



Ontwerp Ruimtelijke Structuurvisie
**ZICHTBAAR
ZAANS**



Ontwerp Ruimtelijke Structuurvisie

ZICHTBAAR
ZAANS

INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING	9
DEEL A RUIMTELIJKE STRUCTUURVISIE	13
1 INLEIDING	13
1.1 Zaanstad heeft behoefte aan een nieuwe Ruimtelijke Structuurvisie	13
1.2 Zaanstad formuleert een ambitieuze en realistische ruimtelijke visie voor de korte en lange termijn	15
1.3 De consultatie: Ambities worden in algemene zin gewaardeerd, maar de beoogde veranderingen leiden ook tot spanning	16
1.4 De planMER draagt bij aan het maken van weloverwogen keuzes over de zoeklocaties voor windturbines en woningbouw	17
1.4.1 Afweging tussen landschappelijke, economische en milieudoelstellingen bij het aanwijzen van zoek locaties voor windturbines	18
1.4.2 De PlanMER gaat uit van theoretische modellen en is niet gebaseerd op concrete plannen	18
1.4.3 Resultaten van de planMER studie en de Passende Beoordeling op hoofdlijnen	19
2 ZAA NSTAD POSITIONEERT ZICH ALS ONDERDEEL VAN DE METROPOOLREGIO AMSTERDAM	23
2.1 Er is overeenstemming over de strategische thema's en koers voor de Metropoolregio Amsterdam	23
2.2 Zaanstad staat voor complexe ruimtelijke opgaven	26
2.3 Onze visie: Zaanstad zet in op een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor mensen die er willen wonen, werken en recreëren	28
2.3.1 Beter inzetten en benutten van onze kernkwaliteiten	28
2.3.2 Terugdringen van de milieubelasting en inspelen op klimaatverandering	32
3 RUIMTELIJK PERSPECTIEF 2040	35
3.1 Nieuwe woon- en werkmilieus langs Zaan en IJ	35
3.2 Stedelijke knooppunten met hoogwaardige woon-werkfuncties en voorzieningen	36
3.3 Een volwaardige aansluiting op het regionale verkeers- en vervoersnetwerk	36
3.4 Zes strategische gebieden	36
3.4.1 Achtersluispolder	37
3.4.2 Hembrugterrein	37
3.4.3 Inverdand - Zaan	37
3.4.4 Kogerveld - Koog a/d Zaan	37
3.4.5 Oud Koog - Hemmes	37
3.4.6 Zaandijk - Zaanse Schans	38

4 RUIMTELIJKE ONTWIKKELOPGAVEN 2020	41
4.1 Verbinden	43
4.1.1 Verbeteren van het regionale openbaar vervoernet	43
4.1.2 Versterken en uitbreiden het Zaanse Waternetwerk	44
4.1.3 Verbeteren van het regionale weggennet	45
4.1.4 Verbeteren lokale oost-west verbindingen	46
4.1.5 Versterken en uitbreiden langzaam verkeerroutes	46
4.1.6 Versterken van ecologische en toeristisch-recreatieve verbindingen	47
4.2 Intensiveren en transformeren	49
4.2.1 Voltooien laatste uitleggebieden voor wonen en werken	49
4.2.2 Voortzetten ontwikkeling van stedelijke knooppunten	50
4.2.3 Creëren van eigentijdse en duurzame menging van wonen en werken	51
4.2.4 Kansen verzilveren aan Zaan en IJ	52
4.2.5 Terugdringen milieubelasting	53
4.2.6 Ruimte maken voor duurzame energieopwekking	54
4.2.7 Vergroten mogelijkheden voor tijdelijk gebruik	55
4.3 Herstructureren en revitaliseren	55
4.3.1 Herstructureren van verouderde woonbuurten	57
4.3.2 Toevoegen van speciale woonmilieus	58
4.3.3 Herstructureren of revitaliseren van bedrijfsterreinen	58
4.3.4 Inrichten of vernieuwen van recreatiegebieden	59
4.3.5 Verplaatsen of herschikken van sportterreinen	59
4.4 Beheren en versterken	59
4.4.1 Beheren stedelijk gebied	59
4.4.2 Beheren en versterken kwaliteit en functies landelijke gebied	62
5 UITVOERINGSSTRATEGIE	67
5.1 De Ruimtelijke Structuurvisie stelt ons in staat om ruimtelijk te sturen, koers te houden en prioriteiten te stellen voor de inzet van mensen en middelen en vormt het kader voor samenwerking met andere partners	68
5.1.1 De ruimtelijke structuurschets is geen uitvoerings- of investeringsprogramma	69
5.1.2 Een lange termijn investeringsprogramma is nodig om middelen en aanpak in samenwerking met overheden en markt effectief in te zetten	69
5.2 Strategische samenwerking brengt realisatie dichterbij	71
5.2.1 Het MIRT (Meerjarig investeringsprogramma Ruimte en Transport) en samenwerking overheden	71
5.2.2 Rol rijksoverheid gaat ingrijpend veranderen	72

5.3 Inzet van instrumenten op gebiedsniveau zorgt voor tempo en slagkracht in de uitvoering	72
5.3.1 Voor intensivering, transformatie en herstructurering zetten we in op ontwikkelingsplanologie	73
5.3.2 Voor revitaliseren en beheren hanteren we toelatingsplanologie	74
5.3.3 Grondbeleid	74
5.4 De organisatie: Uitvoering vraagt om andere competenties en nieuwe manier van werken	74
5.5 De structuurvisie blijft actueel en dynamisch	75
5.6 Beleidsopdrachten	75
DEEL B GEBIEDSTYPERINGEN	77
1 Zaanstad onderscheidt zes gebiedstyperingen met negentien onderliggende profielen	77
2 Uitwerking gebiedstyperingen en profielen	80
DEEL C KOSTENVERHAAL	129
1 Zaanstad hanteert kostenverhaal als ondersteunend instrument	129
2 Overzicht groslijst werken tot 2020	132



SAMENVATTING

Zaanstad heeft behoefte aan een nieuwe Ruimtelijke Structuurvisie. Na ‘Dansen op het veen’ (2005) hebben de ontwikkelingen in de stad en daarbuiten niet stilgestaan.

Bovendien zijn gemeenten sinds de invoering van de Wet ruimtelijke ordening (1 juli 2008, Art.2.1) verplicht om een Ruimtelijke Structuurvisie op te stellen.

‘Zichtbaar Zaans’ laat zien hoe Zaanstad tot 2020 met de beschikbare ruimte omgaat. Naast keuzes en prioriteiten ten aanzien van ruimtelijke vraagstukken in het ‘hier en nu’ anticipeert deze Ruimtelijke Structuurvisie waar mogelijk ook op ontwikkelingen in de verdere toekomst. Daarmee biedt ‘Zichtbaar Zaans’ het beleidsmatige en juridische kader voor de ruimtelijke ontwikkeling van Zaanstad.

De Zaanse paradox

Het nieuwe stadshart in Inverdan, woningbouw verspreid over de stad, nieuwe scholen, de aanleg van de Tweede Coentunnel, opgeknapte bedrijventerreinen, gerestaureerde industriële complexen langs de Zaan: overall in Zaanstad is merkbaar dat de stad in beweging is. Toch gaat niet alles ‘voor de wind’. De economische groei van Zaanstad blijft achter, ook ten opzichte van de rest van de Metropoolregio en de stad biedt te weinig aantrekkingskracht op midden- en hogere inkomensgroepen. De combinatie van wonen en werken zorgt er weliswaar voor dat Zaanstad geen ‘doorsnee’ stad is, maar maakt het extra lastig om als stad aan hedendaagse milieueisen te voldoen. Zaanstad wordt vrijwel geheel omgeven door landelijk gebied, dat beschermd is vanwege bijzondere natuurwaarden, maar dat betekent wel dat groei alleen nog mogelijk is in bestaand stedelijk gebied.

Zaanstad staat voor een lastige opgave: enerzijds het terugdringen van de milieubelasting en behoud van het beschermde buitengebied, en anderzijds de noodzaak tot groei, verstedelijking en verdichting binnen bestaand stedelijk gebied. Deze Zaanse paradox vormt de grote uitdaging voor de komende decennia.

De aanpak

Zaanstad heeft een unieke historie en een eigen identiteit. Die vertalen zich in de bedrijvigheid langs Zaan, de Zaanse Schans en uitgestrekte veenweidegebieden, en ook in de intensieve menging van wonen en werken, het brede scala aan woonmilieus en sociaal sterke en relatief veilige buurten. We gaan onze kernkwaliteiten duidelijker voor het voetlicht brengen en beter benutten, zodat onze stad aantrekkelijker wordt voor nieuwe bewoners en bedrijven.

Zaanstad ligt op een steenworp afstand van Amsterdam. De nabijheid van Amsterdam en de rest van de Metropoolregio kan zorgen voor een steviger economisch draagvlak. Méér dan ooit kijkt Zaanstad daarom over de gemeentegrenzen heen. Binnen de regio worden afspraken gemaakt over o.a. verstedelijking en woningbouw, verbetering van verkeer- en vervoerssystemen en herstructurering van bedrijventerreinen. Dat

biedt kansen, maar schept ook verplichtingen.

Zaanstad moet ook voor toekomstige generaties een leefbare stad zijn.

De bestaande mix van wonen en werken is onderdeel van de identiteit en kwaliteit van Zaanstad. Daarom werken we samen met bedrijven aan maatregelen om de milieubelasting fors terug te brengen en werken we aan verbetering van het openbaar vervoernetwerk. Zaanstad wil in 2020 klimaatneutraal zijn. Dat betekent een jaarlijkse CO₂-uitstoot van netto nul. We nemen maatregelen om het energiegebruik terug te dringen en ruimte bieden aan de productie van duurzame energie uit niet-fossiele bronnen zoals zon, wind en biomassa.

Toekomstig ruimtelijk perspectief na 2020

Samen met Amsterdam verkennen we de mogelijkheden van een gebundelde aanpak voor verdergaande verstedelijking langs de Zaan-/IJ-oever na 2020. De komende jaren worden benut om voorbereidingen te treffen en plannen te maken. Verspreid over de stad liggen zes strategische gebieden, die bij uitstek geschikt zijn om onze ruimtelijke doelstellingen uit te werken. Dat vergt een proces van lange adem. Daadwerkelijke veranderingen zullen waarschijnlijk pas na 2020 in gang gezet worden. Vooruitlopend hierop kunnen sommige gebieden ruimte bieden aan tijdelijke functies. Daarnaast vormen de stedelijke knooppunten langs het spoor en het verkeers- en vervoernetwerk de belangrijkste pijlers voor lange termijnontwikkeling.

Vier ruimtelijke opgaven tot 2020

De komende 10 jaar werkt Zaanstad haar ruimtelijke ambities uit aan de hand van vier ruimtelijke ontwikkelopgaven:

- verbinden (verbeteren van de lokale en regionale bereikbaarheid);
- intensiveren en transformeren (verstedelijking doormiddel van slim, veranderend en meervoudig ruimtegebruik);
- herstructureren en revitaliseren (verbeteren van de kwaliteit van een aantal woonbuurten en bedrijventerreinen);
- beheren en versterken (op peil houden en verbeteren van het bestaande stedelijke en resterende landelijke gebied).

Door alle ontwikkelopgaven heen werken we aan maatregelen waarmee de milieubelasting kan worden teruggedrongen en kunnen nieuwe mogelijkheden worden gecreëerd voor duurzame energieopwekking.

Gebiedstyperingen

In *'Dansen op het veen'* werden de ruimtelijke doelstellingen op hoofdlijnen nader uitgewerkt in gebiedstyperingen en –profielen. De gebieds-profielen vertalen ruimtelijke opgaven en bijzondere karakteristieken in referentiebeelden en meetbare eenheden. Hiermee hebben we een instrument in handen om op een hoog schaalniveau als leidraad te dienen voor ontwikkeling, vernieuwing en/of uitbreiding. Aan de hand van deze leidraad kan voor specifiekere gebieden door gemeente en/of marktpartijen een uitwerking worden gemaakt in onder andere gebiedsvisies en ontwikkelvisies. Het laagste schaalniveau wordt meer in detail beschreven

in de Welstandsnota. We zetten deze werkwijze voort. In deze nieuwe Ruimtelijke Structuurvisie zijn de profielen opnieuw tegen het licht gehouden en waar nodig aangepast.

Kostenverhaal

De nieuwe Wet ruimtelijke ordening verplicht gemeenten om de kosten van de grondexploitatie te verhalen op particuliere grondeigenaren. In deze Ruimtelijke Structuurvisie gaat het zowel om zgn. 'bovenplanse verevening', waarbij overschotten van winstgevende locaties worden ingezet om tekorten op andere locaties te compenseren alsook om bovenwijkse kosten voor bijvoorbeeld de aanleg van infrastructuur, water(-berging) en groen. Hiervoor wordt een aparte nota bovenwijkse voorzieningen gemaakt en een uitvoeringsprogramma, dat jaarlijks wordt bijgesteld.

Uitvoering

Zichtbaar Zaans gaat over realistische ambities. De huidige economische recessie vraagt om scherpe keuzes en prioritering, maar werkt ook als aanjager van innovatie en vernieuwing. In de komende jaren krijgen we te maken met een ander soort ontwikkelplanologie. Grote planontwikkeling maakt plaats voor kleinschaliger ontwikkeling, minder blauwdrukken, en het is nodig om te leren omgaan met onzekerheden en ruimte te bieden aan experimenten. Goede samenwerking met lokale en regionale partners is essentieel om de ruimtelijke ontwikkeling van Zaanstad in de gewenste richting te duwen. We moeten weten wat we aan elkaar hebben! Een aantal investeringen en aanzuiveringen van

exploitatietekorten is voor rekening van de gemeente. Deze zullen minimaal op een niveau van 15 miljoen euro liggen, een bedrag dat nu al jaarlijks aan de ontwikkeling van Zaanstad wordt besteed. Het is de verwachting dat dit voor de gecompliceerde opgaven in de strategische ontwikkellocaties onvoldoende zal zijn. Bundeling van middelen van overheid en marktpartijen is dan ook een absolute voorwaarde voor het houden van focus en het werken aan juiste en gedeelde prioriteiten.



DEEL A RUIMTELIJKE STRUCTUURVISIE

1 INLEIDING

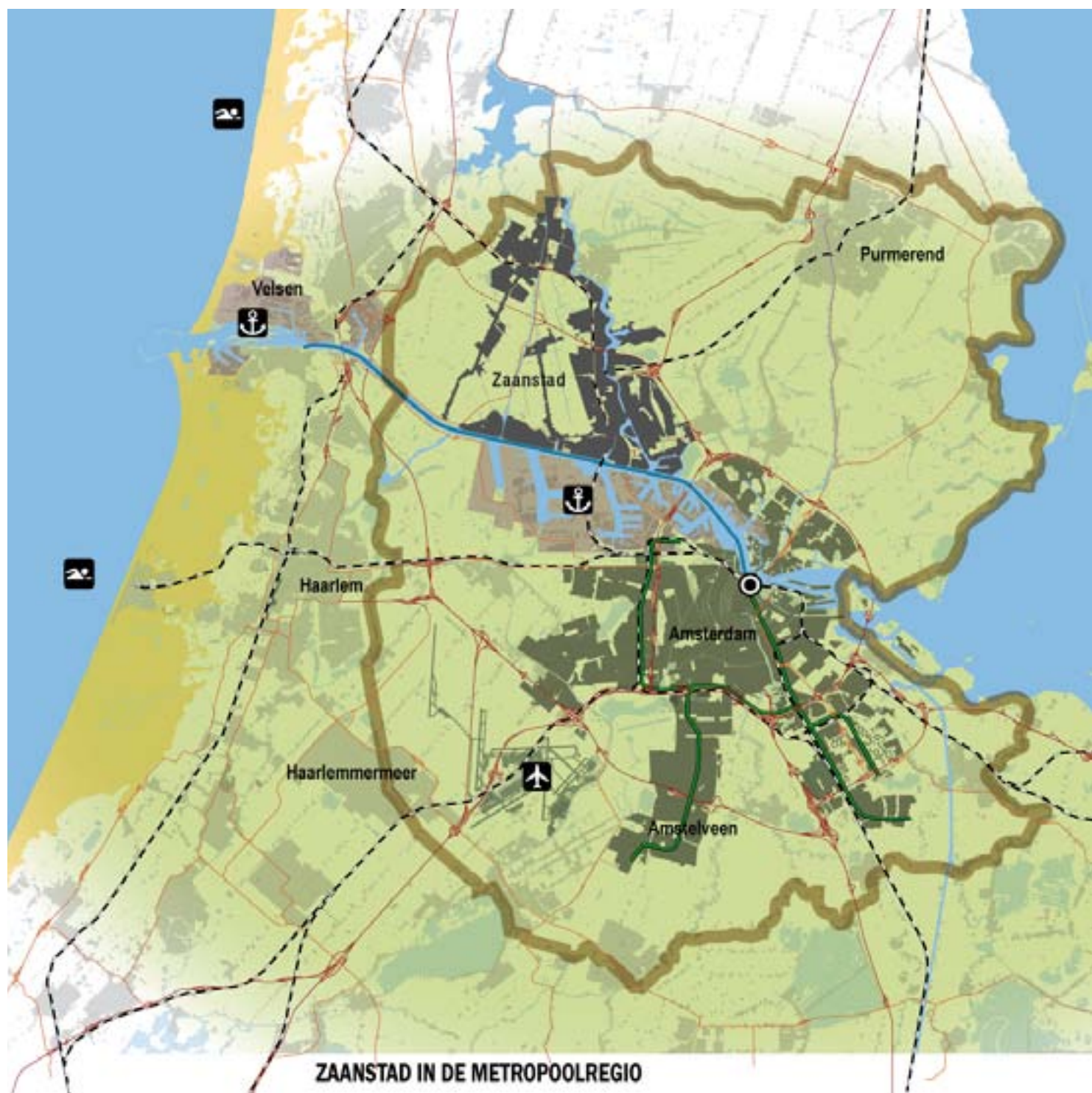
1.1 Zaanstad heeft behoefte aan een nieuwe Ruimtelijke Structuurvisie

In 2005 stelde de gemeenteraad van Zaanstad met *'Dansen op het veen'* de ruimtelijke koers tot 2015 vast. Echter, de ontwikkelingen in de stad en daarbuiten gaan zo snel, dat bijsturing van die koers wenselijk is. Zaanstad staat niet op zichzelf, maar is nadrukkelijk onderdeel van de Metropoolregio Amsterdam. Onze opgave voor de toekomst is een duurzame en evenwichtige verstedelijking, waarbij waardecreatie de centrale doelstelling is. Tot 2040 willen we meer banen, meer woningen, meer voorzieningen realiseren en daarnaast inzetten op een versterking van recreatie en toerisme. Inzet is het versterken van een bijzonder vestigingsklimaat om daarmee een bijdrage te leveren aan de (inter-) nationale economische concurrentiepositie van de metropoolregio Amsterdam en Nederland.

Zowel regionaal als nationaal verschuiven kaders en ruimtelijke perspectieven. Beleidsnota's en visiedocumenten van verschillende overheden presenteren nieuwe inzichten en ambities ten aanzien van ruimtelijke en economische ontwikkeling. Zaanstad wil werken aan een beter leefklimaat en meer kwaliteit in de stad. Deze opgave is ambitieus vanwege de grote milieubelasting waar Zaanstad mee te maken heeft. We kiezen voor duurzame¹ ontwikkeling en vinden dat Zaanstad in 2020 klimaatneutraal moet zijn. Dat alles stelt hoge eisen aan de verdeling, inrichting en kwaliteit van de beschikbare ruimte. Onze ruimte is beperkt; ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden liggen vrijwel uitsluitend in binnenstedelijk gebied. Dat vraagt om heldere keuzes en stringente maatregelen. *'Dansen op het veen'* voldoet niet langer als richtinggevend ruimtelijk kader.

De samenwerking in de Metropoolregio Amsterdam heeft in korte tijd een enorme vlucht genomen en dwingt Zaanstad meer dan ooit om haar positie binnen dit speelveld te bepalen. We moeten nadenken over de kwaliteiten, waarmee Zaanstad meerwaarde kan opleveren voor de regio. Daarnaast biedt de metropool kansen om van Zaanstad een toekomstgerichte en evenwichtige stad te maken. De huidige maatschappelijke, ruimtelijke en economische trends laten het denken binnen gemeentelijke grenzen niet meer toe. Economische recessie, milieuproblematiek, klimaatverandering, integratie, sociaal-maatschappelijke tweedeling: het zijn stuk voor stuk vraagstukken, waar we in Zaanstad mee te maken hebben, maar die feitelijk grensoverschrijdend zijn. Het belang van samenwerking binnen de Metropoolregio op het gebied van woningbouw, vestiging van nieuwe bedrijven, infrastructuur en klimaatbeheersing wordt alleen maar groter.

1) Zaanstad vertaalt het begrip duurzaamheid als 'het zuiniger omgaan met energie, grondstoffen, water, ecologie en de ruimte die we tot onze beschikking hebben en het zo min mogelijk bijdragen aan de vervuiling van water, bodem en lucht.'



ZAA NSTAD IN DE METROPOOLREGIO

Op 1 juli 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) in werking getreden. Deze verplicht gemeenten om een Ruimtelijke Structuurvisie op te stellen. Anders dan *'Dansen op het veen'* is deze structuurvisie niet alleen richtinggevend, maar na vaststelling bindend voor de gemeenteraad. De *Ruimtelijke Structuurvisie* vormt het kader waarbinnen bestemmingsplannen worden opgesteld. Op basis van de nieuwe Grondexploitatiewet kan een goed onderbouwde visie bovendien helpen om marktpartijen mee te laten investeren in voorzieningen die noodzakelijk zijn om ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken.

1.2 Zaanstad formuleert een ambitieuze en realistische ruimtelijke visie voor de korte en lange termijn

In dit document schetsen we onze visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Zaanstad tot 2020. We werken door aan programma's en projecten, die al in ontwikkeling of uitvoering zijn. De resultaten daarvan beginnen zich steeds duidelijker af te tekenen. In Zaandam verrijst Inverdan als nieuw stadshart. Langs de Zaanoevers en in de dorpskernen ontwikkelt zich een rijk scala aan woonmilieus. Fietsend door het veenweidegebied of varend over de Zaan langs het industriële erfgoed ontdekken en waarderen steeds meer bezoekers en recreanten de stoere en ongepolijste schoonheid van de Zaanstreek. We moeten ver vooruit kijken en anticiperen op wat komen gaat. In de toekomst kijken helpt bovendien om over de waan van de dag heen te stappen,

schotten te negeren en paradoxen te overwinnen. Voor Zaanstad vertaalt zich dat vooral in de ontwikkeling van een gezamenlijk Metropolaan programma voor transformatie van de Zaan- en IJ-oever, verdichting rond de stationslocaties en uitbreiding van het OV-netwerk.

