opstellen van het toekomstbeeld;
- een 'ateliersessie' (1) met een selectie van ondernemers, bewoners, belanghebbenden, en ambtelijke experts bij beide gemeenten. Doel was om, op basis van de drie verhaallijnen, te komen tot breed gedragen elementen voor het toekomstbeeld van ZaanIJ in 2040;

- interviews met drie experts op het gebied van ruimtelijke economie en duurzaamheid, als kwalitatieve voeding voor het toekomstbeeld in 2040 (Maarten Hajer, Otto Raspe, Jacqueline Cramer);
- uitwerken toekomstbeeld ZaanIJ 2040 op basis van de analyse uit stap 1, de uitkomsten van de tweede ateliersessie, en de expertinterviews. Per deelgebied is aandacht besteed aan het economische profiel, mogelijkheden voor wonen gemengd met werken en andere functies, connectiviteit, en de openbare ruimte en invulling van de oevers.

### **Stap 3: opstellen economisch-ruimtelijke transformatiestrategie, met acties voor de korte en (middel)lange termijn**

In de derde stap is een economisch-ruimtelijke transformatiestrategie strategie tot aan 2040 opgesteld. Stappen om hiertoe te komen waren:

- een derde en laatste ateliersessie (intern, met de werkgroep ZaanIJ – zie hieronder) gericht op het uitwerken van de transformatiestrategie;
- benoemen van actielijnen voor elk van de vier thema's economie, wonen en functiemenging, bereikbaarheid, en openbare ruimte/waterfront;
- voor elke actielijn benoemen van concrete acties en tussenstappen op korte (<2020), middellange (2021-2030), en lange termijn (2031-2040).

## **2. Programma Ateliersessies**

### **Ateliersessie 1: Analyse**

Datum en tijd: 13 oktober 2016, 13:30-16:30 uur

Locatie: Atelier Tolhuis R&D (achter Tolhuis), Amsterdam

	<b>Onderdeel en spreker</b>	<b>Duur</b>
1.	Opening door Bart Vlaanderen namens gemeenten Amsterdam en Zaanstad	5 min.
2.	Toelichting op programma en doel ateliersessie in project (Joost Hagens)	5 min.
3.	Voorstelronde: 30 seconden pitch met uw droom, uw naam en 'functie'	20 min.
4.	Presentatie analyse (Maarten Kruger/Sebastian van Berkel), aanvullingen en conclusies vanuit de zaal, toewerken naar gedeelde SWOT-analyse	60 min.
	Pauze	10 min.
5.	Parallelsessies: bouwstenen voor scenario's <ul style="list-style-type: none"> <li>• Identiteit (o.l.v. Huub Kloosterman)</li> <li>• Connectiviteit(o.l.v. Pieter Jannink)</li> <li>• Functiemenging/programmatische mogelijkheden (o.l.v. Joost Hagens)</li> </ul>	60 min.
6.	Terugkoppeling uit de parallelsessies	15 min.
7.	Doorkijk naar ateliersessie 2 en afsluiting	5 min.

## **Ateliersessie 2: Toekomstbeeld**

Datum en tijd: 1 december 2016, 13:30-17:00 uur

Locatie: Hembrugterrein (Project.Fabriek), Zaanstad

	<b>Onderdeel en spreker</b>	<b>Duur</b>
1.	Opening (Arnoud Beens, gemeente Zaanstad)	5 min.
2.	Terugkoppeling sessie 1: 10 belangrijke waarden in het plangebied, geïllustreerd met foto's (Huub Kloosterman, UrbanXchange)	5 min.
	Drie pitches: 'Mijn stad van de toekomst'	
3.	1. Harco Groen van Damen over de productie stad 2. David Kooi van de gemeente Zaanstad voor de inclusieve stad 3. Gerard Roemers van Metabolics over de gezonde stad	15 min.
4.	Presentatie verhaallijnen ZaanIJ 2040: de productieve stad, de inclusieve stad en de gezonde stad (Pieter Jannink, MUST tedebouw)	30 min.
5.	Stellingen n.a.v. verhaallijnen (plenair) (Joost Hagens, Bureau BUITEN)	20 min.
	Pauze	20 min.
6.	Interactieve sessies in 3 groepen: 'Van verhaallijnen naar een integraal toekomstbeeld in 2040' (o.l.v. Joost Hagens, Pieter Jannink, Huub Kloosterman)	60 min.
7.	Terugkoppeling vanuit de subsessies	15 min.
8.	Vooruitblik naar eindproduct en afsluiting (Joost Hagens, Bureau BUITEN)	10 min.