'Zaans Evenwicht' vormt de basis voor de *Ruimtelijke Structuurvisie*. Met de vaststelling van dit document in september 2009 formuleerde de gemeenteraad een hernieuwde toekomstvisie voor de periode 2010-2040. Hierin worden de belangrijkste actuele dilemma's en vraagstukken en langetermijnperspectieven geagendeerd en worden keuzes gemaakt, die moeten leiden tot een evenwichtige ontwikkeling van de stad. Op basis van de uitgangspunten uit *'Zaans Evenwicht'* komt gelijktijdig met deze *Ruimtelijke Structuurvisie* de *'Economische Structuurvisie Zaanstad 2030'* (*'Zaanstad: stad van denkers, durvers en doeners'*) tot stand. Eerder werden al de Sociale Structuurvisie en de Ruimtelijke Milieuvisie door de gemeenteraad vastgesteld. Ook andere gemeentelijke beleidsnota's hebben voor input gezorgd, zoals de woonvisie *Zaans Mozaïek* en het *Zaans Verkeers- en Vervoersplan*. Daarnaast is rekening gehouden met en geanticipeerd op het rijksbeleid zoals vastgelegd in *Randstad 2040*, het *Ontwikkelingsbeeld 2040 Metropoolregio Amsterdam*, de *Structuurvisie Amsterdam 2040* (2011) en de structuurvisie van de provincie Noord-Holland (2010).

Met deze *Ruimtelijke Structuurvisie* bieden we:

- inzicht in de manier waarop Zaanstad in relatie tot de Metropoolregio Amsterdam uitvoering wil geven aan haar ruimtelijke beleid;
- een wettelijk kader om burgers, bedrijfsleven en het maatschappelijk middenveld helderheid te geven over onze ruimtelijke voornemens en prioriteiten;
- een juridisch en beleidsmatig kader voor ruimtelijke plannen (zoals bestemmingsplannen);
- een kader om op basis van de nieuwe Grondexploitatiewet bij nieuwe ontwikkelingen kosten te kunnen verhalen op al dan niet particuliere grondeigenaren;
- inzicht in de strategische ruimtelijke agenda van Zaanstad op korte (tot 2020) en lange termijn (2020-2040)

1.3 De consultatie: Ambities worden in algemene zin gewaardeerd, maar de beoogde veranderingen leiden ook tot spanning

Als onderdeel van het voorbereidingstraject² werd in januari 2010 over de nieuwe hoofdlijnen een consultatieronde gehouden met bewoners, bedrijfsleven en maatschappelijk middenveld. Vooral de haalbaarheid van de visie en de prioriteiten die hiervoor gesteld zouden moeten worden waren onderwerp van gesprek. Daarbij werd onderstreept, dat er goede samenwerking met verschillende partijen nodig is. De gemeente wil die samenwerking actief opzoeken.

In algemene zin was er waardering voor de ambities die Zaanstad met deze Ruimtelijke Structuurvisie nastreeft. Een groot aantal uitgangspunten en voorstellen wordt onderschreven, zoals de oriëntatie op de Metropoolregio en Amsterdam, en het inzetten op de Zaanse kernkwaliteiten.

Duidelijk werd ook, dat de beoogde verandering tot de nodige spanning leidt, vooral met betrekking tot de beoogde transformatie van bedrijfsterreinen. Voor een aantal onderdelen in de consultatierondes werd in het bijzonder aandacht gevraagd:

- De oriëntatie op het noorden vinden de deelnemers aan de consultatie wat onderbelicht. Ondanks de constatering, dat in dit gebied sprake is van minder planontwikkeling zijn er niettemin toch ook hier processen gaande die de aandacht vragen, zoals de verbinding A8-A9 (versterken relatie Alkmaar en de rest van Noord- Holland) en de verbetering van de toegankelijkheid van het buitengebied. Waar relevant zal de samenwerking met de Zaanstreek (Oostzaan en Wormerland) worden versterkt.
- Er wordt aandacht gevraagd voor de ontwikkelingsmogelijkheden en spreiding van voorzieningen in Zaanstad-Noord (Krommenie en Wormerveer). Er zijn ontwikkelingen gaande en ook deze structuurvisie gaat op dit thema in. Het is belangrijk om in de communicatie hieraan meer aandacht te besteden.

²) Art 2.1.1. Bro eist dat in de RSV wordt aangegeven op welke wijze burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding daarvan zijn betrokken.

- Op de plannen voor de toekomstige transformatie van de Achtersluispolder is stevige kritiek, vooral vanuit het bedrijfsleven. De ondernemers zien een eventuele verkleuring op lange termijn waarbij ook woningbouw tot de mogelijkheden behoort als een bedreiging voor hun bedrijf. Zij menen dat de gemeente hiermee een goedlopend bedrijventerrein, dat bovendien door de aanleg van de nieuwe Zeesluis nog extra impulsen krijgt, in gevaar brengt. Er is grote behoefte aan duidelijkheid: wat kunnen de bedrijven nog en wanneer gaan ze iets van de plannen merken? In §3.4 en in §4.2 wordt beschreven wat we op korte en lange termijn willen bereiken in de Achtersluispolder. Zowel de consultatieronde in januari 2010 als de discussie rondom het nieuwe bestemmingsplan voor de Achtersluispolder zijn hierin meegewogen.
- De deelnemers aan de consultatie hebben de indruk, dat er te veel kantoren zijn voorzien. Regionaal bekeken is er inderdaad een te ruim aanbod van kantoren. De gemeente heeft de ambitie om naast kantoren in Inverdan kansen te creëren voor een meer gedifferentieerd aanbod voor kantoren. Randvoorwaarde is wel dat de totale voorraad slechts beperkt mag groeien.
- De deelnemers vragen zich af of er voldoende aan de barrière van de spoorlijn wordt gedaan. Deze barrièrewerking van het spoor wordt door ons onderschreven en is een belangrijk thema in de ontwikkelopgave 'verbinden' in deze Ruimtelijke Structuurvisie in de vorm van voorstellen zoals de

Spoorse doorsnijding Guisweg en de verbetering van de toegankelijkheid van het buitengebied. Complicerende factor hierbij is, dat de stations geen eigendom zijn van de gemeente.

- Er wordt vrij kritisch gereageerd op de plannen voor windturbines. Vooral ten aanzien van de secundaire zoekgebieden is men bang voor geluidsoverlast en horizonvervuiling, waarbij gewezen wordt op andere manieren om duurzame energie op te wekken. Een overzicht van alle maatregelen is te vinden in het klimaatprogramma. Alleen maatregelen die een ruimtelijke impact hebben zijn meegenomen in de structuurvisie. Om de effecten van windturbines, negatief en positief, goed te kunnen afwegen zijn de primaire en secundaire zoeklocaties voor windturbines meegenomen in een planMER-studie en een Passende Beoordeling voor de Natura 2000 gebieden. In §1.4 wordt hier dieper op ingegaan.
- Er blijkt een brede consensus te bestaan voor het beter toegankelijk maken van het buitengebied, maar wel binnen bepaalde grenzen. Dit komt overeen met de voorstellen in de ontwikkelopgave 'verbinden' in deze Ruimtelijke Structuurvisie.

1.4 De planMER draagt bij aan het maken van weloverwogen keuzes over de zoeklocaties voor windturbines en woningbouw

De keuze om zoeklocaties voor windturbines en woningbouw op te nemen in de RSV maakte het

noodzakelijk om een Milieu Effectrapportage behorende bij een plan (planMER) en een Passende Beoordeling Windturbines Zaanstad op te stellen. De PlanMER beschrijft en beoordeelt de mogelijke milieueffecten van de keuzes beschreven in het ontwerp van de Ruimtelijke Structuurvisie ten aanzien van zoeklocaties voor windturbines en voor woningbouw. De Passende Beoordeling Windturbines gaat nader in op de mogelijk negatieve milieueffecten in Natura 2000 gebieden.

1.4.1 Afweging tussen landschappelijke, economische en milieudoelstellingen bij het aanwijzen van zoeklocaties voor windturbines

De resultaten van de planMER (§ 1.4.3) maken duidelijk dat de afweging over mogelijke zoeklocaties voor windturbines vooral gemaakt moet worden tussen landschappelijke en cultuurhistorische waarden en de bijdrage die windturbines leveren aan de klimaatneutraliteit- en duurzaamheidsdoelstellingen in Zaanstad. Bij het maken van deze afweging spelen vragen een rol zoals: Waaraan hechten we meer belang? Aan de landschappelijke kwaliteiten van het buitengebied, aan de stelling van Amsterdam of aan het realiseren van onze klimaatneutraliteitsdoelstellingen door het oprichten van windturbineparken, ook wanneer dat mogelijk negatieve effecten heeft op de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van het landschap? Willen we onze klimaatneutraliteitsambitie volledig op 'eigen' grondgebied realiseren of doen we

mee aan landelijke of regionale initiatieven zoals windparken op zee of in de kop van Noord Holland? Daarnaast spelen in deze afweging de economische doelstellingen en belangen ook een belangrijke rol. Beperken windturbines bijvoorbeeld de mogelijkheden tot kaveluitgifte op bedrijventerreinen?

Kortom een complex vraagstuk waarin de PlanMER een bijdrage levert bij het maken van de uiteindelijke keuze welke locaties in Zaanstad als zoeklocaties voor windturbines aangewezen moeten worden. De 'definitieve' keuze over de primaire en secundaire zoeklocaties wordt na de formele inspraak gemaakt aangezien naast de planMER ook de ingekomen inspraakreacties en het advies van de commissie MER³ een rol spelen.

1.4.2 De PlanMER gaat uit van theoretische modellen en is niet gebaseerd op concrete plannen

In de planMER zijn de milieueffecten van twee alternatieven onderzocht:

1. Het Voorkeursalternatief bestaat uit 4 primaire zoeklocaties voor windturbines en woningbouwlocaties voor c.a. 900 woningen verdeeld over 7 locaties tot 2020.
2. Het Maximaal Alternatief bevat naast de primaire, ook de 4 secundaire zoeklocaties voor windturbines en zoeklocaties voor 4.000 woningen tot 2030 verdeeld over 3 segmenten van de stad (Noord, Midden en Zuid).

3) De commissie MER is een adviescommissie die verplicht om advies gevraagd moet worden in het proces van opstellen en vaststellen van een Ruimtelijke Structuurvisie met bijbehorende planMER.

De onderzochte varianten in de planMER gaan uit van een maximale, theoretische inschatting van het aantal windturbines op de primaire (Voorkeursvariant)- en secundaire (Maximale Variant) zoeklocaties op een hoog abstractieniveau, passende bij het abstractieniveau van een ruimtelijke structuurvisie. De beoordeling van milieueffecten zijn op hetzelfde abstractieniveau gebaseerd. Dit houdt in dat op schematische wijze de zoeklocaties maximaal zijn ingevuld met windturbines. Het betreft geen concreet plan of voornemen om windturbines te plaatsen, maar slechts een theoretische aanname om de locaties in zijn geheel te kunnen beoordelen op de (maximaal) mogelijke milieueffecten. In werkelijkheid zal het aantal mogelijk te plaatsen windturbines per locatie naar alle waarschijnlijkheid minder zijn dan de theoretische aanname en de in de planMER beschreven effecten zijn daarmee ook minder groot.

1.4.3 Resultaten van de planMER studie en de Passende Beoordeling op hoofdlijnen

De planMER heeft de varianten voornamelijk kwalitatief en waar mogelijk kwantitatief beoordeeld op een aantal aspecten:

- Landschap:

Het plaatsen van windturbines hebben zowel in de primaire als in de secundaire gebieden vanuit visueel oogpunt een negatief effect vanwege de hoogte en zichtbaarheid van de masten. De ruimtelijke samenhang wordt in het geval van plaatsing in de primaire zoeklocaties positief

beoordeeld vanwege een versterking van het heldere contrast tussen stad en land, maar bij plaatsing in de secundaire zoeklocaties wordt dit heldere contrast tussen stad en landschap juist teveel ontkracht. Ook de verschillen tussen het veenweidegebied, het zeekleigebied, het stedelijk gebied en de Stelling van Amsterdam worden door windturbines in de secundaire zoeklocaties genivelleerd en doen daarmee afbreuk aan de ruimtelijke samenhang van het landschap.

- Cultuurhistorie en archeologie

Windturbines in de primaire zoeklocaties hebben een gering effect op de historische geografie van het landschap. Voor de aanleg (kabels en leidingen) moet wel rekening gehouden worden met de archeologische waarden. De patronen in het veenweidegebied worden niet aangetast en blijven door de transparantie van de windparken goed zichtbaar. Het plaatsten van windturbines in de secundaire gebieden heeft een groter, negatief, effect. De zoeklocatie ten zuiden van Saendelft (De Omzoom) doorsnijdt de structuur van het lintdorp Assendelft. Ook de voorgenomen woningbouwlocaties in de Maximale variant kunnen mogelijk structuren van lintdorpen aantasten.

- Flora en fauna/ ecologie

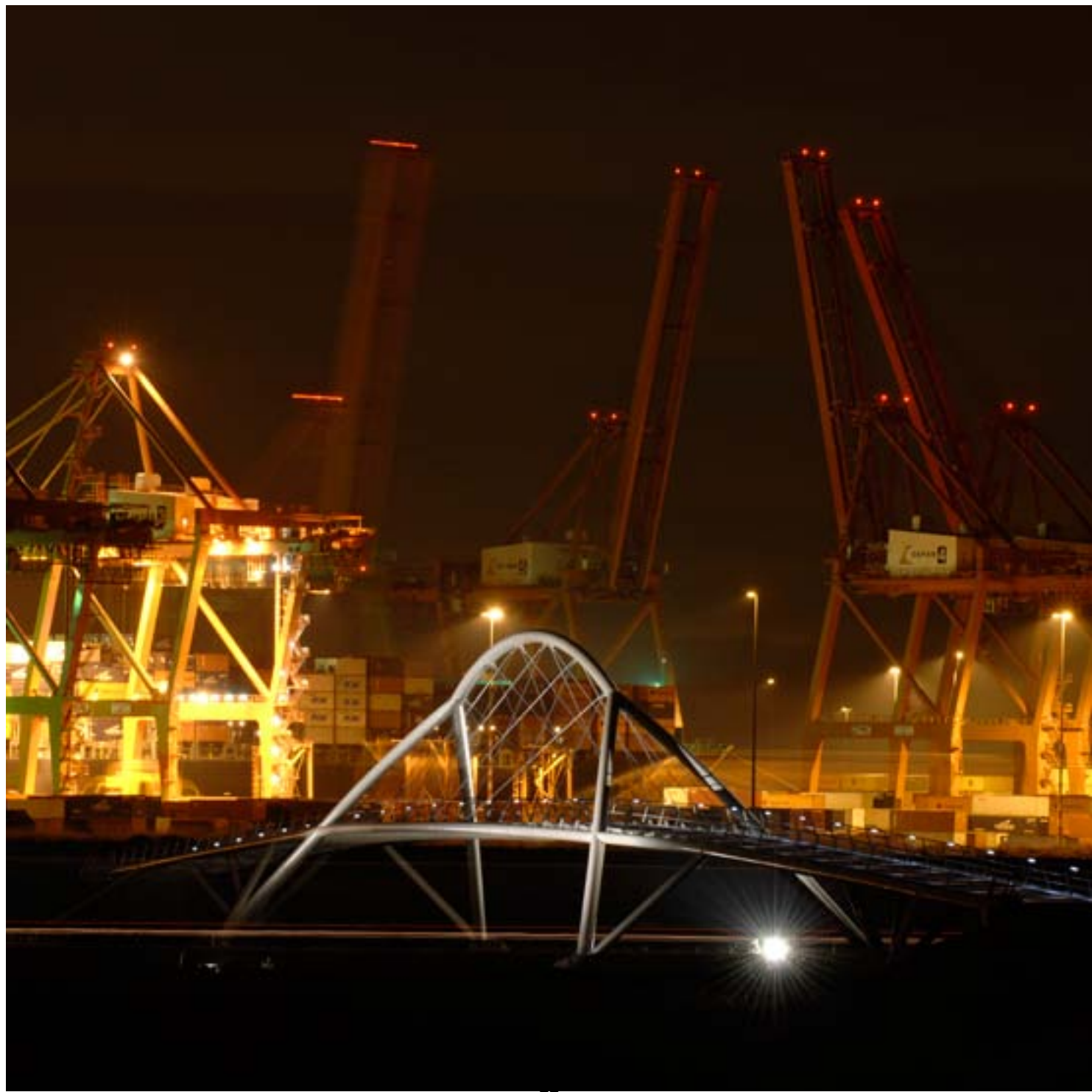
Voor dit aspect weegt ten aanzien van de windturbines vooral de *Passende Beoordeling Windturbines Zaanstad* mee. Uit deze *Passende Beoordeling* blijkt dat de uitvoering van windturbines in beide varianten niet leidt tot significant negatieve effecten met uitzondering van

de secundaire zoeklocatie Noorderveld. Hiervoor word geadviseerd deze locatie te laten vallen of een alternatief daarvoor te zoeken.

- Geluidbelasting windturbines
De Voorkeursvariant met daarin alleen de primaire zoeklocaties voor windturbines scoort op dit aspect beter dan de Maximale variant waarin zowel de primaire als de secundaire locaties zijn opgenomen. Er zijn minder geluidgevoelige objecten binnen een straal van 500 m vanaf de turbines en ook het aantal hectare geluidgevoelig gebied is minder in de Voorkeursvariant.
- Slagschaduw windturbines
Ook hier geldt dat het aantal slagschaduwgevoelige objecten bij de Voorkeursvariant minder is dan bij de Maximale variant en daarom scoort deze eerste minder negatief.
- Risicozonering windturbines
Het Maximale alternatief is op dit aspect wel negatiever beoordeeld dan de Voorkeursvariant omdat er meerder wegen en kanalen zijn binnen een straal van 50 meter en bij de Voorkeursvariant is dit zeer beperkt. Overigens is de kans dat er een calamiteit optreedt als gevolg van een windturbine zeer klein aangezien windturbines aan strenge veiligheidseisen moeten voldoen.
- Verkeer en vervoer
Dit aspect beoordeelt vooral de effecten van een toename in de verkeersintensiteit van het wegverkeer en de luchtkwaliteit als gevolg

van de zoeklocaties voor woningbouw. In de Voorkeursvariant zijn de effecten zeer beperkt, maar in de Maximale variant zijn die waarschijnlijk groter en daarom scoort deze variant op dit aspect negatiever.

- Bodem en water
Het Voorkeursalternatief zorgt voor een lichte tot beperkte verstoring aan oppervlakte van een bodembeschermingsgebied door toevoeging van windturbines en woningbouw. De effecten door toename van verhard oppervlak door windturbines en woningbouw zijn gering. Ook het Maximaal Alternatief scoort vergelijkbaar op de verstoring van bodembeschermingsgebieden. Vanwege het feit dat een klein deel van de gedachte woningbouwlocaties in onverhard gebied voorzien is scoort het Maximaal Alternatief op het aspect 'verandering waterhuishouding' wat negatiever dan het Voorkeursalternatief.
- Energieopbrengst en vermeden emissies
Beide Alternatieven scoren goed op energieopbrengst en vermeden emissies. In theorie zouden de primaire zoeklocaties in het Voorkeursalternatief 60% van de huishoudens van elektriciteit kunnen voorzien, in de Maximale variant in theorie zelfs alle huishoudens. Beide varianten scoren ook goed op de reductie van CO₂, NO₂ en NO_x aangezien de energieopbrengst rechtsevenredig hieraan is.



2 ZAANSTAD POSITIONEERT ZICH ALS ONDERDEEL VAN DE METROPOOLREGIO AMSTERDAM

2.1 Er is overeenstemming over de strategische thema's en koers voor de Metropoolregio Amsterdam Voor ons ruimtelijk beleid kijken we méér dan ooit over onze grenzen heen hoe we kunnen aansluiten op de agenda's van partners en partijen om ons heen: Rijk, provincie, Metropoolregio en Zaanstreekgemeenten.

In de *Nota Ruimte* bestempelt het Rijk de Randstad als gebied waar economie, infrastructuur en verstedelijking meer gebundeld moeten worden. In de Metropoolregio is de verstedelijkingsdruk en daarmee de transformatiedruk het hoogst. Ook Zaanstad wordt een bijdrage aan deze opgave gevraagd.

In de *Structuurvisie Randstad 2040* zijn de keuzes uit de *Nota Ruimte* verder aangevuld en uitgewerkt. De Randstad moet een internationale topregio worden. Het kabinet kiest voor een tweeledige strategie: beter gebruik maken van de kracht en schaalgrootte ten aanzien van arbeidsmarkten en woningmarkten en beter verbinden van de bestaande en nieuwe netwerken van infrastructuur aan duurzame en krachtige steden. De ontwikkeling van de Zaan-/IJ-oever is aangemerkt als één van de mogelijke deelprojecten⁴.

In 2009 heeft het kabinet besloten tot de aanleg van een nieuwe zeesluis bij IJmuiden. De kosten hiervan komen voor een groot deel voor rekening van het Rijk. Dit besluit zal zeker van invloed zijn op de verdere ontwikkeling van het Amsterdamse havengebied en daarmee ook op de ruimtelijke ontwikkeling van Zaanstad.

Voor de Metropoolregio Amsterdam is op basis van de ruimtelijke agenda van het Rijk een

Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040 uitgewerkt. Op deze agenda⁵ staan:

- afspraken over verstedelijking door middel van intensivering en transformatie;
- verbetering van verkeer- en vervoerssystemen, het openbaar vervoer als drager voor verdere duurzame groei van de Metropoolregio, betere routes voor de binnenvaart;
- duurzame ontwikkeling van Schiphol en de Amsterdamse Haven, de schaa sprong van Almere, ontwikkeling van (nieuwe) knooppunten en herstructurering van bedrijventerreinen;
- ontwikkeling van het metropolitane landschap rond Amsterdam en Almere.

Deze strategie gaat gepaard met een integrale benadering van duurzaamheid en klimaatbestendigheid met speciale aandacht voor het watersysteem en energiebeleid, gericht op duurzame energieopwekking en -verbruik.

In Metropoolregioverband zijn afspraken gemaakt over woningbouwproductie. In de periode 2010-2030 moeten netto 150.000⁶ woningen worden gebouwd; 100.000 tot 2020 en 50.000 daarna. Afgesproken is, dat Zaanstad hiervan 10.000 voor haar rekening neemt; 6.000 tot 2020 en 4.000 daarna.

Binnen het Platform Bedrijventerreinen en Kantoren (Plabeka) werken de gemeenten binnen de

4) Zie ook par. 3.1 en 4.2.5.

5) Op dit moment (2011) is er over deze agenda discussie ontstaan, bijvoorbeeld over de wijze waarop Almere invulling zou moeten geven aan 'schaalsprong', onder druk van de huidige marktsituatie en economische crisis.

6) Vanwege de verwachte economische groei in de regio is het aantal van 150.000 nog steeds actueel, maar door de huidige crisis zal dit aantal pas na 2030 gerealiseerd worden/ nodig zijn. De opgave is dezelfde, alleen het tijdsplan is anders.

Metropoolregio samen op het gebied van bedrijventerreinen en kantoren en worden scenario's uitgewerkt waarin ieders aandeel in de voorzienbare regionale marktruimte wordt vastgesteld.⁷ Voor de periode tot 2020 verwacht Plabeka een gemiddelde groei voor de Zaanstreek van 5.000 m² per jaar. In 2010 is een vraag/ aanbodanalyse voor kantoorontwikkeling opgesteld in de Metropoolregio Amsterdam opgesteld. In de (deel)regio Zaanstreek Waterland is er sprake van een gering overaanbod aan kantorenvloer. Dit zal in de komende jaren leiden tot een beperkte bijstelling in het planaanbod op de langere termijn. Hierover zullen medio 2011 met de gemeente Purmerend gezamenlijke afspraken gemaakt worden.

Naast Inverdan is er in Zaanstad vooral kwalitatief behoefte aan een meer gedifferentieerd aanbod aan kantoren. Het gaat om een locatie voor de zakelijke markt (bijvoorbeeld nabij de snelweg en station Kogerveld) en vestigingsmogelijkheden in karakteristieke panden. Randvoorwaarde is wel, gelet op het te ruime regionale aanbod van kantoren, dat de totale voorraad maar beperkt kan groeien. In het verlengde hiervan is tijdelijk gebruik, transformatie en sloopnieuwbouw van oude kantoren een aandachtspunt waarbij regionale kennis, via Plabeka, moet worden benut.

Als onderdeel van het economische kerngebied van de Metropoolregio werkt Zaanstad ook samen aan de ruimtelijke agenda voor versterking van havengerichte functies en versterking van toerisme. Amsterdam rekent op een verdubbeling van de overslag in de havens na de aanleg van de nieuwe zeesluis bij

IJmuiden in 2016. Uitbreiding van de Amsterdamse havens kan weliswaar leiden tot extra economische spin-off, maar stelt Zaanstad mogelijk ook voor een dilemma. Versterking van de havens is goed voor onze economoie in de regio, maar kan ook de ontwikkelkansen van Zaanstad binnen het programma voor de Zaan/IJ-oeveren sterk beïnvloeden. Wij steunen daarom het onderzoek, dat de provincie Noord-Holland wil laten uitvoeren naar mogelijkheden voor havenontwikkeling buitengaats en naar afstemming van havenfuncties met Rotterdam. De provincie Noord-Holland zet daarbij in op optimale benutting van het huidige haventerrein door verdichting, innovatie en herstructurering, bij voorkeur in samenhang met de realisatie van een nieuwe zeesluis bij IJmuiden. Daarnaast is de afspraak gemaakt dat onder leiding van de provincie Noord-Holland met de gemeenten in het Noordzeekanaalgebied wordt gewerkt aan een gezamenlijke toekomstvisie.

Verbetering van onze bereikbaarheid is essentieel. Het gaat daarbij vooral om een hoogwaardige openbaar vervoer (HOV-)verbinding met Amsterdam-Noord en Amsterdam, het oplossen van de knelpunten van de Spoorse doorsnijdingen tussen de oost- en westzijde van de stad en om het doortrekken van de A8 naar de A9. Het Zaanse veenweidegebied maakt deel uit van de 'Vlinderstrik', zoals de versterking van een deel van het metropolitane landschap wordt genoemd. In dit gebied start een proefproject 'duurzaam economielandschap'. De Metropoolregio wil in 2020 klimaatneutraal en in 2040 onafhankelijk van fossiele brandstoffen zijn.

7) Deze Plabeka- scenario's zijn gebaseerd op toekomstscenario's van het Centraal Plan Bureau (CPB).

Investerings in duurzaamheid en innovatie zijn aangemerkt als één van de strategische pijlers. Grootschalige winning van duurzame energie moet worden versneld. Een deel van de energiebehoefte moet komen van windmolens geplaatst langs het Noordzeekanaal, deels ook Zaanse grondgebied. Ook de omvorming van het regionale energienetwerk tot een 'smart energy grid' -waarbinnen sprake is van een slimme afstemming tussen energieopwekking en energieverbruik- hoort daarbij.

De Metropoolregio Amsterdam is een verzameling van relatief kleinschalige, stedelijke kernen en diverse waterrijke landschappen met waardevolle natuur. Het Zaanse landschap vormt hier een onlosmakelijk onderdeel van. De grote verscheidenheid binnen het metropolitane landschap is een absolute troef ten opzichte van andere metropolen en draagt daarmee bij aan versterking van de internationale concurrentiepositie. Daarom is het belangrijk, dat de landschappen zich samenhangend ontwikkelen en verrommeling wordt voorkomen. Regelgeving is nog volop in ontwikkeling⁸ en brengt zowel opgaven als beperkingen met zich mee. Het is een forse opgave om de diverse doelstellingen goed op elkaar af te stemmen. In combinatie met een verbeterde bereikbaarheid kan ons buitengebied fungeren als aantrekkelijke groene scheg binnen de Metropoolregio.

De *concept-Structuurvisie Amsterdam* bevat een ruimtelijke lange termijn visie tot 2040. Amsterdam wil zich in economische zin sterk blijven profileren op de internationale markt en daarnaast zorg

dragen voor een leefbare en duurzame stad. Amsterdam beschouwt zich als de kernstad van de Metropoolregio. Ruimtelijke opgaven dienen in samenhang met de omgeving te worden aangepakt. Het ruimtelijke beleid van Amsterdam heeft belangrijke impact op Zaanstad. Dat geldt vooral voor:

- de keuze voor verdere stedelijke ontwikkeling langs de westelijke IJ-oeveren en de beoogde koppeling met de Zaan(-oeveren);
- de visie op de ontwikkeling van de Amsterdamse haven op korte en langere termijn;
- de wens tot verdere verweving van de stad met het metropolitane landschap, waaronder het Zaanse buitengebied;
- de ontwikkeling van een samenhangend regionaal OV-netwerk;
- de koerswijziging van het Amsterdams woonbeleid -van generiek naar voornamelijk stedelijke woonmilieus en bouwen voor midden- en hogere inkomensgroepen- en de gevolgen voor Zaanstad;
- de plannen om de Olympische Spelen naar Amsterdam te halen kunnen impulsen geven aan de rest van de regio en aan de beoogde stedelijke verbinding tussen Zaanstad en Amsterdam.

De gemeente Amsterdam heeft een ambtelijke verkenning gedaan naar de potentiële ontwikkel- gebieden om invulling te kunnen geven aan de verwachte noodzakelijke extra capaciteit aan woningen in de periode tot 2040. De Zaan-/IJ-oeveren⁹ vormen één van deze gebieden, met een maximale extra capaciteit van c.a. 40.000 woningen. De ontwikkeling van de Zaan- en IJ-oeveren in Zaanstad

⁸) Zoals Natura 2000, Kaderrichtlijn Water, Ecologische Hoofd Structuur, provinciaal weidevogelbeleid, programma Beheer.

⁹) Hierbij gaat het om het gebied Noordoostelijke en -westelijke IJ-oeveren, omgeving Sloterdijk, Achtersluispolder, Hembrugterrein en Zaanoevers.

zou hierin een aandeel kunnen leveren van ongeveer 7.000.

Naast voordelen levert de nabijheid van Amsterdam voor Zaanstad ook beperkingen en risico's op. We gaven al eerder aan dat uitbreiding van de havens kan leiden tot verdere inperking van onze ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden. De nabijheid van Amsterdam is er mede oorzaak van dat zich in Zaanstad minder commerciële en niet-commerciële voorzieningen vestigen dan in andere steden van vergelijkbare omvang. Het Amsterdamse woonbeleid kan er toe leiden, dat vooral gezinnen uit lagere inkomensgroepen in Amsterdam er voor kiezen om hun wooncarrière in Zaanstad voort te zetten. Zaanstad wil juist meer instroom van midden- en hogere inkomensgroepen en daarmee versterking van het draagvlak voor het huidige voorzieningenniveau.

De provincie Noord-Holland kiest in haar *Ruimtelijke Structuurvisie* (juni 2010) voor ruimtelijke en landschappelijke kwaliteit, duurzaam ruimtegebruik en klimaatbestendigheid. Dat betekent, dat gekozen wordt voor verdere ontwikkeling van stedelijke knooppunten, woningbouw in bestaand stedelijk gebied en intensivering en transformatie van bestaande bedrijventerreinen. Besluitvorming over mogelijke uitbreiding van de Amsterdamse haven en transformatie van de Houtrakpolder of Wijkmeerpolder wordt daarmee uitgesteld tot 2020. Daarnaast wordt rekening gehouden met de aanleg van windmolenparken op afstand: in de Noordzee en in de kop van Noord-Holland.

2.2 Zaanstad staat voor complexe ruimtelijke opgaven

De maatschappij verandert in een snel tempo. Dat vraagt om scherpe ruimtelijke afwegingen en keuzes. Zaanstad staat voor een lastig dilemma: enerzijds hebben we te maken met milieubelasting en beschermd buitengebied en anderzijds is er de noodzaak tot duurzame verstedelijking en verdichting. Deze 'Zaanse paradox' vormt onze grootste ruimtelijke opgave én uitdaging voor de komende decennia.

Zaanstad heeft zich in de laatste decennia minder goed ontwikkeld dan andere gemeenten in de Amsterdamse metropool. De industriële sector kreeg flinke klappen te verduren en de vestiging van groeisectoren, zoals de zakelijke dienstverlening, bleven achter. Onze ligging ten noorden van het Noordzeekanaal in combinatie met de deels matige autobereikbaarheid vanuit de Randstad speelde ons daarbij parten. De aanleg van de Tweede Coentunnel gaat daarin verbetering brengen. Zaanstad oefent nog te weinig aantrekkingskracht uit op hoger opgeleiden en midden- en hogere inkomensgroepen. Deze groepen zijn juist belangrijk voor een betere balans qua bevolkingssamenstelling en voor het draagvlak van lokale voorzieningen. Onze huidige, relatief goedkope Zaanse woningvoorraad trekt eerder woningzoekenden aan die in Amsterdam onvoldoende betaalbare mogelijkheden hebben om hun woonsituatie te verbeteren¹⁰ en zet daarmee verdere welvaartsgroei onder druk. Daarnaast veranderen de woonbehoeften van mensen als gevolg van maatschappelijke trends als vergrijzing,

10) Naast Rotterdam en Amsterdam behoort Zaanstad tot de gemeenten met het hoogste percentage sociale woningvoorraad in Nederland (ruim 49%).

ontgroening, verkleuring en individualisering. Niet alleen woonwensen en -behoeften veranderen. Ook de eisen, die gesteld worden aan de kwaliteit en inrichting van de woonomgeving en aan voorzieningen zoals voor onderwijs, sport, recreatie en vrije tijd, veranderen.

Sociaal gezien gaat het niet slecht in Zaanstad en zijn we in veel opzichten een 'gemiddelde' stad. Van oudsher kenmerkt onze lokale samenleving zich door tolerantie, verdraagzaamheid en veiligheid¹¹. Toch ziet de stad zich voor indringende sociale opgaven gesteld: het tegengaan van een verdergaande tweedeling tussen arm en rijk, jong en oud, allochtoon en autochtoon, maar ook de toenemende vergrijzing. Hoewel de problematiek in absolute termen niet te vergelijken is met die van de grote steden, is deze wel voelbaar in een aantal buurten en wijken. In combinatie met een slechte kwaliteit van de woningvoorraad en de woonomgeving lopen deze wijken het risico om in een negatieve spiraal terecht te komen.

De menging van wonen en werken is een kernkwaliteit van de Zaanstreek, maar levert wel steeds meer spanning op. 95% van onze woningen is op één of meerdere manieren 'milieubelast'. Dat komt niet alleen door de bedrijvigheid in en rond Zaanstad, maar ook door het luchtverkeer van en naar Schiphol, door de nabijheid van de Amsterdamse haven en door het wegverkeer. Was er van oorsprong nog sprake van een grote mate van tolerantie ten aanzien van hinder door bedrijven -in de directe omgeving woonden immers veel werknemers van diezelfde

bedrijven- tegenwoordig wordt milieuhinder steeds minder geaccepteerd. Wet- en regelgeving sturen -terecht- steeds meer aan op verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. Milieuverplichtingen en -verbeteringsopgaven beperken onze ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden. Daarnaast stelt ook de klimaatverandering ruimtelijke eisen, bijvoorbeeld ten aanzien van voorzieningen waarmee duurzame energie kan worden opgewekt.

Het stedelijke gebied is vrijwel geheel omgeven door landelijk gebied, dat nationaal én/of Europees beschermd is vanwege de bijzondere natuurwaarden. De openheid van het landschap met haar specifieke natuurwaarden vormt een kernkwaliteit van Zaanstad. De identiteit, herkenbaarheid en natuurwaarden worden mede bepaald door de landbouw en het natuurbeheer. Vooral in de nattere en lagere delen van het buitengebied is traditionele landbouw minder rendabel. Het ontbreekt de terreinbeherende organisaties veelal aan financiële middelen om het landschap in stand te houden.

Het buitengebied is één van de belangrijke troeven, maar heeft wel tot gevolg dat toekomstige ruimtelijke behoeften vrijwel alleen in het bestaande stedelijke gebied opgevangen kunnen worden. Meer verstedelijking en verdichting zijn daardoor onontkoombaar. Daarnaast komt het landelijke gebied steeds meer onder druk te staan door grootschalige ingrepen, die langs de randen plaatsvinden (Amsterdams havengebied, windturbines) en door verrommeling langs de stadsranden en dorpslinten. Zorgvuldigheid is

11) Uit de gemeentelijke Zaanpeiling en het leefbaarheid en veiligheidsonderzoek van Zaanstad, blijkt dat de inwoners van Zaanstad in 2007 tamelijk tevreden zijn over hun buurt. De buurt krijgt gemiddeld een waarderingscijfer van 7,9.

geboden om de identiteit van dit gebied zoveel mogelijk te behouden en te versterken, en daarbij tevens rekening te houden met bestaande archeologische en cultuurhistorische waarden¹².

2.3 Onze visie: Zaanstad zet in op een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor mensen die er willen wonen, werken en recreëren

Een leefbare, veilige en gezonde stad staat hoog in ons vaandel, maar we moeten ook meer woningen bouwen, economische groei realiseren, kostbare natuur- en cultuurwaarden beschermen en effectief inspelen op klimaatverandering. We moeten onze kwaliteiten zoals ons (industriële) erfgoed, de Zaan, de bijzondere mix van werken en wonen meer benutten en inzetten om van Zaanstad een toekomstbestendige en evenwichtige stad te maken met een duidelijke bijdrage en rol in de regio. Dat betekent dat we antwoord moeten geven op complexe vragen zoals het terugdringen van milieuoverlast, het aanpakken van de kwalitatieve en kwantitatieve woningbouwopgave en het versterken van onze economie door het creëren van meer banen.

2.3.1 Beter inzetten en benutten van onze kernkwaliteiten

Zaanstad onderkent steeds meer en beter de eigen kwaliteiten. Het ruimtelijk inzetten van de eigen authenticiteit draagt bij aan een sterke, kansrijke én toekomstbestendige stad en daarmee aan een

onderscheidende positie in de Metropoolregio. We onderscheiden zes kernkwaliteiten¹³ die we vervolgens uitwerken:

- De Zaanse eilandstad (een sociaal sterke stad met volop ontwikkelmogelijkheden);
- Ruimte voor ondernemerschap (bedrijvigheid als aanjager voor vernieuwing en innovatie);
- Zaanse mozaïek (diversiteit aan woonmilieus als basis om op voort te bouwen);
- Het cultuurhistorische landschap (genieten van het groene- en waterrijke landschap en onze monumenten en erfgoed);
- De Zaan (hét Zaanse icoon met volop mogelijkheden);
- De locatie (gunstige ligging ten opzichte van Amsterdam);

De Zaanse eilandstad

In ruimtelijke zin gaat het er om randvoorwaarden te creëren en voorzieningen te treffen, waardoor inwoners van Zaanstad elkaar kunnen ontmoeten, zich kunnen ontplooiën en hun capaciteiten kunnen benutten. Zaanstad investeert in kwalitatief goede voorzieningen zoals scholen, zorginstellingen, sport- en culturele organisaties en -accommodaties. Bewoners moeten in een veilige en leefbare buurt kunnen wonen. Kwetsbare groepen zoals ouderen en gehandicapten hebben extra ondersteuning nodig. Zaanstad wil ruimte bieden aan talent en een aantrekkelijke woonstad zijn voor midden- en hogere inkomensgroepen.

¹² Deze waarden zijn opgenomen in de Cultuur Historische Waardenkaart (2006). Daarnaast wordt er specifiek beleid voor dit thema ontwikkeld, de Erfgoedvisie 2011.

¹³ De zes kernkwaliteiten zijn geformuleerd in 'Zaans Evenwicht'.

Ruimte voor ondernemerschap

De mix van wonen en werken is één van onze bijzondere kenmerken en zorgt er voor dat Zaanstad geen slapende forensenplaats is, maar een karaktervolle en ondernemende stad. Zaanstad levert nog meer toegevoegde waarde aan de gevarieerde economie van de Randstad door *verdieping* en versterking van onze traditioneel goed vertegenwoordigde sectoren, zoals het voedingsmiddelencluster en de bouw. Daarnaast zorgen voor *verbreding* met sterke en kansrijke sectoren binnen de regio zoals zakelijke dienstverlening, creatieven, toerisme en detailhandel. Dat betekent, dat we gevarieerde vestigingsmilieus aan bedrijven bieden. De nieuwe economische structuurvisie beschrijft deze nieuwe koers.

Zaans Mozaïek

Zaanstad biedt een grote diversiteit aan woonmilieus. Die verscheidenheid gaan we nog sterker accentueren en daardoor beter benutten. In samenwerking met woningcorporaties worden in de komende jaren de kwaliteit van de sociale woningvoorraad in een aantal herstructureringswijken flink verbeterd. We sluiten aan op de aanwezige kwaliteiten en kansen: het 'DNA' van de wijk. In sommige delen van de stad biedt herstructurering tevens kansen voor verstedelijking en daarmee een bijdrage aan onze woningbouwopgave. Hoogbouw moet op een zorgvuldige en verantwoorde manier worden ingepast. Verstedelijking gaat daarmee niet alleen over kwantiteit, maar ook over kwaliteit. Het stelt extra eisen aan de inrichting en kwaliteit van de woonomgeving. Verstedelijking vraagt om een

goede balans tussen grootschalige nieuwe ingrepen en koesteren van kleinschalige en dorpse milieus.

Het cultuurhistorische landschap

Met zijn culturele erfgoed van historische lintbebouwingen, verkavelingstructuur, gebouwde en archeologische monumenten, stad- en dorpsgezichten, de Zaanse Schans, polders, landschappen en de Zaan bepaalt de historische streek de identiteit, de diversiteit en het goede toeven in Zaanstad.

In de hectiek van het dagelijks leven speelt ons landschap een steeds belangrijker rol als het gaat om leefbaarheid, recreatie, gezondheid, voedselproductie, waterberging, herkenbaarheid en identiteit. De maatschappelijke betrokkenheid is groot, getuige de vele vrijwilligers die meewerken aan de instandhouding. De combinatie van oude lintdorpen, de diversiteit aan waterrijke landschappen en de waardevolle natuur -voor een groot deel gelegen binnen de forten en verdedigingswerken van de Stelling van Amsterdam en aan de ERIH Holland Route¹⁴- maakt ons buitengebied tot een absolute troef binnen de Metropoolregio. We willen dit groene ommeland beter bereikbaar, toegankelijk en 'beleefbaar' maken voor bewoners én bezoekers, met respect voor de aanwezige natuurwaarden en voor de functies, die het gebied heeft voor economische bedrijvigheid en waterbeheer en -berging, en in samenhang met de historische dorpslinten en dijken, waaronder de Noorder IJ- en Zeedijk. Archeologisch en cultuurhistorisch onderzoek als inspiratiebron voor stedenbouwkundige ontwikkelingen en infrastructurele plannen krijgt

14) Zie de Ruimtelijke Milieuvisie (2009).

in de komende jaren een steeds zwaarder accent. Ook wil de gemeente teruggrijpen op verloren gewaande waarden die de identiteit van Zaanstad als cultuurhistorische stad en streek versterken, zoals de historische opbouw, de lintstructuur en de padenverkaveling. Wanneer cultureel erfgoed een automatisch en integraal deel uitmaakt van de ruimtelijke ontwikkeling, ontstaat een meerwaarde.

De Zaan

De Zaan verbindt de Zaanstreek met de noordkant van Noord-Holland en met het Noordzeekanaal en Amsterdam. De Zaan is belangrijk voor de ontwikkeling van het goederenvervoer over water in de regio. Meer dan alleen een functionele vervoersader is de Zaan bovenal een identiteitsdrager en icoon van de Zaanstreek, die de Zaanse Schans, het veenweidegebied, het industriële erfgoed, de Zaanse houtbouw, maar ook het Hembrugterrein en het nieuwe stadshart van Zaandam met elkaar verbindt. In de afgelopen jaren is een aantal beeldbepalende industrieel erfgoedcomplexen getransformeerd tot aantrekkelijke locaties voor wonen, werken, toerisme, evenementen, creatieve bedrijvigheid en cultuur. We benutten de Zaan(-oevers) niet alleen om onze identiteit en ons imago verder te versterken en het vestigingsklimaat op te waarderen, maar ook als ontwikkelgebied voor de lokale en regionale verstedelijkingsopgave. Via het Noordzeekanaal komt de aansluiting tot stand met Amsterdam en de transformatie van de Noordelijke IJ-oevers. Een gemeenschappelijke strategie met Amsterdam geeft ook extra impulsen om het Hembrugterrein te transformeren tot

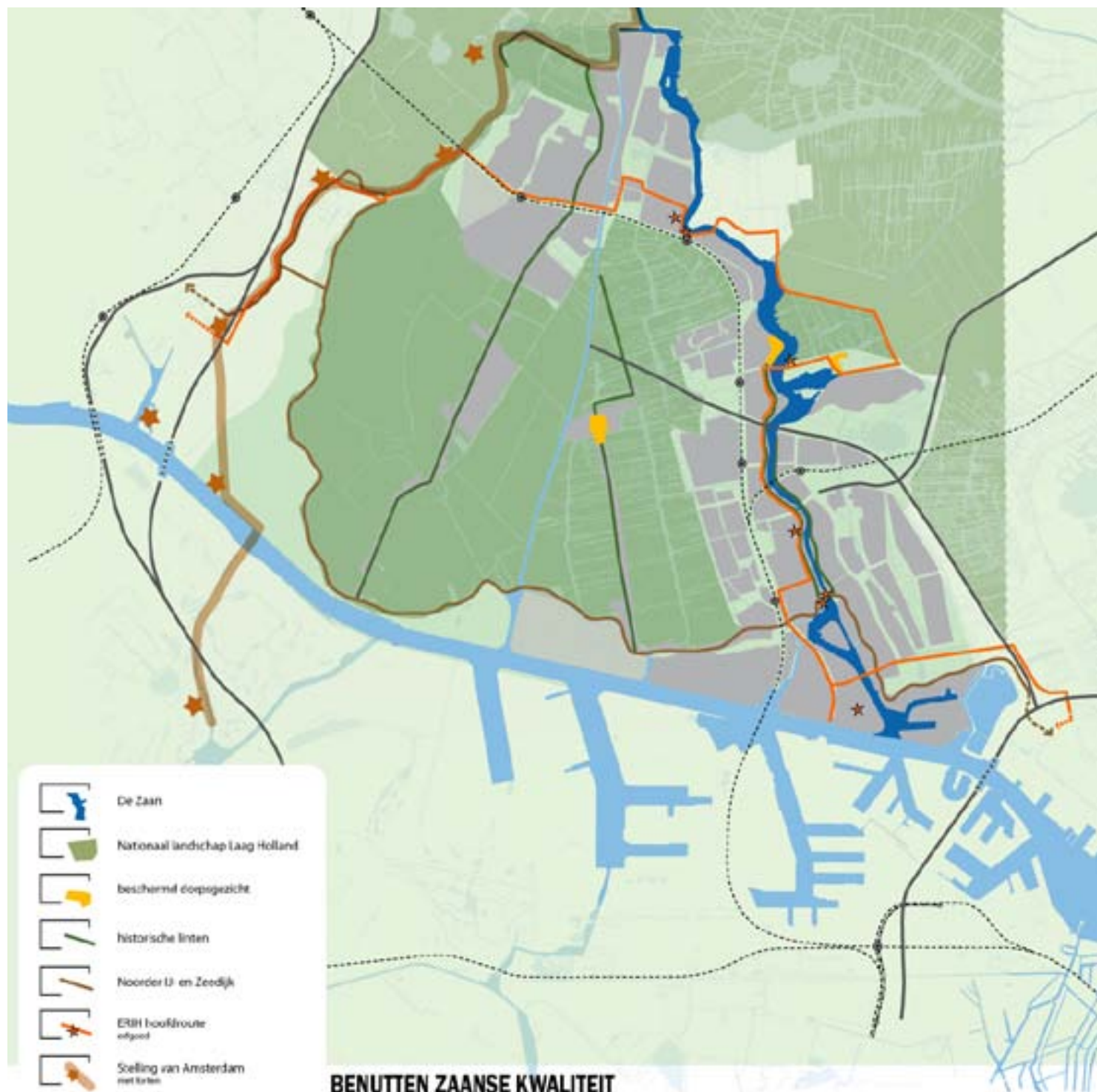
een uniek gebied met bovenlokale uitstraling en betekenis.