## **Ateliersessie 3: Strategie**

Datum en tijd: 12 januari 2017, 9:30-12:30uur

Locatie: Atelier Tolhuis R&D (achter Tolhuis), Amsterdam

	<b>Onderdeel en spreker</b>	<b>Duur</b>
1.	Opening (Bart Vlaanderen) en voorstelronde	15 min.
2.	<u>Deel I:</u> Wat – Waar – Waarom? • Presentatie door Joost Hagens & Pieter Jannink (40 minuten, 10:25) • Vragen en discussie (35 minuten, 11:00)	75 min.
	Pauze	15 min.
3.	<u>Deel II:</u> Wanneer – Wie – Hoe? • Introductie door Joost Hagens • Discussie onder leiding van Huub Kloosterman	65 min.
4.	Rapportage en follow up/terugkoppeling en communicatie	10 min.

### 3. Lijst geïnterviewde partijen en/of aanwezigen bij ateliersessies (1 of meer)

#### 3 sessies met externe experts, reflectie op transformatie ZaanIJ:

- Dr. Otto Raspe, senior onderzoeker Planbureau voor de Leefomgeving
- Prof. Dr. Jacqueline Cramer, hoogleraar Duurzaam Innoveren aan de faculteit Geowetenschappen, Universiteit Utrecht
- Prof. Dr. Maarten Hajer, faculteitshoogleraar Urban Futures aan de faculteit Geowetenschappen, Universiteit Utrecht

#### Overheden:

- **Gemeente Amsterdam:** Saskia Hoogstraten, Bart Vlaanderen, Elzeline de Jong, Melanie August de Meijer, Henk Grotendorst, Nico Karsijns, Gijsbert-Jan Trouw, Gerrit Stegehuis, Maartje Verheul, Rob Vooren, Karin van Breenen, Maaïke Scheringa
- **Gemeente Zaanstad:** Arnoud Beens Milko Buter, Gert Grandiek, Mirte Rozemond, Casper de Canne, Anne ten Bruin, David Kooij, Mascha Lemmers, Wieneke van Overmeeren, Marjorie Verhoek, Frits Palmboom, Marc den Hertog, Dennis Overmulder, Miriam Bruijn
- **Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier:** Fred Duineveld (Hoofd regio Zuid) over RWZI Poelenburg
- **Provincie Noord-Holland:** Anneke Been

#### Belangenverenigingen:

- **ANGSAW** (Amsterdam Noord, Groene Stad Aan het Water): Harry van der Berg, Bas Kok, Kees Alberts
- **Bewonersvereniging Zijkanaalweg H:** Lex van Rooijen, Ron Kistemaker
- **Bewonersvereniging de Bongerd:** Olof Wiegert
- **BiA/Zon** (Belangenvereniging Industriegebied Achtersluispolder): Jan Folkerts
- **ORAM:** Jurriaan van den Eijkhof
- **Stichting Babel:** Paul Carree, Hans Staller, Co Vrouwe
- **Veban** (ondernemersvereniging Amsterdamdam-Noord): Bert Bos, Rob Post

#### Bedrijven in plangebied:

- **Adriaan Pelt Beheer BV:** Adriaan Pelt
- **CT Vrede:** Bastiaan Gort, Stefanie van der Sman
- **Damen Shiprepair Amsterdam en Niron Staal Amsterdam:** Tjeerd Schulting, Harco Groen
- **De Roeck Recycling BV:** Dolf de Roeck
- **J. Van Vliet BV:** Frans van Vliet

- **Jansens & Dieperink BV:** Gert Jan Fons
- **Jubels Communicatie:** Jeroen van Druenen
- **Mebin Amsterdam Noord:** Paul Koopman
- **Orange Nautical Services:** Maurits Zeinstra, Linda Meyns
- **Schoehuijs Bedrijfswagens & Bandenservice V.O.F.:** Herman Schoehuijs
- **The Fiction Factory:** Oep Schilling
- **Timmerfabriek Visser:** Roel Scholtens, Wim Visser, Cor Visser