De locatie

Zaanstad ligt op 12 tot 23 minuten treinafstand van de Amsterdamse binnenstad. Onze uitstekende treinverbinding met de zes binnenstedelijke stations biedt een goede aansluiting op de metropoolregio Amsterdam en aantrekkelijke mogelijkheden voor verdere ontwikkeling van stedelijke knooppunten. Het huidige centrumprogramma Inverdan is hiervan een aansprekend voorbeeld.

Een betere bereikbaarheid met het openbaar vervoer betekent ook aanzienlijk minder milieubelasting. Zaanstad wil beter aansluiten op het Amsterdamse openbaar vervoernetwerk, via hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)-lijnen en een toekomstige aansluiting op het metronet en via nieuwe OV-verbindingen over water. Een betere bereikbaarheid maakt Zaanstad aantrekkelijker voor potentiële nieuwe bedrijven, bewoners en bezoekers. Nieuwe investeringen in het wegennet zijn nodig, zoals de aanleg van de Tweede Coentunnel en de aansluiting van de A8 op de A9. Ook bij aanleg of reconstructie van wegen zetten we in op vermindering van geluidsbelasting en verbetering van de luchtkwaliteit.

Onze ruimtelijke opgave is complex, maar uitdagend. Ons uitgangspunt is uitgaan van eigen kracht. Door de tijd heen is een aantal kernmerkende kwaliteiten gegroeid en opgebouwd die er samen voor kunnen zorgen dat Zaanstad herkenbaar blijft en geen 'gemiddelde' stad wordt. Alleen op deze manier kunnen we verder bouwen aan een leefbare



stad waar Zaankanters trots op zijn en waarmee we toegevoegde waarde bieden aan de Metropoolregio. In ons nieuwe ruimtelijke beleid brengen we onze kwaliteiten duidelijk voor het voetlicht. Zaanstad mag gezien worden! Bovendien laten we zien wat we doen, wat we ambiëren. Daarom heeft deze *Ruimtelijke Structuurvisie* als titel '*Zichtbaar Zaans*'.

2.3.2 Terugdringen van de milieubelasting en inspelen op klimaatverandering

We hebben ambitieuze milieuplannen¹⁵. Het terugdringen van de milieubelasting is een absolute voorwaarde om ruimtelijke ontwikkelingen in Zaanstad mogelijk te maken. Omgekeerd zijn ruimtelijke ingrepen juist nodig voor een effectief milieubeleid. Tot 2020 brengen we het aantal milieubelaste woningen (60.000) terug tot de helft. Dit houdt ondermeer in dat in 2020 zoveel mogelijk gebieden aan de gewenste milieukwaliteit voldoen. Daarnaast willen we dat Zaanstad in 2020 klimaatneutraal is. Dit betekent, dat de jaarlijkse CO₂-uitstoot in 2020 netto nul moet zijn. Dit vraagt enerzijds om vermindering van het energiegebruik in de gemeente, anderzijds om productie van duurzame energie afkomstig van niet-fossiele bronnen, zoals zon, wind en biomassa. Technisch is er heel veel mogelijk, maar innovaties komen niet vanzelf bovendrijven. Daarvoor is overleg en structurele samenwerking nodig met bewoners, bedrijven, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties en natuurlijk overheden (EU, Rijk, provincie, waterschappen).

15) Zie de Ruimtelijke Milieuvisie (2009).



3 RUIMTELIJK PERSPECTIEF 2040

In hoofdstuk 2 brachten we strategische prioriteiten uit 'Zaans Evenwicht' en de actuele ruimtelijke opgaven in beeld. Deze vormen de basis voor de ruimtelijke ontwikkeling van Zaanstad tot 2020. Deze worden in hoofdstuk 4 uitgewerkt. Maar eerst kijken we nog verder vooruit tot 2040. Willen we op termijn kunnen voldoen aan onze verstedelijkingsopgave, dan is het verstandig om bijtijds te anticiperen op wat naar verwachting komen gaat op langere termijn, zodat we geen korte termijn besluiten nemen, waar we later spijt van krijgen, en tevens voorbereid zijn wanneer zich nieuwe ontwikkelingen en kansen aandienen. De Zaan- en IJ-oeveren, de stedelijke knooppunten en het verkeer- en vervoersnetwerk vormen de belangrijkste pijlers voor de langere termijn ontwikkeling van Zaanstad tot 2040 en werken op elkaar in als 'communicerende vaten'. Zij bepalen en beïnvloeden ook in belangrijke mate de ontwikkelingspotenties van een aantal strategische gebieden.

3.1 Nieuwe woon- en werkmilieus langs Zaan- en IJ

De Zaan- en IJ-oeverontwikkeling is onze grootste uitdaging voor de toekomst. Hier vormt het water onze grootste troef en komen alle facetten van ons ruimtelijke beleid samen. Hier kan Zaanstad een belangrijke bijdrage leveren aan de verstedelijkingsopgave in de Metropoolregio. Langs de Zaanoevers heeft in de afgelopen 20 jaar een omvangrijk en succesvol transformatieproces plaatsgevonden. Met respect voor cultuurhistorische waarden ontstond een karakteristiek en contrastrijk nieuw woonwerkmilieu. Een belangrijke troef daarbij is (en blijft) het industriële erfgoed langs de Zaanoevers, dat een unieke Zaanse identiteit en kwaliteit toevoegt. Restauratie en herbestemming bieden kansen voor nieuwe werkbestemmingen, combinaties van wonen en werken en als locatie voor festivals en evenementen, waarmee de aantrekkingskracht van Zaanstad wordt vergroot.

De ruimtelijke en programmatische potentie van dit waterfrontgebied blijft onverminderd groot. Via de Zaan maakt Zaanstad verbinding met de IJ-oeverontwikkeling van Amsterdam en kan zich nadrukkelijker profileren als vestigingsplaats voor nieuwe vormen van bedrijven en bewoners uit midden en hogere inkomensgroepen, en als toeristische ader. In combinatie met een goede bereikbaarheid met Amsterdam over het water, een aansluiting met de metroring en HOV-busverbindingen vanuit Amsterdam-Noord kunnen we hier een aantrekkelijke mix van functies op het gebied van wonen, werken en recreëren laten ontstaan.

De studie 'Zaanstad aan het IJ'¹⁶ bracht de ontwikkelpotenties van de Zaanse gebieden langs het Noordzeekanaalgebied in beeld. Zo'n grootschalige transformatie gaat echter niet vanzelf. De Amsterdamse haven en Schiphol, evenals de bestaande bedrijven in het gebied zorgen voor een flinke milieubelasting.

De complexiteit van de opgave behelst de binnenstedelijke transformatie in een gebied met veel cultureel- en industrieel erfgoed, oude en nieuwe economie in een milieugevoelige omgeving. Het belang voor de (inter)nationale economie vanwege het, in meerdere opzichten, unieke vestigingsklimaat rechtvaardigt

16) 'Zaanstad aan het IJ', een stedenbouwkundige verkenning; Urhahn Urban Design (2009).

een gezamenlijke aanpak van de verschillende overheden en private belanghebbenden¹⁷. Met steun van de gemeente Amsterdam, provincie en Rijk kunnen we waarschijnlijk tot 2040 7.000 extra woningen en meer bedrijfsruimte realiseren in het Zaan- en IJ-gebied.

3.2 Stedelijke knooppunten met hoogwaardige woon-werkfuncties en voorzieningen

Zaanstad gaat verder met de ontwikkeling van stedelijke knooppunten. Hier liggen bij uitstek kansen voor binnenstedelijke intensivering. Concentreren van functies en voorzieningen op knooppunten van vervoersassen maakt het bovendien mogelijk om de kwaliteit, frequentie en comfort van het openbaar vervoer te vergroten en zo goed en direct verbonden te zijn met de regio. Bovendien draagt het op deze manier bij aan onze milieudoelstellingen. De factor 'tijd' speelt zowel in werk als in de privésfeer een steeds belangrijkere rol. Woningbouw op en rond stedelijke knooppunten in combinatie met voorzieningen voor flexwerken en vergaderen, winkels, scholen en kinderopvang spelen hier op in. Een toenemende concentratie van mensen en functies leidt tot intensiever gebruik van publieke ruimten en stelt extra eisen aan de inrichting, de kwaliteit en het beheer.

3.3 Een volwaardige aansluiting op het regionale verkeers- en vervoersnetwerk

Een goed en snel regionaal vervoersnetwerk zorgt ervoor, dat Zaanstad in de toekomst beter verbonden is met de Noordelijke IJ-oeveren en de rest van Amsterdam. We geven prioriteit aan vervoersvormen, die de minste milieuhinder opleveren: het openbaar vervoer, de fiets en goederenvervoer over water. Het bestaande railnet kan nog intensiever gebruikt worden. Dat heeft wel als consequentie dat gelijkvloerse kruisingen in de toekomst niet meer mogelijk zijn.

Een goede bereikbaarheid van Zaanstad betekent ook dat de autoverbindingen zowel binnen Zaanstad als naar het regionale en landelijke verkeersnetwerk op orde zijn.

3.4 Zes strategische gebieden

Verspreid in de stad liggen zes strategische gebieden, goed bereikbaar via het lokale en regionale vervoersnetwerk, en waar we nieuwe ontwikkelingsruimte kunnen creëren voor uitwerking van onze doelstellingen na 2020. Door transformatie kunnen we hier nieuwe combinaties van wonen, werken en recreëren realiseren. Concreet bieden deze gebieden kansen voor het realiseren van de extra regionale woningbouwopgave. In de periode 2010-2020 zetten we de voorbereidingen hiervoor in gang. Terugdringen van milieucontouren vormt

¹⁷) Het MIRT ZaanIJ –onderzoek moet inzicht geven in de mogelijkheden en daarbij horende randvoorwaarden om deze opgave te realiseren.

¹⁸) De uitwerking van de zes gebieden vindt plaats in paragraaf 4.2.2 en 4.2.4.

daarbij een essentiële randvoorwaarde. Alle zes gebieden zijn langs en rond de Zaan gelegen en vallen daarmee binnen het programmagebied van de Zaan-IJ oevers. Drie van de zes gebieden zijn specifieke stedelijke knooppunten:

3.4.1 Achtersluispolder

Tot 2020 zetten we in op geleidelijke ‘verkleuring’ van dit bedrijvengebied door het toevoegen van meer publiektrekkende functies zonder dat deze de bestaande bedrijven belemmeren.

Verder wordt de komende 10 jaar vooral ingezet op het verbeteren van de bereikbaarheid en infrastructuur, een verbreding van en een grotere diversiteit in economische functies en de ontwikkeling van pakhuis De Vrede. Een verkleuring naar wonen is de komende 10 jaar zeker niet aan de orde. Pas op de langere termijn, na 2020, wordt een verdere transformatie concreet gemaakt en uitgevoerd. Daarbij blijft bedrijvigheid een belangrijk onderdeel in de Achtersluispolder.

3.4.2 Hembrugterrein

We streven naar behoud van de monumenten en de cultuurhistorische en landschappelijke kwaliteit. In afwachting van een definitieve bestemming biedt het terrein de komende jaren mogelijkheden voor tijdelijke functies. Op korte termijn biedt het terrein kansen voor creatieve en ambachtelijke bedrijvigheid,

toeristische verblijfsaccommodaties en culturele evenementen. Op lange termijn wordt gedacht aan een mix van wonen er werken.

3.4.3 Inverdan-Zaan

In Inverdan, het nieuwe stadshart van Zaanstad, komen 2.500 woningen. Een kwart hiervan is bestemd voor speciale groepen (o.a. senioren en starters). Daarnaast worden er kantoren (43.000 m² exclusief stadhuis), winkels en maatschappelijke voorzieningen gerealiseerd.

3.4.4 Kogerveld - Koog a/d Zaan

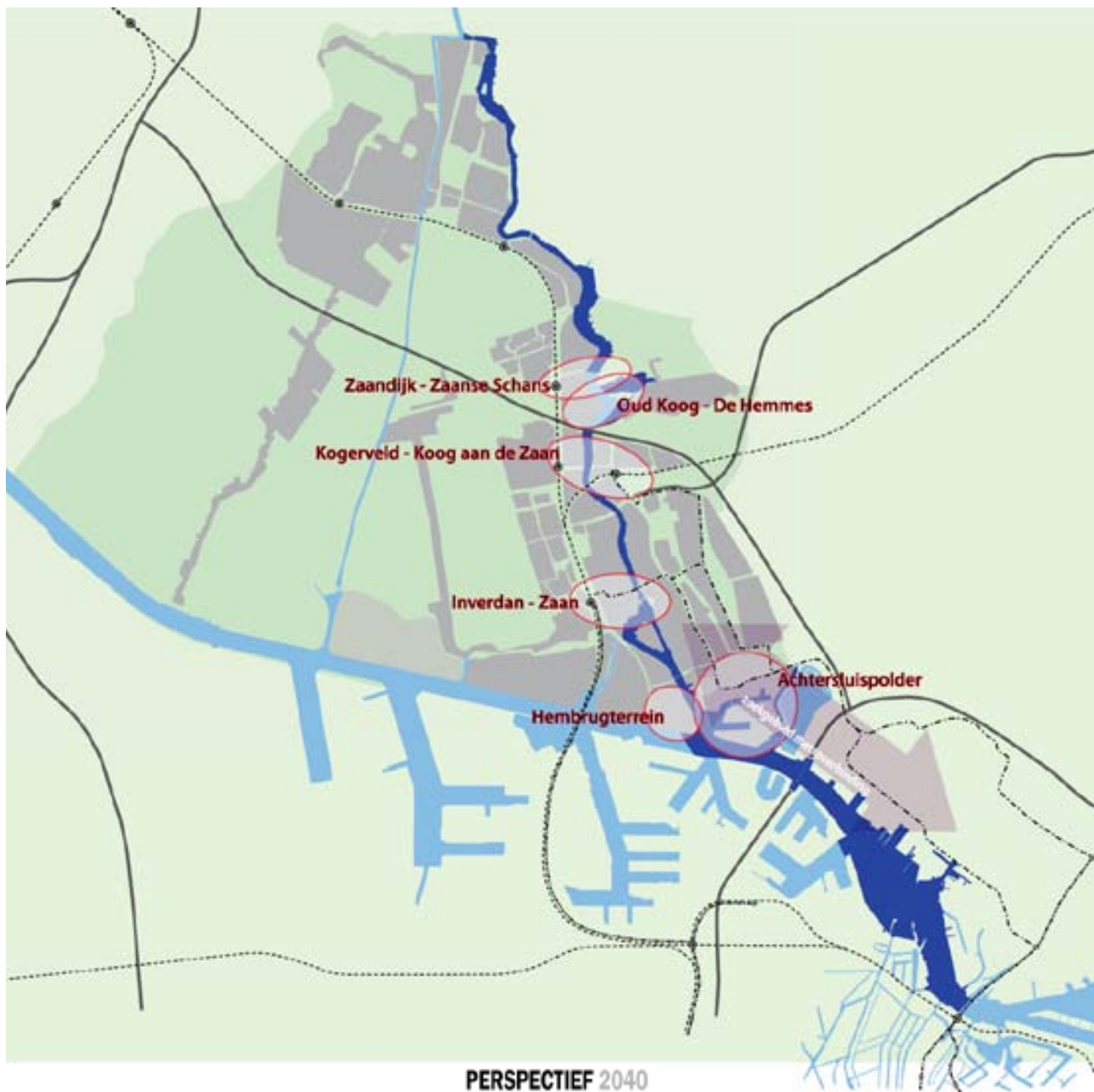
De spoorverbinding en de A8 maken dit gebied geschikt voor een combinatie van wonen, kantoorfuncties en sportvoorzieningen. Tot 2020 wordt gewerkt aan een (gedeeltelijke) transformatie van de Slachthuisbuurt. Daarnaast wordt gestart met de transformatie van verouderde bedrijventerreinen langs de Zaan in Kogerveld-Zuid.

3.4.5 Oud Koog - De Hemmes

Tot 2020 willen we dit gebied benutten voor tijdelijke functies gericht op bezoekers en toeristen, die woningbouw op termijn niet onmogelijk maken. Na 2020 krijgt het gebied een definitieve bestemming met ondermeer woningbouw.

3.4.6 Zaandijk - Zaanse Schans

In het gebied tussen en rondom het NS-Station Koog-Zaandijk, het tracé van de A8 en de Zaan wordt tot 2020 een beperkt aantal voorzieningen toegevoegd zoals een hotel en een sporthal. Ook zorgt een ongelijkvloerse kruising met het spoor voor een betere oost-west verbinding. De Zaanse Schans wordt toeristisch transferpunt, met de directe omgeving als nadrukkelijk toeristisch onderdeel.



PERSPECTIEF 2040

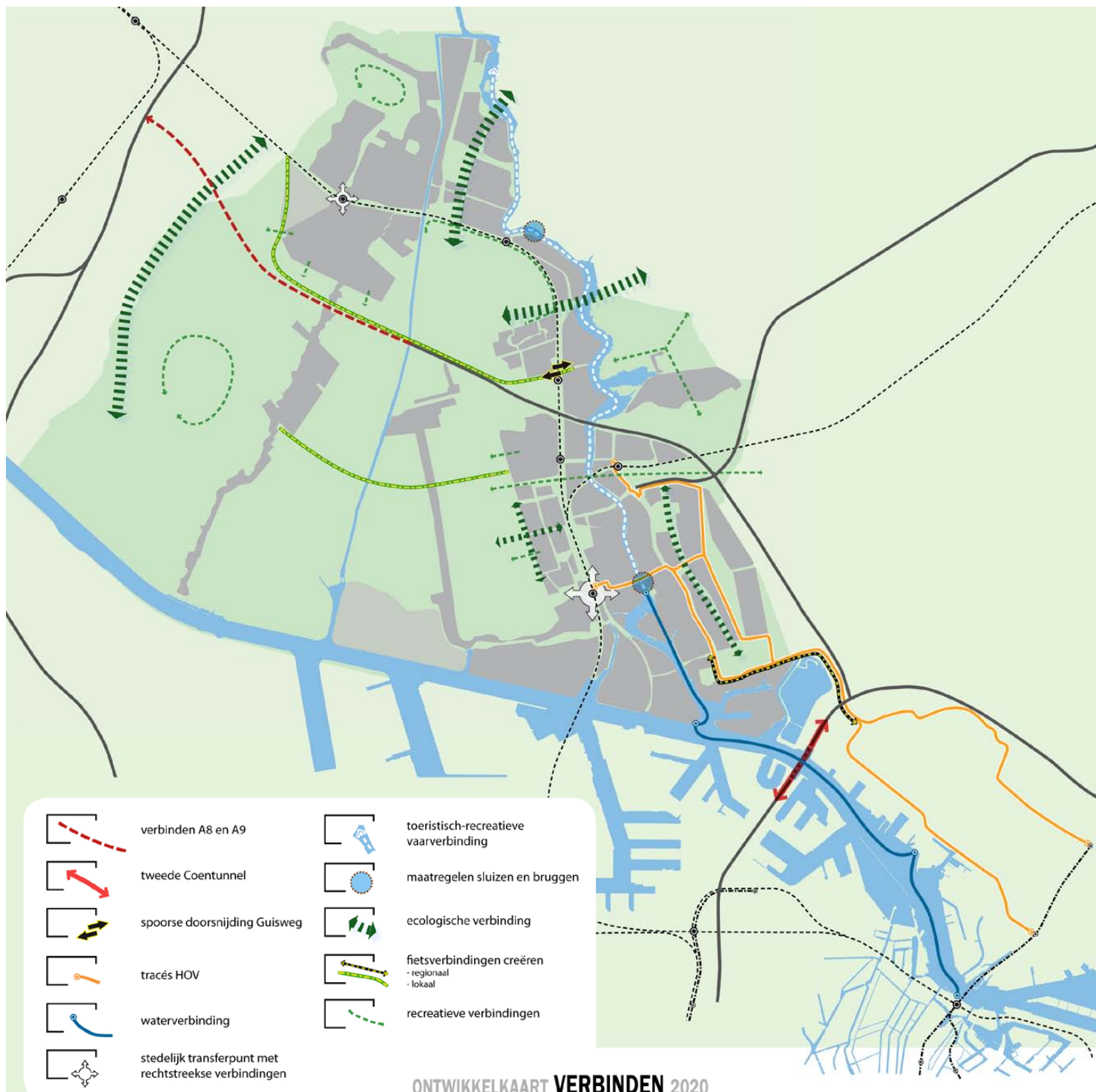


4 RUIMTELIJKE ONTWIKKELOPGAVEN TOT 2020

De komende tien jaar werkt Zaanstad gericht aan haar ruimtelijke ambities op basis van de eerder genoemde hoofdthema's: Inzetten op een aantrekkelijke, toekomstbestendige stad, versterken van onze kernkwaliteiten zoals de mix van wonen en werken, de daarmee samenhangende en randvoorwaardelijke milieupopgave en de versterking van de regionale samenwerking. Aan de hand van vier ruimtelijke ontwikkelperspectieven maken we dat concreet. Het eerste perspectief ('verbinden') richt zich op het koppelen van gebieden, met als doel een goede aanhaking aan de Metropoolregio en een goede regionale en lokale bereikbaarheid van bestaande en nieuw te ontwikkelen woon- en werkgebieden. De overige drie perspectieven gaan in op de verwachte of geambieerde dynamiek van de ruimtelijke ingreep binnen een aantal gebieden: van fors ('intensiveren en transformeren'), via gemiddeld ('herstructureren en revitaliseren') tot weinig ('beheren en versterken'). Met intensiveren en transformeren bevorderen we verstedelijking en hoogwaardige woon- en werkgebieden voor de toekomst door middel van slim en meervoudig ruimtegebruik en verandering van functie en ruimtegebruik. Door middel van herstructureren en revitaliseren verbeteren we de kwaliteit van de gebouwde omgeving en de openbare ruimte van bestaande woon- en werkgebieden. De ontwikkelopgave 'beheren en versterken' leidt tot het op peil houden en versterken van bestaand landelijk en resterend stedelijk gebied.