Overig:

- **Havenbedrijf Amsterdam NV:** Raymond Dubois, Annebel te Pas, Ton van Breemen
- **Metabolic:** Gerard Roemers
- **Woningcorporatie ZVH:** Frank van Dooren





## 1. Methodiek

Doel van de bewonersenquête was om een beeld te krijgen van hoe bewoners van woonwijken in Amsterdam-Noord en Zaanstad Zuid aankijken tegen de toekomst van ZaanIJ, en welke functies en voorzieningen zij in de toekomst graag in het plangebied zien

De enquête is opgezet via de online enquêtetool Checkmarket en met behulp van de communicatieteams van Amsterdam (Noord) en Zaanstad online verspreid via de website van de gemeenten en social media. Ook is de enquête in enkele huis-aan-huisbladen onder de aandacht gebracht en verspreid via buurthuizen en scholen.

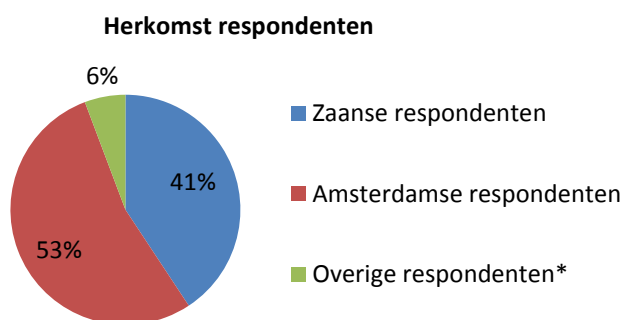
De enquête bestond uit 21 vragen verdeeld over 5 onderdelen:

1. Toekomstbeeld van bewoners op het plangebied
2. Gebruik voorzieningen in eigen woonwijk
3. Bezoek aan andere woonwijken in Amsterdam Noord en Zaanstad
4. Bezoek bedrijventerreinen in Amsterdam Noord en Zaanstad
5. Behoeftte aan betere verbindingen tussen woonwijken en bedrijventerreinen en de IJ-oeveren.

## 2. Respondenten

Op 26 oktober 2016 is de enquête online gezet via Checkmarket. De enquête is 33 dagen live geweest (t/m 27 november 2016). In deze tijd zijn er 366 volledige reacties binnengekomen.

Figuur 1: Herkomst respondenten

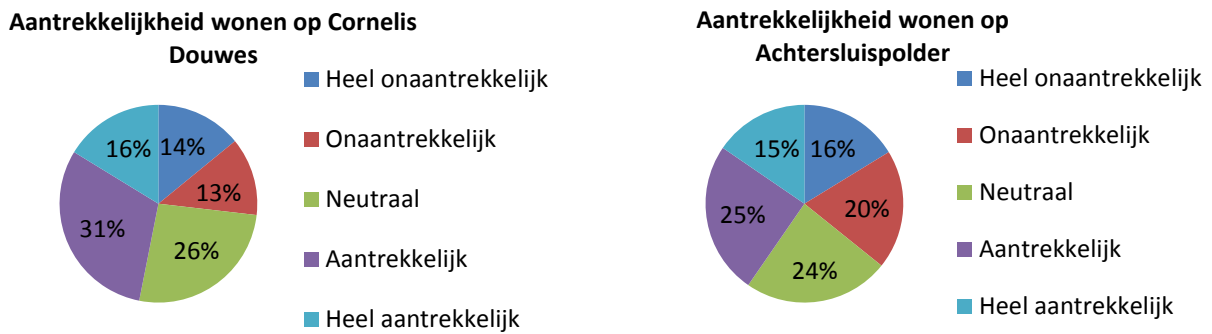


### 3. Toekomstbeeld

#### 3.1 Wonen op Cornelis Douwes en Achtersluispolder

Bewoners is gevraagd hoe aantrekkelijk het hen lijkt op een schaal van 1 (heel onaantrekkelijk) tot 5 (heel aantrekkelijk) om op de bedrijventerreinen Cornelis Douwes en Achtersluispolder te wonen.