We moeten efficiënt en intelligent met onze beschikbare ruimte omgaan en zorgvuldige afwegingen en keuzes maken. Gewenste ruimtelijke ontwikkelingen zijn alleen mogelijk zijn als de huidige milieucontouren worden teruggebracht. Uitgangspunt is ook dat deze nieuwe ontwikkelingen in principe niet meer leiden tot overschrijding van de geldende voorkeursnormen voor kwaliteit en milieubelasting.¹⁹ Nieuwe ontwikkelingen kunnen in sommige gevallen wel tot een overschrijding van de voorkeursnormen voor de kwaliteit en milieubelasting van de lokale leefomgeving leiden. In de afwegingen spelen dan de kwaliteit van het plan, de gewildheid van de locatie en de bijdrage aan de realiseren van bijzondere woonmilieus een belangrijke rol.

19) Plannen voor bijvoorbeeld nieuwbouw van woningen mogen alleen nog in sommige gevallen resulteren in aanvragen voor toestaan van hogere waarden voor geluidsbelasting aan de gevels. De criteria voor het toestaan van hogere waarden worden de komende tijd opnieuw bekeken in het licht van de actuele verstedelijking- en milieupopgaven.



4.1 Verbinden

Om onze goede geografische uitgangspositie in de Metropoolregio verder te benutten, dient de bereikbaarheid te worden verbeterd. 'De sleutel voor bereikbaarheid ligt in het beïnvloeden van de individuele keuzes die reizigers maken en het inspelen op individuele behoeften, en wel op een zodanige wijze, dat de reiziger kan kiezen en blijft kiezen voor duurzame vervoerswijzen.'²⁰ Onze visie op mobiliteit richt zich op afname van de groei van het autoverkeer, stimuleren van alternatieven voor het gebruik van de auto (zoals elektrisch vervoer²¹) en verminderen en voorkomen van de negatieve effecten van het auto- en vrachtverkeer. Daarnaast vormen verbindingen een belangrijke strategische motor voor gebiedsontwikkeling. Binnen de Metropoolregio wordt prioriteit gegeven aan verbetering van het openbaar vervoer. Een logistiek goed sluitend openbaar vervoersysteem is essentieel voor een goede regionale bereikbaarheid. Voor kortere afstanden stimuleren we het fietsgebruik. Daarnaast zullen echter ook nieuwe investeringen in het regionale en lokale wegennet nodig blijven. Goede verbindingen zijn niet alleen essentieel voor het dagelijkse woon-werkverkeer, maar ook belangrijk voor versterking van ons toeristisch-recreatieve netwerk. Niet alleen fysieke, maar ook digitale bereikbaarheid is een belangrijk aandachtspunt voor bedrijven om zich ergens te vestigen, gevestigd te blijven of te willen uitbreiden. Met Breednet krijgen bedrijven in Zaanstad toegang tot snelle glasvezelverbindingen voor dataverkeer.

4.1.1 Verbeteren van het regionale openbaar vervoernet

Binnen de Metropoolregio wordt gewerkt aan versterking en uitbreiding van het openbaar vervoer netwerk. Op de korte termijn zetten wij in op een hoogwaardige openbaar vervoer (HOV)-verbinding met Amsterdam-Noord, hogefrequent spoor op de Zaanlijn en het ontwikkelen van stedelijke transferpunten.

Tracés HOV

Tot 2020 werken wij aan het realiseren van twee HOV-lijnen: tussen de Amsterdamse metrostations Buikslotermeerplein en Johan van Hasseltweg en de Zaanse treinstations Zaandam en Kogerveld. Afhankelijk van de precieze invulling van de tracés, dient ruimte te worden gereserveerd voor de aanleg ervan. We zoeken nog naar een mogelijkheid een van de tracés op termijn via de Achtersluispolder te laten lopen, zodat een betere verdeling ontstaat en de Achtersluispolder beter wordt ontsloten.

Stedelijke transferpunten

De stations Zaandam en Krommenie-Assendelft ontwikkelen zich verder tot stedelijke transferpunten. Vanaf hier gaan rechtstreekse OV-verbindingen naar de acht grote bedrijventerreinen, het ziekenhuis en het stadscentrum.

²⁰) Uit: Zaanse Verkeer en Vervoer Plan (2009).

²¹) Zaanstad heeft zich uitgesproken over te gaan op elektrisch vervoer en dit te stimuleren bij bewoners en bedrijven. Grootchalige inzet van elektrisch vervoer betekent dat hiermee rekening moet worden gehouden bij uitwerking op gebiedsniveau, zoals centrale oplaadmogelijkheden in de wijk en meer parkeerruimte voor het opladen.

4.1.2 Versterken en uitbreiden van het Zaanse waternetwerk

De Zaan vormt de historische basis voor de industriële ontwikkeling van de Zaanstreek. Een goede aan- en afvoerroute voor goederen over de Zaan is nog altijd belangrijk voor de langs de Zaanoevers gelegen bedrijven. Vervoer over water is bovendien milieuvriendelijker dan goederenvervoer over de weg. De Zaan kan nog beter worden benut als belangrijke noord-zuid vervoersader voor de bedrijven. Met uitzondering van de bulkschepen die een aantal grote Zaanse bedrijven aandoen, zal de binnenvaart in de toekomst gaan varen met kleinere schepen, waarmee kleinere ladingen, met name in containers, selectief worden verscheept; een eigentijdse versie van de voormalige Alkmaarse Pakketdienst. Intensivering van dit soort kleinschalig transport over de Zaan ontlast het wegennet en is beter voor het milieu.

Verbreding sluizen en vervanging bruggen Zaan

In de afgelopen jaren is vooral geïnvesteerd in nieuwe bruggen, centrale brugbediening en een diepere vaarweg²². Om de bedrijvigheid langs de Zaan over het water te kunnen blijven bevoorraden en de binnenvaartroute naar Noord-Holland te verbeteren wordt - onder aanvoering van de Provincie Noord-Holland - verder gewerkt aan de uitvoering van het programma 'Vaart in de Zaan'. De huidige doorvaart op de Zaan wordt beperkt door de te smalle en te ondiepe Wilhelminasluis, in combinatie met de verouderde sluisbruggen in Zaandam en de Zaanbrug in Wormerveer. De aanleg van een nieuwe en grotere

sluis, in combinatie met de sluisbruggen draagt bij aan een betere bevaarbaarheid. Daarom wordt tot 2020 gewerkt aan renovatie en verbreding van de huidige sluizen en vervanging van de genoemde bruggen.

Versterking van toeristisch-recreatieve functies

De Zaan wordt steeds intensiever gebruikt als toeristisch-recreatieve verbindingroute. Momenteel is er al een recreatieve vaarverbinding met verschillende haltes tussen het sluisencomplex van Zaandam, de Zaanse Schans en Wormerveer. De Zaan is een 'staande mastenroute' voor recreatiescheepvaart. Het sluisencomplex in Zaandam biedt in principe voldoende ruimte voor beroeps- én pleziervaart. Bovendien worden de sluizen in de komende jaren nog verbreed. De Nauernasche Vaart biedt in recreatief opzicht een minder aantrekkelijk alternatief, maar is wel functioneel voor passanten, die onderweg zijn naar de Noordzee of het IJsselmeer, al vormen de openingstijden van de bruggen en de capaciteit van het sluisje een beperking. De bekendheid van deze route moet worden vergroot.

Uitbreiding van het regionale waternetwerk

Waterwegen vormen steeds belangrijkere verbindingroutes binnen de Metropoolregio. 'De Zaan stroomt tot het Centraal Station'.²³ Zo brengen we niet alleen de verbinding tussen Zaanstad en Amsterdam tot stand, maar overbruggen we ook een psychologische barrière. We zijn overtuigd van het spin-off effect, zowel voor de Zaanoevers, als voor ons groene buitengebied. In Metropoolregioverband

²²) In het kader van de uitvoering van het programma 'Vaart in de Zaan'.

²³) Uitspraak in het College akkoord 'Zaankanters maken de streek' (2006).

wordt gewerkt aan uitbreiding van de mogelijkheden voor personenvervoer over water en de ontwikkeling van één logistiek regionaal waternetwerk. Zaanstad ligt middenin de Metropoolregio en opteert daarom voor een volwaardige aansluiting. We zetten in op een snelle waterverbinding vanuit Amsterdam CS met halteplaatsen bij het Hembrugterrein en het stadscentrum Inverdan. Vanaf het sluizencomplex is een transfer mogelijk op een recreatieve vaarverbinding in noordelijke richting. We zetten in op een structurele inzet van deze verbinding.

4.1.3 Verbeteren van het regionale wegennet

In de regio ten noorden van Amsterdam spelen twee belangrijke ontwikkelingen ten aanzien van de hoofdinfrastructuur van het autoverkeer. De aanleg van de Tweede Coentunnel en het doortrekken van de A8 naar de A9 leveren een forse bijdrage aan een betere bereikbaarheid van de Zaanstreek.

Tweede Coentunnel

Er is gestart met de aanleg van de Tweede Coentunnel onder het Noordzeekanaal, ten oosten van de bestaande tunnel. Verwachting is dat deze in 2014 in gebruik kan worden genomen.

Verbinden A8 en A9

Ten noordwesten van Zaanstad staat de doortrekking van de A8 naar de A9 gepland. Hierdoor stagneert de verbinding van Amsterdam met het noordwesten niet langer bij de doortocht van Krommenie en wordt

Zaanstad-Noord volwaardig aangesloten op het nationale wegennet. De doortrekking van de A8 naar de A9 is belangrijk als verbinding vanuit en naar de rest van Noord- Holland, maar is ook een belangrijke verbinding binnen de MRA en schakel naar het landelijke netwerk.

De aansluiting van de A8 op de A9 ontlast vooral Krommenie en deels ook Wormerveer van zware verkeersstromen. Voorwaarde is wél, dat met de betrokken partijen - Provincie Noord Holland, Rijkswaterstaat en Stadsregio Amsterdam - overeenstemming wordt bereikt over een goede landschappelijke inpassing. Bij het bepalen van het tracé moet onder andere rekening gehouden worden met de gewenste beperking van de luchtverontreiniging en geluidsbelasting van de omringende bebouwing en met de cultuurhistorische waarden van de Stelling van Amsterdam. Op grond van verkeerskundige argumenten is in 2008 geconstateerd dat de zogenaamde Heemskerkvariant - de tracévariant die de A8 bij de Nauernasche Vaart verbindt met de A9 bij Heemskerk - de voorkeur heeft boven andere onderzochte varianten. Inmiddels is nader onderzocht in hoeverre de verbinding kan worden aangesloten op de A9. Daarmee is nu ook de Golfbaanvariant weer in beeld, de variant, die ter hoogte van de Golfbaan op de A9 aansluit. In een op te starten planstudie zullen beide varianten worden uitgewerkt.

Zuidelijke randweg

Ook de geplande verbreding van de Den Uylbrug en de vervolmaking van de Zuidelijke Randweg zijn van

regionale betekenis. Deze verzorgen de doorgaande route door en langs de bedrijventerreinen aan het Noordzeekanaal tussen de IJmond en de ring van Amsterdam.

4.1.4 Verbeteren lokale oost-west verbindingen

Lokaal gezien heeft Zaanstad maar beperkte oost-west verbindingen. De nieuwe aansluitingen bij Inverdan in Zaandam en Poort Clam Dycke in Assendelft brengen daarin verbetering. Bij station Krommenie-Assendelft is al een tunnel gerealiseerd voor het fiets- en autoverkeer. In Zaandam zorgt de voltooiing van de Buiging voor een verbeterde oost-west verbinding voor voetgangers en fietsers. Inverdan is gericht op het autoluw maken van het centrumgebied.

Er zijn plannen voor een ondertunneling van/ viaduct over het spoor in Zaandijk ter vervanging van de spoorwegovergang bij de Guisweg ('spoorse doorsnijding').

De provincie Noord-Holland heeft voor het gebied rond het huidige station Koog-Zaandijk een verkenning ('assist') laten uitvoeren in het kader van de Taskforce Ruimtelijke winst. De Taskforce richt zich op het stimuleren van intensief ruimtegebruik van nog aanwezige stedelijke ontwikkellocaties in Noord-Holland. In het advies is een tweezijdige op- en afrit opgenomen, waarmee de A8 -in aansluiting op de A9- vanuit beide richtingen een op- en afrit krijgt. Het advies bevat ook een verkenning van de mogelijkheden voor een

toekomstig transferium, gekoppeld aan een stedelijk voorzieningenprogramma, waaronder een concentratie van de sport en woningbouw in het gebied waar het spoor en A8 elkaar kruisen.

Voor de ondertunneling van het spoor in Zaandijk voor wegverkeer is van rijkswege een grote subsidie aan Zaanstad toegekend.

Deze nieuwe tunnel onder het spoor zorgt niet alleen voor een betere oost-westverbinding op lokaal niveau, maar moet ook gezien worden in het licht van de ontwikkeling van het gebied tussen de A8 en de Guisweg. De komende jaren zullen plannen uitgewerkt worden voor een stedelijk knooppunt dat zowel een lokale als regionale waarde heeft, en waarbij ook de nabijgelegen Zaanse Schans wordt betrokken. (zie ook paragraaf 3.4.6)

Naast de verbetering van de oost-westverbinding ter hoogte van de Guisweg wordt ook gewerkt aan de verbetering van de spoorwegovergang Assendelft-Noord bij de Industrieweg.

4.1.5 Versterken en uitbreiden van langzaam verkeerroutes

Er moet meer gefietst worden! 'Dat is niet alleen goed voor de fietser zelf (meer bewegen), maar ook voor het milieu en de luchtkwaliteit in Zaanstad en de kwaliteit van de open ruimte'.²⁴ Wij stellen ons daarom een toename van het fietsgebruik van 25,4% in 2001 naar 35% in 2015 ten doel.

24) Fietsnota Zaanstad (2008).

25) Regionaal Verkeer en Vervoerplan (2004).

De Stadsregio Amsterdam zet zich in voor verbetering van het regionale fietsnetwerk²⁵. Zo wordt gestimuleerd, dat meer mensen de fiets kiezen als vervoermiddel en dat er goede overstapplaatsen komen voor het openbaar vervoer en de (carpool-) auto. Dit vraagt om maatregelen als fysiek gescheiden fietspaden, goede doorstroming bij verkeerslichten, goede verlichting en goed beheer en onderhoud. Nog te vaak wordt de fiets voornamelijk op lokale trajecten gebruikt. Daarmee blijven kansen liggen. Goede fietsverbindingen kunnen er voor zorgen, dat ook forenzen die in Amsterdam werken sneller de fiets pakken. Daarbij komen ook waterverbindingen, waarbij de fiets kan worden meegenomen, van pas. De Stadsregio heeft de zwakke en ontbrekende schakels binnen het regionale netwerk in kaart gebracht. Een aantal ontbrekende regionale schakels ligt in Zaanstad.²⁶

Om het gebruik van de fiets te bevorderen is voor de korte termijn een comfortabel en veilig lokaal fietsnetwerk tussen de Zaanse kernen nodig. Voor de langere termijn gaat het om verbetering van de fietsveiligheid van/naar en rond scholen, betere fietsparkeervoorzieningen bij winkelcentra, stimuleren van recreatief fietsen en het gebruik van de fiets voor het werk.

Realiseren regionale fietsverbindingen

Eén van de belangrijkste regionale fietsverbindingen is die met Amsterdam. In het kader van het landelijke project 'Met de Fiets minder File' wordt gewerkt aan de fietssnelweg Zaandam-Amsterdam: de verbinding van Zaandam via de Noorder IJ- en Zeedijk (en op termijn ook de Achtersluispolder) naar

Amsterdam-Noord. Daarnaast juichen we initiatieven voor een frequentere verbinding met de Hempont van harte toe, in aansluiting op de bestaande fietssnelweg tussen Amsterdam en Zaanstad via het Westelijk Havengebied en langs de provinciale weg in Zaanstad.

Realiseren lokale fietsverbindingen

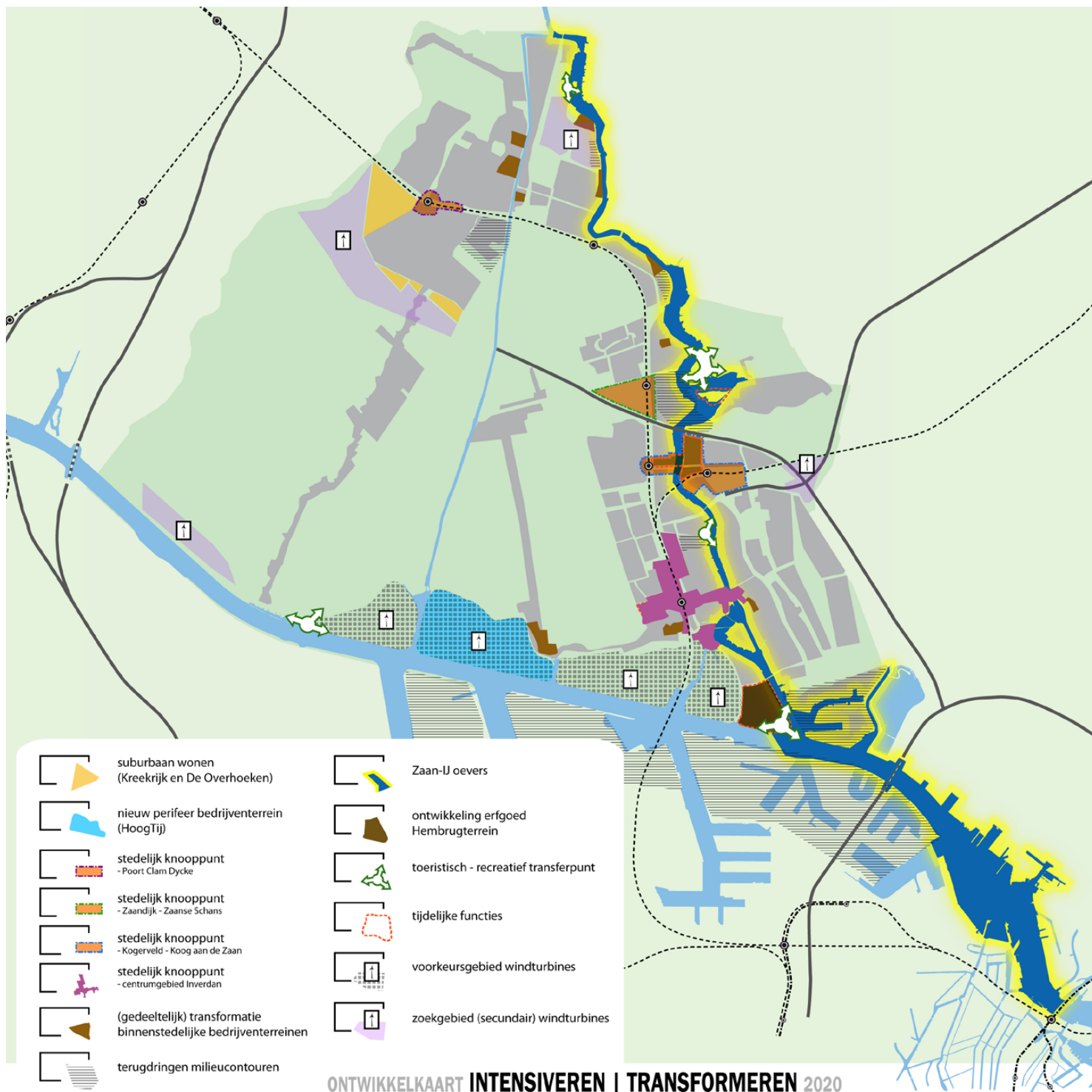
Binnen Zaanstad wordt prioriteit gegeven aan het realiseren van twee belangrijke lokale fietsverbindingen: de verbinding Krommenie-Assendelft-Zaandijk en de verbinding Assendelft-Westzaan-Koog a/d Zaan.

4.1.6 Versterken van ecologische en toeristisch-recreatieve verbindingen

In de komende tien jaar werken we aan betere ecologische en toeristisch-recreatieve verbindingen in en tussen de volgende gebieden:

- Westzaan-Westerkoog
- Westzijderveld-Oostzanerveld
- Westerwatering-Polder Westzaan
- Zaanse Schans-De Omzoom
- Kalverpolder-Haaldersbroek
- Guisveld
- Guisveld/Wormer- en Jisperveld, via de Watering Wormerveer of via de Noorder Watermolensloot
- Krommenier Woudpolder
- Saendelft-De Omzoom
- Polder Assendelft
- De Kil
- De Gouw

26) De projecten, knelpunten en ontbrekende schakels, die terug te vinden zijn op de kaart met regionale fietsroutes in de Fietsnota (pag. 20) komen in aanmerking voor subsidie vanuit de Stadsregio Amsterdam.



Verspreid door landelijk en stedelijk Zaan gebied ligt een groot aantal cultuurhistorische/ toeristische bezienswaardigheden. Twee belangrijke cultuurhistorische routes lopen langs en dwars over ons grondgebied: de Stelling van Amsterdam en de Holland Route als onderdeel van de European Route of Industrial Heritage. In samenwerking met de Metropoolregio wordt gewerkt aan betere bebording, routebeschrijvingen en toeristische voorzieningen op en langs deze routes. Hiermee worden bestaande toeristisch aantrekkelijke locaties beter met elkaar verbonden. Daarnaast betekent dit een duidelijker toeristische profilering van Zaanstad als regionaal centrum voor industrieel erfgoed.

4.2 Intensiveren en transformeren

Zaanstad heeft geen uitbreidingsmogelijkheden. De laatste uitleggebieden voor wonen (Kreekrijk en De Overhoeken) en werken (HoogTij) worden voltooid. Voortaan kan alleen nog maar binnen bestaande stedelijke contouren gebouwd worden. Daarvoor is nodig, dat de milieubelasting van het verkeer en van de bedrijven teruggebracht wordt. Voor de aankomende tien jaar willen we het aantal milieubelaste woningen terugdringen met de helft (van 60.000 naar 30.000 woningen). In deze paragraaf laten we zien in welke delen van de stad we tot 2020 nieuwe investeringen en ontwikkellocaties plannen. Onze strategie is tweeledig. In een aantal gebieden streven we naar intensiveren door slim en meervoudig ruimtegebruik op basis van de bestaande functies en structuren. In andere gebieden willen we juist

ingrijpende veranderingen tot stand brengen via transformatie. In sommige gebieden - zoals de Zaanoevers - is sprake van zowel intensivering als transformatie.

4.2.1 Voltooien laatste uitleggebieden voor wonen en werken

Suburbaan wonen

Suburbaan wonen is weliswaar geen unieke Zaanse kwaliteit, maar zal in de toekomst wel gewild blijven. De bouw van ca. 900 woningen in Kreekrijk betekent de afronding van onze laatste grote stadsuitbreiding. Het woonmilieu dat hier en in De Overhoeken (circa 150 woningen aan de zuidrand van Saendelft) komt is complementair aan de meer stedelijke ontwikkeling rondom de knooppunten, langs de Zaanoevers en in het stedelijke Zaandam.

Nieuwe perifere bedrijventerreinen

Ook voor nieuwe bedrijventerreinen is geen ruimte in het buitengebied. Bij uitbreiding van bestaande bedrijventerreinen hanteren we het principe dat uitbreiding pas aan de orde is als bestaande ruimte geen plaats meer biedt voor noodzakelijke functies²⁷. Dat betekent, dat we doelmatig en duurzaam met onze huidige bedrijventerreinen omgaan; dus opknappen waar nodig en ruimte bieden aan functies, waar de markt om vraagt. In Zaanstad is nog ruimte voor nieuwe havenfuncties op de natte kavels van het bedrijventerrein HoogTij.

27) Conform de zg. SER-ladder.

4.2.2 Voortzetten ontwikkeling van stedelijke knooppunten

In 'Dansen op het veen' werd de ontwikkeling van stedelijke knooppunten geïntroduceerd op locaties waar verschillende verkeersvormen samenkomen. Die koers zetten we voort. Op deze locaties past intensivering, waarbij hoogbouw tot de mogelijkheden behoort.²⁸

Centrum Zaandam/Inverdan

In Inverdan verrijst een nieuw centrumgebied. Nooit eerder had Zaanstad als typische 'band'-stad een écht stadhart, met een daarbij passend voorzieningenniveau. Hier komen zo'n 2600 nieuwe woningen van verschillende typen en in uiteenlopende prijsklassen. Ongeveer een kwart van de woningen is bestemd voor speciale groepen, zoals senioren, starters, jongeren en studenten. Daarnaast worden 34.000 m² kantoorruimte (exclusief het stadhuis) en 50.000 m² aan commerciële en 9.000 m² aan maatschappelijke voorzieningen toegevoegd. In Inverdan is het kernwinkelapparaat van Zaanstad gesitueerd, alsmede grootschalige detailhandel. Wij zetten ons huidige beleid voor de detailhandel en horeca ten aanzien van concentratie en leefbaarheid voort met aandacht voor kwaliteit. De bijzondere Zaanse icoonarchitectuur in combinatie met het historische erfgoed in de 'schil' van de omringende buurten²⁹ geeft het gebied een uitgesproken identiteit en voegt daarmee een extra kwaliteit toe. Voor Inverdan kiezen we een hoger kwaliteitsniveau van de openbare ruimte in het kernwinkelgebied en het gebied ten westen van het station (Eilanden en kenniswijk). In Inverdan-West creëren we een stedelijk

woongebied rondom het station met bijbehorende voorzieningen, dat overgaat in een nieuw tuinstedelijk woonmilieu. De ontwikkeling van het Zaan-IJ-oeverproject biedt in de komende jaren kansen om de bereikbaarheid van Inverdan over het water voor toeristen en andere bezoekers te verbeteren, zowel noordwaarts (richting Zaanse Schans) als in zuidelijke richting (richting Amsterdam).

Kogerveld - Koog aan de Zaan

Het gebied tussen NS-station Kogerveld, de Zaan en station Koog-Bloemwijk wordt gekenmerkt door de karakteristieke Zaanse mix van (zware) bedrijvigheid en wonen. De spoorverbinding en de nabijheid van de A8 maken het Oostzijderveld geschikt voor een combinatie van sportvoorzieningen met langs de randen kantoorfuncties. In de ontwikkelingsvisie, die voor Kogerveld en omgeving is opgesteld, worden ook woonbuurten en bedrijfslocaties in de directe omgeving betrokken, zoals het bedrijventerrein Kogerveld Zuid en de Slachthuisbuurt. Tot 2020 vindt een (gedeeltelijke) transformatie plaats van de Slachthuisbuurt. Tevens bereiden we de revitalisering en gedeeltelijke transformatie voor van de verouderde bedrijventerreinen in Kogerveld Zuid. In het kader van de Zaan- en IJ-oeverontwikkeling worden de perspectieven voor dit gebied onderzocht, waarbij o.a. gekeken wordt naar de relatie met Koog aan de Zaan aan de overzijde van de Zaan.

Zaandijk - Zaanse Schans

Ook voor dit gebied -gelegen tussen en rondom het NS-station Koog-Zaandijk, het tracé van de A8 en de

28) Het Afwegingskader Hoogbouw (2008) biedt een handreiking om hoogbouwinitiatieven te toetsen en te begeleiden.

29) O.a. het Czaar Peterhuisje en het voormalige Verkadecomplex; zie ook par. 4.6.2.

Zaan- is recent een ontwikkelingsstudie gemaakt³⁰, die zowel korte als lange termijn perspectieven schetst. Tevens is er in 2010 een ruimtelijk kader vastgesteld voor de Zaanse Schans wat ervoor zorgt da cultuurhistorische waarden beschermd zijn.³¹ Tot 2020 voegen we een beperkt aantal voorzieningen toe, die mogelijke langere termijn ontwikkelingen niet in de weg staan. We zorgen voor een betere entree voor toeristen en bezoekers aan de Zaanse Schans. Er komt een betere toeristische bewegwijzering door Oud Koog en Zaandijk. De Zaanse Schans wordt in de komende jaren verder ontwikkeld tot een toeristisch transferpunt van waaruit bezoekers de Zaanstreek in kunnen trekken. Daarmee wordt ook de directe omgeving (Kalverpolder, Zaan, Zaandijk, Oud Koog, Vijverlanden/Guisveld³²) nadrukkelijker onderdeel van het toeristische product Zaanse Schans.

Poort Clam Dycke

De ontwikkeling van dit knooppunt verloopt minder snel en minder omvangrijk dan was voorzien. Poort Clam Dycke is vooral een verkeersknooppunt rond het station Krommenie-Assendelft. Vanwege milieucoutouren liggen hier vooral mogelijkheden voor kantoorontwikkeling en voor concentratie van bovenwijkse voorzieningen waardoor ook in Zaanstad Noord ruimte wordt geboden voor nieuwe ontwikkeling.

4.2.3 Creëren van eigentijdse en duurzame menging van wonen en werken

Binnenstedelijk maakt extensieve bedrijvigheid langzamerhand plaats voor intensieve werk-gelegenheid van een lagere milieucategorie. We benutten verouderde binnenstedelijke bedrijventerreinen die een onduidelijk profiel hebben en gunstig gelegen zijn voor een nieuwe eigentijdse menging van wonen en werken. Daarnaast geldt in principe het uitgangspunt dat bij dit soort transformaties het huidige aantal arbeidsplaatsen op de betreffende terreinen minimaal gehandhaafd blijft. Aan de hand van een nieuwe raming van behoeften aan bedrijfsruimten (die medio 2011 gereed komt) en een analyse van de verschillende gebieden in de vorm van een bedrijvenatlas, worden definitieve keuzes bepaald en vindt verdere uitwerking plaats.

(Gedeeltelijke) transformatie van binnenstedelijke bedrijfsterrainen

De volgende bedrijventerreinen zijn aangemerkt als (gedeeltelijke) transformatiegebieden: Krommenie Oost (Krommenie); PWN-terrein, Noorderveld/ Brokking, Noordeinde, Zuideinde/Plein 13/Dubbele Buurt (Wormerveer); Klene/Pielkenrood Karlshamm; Hemmes, Touwslagerstraat/Zuiddijk, Houthavenkade, Kogerveld Midden en Zuid, Breedweer (Zaandam); Zuideinde (Westzaan).

30) Assist Koog-Zaandijk; Provincie Noord Holland (2009).

31) Beeldkwaliteitsplan & stedenbouwkundige visie Zaanse Schans 2010, Steenhuismeurs.

32) Dit gebied is niet alleen landschappelijk, maar ook cultuurhistorisch van belang, doordat hier vroeger een groot aantal molens heeft gestaan.

4.2.4 Kansen verzilveren aan Zaan en IJ

De Zaan vormt bij uitstek 'het visitekaartje van Zaanstad'. Het benutten van de kwaliteiten van de Zaan vormt al meer dan 20 jaar de inspiratie en inzet voor stedelijke ontwikkeling langs de Zaanoevers. We blijven de kwaliteiten van de Zaan benutten, maar combineren die voortaan met onze gunstige ligging ten opzichte van Amsterdam. Hierdoor ontstaan nieuwe kansen voor stimulering van werkgelegenheid en toekomstige locaties voor woningbouw.

Het plangebied loopt vanaf West-Knollendam tot het Zeeburgereiland. In 2010 heeft het project 'Kansen verzilveren aan Zaan en IJ' alle relevante aspecten en mogelijkheden voor dit gebied in beeld gebracht in een Ontwikkelingsplan Zaan en IJ, zodat we een integrale afweging kunnen maken over verdere kansen op korte en langere termijn. Ook mogelijke neveneffecten en gevolgen, zoals toename van verkeersdruk aan de zuidkant van Zaandam, worden in de inventarisatie meegenomen.

In de jaren tot 2020 anticiperen we op de toekomstmogelijkheden van de locaties langs de Zaan en het IJ. Dat doen we niet alleen, maar in een open dialoog met het bedrijfsleven. Onderdeel van deze dialoog is de 'natuurlijke' ontwikkeling van bedrijven. De geschiedenis leert dat in de loop der tijd bedrijven komen en gaan en hun eigen logische keuzemomenten voor investeringen en/ of bezinning op de locatie kennen.

Geleidelijke verkleuring Achtersluispolder

Voor de Achtersluispolder wordt de geleidelijke transformatie van bedrijventerrein naar werkmilieu ingezet door het toevoegen van niet belemmerende publieksfuncties, het verbeteren van de infrastructuur en bereikbaarheid van het gebied en het verbreden van de economische functies.

Pas op de langer termijn, na 2020, wordt een verdere transformatie ingezet. Als de kans zich voordoet zou dan ook een combinatie van wonen en werken mogelijk kunnen worden. Dit is alleen aan de orde als aan de milieuraandvoorwaarden voor wonen kan worden voldaan. Er is geen sprake van overheidssturing op vertrek van bedrijven.

Herbestemming erfgoed Hembrugterrein

Het Hembrugterrein bevat een groot aantal rijks- en gemeentelijke monumenten en ensembles. Een aantal van deze monumenten verkeren in slechte staat. Het rijkelijk aanwezige groen geeft het gebied ook landschappelijke waarde. We zetten deze karakteristieke kwaliteiten als aanjager in en niet als belemmering voor herontwikkeling. Dit vraagt o.a. om een ontwikkelingsgericht monumentenbeleid³³ wat vertaald is in de Erfgoedvisie 2011. Het terrein heeft potentie om zich in de komende jaren binnen de Metropoolregio te profileren als schakel tussen de Zaanse 'maak'-industrie en de Amsterdamse creatieve sector. Op korte termijn liggen er kansen voor (tijdelijke en permanente) functies op het gebied van creatieve en ambachtelijke bedrijvigheid,

33) In de geest van het nieuwe rijksbeleid ten aanzien van de modernisering van de monumentenzorg (MoMo).

toeristische voorzieningen (zoals vestiging van het informatiecentrum van de ERIH Holland Route), en tijdelijke functies zoals congressen, short stay-faciliteiten en evenementen. Op lange termijn streven we naar een menging van wonen en werken.

Versterken toeristisch-recreatieve transferpunten
Een goede fysieke aansluiting met Amsterdam is ook voor de ontwikkeling van het toerisme in Zaanstad van groot belang. Amsterdam geldt als belangrijkste toeristische magneet. De strategie binnen de metropoolregio is gericht op een betere spreiding van bezoekers over de rest van de regio. Voor de Zaanstreek geldt 'industrieel erfgoed' als specifieke toeristische karakterisering. Het water biedt voor toeristen een aantrekkelijke verbindingroute naar de Zaanstreek en is daarmee voor Zaanstad een belangrijke aanjager voor toeristische ontwikkeling in de komende jaren. Bovendien ligt hier een aantal toonaangevende 'parels' van industrieel erfgoed. Langs de Zaan liggen diverse transferpunten zoals het Verkadecomplex en de Zaanse Schans vanwaar bezoekers de Zaanstreek verder kunnen verkennen. Het Noordzeekanaal biedt mogelijkheden voor een overstap naar het groene buitengebied en de Stelling van Amsterdam. De stelling ligt weliswaar op een bereikbare fietsafstand van Amsterdam³⁴, maar via het water kunnen we van die aantrekkingskracht nog veel beter profiteren. Bij de te realiseren transferpunten worden eveneens afmeerplaatsen aangelegd voor de recreatievaart langs de Zaan.

4.2.5 Terugdringen milieubelasting

Innovatie via pilot Zaans Proeflokaal

We willen de milieudruk van een aantal grootschalige procesindustrieën op de directe omgeving beperken. In de pilot Zaans Proeflokaal zoeken bedrijven, Rijk en gemeente Zaanstad samen met onderzoekers van de TU Delft voor het gebied de Hemmes en omgeving naar nieuwe mogelijkheden voor reductie van de milieubelasting, om zo ruimte te scheppen voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Het is de bedoeling dat de resultaten van de pilot ook in andere gebieden van Zaanstad met grootschalige bedrijvencomplexen én in de rest van Nederland worden toegepast. Binnenstedelijke bedrijven, die voor grote vernieuwingsinvesteringen staan, willen we helpen om hun milieubelasting te beperken of eventueel met verplaatsing naar elders, zoals het Noordzeekanaalgebied.

Terugdringen milieucontouren Noordzeekanaalgebied

In de aanloop naar de toekomstige Zaan IJ-oeverontwikkeling zijn we kritisch ten aanzien van de milieubelasting rond het Noordzeekanaal. In het kader van het MIRTonderzoek ZaanIJ wordt de toekomst van het Noordzeekanaalgebied en de relatie met mogelijke verkleuring van bedrijventerreinen in de toekomst hierin nader onderzocht. We onderkennen het belang van het Noordzeekanaal als economische motor voor de regio, maar willen ook aandacht voor de regionale verstedelijkingsopgave en de relatie met onze milieupogave.

³⁴) Zie concept-structuurvisie Amsterdam.

In de periode tot 2020 voeren we een voorwaarden-scheppend beleid, dat toekomstige ontwikkeling niet in de weg staat. Op het bedrijventerrein Achtersluispolder sorteren we voor op verkleuring in de toekomst door het toepassen van een inwaartse zonering en vrijstellingsbevoegdheden in de actualisatie van het bestemmingsplan. Verder westwaarts willen we ruimte blijven bieden aan bedrijven met zware milieubelasting. Voor de bedrijventerreinen HoogTij, Westerspoor en Zuiderhout onderzoeken we daarom de mogelijkheden voor invoering van minimum milieucategorieën.

Voor de ontwikkeling van Zaanstad is het essentieel dat de milieucontouren van het Westelijk Havengebied fors teruggedrongen worden. De komende jaren vindt er nog geen verdere uitbreiding van de Amsterdamse haven plaats. Onderzocht wordt hoe door innovatie, van zowel regelgeving als milieutechniek, de huidige ruimte beter kan worden benut. Als regionale partner en belanghebbende partij wil Zaanstad hier nauw bij betrokken worden.

Terugdringen milieucontouren binnenstedelijke industrielocaties

Binnenstedelijk werken we aan het terugdringen van milieubelasting. Op binnenstedelijke bedrijventerreinen streven we er dan ook naar dat op lange termijn (2030-2040) bedrijven zich gaan gedragen als een bedrijf in maximaal milieucategorie 3, ook als de formele milieucategorie voor dat bedrijf hoger is.

4.2.6 Ruimte maken voor duurzame energieopwekking

Onze doelstelling om Zaanstad in 2020 klimaat-neutraal te maken schept verplichtingen en betekent, dat we ook op eigen grondgebied locaties moeten voorzien in de productie van duurzame energie. Daarom moet in Zaanstad ruimte worden gecreëerd voor energieopwekking uit bronnen zoals zon, wind, water, aardwarmte en biomassa. Het gaat hierbij om ruimte voor infrastructuur (b.v. warmte-koudenet) en duurzame energietechnieken als windmolens, PV-panelen, zonneboilers, biogasinstallaties en warmte-koude opslag in de bodem. Aangezien ruimte in Zaanstad schaars is vraagt deze additionele ruimteclaim voor opwekking van duurzame energie om intelligent ruimtegebruik.

Voorkeurgebied windturbines

In een groot deel van Zaanstad is het planologisch-juridisch niet mogelijk om windturbines te plaatsen. Dat heeft te maken met de aanwezige natuurwaarden, provinciale richtlijnen voor bescherming van weidevogelgebieden en de begrenzing van het Nationaal Landschap Laag Holland. Om die reden maken we plaatsing van windturbines mogelijk in de strook langs het Noordzeekanaal. Concreet gaat het om 4 (primaire) zoekgebieden:

- Nauerna;
- Hoogtij;
- Westerspoor;
- Zuiderhout.

Bij vergroting van het volume van bestaande turbines in andere dan bovenstaande gebieden, dient eventuele uitbreiding in de voorkeursgebieden te worden gerealiseerd.

Als blijkt dat deze gebieden onvoldoende ruimte en capaciteit bieden zullen alsnog mogelijkheden op andere locaties (secundaire zoekgebieden) in onderzoek worden genomen. Wij denken hierbij aan:

- de strook langs het Noordzeekanaal bij de

- Wijkermeerpolder;

- de strook langs Saendelft,

- bedrijventerrein Noorderveld;

- klaverblad A7-A8.

Uiteraard zullen de genoemde zoeklocaties moeten worden getoetst aan diverse beleidsaspecten (waaronder de beeldkwaliteit van het buitengebied en de geluidsbelasting)³⁵.

Naast kansen voor grote windturbines zijn er binnen Zaanstad ook kansen voor kleine windturbines, vooral in stedelijk gebied. In de nota Kleine windturbines in Zaanstad³⁶ wordt onder meer ingegaan op de ruimtelijke afwegingskaders van belang zijn bij de locatiekeuze.

4.2.7 Vergroten mogelijkheden voor tijdelijk gebruik

Zaanstad kent een aantal gebieden en plekken, die al enige tijd wachten op herontwikkeling c.q. herstructurering. In de afgelopen jaren is gebleken

dat er vooral in de creatieve en evenementensector belangstelling is voor dit soort transitiegebieden. Een aantal oude fabriekscomplexen biedt momenteel al tijdelijk onderdak (Hembrugterrein, Slachthuisbuurt).

We gaan ons inzetten om langdurige leegstand van panden en braakliggende terreinen tegen te gaan (met name De Hemmes en Hembrugterrein) en de mogelijkheden voor tijdelijke functies te vergroten. Uiteraard zijn we ons ervan bewust, dat ook bij tijdelijk gebruik aan een aantal eisen moet worden voldaan, maar het uitgangspunt is voortaan 'ja-mits' in plaats van 'nee-tenzij'.

4.3 Herstructureren en revitaliseren

Het binnenstedelijke gebied van Zaanstad zal in de komende jaren intensiever gebruikt gaan worden. Hierdoor wordt de druk op de stad groter, waardoor leefbaarheid en kwaliteit onder druk staan. Een aantal gebieden in onze stad is toe aan het aanpakken van de openbare ruimte en/of infrastructuur (revitalisering) of aan het aanpakken van de publieke/private ruimte,erschikking van functies en/of sloop/nieuwbouw (*herstructurering*). Naast herstructurering hebben in de komende tien jaar in een aantal buurten vele duizenden woningen funderingsherstel nodig. Herstructureren en beheren gaan hand in hand. Afspraken over duurzaam beheer van woonbuurten en parkmanagement op bedrijventerreinen maken integraal onderdeel uit van het herstructureringsproces.

35) De PlanMER 'Zichtbaar Zaan's' en de Passende beoordeling Windturbines Zaanstad beschrijven en beoordelen de mogelijke milieueffecten van de zoeklocaties voor windturbines (en woningbouw op de belangrijkste thema's. Zie bijlagen en §1.4 van deze Ruimtelijke Structuurvisie.

36) Kleine windturbines in Zaanstad: 28-10-2008 vastgesteld door het college, ter kennisname aangeboden aan de raad.



4.3.1 Herstructureren van verouderde woonbuurten

Herstructurering betekent niet alleen kwaliteitsverbetering van woningen en woonomgeving, maar biedt daarnaast juist kansen voor meer differentiatie van woningtypen en duurzame maatregelen, zoals minder energieverbruik en intensiever en meervoudig ruimtegebruik. Daarnaast biedt het impulsen aan wijkeconomie door verbetering van het detailhandelaanbod en uitbreiding van mogelijkheden voor werken aan huis en/of faciliteiten zoals bedrijfsverzamelgebouwen. In de woongebieden gaat het om een betere balans tussen het ruimtebeslag van parkeren, groen en verblijfsruimten. In talrijke delen van de stad is de openbare ruimte teveel ingericht op het gebruik van de auto. Vanuit onze milieudoelstellingen willen we het gebruik van de auto juist terugdringen. De gemeente streeft naar openbare parkeervoorzieningen. Deze kunnen door toepassing van dubbelgebruik, efficiënter worden gebruikt.

Herstructureren doen we met zorg. Door bewoners actief te betrekken, door rekening te houden met de sociale samenhang en identiteit van de buurt, en door zoveel mogelijk gebruik te maken van authentieke ruimtelijke en fysieke kenmerken. Het is inmiddels beleid om voor herstructureringsgebieden een cultuurhistorische verkenning te maken als inspiratie voor ruimtelijke plannen. Door het maken van sociale visies bij herstructureringsplannen wordt duidelijk welke voorzieningen in een buurt

nodig zijn. In principe kan het gaan om allerlei soorten functies (zowel binnen als buiten): scholen, winkels, horeca, kinderopvang, zorgpraktijken, sport- en speelmogelijkheden, ontmoetingsplekken, veilige fiets- en looproutes, haltes voor openbaar vervoer. Met name voor gezinnen met jonge kinderen, ouderen en gehandicapten zijn dit soort voorzieningen dicht bij huis erg belangrijk. Gebouwen en collectieve ruimten worden flexibeler en multifunctioneler opgezet en ingericht. Op deze manier spelen we in op veranderende wensen en behoeften van bewoners. Bij het opzetten van plannen en exploitaties wordt hiervoor voldoende ruimte gereserveerd. Goede voorzieningen kunnen een spin-off effect voor de hele wijk genereren.