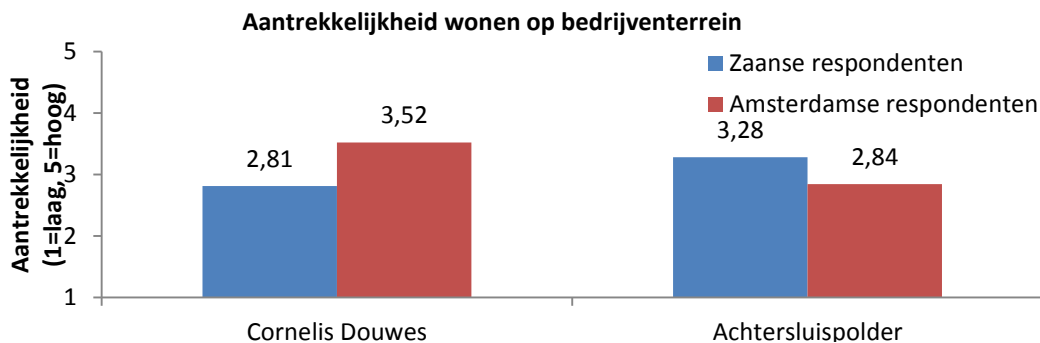
Figuur 2: Aantrekkelijkheid wonen op Cornelis Douwes en Achtersluispolder



Figuur 2 laat zien dat de bewoners over het algemeen positiever zijn over wonen op Cornelis Douwes (47% lijkt dit (zeer) aantrekkelijk) dan over wonen op de Achtersluispolder (40%).

Figuur 3 laat zien dat de Zaanse respondenten positiever zijn over de Achtersluispolder dan Amsterdamse respondenten, en dat het tegenovergestelde geldt voor het Cornelis Douwesterrein.

Figuur 3: Aantrekkelijkheid wonen op bedrijventerrein



#### Aantrekkelijkheid wonen op Cornelis Douwes en Achtersluispolder – toelichting respondenten

Positieve aspecten:

- Mooie ligging naast het IJ
- Wanneer er gewoon wordt, worden terreinen leefbaarder, veiliger en aantrekkelijker
- Cornelis Douwes dichtbij centrum Amsterdam
- Achtersluispolder is mooi natuurlijk gebied

Negatieve aspecten:

- Overlast vanuit industrie
- Te ver van voorzieningen
- Achtersluispolder te ver van Amsterdam en slecht bereikbaar
- Cornelis Douwes weinig sfeervol en niet gezellig

### Voorwaarden functiemenging

Bewoners is ook de vraag gesteld onder welke voorwaarden zij op de bedrijventerreinen zouden wonen. De volgende zaken zijn veel genoemd:

- Goede verbindingen en bereikbaarheid fiets en OV/pont
- Geen zware industrie en overlast
- Meer groen en wonen aan het IJ
- Betaalbaarheid
- Veiligheid en kindvriendelijk
- Groter winkelaanbod en meer horeca

### 3.2 Toekomstige voorzieningen ZaanIJ

Bij de ontwikkeling van het plangebied als gemengd woon-werkgebied worden er ook voorzieningen toegevoegd; wij vroegen respondenten in hoeverre zij van de volgende voorzieningen gebruik zouden maken.

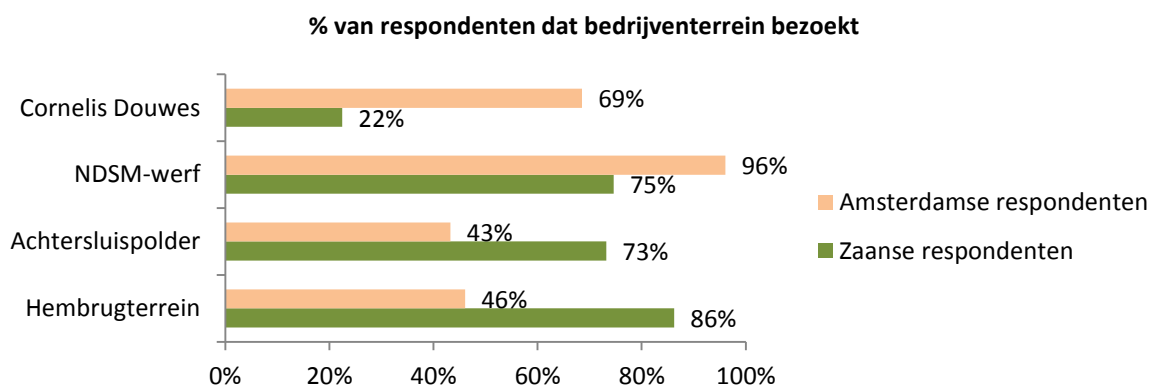
Figuur 4: Gebruik van toekomstige voorzieningen