De grootste herstructureringsopgave ligt in de wijk Poelenburg in Zaandam. Op basis van het *Uitvoeringsprogramma Nieuw Poelenburg* start vanaf 2010 de (gedeeltelijke) vernieuwing van de wijk. De wijkvernieuwing bevat niet alleen fysieke maatregelen, maar ook een uitgebreid sociaal programma. Naast woningbouw komen er geheel vernieuwde voorzieningen, waaronder een school, een winkelcentrum en een buurtcentrum. Deze vormen samen het nieuwe hart van de wijk. Ook de openbare ruimte krijgt een opknapbeurt.

Behalve in Poelenburg wordt tot 2020 ook gewerkt aan herstructurering in andere delen van Zaandam Zuidoost: Rosmolenwijk, Havenbuurt, Kleurenbuurt, evenals in Wormerveer in het gebied rond Plein 13/ Indische Buurt en in Wormerveer Noord.

4.3.2 Toevoegen van speciale woonmilieus

Wonen op en langs het water

Water is een belangrijke kwaliteit van onze stad. Omdat iedereen ervan moet kunnen profiteren en genieten vraagt het om zorgvuldig gebruik en toepassing. Nieuwe woonmilieus op of langs het water zijn alleen mogelijk als dit een meerwaarde oplevert voor de omgevingskwaliteit. Openbaarheid en de bereikbaarheid moeten worden gegarandeerd en zichtlijnen behouden blijven³⁷. Hiervoor zijn mogelijkheden in Krommenie (sportpark Provily, een deel van het sportpark Slibkuil, Rosariumpark en het gebied ten oosten van Noorderham) en op de Hemmes. Dezelfde criteria worden toegepast op kleinschalige locaties aan het water. Wonen op of langs het water wordt niet toegestaan binnen de groen-blauwe hoofdstructuur, in gebieden die anderszins een wettelijke bescherming hebben, of behoren tot recreatieve verblijfsgebieden. Graag bieden we ruimte aan (collectief) particulier opdrachtgeverschap. Voorbeelden hiervan zijn het terrein van het Provily-sportpark en een locatie in Inverdan West.

Wonen in een cultuurhistorische setting

De oude stadsbuurten rondom het nieuwe stadshart Inverdan (Russische Buurt, Oud West en Klauwershoek) bevatten cultuurhistorische waarden, die nog te veel verborgen blijven en daardoor onvoldoende worden benut. In combinatie met de culturele voorzieningen rond het sluizencomplex, het Czaar Peterhuisje en het voormalige Verkadecomplex als monumentale blikvangers willen we het gebied

‘Rondom Inverdan’ meer aantrekkingskracht geven. Daarmee zorgen we ook voor een volwaardige aansluiting op ons vernieuwde stadshart. In het kader van het project ‘Kansen verzilveren voor Zaan en IJ’ worden de kansen en mogelijkheden verder in kaart gebracht.

4.3.3 Herstructureren of revitaliseren van bedrijfsterreinen

De Nota Bedrijventerreinen geeft een overzicht van de onderhoudsstaat en het gebruik van onze huidige bedrijventerreinen. De perifere bedrijfsterreinen Molletjesveer en Assendelft Noord worden de komende jaren geherstructureerd. De bestaande perifere detailhandel locaties (PDV) zoals Zuiderhout en het Run Shopping Centre Noorderveld behouden deze huidige bestemming ‘perifere detailhandel’ (PDV). Tegelijkertijd wordt voor deze terreinen (Zuiderhout en Noorderveld) een nadere afweging gemaakt over de ruimtelijke situering van Grootschalige Detailhandelvevestiging (GDV). Bij de herstructurering van Zuiderhout wordt in deze afweging rekening gehouden met het verbeteren van de relatie met Inverdan.

Zeker tweederde van de binnenstedelijke bedrijventerreinen heeft te kampen met problemen als vertrek van bedrijven, een afname van de werkgelegenheid en een dalende kwaliteit van de openbare ruimte. Soms laat ook de bereikbaarheid en ontsluiting te wensen over. Voor de bedrijfsterreinen genoemd in paragraaf 4.2.3 kiezen we voor (gedeeltelijke) transformatie. De volgende bedrijfsterreinen

37) Zie notitie ‘Water als bouwgrond’ (2009).

worden gerevitaliseerd: Stationsstraat/Zaandijk, D. Sonoyweg/Zaandam, Tate & Lyle, Loders Croklaan en Oostzijde. De voorstellen voor revitalisering van deze bedrijfsterreinen zijn gericht op kleinschalige ingrepen die op de middellange termijn een aantal verkeerskundige problemen moet oplossen. Afhankelijk van zowel de analyse van de verschillende gebieden als de lange termijn ontwikkeling worden definitieve keuzes bepaald en vindt verdere uitwerking plaats.

4.3.4 Inrichten of vernieuwen van recreatiegebieden

Op twee plekken wordt gewerkt aan de inrichting of vernieuwing van recreatiegebieden:

- De Omzoom: in de komende jaren vindt de inrichting plaats van de Omzoom, het groengebied grenzend aan Saendelft, Kreekrijk en De Overhoeken, waarin een aantal recreatieve- en sportvoorzieningen worden ondergebracht;
- Nauerna: in 2006 hebben gemeente Zaanstad, Provincie Noord-Holland, gemeente Amsterdam en de NV Afvalzorg een intentieovereenkomst gesloten over concentratie van afvalstortcapaciteit in de regio. Dat betekent, dat de vuilstort in Nauerna wordt uitgebreid en opgehoogd en zeker nog tot 2020 in gebruik zal blijven. In de overeenkomst is als extra voorwaarde opgenomen dat een deel van de stortplaats -circa 8 hectare- vervroegd als recreatiegebied wordt ingericht.

4.3.5 Verplaatsen of herschikken van sportterreinen

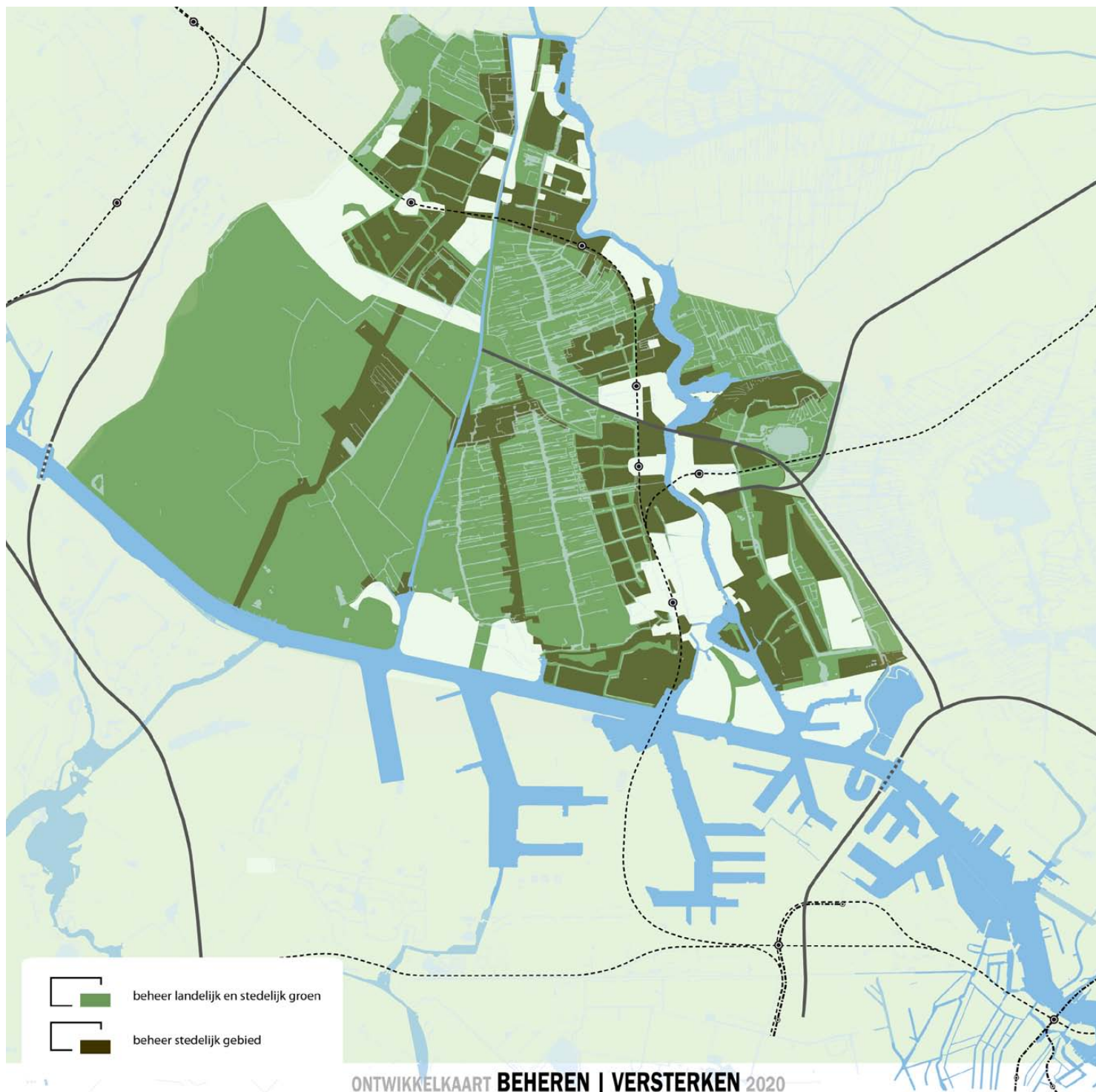
In 2006 zijn alle Zaanse sportvoorzieningen opnieuw in kaart gebracht. Op een aantal complexen is sprake van onderhoudsachterstanden of van overcapaciteit aan velden. Ons beleid is gericht op zowel intensivering (door aanleg van kunstgrasvelden), als herstructurering van sportparken, door multifunctioneler (mede-)gebruik van andere functies op het gebied van onderwijs, recreatie en kinderopvang. Daar waar er sprake is van overcapaciteit kunnen complexen worden verplaatst of samengevoegd.

4.4 Beheren en versterken

De ontwikkelopgave 'beheren en versterken' is gericht op het voldoende op peil houden van het stedelijke gebied. Daarbij ligt de focus op het zorg dragen voor een toereikend en voldoende geografisch gespreid voorzieningenpakket en behoud van de kwaliteit van de openbare ruimte. Voor het landelijke gebied ligt de nadruk op het beheren en versterken van kwaliteit en functies met als doel een vitaal buitengebied.

4.4.1 Beheren stedelijk gebied

Het merendeel van het bebouwde gebied in Zaanstad zal op een basisniveau worden beheerd.



Belangrijke aandachtspunten hierbij zijn: een adequaat/vraaggericht voorzieningenaanbod, goed onderhoud van de openbare ruimte en van het binnenstedelijke groen en water. Beeldende kunst en 'community art' bieden aanvullende mogelijkheden voor versterking van identiteit en toevoeging van kwaliteit.

Een toereikend en goed bereikbaar lokaal voorzieningenpakket

Wensen en behoeften van mensen veranderen snel. Het is belangrijk dat demografische ontwikkelingen, fluctuaties en veranderingen tijdig gesignaleerd worden. Dat stelt eisen ten aanzien van een adequate situering en spreiding van voorzieningen, zowel op stedelijk als op wijkniveau. In 2007 is een inventarisatie gemaakt van de maatschappelijke voorzieningen en zijn prognoses op wijkniveau opgesteld³⁸. Over het algemeen is het voorzieningenniveau in de wijken van Zaanstad voldoende op peil. Wel is over het algemeen sprake van een tekort aan voorzieningen voor jongeren en worden bepaalde delen van Zaanstad geconfronteerd met een sterke vergrijzing. Een aantal wijken van Zaanstad wordt ingericht als 'woonservicewijken'. Hier kunnen mensen met een zorg- of hulpvraag zo lang mogelijk zelfstandig blijven wonen, omdat zowel de woningen als de omgeving voldoende zijn toegerust³⁹. De gegevens worden verwerkt in een integraal maatschappelijk accommodatieplan. Op wijkniveau wordt dit vertaald in jaarlijkse wijkuitvoeringsplannen. In het *Meerjaren Investeringsplan* is rekening gehouden met een aantal wijken die kwaliteitsverbetering het meest

nodig hebben. Daarbij is zowel naar fysieke als sociale en economische perspectieven gekeken. Het gaat om Krommenie Oost, Wormerveer, Oude Haven, Zaandam West, Kogerveld, Pelderhoorn, Poelenburg, Rosmolenwijk en Zaandam Zuid.

Op stedelijk niveau zorgen we voor voldoende, goed geoutilleerde sport-, middelbaar onderwijs- en cultuurvoorzieningen. Met sport zetten we in op kwalitatief goede, multifunctionele accommodaties verspreid over de hele stad en meer combinaties van sport met andere vormen van vrijetijdsbesteding. (zie par. 4.3.4 en 4.3.5). Daarnaast willen we ook de openbare ruimte (vooral parken en recreatiegebieden) beter gebruiken om bewegen te stimuleren. Voor het middelbaar onderwijs voorzien we in de komende jaren geen grote verschuivingen. Zaanstad is verdeeld in drie clusters -Noord, Midden en Zuid- met vestigingen voor middelbaar onderwijs. De culturele sector in Zaanstad staat financieel onder druk, maar inzet is en blijft dat de kwaliteit van de culturele basisvoorzieningen goed moet zijn. In 2011 wordt uitgesproken welke instellingen wel en welke niet tot de basisvoorzieningen behoren. Alle stedelijke cultuurfuncties liggen in en om het centrum van Zaanstad.⁴⁰

Beheer en onderhoud openbare ruimte

Verstedelijking stelt hogere eisen aan de kwaliteit en het beheer van de openbare ruimte; er is immers sprake van intensiever gebruik, meer slijtage en meer versnippering. Dit geldt zowel voor woonwijken als bedrijventerreinen. Een omgeving waar zichtbaar zorg en aandacht aan is besteed krijgt minder te

³⁸) Zie Sociaal Perspectief Zaanstad (2009).

³⁹) Eind september 2007 zijn in Zaandam-Zuid en Westerkoog pilotprojecten woonservicewijken van start gegaan.

⁴⁰) In enkele gevallen is sprake van spreiding (filialen De Bieb en cursusaanbod FluXus).

maken met vandalisme en ander ongewenst gebruik dan een omgeving die is 'verrommeld'. In delen van de stad laat de kwaliteit momenteel te wensen over. Voor de komende jaren hebben we extra middelen uitgetrokken om onderhoudsachterstanden in te lopen, maar onze financiële reikwijdte is beperkt. De verantwoordelijkheid voor het in goede staat houden van het openbare gebied ligt niet uitsluitend bij de overheid.⁴¹ Daarom kijken we naar mogelijkheden voor verdere kostenreductie en naar alternatieven die uitgaan van méér verantwoordelijkheid bij externe partijen en bewoners.

Groen- en waterbeheer

Belangrijk onderdeel van de inrichting van de openbare ruimte is het groen. In het Groenstructuurplan⁴² zijn uitgangspunten opgenomen over de beplanting bij herinrichting van wijken. Zaanstad ontbeert een actueel stedelijk groenstructuurplan. Zo'n kaderstellend document helpt om op binnenstedelijk niveau een goed sluitend groen-blauw netwerk te realiseren en de juiste keuzes te maken bij de verdere inrichting van de openbare ruimte bij herstructurering, intensivering en transformatie op korte en langere termijn. Parken en volkstuinten maken hier integraal onderdeel van uit. In 2010 is een inventarisatie gemaakt van de huidige volkstuintencomplexen en hun toegevoegde maatschappelijke waarde (natuur, cultuur, sociaal). Op basis van de uitkomsten hiervan maken we verdere toekomstplannen. Vooral nog denken we daarbij vooral aan multifunctioneler gebruik.

In veel vooroorlogse wijken is er geen natuurlijke regulatie van de grondwaterstand. Oude watergangen zijn gedempt om grotere verdichting in de stad mogelijk te maken en om stankoverlast ten gevolge van rioolozingen weg te nemen. Daardoor is de natuurlijke regulatie van de grondwaterstand verminderd. Het (gedeeltelijk) herstellen van deze oude waterstructuur zorgt voor een betere regulering van de grondwaterstand en biedt ook mogelijkheden om duurzame rioolsystemen aan te leggen. Daarbij wordt door het herstel de historische waterlopen weer zichtbaar, wat weer een extra impuls geeft. Net als in het buitengebied hebben we ook binnenstedelijk te maken met problemen rond de berging van oppervlaktewater tijdens piekbelasting. Dat geldt voor Krommenie Oost, Oud Koog, Oud Zandijk, Rosmolenwijk en Zandam Zuid (tussen Zaan en Gouw). Bij herinrichting van de openbare ruimte -al dan niet in combinatie met herstructurering- is een adequate oplossing voor deze piekbelasting geboden.

4.4.2 Beheren en versterken kwaliteit en functies landelijk gebied

We willen ons groene ommeland sterker profileren binnen de Metropoolregio. Dat betekent, dat we niet alleen de kwaliteit op peil houden, maar dat we de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van het gebied nog beter willen benutten en toerusten voor economische en toeristisch-recreatieve routes⁴³ en functies. Mede met het oog hierop is 2009 een beeldkwaliteitsplan voor het buitengebied vastgesteld.

41) Zie hoofdstuk Uitvoeringstrategie.

42) Dit plan dateert uit 1999.

43) Zaanstad kent een omvangrijk programma van recreatieve verbindingen in het strategisch Groenproject 'Tussen IJ en Z, het waterplan en het landinrichtingsplan Westzaan.

Groen- en waterbeheer

Het veenweidegebied is kwetsbaar. De wijze van beheer heeft grote invloed op de beeldkwaliteit van het landschap. Het oorspronkelijke open landschap raakt steeds meer gesloten door veranderingen in het agrarische gebruik en nieuwe vormen van gebruik, zoals moerasnatuur, waterberging, recreatie, paardenhouderijen, etc. Het is een gezamenlijke verantwoordelijkheid om nieuwe allianties te smeden tussen natuur/terreinbeheerders, agrariërs en vrijwilligers om het landschap op orde te houden en de openheid ervan te waarborgen. In de polder Westzaan is al sprake van moerasvorming op moeilijk bereikbare percelen, waar geen mogelijkheden meer waren voor agrarisch gebruik. In de Kalverpolder worden de mogelijkheden voor moerasvorming en waterberging nog uitgewerkt.⁴⁴ Zowel het Rijk als lokale partners investeren in de komende jaren in de kwaliteit en bereikbaarheid van de polder Westzaan en de Kalverpolder. In de Kalverpolder werken we vooral aan het verbeteren van de waterkwaliteit en het tegengaan van bodemdaling. De beoogde 'verbrakking' van het Guisveld komt ten goede aan de natuurwaarden én de kwaliteit van het watersysteem.

Specialisatie én verbreding van agrarische functies

Een vitale landbouwsector is essentieel voor het landschapsbeheer en het behoud van ons groene ommeland. De beter verkavelde delen rond Assendelft lenen zich vooral voor economische landbouw. In de meer waterrijke veenweidegebieden is een tendens merkbaar naar zowel agrarisch natuurbeheer, specialisatie en schaalvergroting

alsook naar verbreding van de bedrijfsvoering met nevenfuncties. Ons uitgangspunt is *behoud door ontwikkeling*. Het gaat om de juiste balans tussen de verschillende functies, waarbij rekening wordt gehouden met de functie die de landbouwbedrijven vervullen voor landschapsbeheer. Nieuwe functies zijn mogelijk mits kleinschalig en passend binnen het Beeldkwaliteitsplan Buitengebied.

Mogelijkheden voor toeristisch-recreatieve functies

Recreatie en toerisme dragen in belangrijke mate bij aan de economische vitaliteit van ons buitengebied en het behoud van landschappelijke en cultuurhistorische waarden. Er komen meer mogelijkheden voor voorzieningen die de toegankelijkheid en het verblijf stimuleren en accommoderen, zoals kleine voorzieningen in de sfeer van bezoekerscentra, horeca, camperplaatsen, kamperen bij de boer, trekkershutten en het verhuur van fietsen en fluisterboten. Ook langs de stadsranden aan de routeknooppunten liggen meer recreatieve mogelijkheden, mits verantwoord in het landschap inpasbaar. Het *Strategisch Groen Project 'Tussen IJ en Z'* en het *Landinrichtingsplan polder Westzaan* bevatten een omvangrijk programma van recreatieve verbindingen (zie paragraaf 4.1.5). We willen dit programma in de komende jaren verder uitbreiden. Voor de Kalverpolder is een ontwikkelingsvisie vastgesteld, waarin ook dagrecreatieve functies zodanig worden 'ingebreid', dat zij niet strijdig zijn met de bestaande Natura-2000 richtlijnen. Dit programma sluit tevens aan op de beoogde toeristische versterking van de

44) In het kader van het nieuwe beheer- en inrichtingsplan.

nabijgelegen Zaanse Schans. Ook in de Krommeniër Woudpolder wordt gewerkt aan verbetering van de toegankelijkheid.

Zaanstad ligt binnen de groene gordel van de Stelling van Amsterdam. Dit UNESCO-erfgoed verdient respect en waardering en vooral conservering. Een deel van de oorspronkelijk forten wordt toegankelijk gemaakt voor het publiek. Zaanstad zorgt voor behoud en versterking van het aangrenzende cultuurlandschap (waaronder de dijken en lintdorpen) en stimuleert meer toeristisch-recreatieve voorzieningen. Dit vormt de basis voor nieuwe bestemmingsplannen en ontwerpeisen. De geplande doortrekking van de A8-A9 kruist de Stelling op Zaans grondgebied en stelt hoge (en dure!) eisen aan de aanleg van dit tracé (zie paragraaf 4.1.3).

Een fijnmazige aanpak in het groengebied is alleen haalbaar als elders plekken zijn voor grootschalige en intensieve recreatie, zoals de recreatiegebieden 't Twiske en het Jagersveld. Hier liggen ook mogelijkheden voor uitbreiding van toeristische verblijfsaccommodaties, zoals hotels, (kleinschalige) campings en camperplaatsen.



5 UITVOERINGSSTRATEGIE

De gemeente Zaanstad staat voor uiterst complexe ruimtelijke opgaven. Het behoud van het beschermde buitengebied, de noodzaak tot verstedelijking en verdichting, het terugdringen van milieubelasting, Zaanstad klimaatneutraal en de verstedelijkingsopgave binnen de metropool in de periode 2010-2040 vormen de belangrijkste beleidsintenties voor de komende decennia. In ruimtelijke zin wordt hiermee uitwerking gegeven aan Zaans Evenwicht. Zonder vergaande verandering van de milieusituatie in Zaanstad is het onmogelijk om de talrijke ontwikkelingskansen die in de Ruimtelijke Structuurvisie worden beschreven te realiseren.