## 4. Wisselwerking woonwijken en bedrijventerreinen

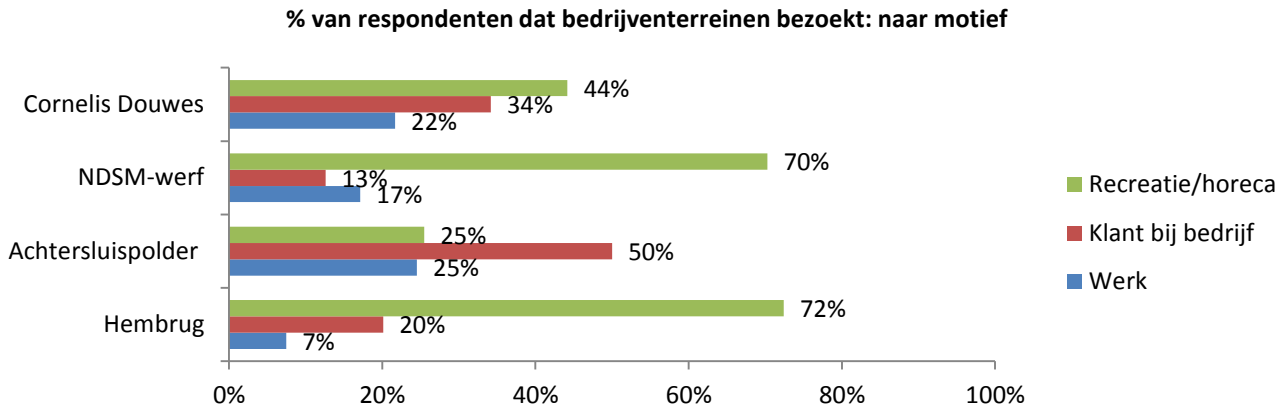
In de enquête is ook gevraagd op welke manier de bewoners van Zaanstad en Amsterdam-Noord de bedrijventerreinen in het plan- en studiegebied bezoeken en gebruiken. Figuur 5 laat het percentage van Zaanse en Amsterdamse respondenten zien dat de bedrijventerreinen wel eens bezoekt (ongeacht de frequentie van het bezoek).

Figuur 5: Bezoek aan bedrijventerreinen



Het Hembrugterrein wordt het vaakst bezocht door de Zaanse respondenten (86%) en het Cornelis Douwes terrein het minst (22%). Amsterdammers bezoeken van alle terreinen de NDSM-werf het meest (96%).

Figuur 6: Motieven om bedrijventerreinen te bezoeken



De NDSM-werf wordt het meest bezocht voor recreatie en horeca (70%), net als het Hembrugterrein (72%). Op de Achtersluispolder en het Cornelis Douwes terrein zitten veel bedrijven waar bewoners klant bij zijn.

### Verbeteringen op bedrijventerreinen

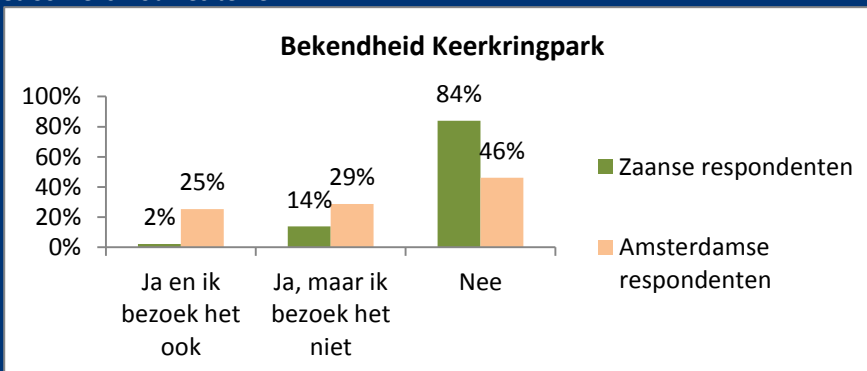
De bewoners konden aangeven of ze nog andere voorzieningen en verbeteringen zouden willen op de bedrijventerreinen. De volgende zaken zijn veel genoemd:

- Betere OV/pont-verbinding en bereikbaarheid
- Groter winkelaanbod, meer horeca en meer recreatie
- Betere infrastructuur
- Meer veiligheid
- Behoud groen en oorspronkelijke karakter
- Schoonhouden en aantrekkelijker maken openbare ruimte
- Minder geluidsoverlast en drukte van festivals op NDSM-werf

### Kader 2: Bekendheid Keerkringpark

#### Bekendheid Keerkringpark

Een specifieke vraag vanuit de gemeente Amsterdam was in hoeverre de bewoners bekend zijn met het Keerkringpark op het Cornelis Douwes terrein.

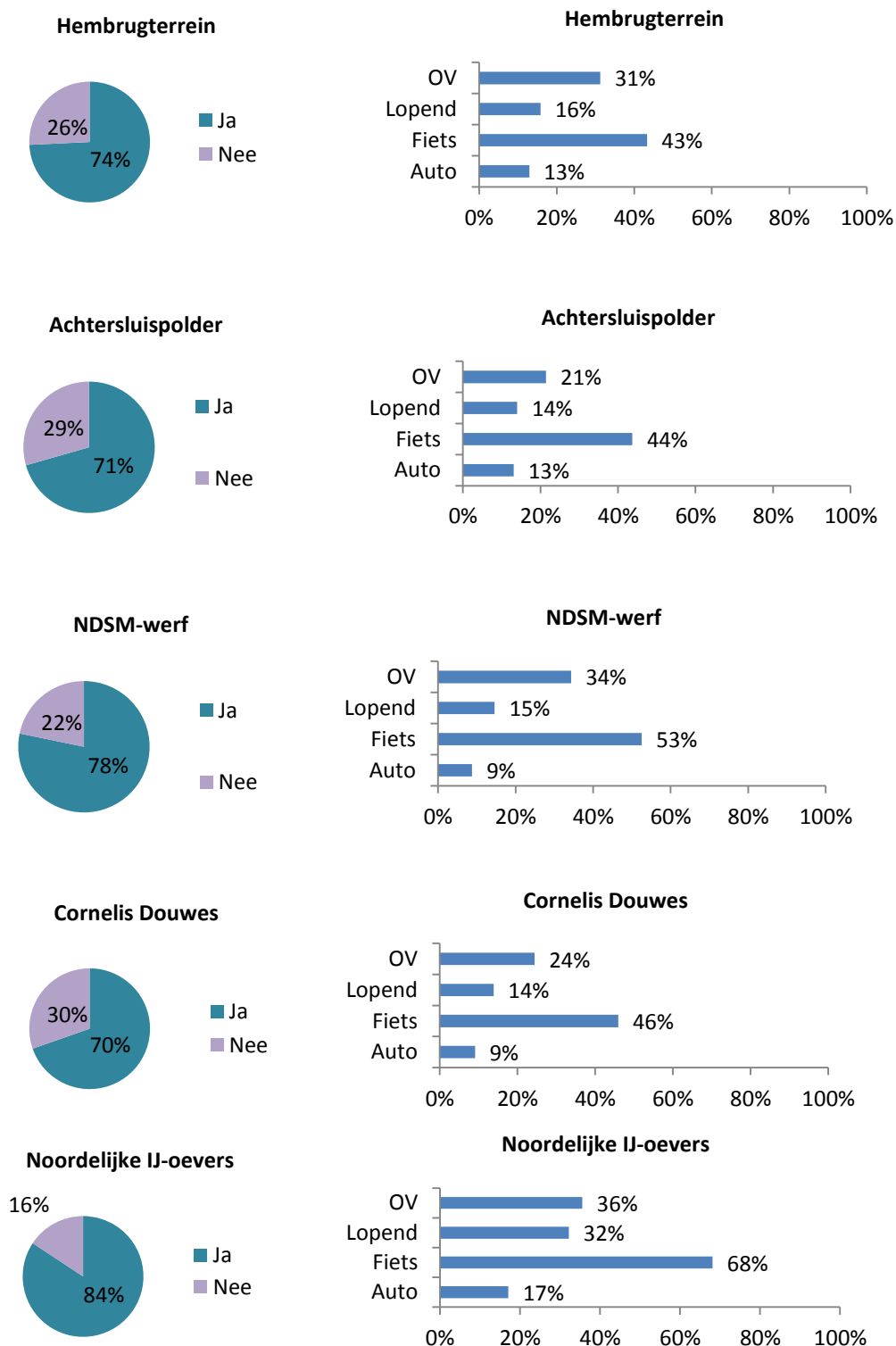




## 5. Verbindingen woonwijken en bedrijventerreinen/noordelijke ij-oeveren

Er is aan respondenten gevraagd of de verbindingen moeten worden verbeterd tussen de woonwijken en bedrijventerreinen en tussen de woonwijken en de noordelijke IJ-oeveren.

Figuur 7: Behoeftte betere verbindingen?



# VI

## bronnen

- Bestuursplatform NZKG (opgesteld door Decisio en Urhahn), "Monitor Ruimte-Intensivering Noordzeekanaalgebied" (edities 2015 en 2016)
- Centraal Bureau voor de Statistiek (geraadpleegd in december 2016)
- Gemeente Amsterdam (opgesteld door Circle Economy, TNO en Fabric), "Amsterdam Circulair, een visie en routekaart voor de stad en regio" (2015)
- Gemeente Amsterdam, "Koers 2025, Ruimte voor de stad" (2016)
- Gemeente Amsterdam (opgesteld door Antea Group), "MER Haven-Stad: Notitie Reikwijdte en Detailniveau" (2016)
- Gemeente Amsterdam (opgesteld door MUST Stedebouw), "Samenvatting scenario's Shipdock" (2016)
- Gemeente Amsterdam, "Staat Noordse Wijken: Noordelijke IJever West, Oostzanerwerf, Tuindorp Oostzaan" (2015)
- Gemeente Amsterdam, "Structuurvisie Amsterdam 2040, Economisch sterk en duurzaam" (2011)
- Gemeente Amsterdam, "Transformatiestrategie Haven-Stad, Sterke Stad – Slimme Haven" (2013)
- Gemeente Zaanstad, "Maak.Zaanstad" (2016)
- Havenbedrijf Amsterdam, "Visie 2030 Port of Amsterdam, Port of partnerships" (2015)
- Interne documenten, verslaglegging en inventarisaties door gemeenten Amsterdam en Zaanstad (werkgroep ZaanIJ)
- LISA werkgelegenheidsgegevens, via de Provincie Noord-Holland (2016)
- MRA, "Ruimtelijk-economische Actie-agenda 2016-2020" (2016)
- MRA/gemeente Amsterdam (opgesteld door TNO, Neo Observatory, VU en EY), "Economische Verkenning Metropoolregio Amsterdam" (2016)
- Provincie Noord-Holland i.s.m. Rijk en gemeenten (in samenwerking met Urhahn Urban Design), "Visie Noordzeekanaalgebied 2040, duurzame ontwikkeling van een economische motor" (2013)





**bezoekadres**

Achter Sint Pieter 160  
NL-3512 HT Utrecht

+31 (0)30-2318945  
info@bureaubuiten.nl  
www.bureaubuiten.nl



**bezoekadres**

Lutmastraat 191 G-H  
Amsterdam

**postadres**

Postbus 16631  
1001 RC Amsterdam  
Nederland

T +31 (0)20 470 20 13  
mail@must.nl  
www.must.nl

## UrbanXchange

**bezoekadres**

Papenweg 49  
6212 CD Maastricht

+31 (0)6 451 005 77  
hkloosterman@urbanxchange.nl  
www.urbanxchange.nl