Dat betekent, dat de milieubelasting ingrijpend moet worden teruggebracht. Ten behoeve van ontwikkeling naar een stad die een rol kan spelen in de metropool, maar ook omdat het aantal door milieuoverlast getroffen woningen onaanvaardbaar hoog is. In de komende tien jaar - de werkingsduur van deze Ruimtelijke Structuurvisie - zullen belangrijke stappen moeten worden gezet, die voorsorteren op de ontwikkeling van de stad in de periode daarna. Incidenteel zoeken we – samen met de rijksoverheid - ook de grenzen van de milieuwetgeving, daar waar gebiedsontwikkeling een goede kans kan hebben met een iets hogere milieubelasting en er duidelijk vraag is naar een woonfunctie in dat gebied, zoals op het Hembrugterrein.

Samenwerken aan deze opgave met marktpartijen, bedrijfsleven, maatschappelijke partners en andere overheden is een absolute noodzaak, in het besef dat de gemeente het voortouw neemt maar het niet alleen kan en dat ook de andere partijen bij de knelpunten verantwoordelijkheid hebben.

In dit hoofdstuk beschrijven we hoe we sturing aan de uitvoering willen geven, zowel in algemene zin als op gebiedsniveau, en hoe we aankijken tegen samenwerking met externe partijen. Dat alles om te bereiken dat we de belemmeringen doorbreken, dat ons in staat moet stellen de kansen op de ontwikkeling van de stad naar een gezond, aantrekkelijk en waardevol onderdeel van de metropool Amsterdam, te verzilveren. Ten slotte geven we aan welke impact de uitvoeringsstrategie heeft op de gemeentelijke organisatie en op de inzet van financiële middelen.

In de Uitvoeringsstrategie richten we ons tot 2020 vooral op het afmaken van ingezette ontwikkelingen, programma's en projecten. De ervaring leert dat functies toevoegen in bestaand stedelijk gebied de nodige overheidsfinanciën vraagt, vanwege onder andere milieuproblematiek en andere beperkingen die een bestaande bebouwde omgeving opleggen. Om ontwikkelingen op gang te brengen en tekorten die daarbij spelen niet voor rekening van marktpartijen kunnen worden gebracht heeft de overheid tot taak in die leemte te voorzien. Ontwikkeling van de stad zal anders tot stilstand komen en achteruitgang zal plaatsvinden, waardoor de gemeente nog minder inkomsten zal verkrijgen. Gezien de complexiteit van de transformatieprocessen waar de gemeente voor staat zullen de middelen voor de komende jaren onvoldoende zijn. Meer

samenwerking met de markt is dan ook noodzakelijk, waarbij de gemeente het maximale zal moeten doen als regisseur en co-financier om urgente ontwikkelingen mogelijk te maken. Voorzien wordt dat er de komende jaren slechts kleine stappen kunnen worden gemaakt en dat moeten de meest effectieve stappen zijn in de voorbereiding voor verdergaande transformaties.

In deel B en C wordt een tweetal instrumenten uitgewerkt die deel uitmaken van deze Uitvoeringsstrategie. De gebiedstypering die ingaan op functie en kwaliteitsniveau van de te onderscheiden gebiedsprofielen en het kostenverhaal. Tijdig voorsorteren op de periode 2020-2040 is noodzakelijk om voldoende tempo te houden in het uitvoeren van de stedelijke ambities in metropolitaan verband. Nieuwe projecten en programma's voorbereiden kost veel tijd, mede als gevolg van de complexe problematiek in de 6 strategische ontwikkelgebieden van Zaan en IJ.

In het komende jaar zal bestuurlijk overeenstemming moeten ontstaan over de vraag welke volgorde wordt aangebracht in de aanpak van de zes strategische ontwikkellocaties.

5.1. De Ruimtelijke Structuurvisie stelt ons in staat om ruimtelijk te sturen, koers te houden en prioriteiten te stellen voor de inzet van mensen en middelen en vormt het kader voor samenwerking met andere partners

De uitvoeringsstrategie biedt handreikingen en instrumenten voor het proces, waarmee we onze gemeentelijke en metropolitane doelstellingen willen realiseren. Het is belangrijk, dat ruimtelijke plannen voldoende realiteitsgehalte hebben.

De nieuwe Wet Ruimtelijke Ordening schrijft daarom voor, dat de structuurvisie aangeeft op welke wijze de gemeenteraad de voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen wil verwezenlijken. De visie is bindend voor het orgaan dat de visie heeft vastgesteld: de Gemeenteraad van Zaanstad.

Deze Ruimtelijke Structuurvisie stelt ons in staat om focus te houden, te sturen en een duurzame koers aan te houden ten aanzien van de ruimtelijke ontwikkeling van Zaanstad, vanuit de focus op een sterke verbetering van de leefomgeving. Daarmee vormt het ons ruimtelijk toetsingskader voor programma's van eisen bij nieuwe ontwikkelingen, transformaties, visies voor deelgebieden, nieuwe bestemmingsplannen en investeringen. Het bestemmingsplan is daarbij het ruimtelijke instrumentarium dat juridisch bindend is.

5.1.1 De Ruimtelijke Structuurvisie is geen Uitvoerings- of Investeringsprogramma

De Structuurvisie is geen Uitvoerings- of Investeringsprogramma. Voor de uitvoering van de ruimtelijke ontwikkelopgaven hanteren we de systematiek van het in 2009 ingevoerde Programma Ruimtelijke Investerings (PRI). De Ruimtelijke Structuurvisie is leidend bij het maken van keuzes ten aanzien van prioriteiten en fasering in het PRI en geeft daarmee eveneens sturing aan sectorale beleidsprogramma's.

5.1.2 Een lange termijn investeringsprogramma is noodzakelijk om middelen en aanpak, in samenwerking met overheden en markt effectief in te zetten

Het PRI is de komende jaren vooral een instrument om de gevolgen te bestrijden van de economische en kredietcrisis, die vooral in de bouw hebben toegeslagen. Afmaken waar we aan begonnen zijn. Een dergelijke systematiek die sturing geeft aan investeringen en die marktpartijen aan de gemeente kan verbinden op gerichte ontwikkelingen is ook voor de Ruimtelijke Structuurvisie noodzakelijk. Het is noodzakelijk om een beoordelingssystematiek te ontwikkelen die ten grondslag kan liggen aan de voorbereiding van de zes strategische gebieden tot 2040 in paragraaf 3.4). Die criteria worden in belangrijke mate bepaald op basis van de bijdrage aan het verminderen van milieuoverlast, klimaatambities, de bijdrage aan de verstedelijkingsopgave

van de metropool en de praktische haalbaarheid (financiering, tempo van besluitvorming en maatschappelijk draagvlak.

Bij de ontwikkeling van nieuwe gebieden en herontwikkeling van het bestaand stedelijk gebied doet de overheid vooraf voorwaardenscheppende investeringen, die de weg vrijmaken voor private investeringen. Naast het afdekken van tekorten zijn de gemeentelijke investeringen bedoeld om bijdragen van anderen te stimuleren.

Om de financiële inzet van overheden en marktpartijen effectief en efficiënt te regelen worden zodanige prioriteiten gesteld, dat overheid en marktpartijen samen aan de juiste impulsen van de gewenste ontwikkelingen werken.

Een aantal afwegingen is daarnaast specifiek van belang bij het bepalen van keuzes:

- De samenhang tussen infrastructuur en gebiedsontwikkeling bepaalt in belangrijke mate de keuzes voor en de fasering van grootschalige infrastructurele projecten en gebiedsontwikkelingen. Verbetering van bestaande of te realiseren nieuwe infrastructuur zijn onlosmakelijk deel van de gebiedsontwikkeling.
- Wet- en regelgeving, maatschappelijke acceptatie en de grondpositie die de gemeente in een gebied inneemt, bepalen de termijn en de planning waarop voornemens uit de Ruimtelijke Structuurvisie uitvoerbaar zijn.

- Het verdienende vermogen (opbrengsten) van gebieden enerzijds en de kosten voor verwerving en bodemsanering om de gebiedsontwikkeling mogelijk te maken.

Keuzes worden mede bepaald op basis van de mate waarin ruimtelijke ontwikkelingen bijdragen aan de 'waarde van de stad'. Daarbij gaat het om het toekomstige verdienend vermogen van de stad (waardecreatie; erfpacht), maar ook om de mate waarin projecten de economische positie van Zaanstad versterken.

Definitieve prioriteiten worden op basis van nader onderzoek en bestuurlijke besluitvorming in 2012 vastgesteld. Tentatieve prioriteitstelling van de zes strategische ontwikkellocaties laat het volgende beeld zien:

1	Inverdand-Zaan , omgeving Sluis en Houthavenkade	2010-2015
2	Hembrugterrein 1 ^e fase	2010-2015
3	Tijdelijke functies Hemmes e.o, recreatief, toeristisch, creatieve ondernemers	2012-2020
4	Voorsorteren op transformatie Achtersluispolder, niet belemmerende Publieksfuncties, voornamelijk via planologisch instrumentarium en intensief overleg met ondernemers en gericht op waardeontwikkeling	2012-2020
5	Kogerveld- Koog aan de Zaan knooppunt	2015-2025
6	Hembrug 2 ^e fase	2015-2025
7	Zaandijk/Zaanse Schans knooppunt + taskforce Ruimtewinst	2020-2035
8	Start transformatie Achtersluispolder	2020-2040
9	Vervolgfases Hembrugterrein	2020-2030
10	Start transformatie omgeving Hemmes	2020-2030

5.2 Strategische samenwerking brengt realisatie dichterbij

De overheid is slechts één van de vele partijen, die investeren in de realisatie van de voorgestelde ruimtelijke ontwikkeling. Dat betekent, dat afstemming nodig is met de investeringen en investeringsstrategieën van die partijen die betrokken zijn of willen worden.

Door bijtijds goed af te stemmen krijgen de betrokkenen inzicht in de prioriteiten van de gemeente en kunnen hier vervolgens adequaat op inspelen. Die prioriteit is vooral bepaald op basis van het verbeteren van de milieusituatie en de verstedelijkingsopgave. De structuurvisie is ambitieus en dwingt tot creatieve oplossingen, die alleen via nauwe samenwerking tussen gemeente en marktpartijen te realiseren zijn. Op gebiedsniveau werken we daarom met bedrijfsleven, marktpartijen en woningcorporaties samen aan de uitvoering van onze ruimtelijke ambities. Samenwerking met andere overheden is vooral op strategisch niveau van belang. Het college van burgemeester en wethouders hanteert bij die samenwerking het motto: 'Wederzijds aanspreekbaar op basis van vertrouwen'.

5.2.1 Het MIRT (Meerjarig investeringsprogramma Ruimte en Transport) en samenwerking overheden

Bereikbaarheid en duurzaamheid vormen een essentiële voorwaarde voor stedelijke gebiedsontwikkeling. Zonder afspraken over bereikbaarheid

en duurzaamheid kunnen in de toekomst geen besluiten meer genomen worden over grotere ruimtelijke ontwikkelingen.

De aanleg van infrastructuur is primair een overheidstaak. Rijksoverheid, Stadsregio Amsterdam en de provincie Noord-Holland zijn verantwoordelijk voor het financieren van verbeteringen in regionale verkeer- en vervoersnetwerken. Private investeringen in infrastructuur zijn in Nederland doorgaans maar beperkt aan de orde. Onze eigen middelen zijn op dit punt zeer beperkt. Een duidelijke prioriteitenlijst is dan ook nodig om op metropoolniveau in het MIRT te worden ingebracht.

De ambities van Zaanstad worden geagendeerd bij het overleg over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT), dat twee keer per jaar plaatsvindt. In dit overleg stemmen Rijk en regio de afzonderlijke agenda's op elkaar af en door middel van een gezamenlijke gebiedsagenda worden afspraken gemaakt over de richting van de verstedelijking in de regio na 2020. Naast afspraken over het realiseren van infrastructurele werken biedt het MIRT-overleg ook gelegenheid om andere majeure ruimtelijke of gebiedsontwikkelingen te agenderen, zoals de Zaan en IJ ontwikkeling. Omdat Zaanstad niet rechtstreeks aan tafel zit bij het opstellen van de gebiedsagenda van het MIRT plegen we over de MIRT-agenda vooroverleg met de gemeente Amsterdam en de SRA.

5.2.2 Rol Rijksoverheid gaat ingrijpend veranderen

De rijksoverheid, wil zich op termijn terugtrekken op haar kerntaken. Veel rijkstaken worden daarmee verschoven naar lagere overheidslagen. Dat betekent, dat gemeenten, stadsregio en Provincie Noord Holland 'dichter' op elkaar komen te zitten.

De provincie krijgt andere bevoegdheden, bijvoorbeeld ten aanzien van de regionale afstemming en planning van de herstructurering van bedrijven-terreinen. Dat vereist een goede afstemming en samenwerking tussen regionaal, lokaal en provinciaal beleid.

De gemeenten moeten er rekening mee houden, dat rijksbijdragen de komende jaren aanmerkelijk verminderen. Zelf beschikt de gemeente Zaanstad over beperkte financiële middelen. Dit vraagt niet alleen om een zorgvuldige en doelgerichte inzet van middelen, maar ook om het ontwikkelen van nieuwe samenwerkingsvormen en financieringsconstructies. Belangrijk vertrekpunt daarbij is het zoeken naar een werkwijze waarop we het kapitaal in de stad effectiever kunnen inzetten. Daarnaast dienen de financiering en prioritering van de uitvoeringsprogramma's van sectorale beleidsprogramma's zo goed mogelijk op de uitgangspunten van de Ruimtelijke Structuurvisie worden afgestemd. Waardeontwikkeling is in dit licht een sleutelwoord.

Het Rijk blijft als wetgever een belangrijke partij. Gewenste ontwikkelingen zijn soms (nog) niet

mogelijk vanwege wettelijke kaders of andere regelgeving. Bij ontwikkelingen met onderling botsende doelen kan dat tot impasses leiden. Zaanstad Midden is inmiddels door het Rijk aangewezen als Milieu Ontwikkelingsgebied (MOG). Dit biedt de mogelijkheden om de komende 10 jaar ontwikkelingen in gang te zetten die nu nog conflicteren met de milieuwetgeving. Aangepaste wetgeving kan doorbraken op de lange termijn zorgen. Voorwaarde is dat de ruimtelijke ontwikkelingen aan het eind van de periode passen in de dan aanwezige milieuzoneringen. We streven naar constructief overleg en lobbyen bij het Rijk om de uitvoering van de ruimtelijke transformaties te vergemakkelijken, bijvoorbeeld aan de hand van de met het Rijk te maken verstedelijkingsafspraken en/of de halfjaarlijkse overleggen in het kader van het MIRT.

5.3 Inzet van instrumenten op gebiedsniveau zorgt voor tempo en slagkracht in de uitvoering

De uitwerking en sturing van investeringen door overheids- en marktpartijen worden gebiedsgericht aangepakt om een zo groot mogelijk gezamenlijk resultaat te bereiken. De strategieën en instrumenten die we daarbij inzetten zijn verschillend voor de diverse ruimtelijke ontwikkelopgaven, die we in hoofdstuk 4 hebben onderscheiden.

In algemene zin geldt dat we duurzaamheid bij de gebiedsontwikkelingen als vertrekpunt hanteren. Bij de kwaliteitsverbetering van onze woningbouw én

bedrijfsterreinen streven we naar verbetering van het woon- en leefmilieu. Concreet betekent dit dat we bij planvorming in de startfase expliciet aandacht besteden aan aspecten als duurzaamheid (zowel boven- als ondergronds) en sociaal-fysieke structuur (samenhang tussen voorzieningen onderling, inrichting van de openbare ruimte, groen en routes). Flexibiliteit van de voorzieningen(structuur) is een belangrijke randvoorwaarde. Gebouwd en ingericht vanuit de behoefte in het hier en nu, moeten de voorzieningen en openbare ruimten kunnen meegroeien met de ontwikkelingen van de toekomst. In ruimtelijke planvorming dient expliciet aandacht te worden geschonken aan de flexibiliteit en multi-functionaliteit.

5.3.1 Voor intensiveren, transformeren en herstructureren zetten we in op ontwikkelingsplanologie

Voor het terugdringen van de milieucontouren is Zaanstad sterk afhankelijk van het meedenken van het bedrijfsleven en een constructieve houding van andere overheden. Overleg en samenwerken aan oplossingen tussen overheden en bedrijfsleven over het terugdringen van milieucontouren is een speerpunt voor de komende jaren. Zaans Proeflokaal en het Zaan-IJ programma vormen de kaders van waaruit de gemeente sturing aan dit proces geeft. Het Milieu Ontwikkelingsgebied Zaanstad Midden op basis van de Crisis en Herstelwet geeft ons daarvoor de eerste instrumenten. Bij intensivering, transformatie en herstructurering

maken we gebruik van de ontwikkelingsplanologie. Dit betekent dat we actief gemeentelijke instrumenten inzetten en nauw samenwerken met markt en overheid, waarbij een duurzame ontwikkeling van de stad het uiteindelijke doel is. De sturing vindt plaats in verschillende processtappen, waarin van meet af aan draagvlak voor de te formuleren doelen wordt beoogd. Ontwikkelingskaders, géén ruimtelijke blauwdrukken, dienen als instrumentarium voor de regie van ontwikkelingsprocessen.

Naast bestaand sectoraal beleid bieden de gebiedstyperingen van de Ruimtelijke Structuurvisie houvast bij de functionele en kwalitatieve invulling. Deze gebiedstyperingen zijn vertrekpunt voor het maken van gebiedsvisies. Het bestemmingsplan vormt het sluitstuk van de planontwikkeling. In de gebiedsexploitaties zal worden aangegeven waar in met welke extra kwaliteit ingrepen zullen plaatsvinden.

De huidige planologische regelgeving brengt bij het realiseren van ruimtelijke transformatie grote beperkingen met zich mee. Vooral de transformatie en intensivering van gebieden vragen een andere manier van regelgeving. Ontwikkeling van nieuwe regelgeving en de daarbij behorende wetgeving is een tijdrovend proces van ca. 10 jaar. De ontwikkelingen in Zaanstad moeten echter in diezelfde periode worden voorbereid en deels gestart. Dat betekent dat we in de komende jaren op zorgvuldige wijze de grenzen van de mogelijkheden moeten opzoeken zonder rechtszekerheid en leefbaarheiddoelstellingen aan te tasten.

Dat vraagt om experimenteerruimte en overgangspanologie, maar ook om onorthodoxe oplossingen. Eén van die onorthodoxe oplossingen is het hanteren van tijdelijke bestemmingen. Leegstaande panden en braakliggende terreinen kunnen benut worden voor tijdelijk gebruik. De grote leegstand van bedrijfs- en kantoorruimte in de regio en braakliggende terreinen als gevolg van de stagnatie in de bouw door de financiële crisis hebben een negatieve invloed op de ruimtelijke kwaliteit. Tijdelijk gebruik kan ingezet worden om die ontwikkeling te keren en een impuls geven aan positieve ontwikkelingen.

5.3.2 Voor revitaliseren en beheren hanteren we toelatingsplanologie

De meer 'traditionele' toelatingsplanologie wordt hoofdzakelijk als regie-instrument gehanteerd in die gebieden, waar geen grote ruimtelijke veranderingen voorzien zijn. Dat betekent dat ontwikkelingen hier niet direct door de gemeente zelf worden geïnitieerd, maar dat de initiatieven van derden al dan niet worden 'toegelaten' op basis van een geldend bestemmingsplan. Dit is vooral het geval in revitaliserings- en beheersgebieden. De gebieds-typeringen worden bij de begeleiding van initiatieven en de beoordeling als uitgangspunt genomen. Voor de financiële consequenties van beheer en onderhoud zullen de reguliere gemeentelijke budgetten worden aangewend.

5.3.3 Grondbeleid

Ook het grondbeleid biedt een instrumentarium, dat ingezet kan worden. Wanneer grondeigenaren niet bereid of hiertoe in staat zijn kan de gemeente zelf de ontwikkeling van de grond in uitvoering nemen. Het heeft echter de voorkeur dat marktpartijen dit zelf doen. Er is een aantal samenwerkingsmodellen denkbaar: het bouwclaim model, het joint venture model en het concessie model. De keuze voor een model is onder andere afhankelijk van de grondposities en de mate waarin de gemeente regie wil voeren en bereid is risico's te nemen.

5.4 De organisatie

Uitvoering vraagt om andere competenties en nieuwe manier van werken

Onze complexe ruimtelijke opgaven vragen om een organisatie die méér integraal werkt, om andere competenties en een nieuwe manier van werken binnen de gemeentelijke organisatie. Samenwerking met markt en andere overheden vraagt niet alleen om helderheid over de eigen rol, maar eveneens om eenduidig en in afstemming te werken binnen de ambtelijke organisatie. Daarbij zijn duidelijk belegde verantwoordelijkheden ten aanzien van opdrachtgeverschap en opdrachtnemerschap essentieel. Zowel bestuurlijk als ambtelijk. Belangrijk daarbij is, dat benodigde kennis op het juiste moment bij elkaar komt. Daarbij geldt als uitgangspunt, dat verspreide kennis zoveel mogelijk

gebundeld wordt. De nieuwe huisvesting in het stadhuis schept daarvoor de voorwaarden. Wellicht kan de samenwerking bij concrete opgaven - zoals de Zaan/IJ-oeveren - verder gaan dan dat. Veel toekomstige ontwikkelingen zullen in coalitie met Amsterdam tot stand moeten komen.

5.5 De Ruimtelijke Structuurvisie blijft actueel en dynamisch

De Ruimtelijke Structuurvisie wordt over vier jaar geëvalueerd en geactualiseerd. Die vierjaarlijkse bijstelling wordt afgestemd op de vierjaarlijkse bestuurscyclus.

Het huidige PRI staat anno 2011 nog voornamelijk in het teken van het bestrijden van de economische en financiële crisis. Ten aanzien van de Uitvoering van de Ruimtelijke Structuurvisie wordt een Strategisch Investeringsfonds opgezet. Twee maal per jaar worden de effecten van de investeringen geëvalueerd. Eenmaal per jaar wordt het Investeringsfonds bij de kadernota en de begroting - vastgesteld.

5.6 Beleidsopdrachten

In de periode 2011-2015 worden de volgende beleidsopdrachten uitgevoerd:

Op het niveau van strategisch ontwikkeling

Strategisch ontwikkelplan Zaan-IJ, start Voortzetting Zaans Proeflokaal binnen de kaders van Zaan-IJ	2011 2011-2012
--	-------------------

Ontwikkeling aanpak tijdelijk gebruik braakliggende terreinen en gebouwen	2011
---	------

Nadere uitwerking van de ontwikkellocaties en strategische gebieden	2011-2015
---	-----------

Tracé- keuze HOV en op basis van besluitvorming over welke ruimtelijke ambitie als eerste bediend moet worden	2011-2015
---	-----------

Op het niveau van de Ruimtelijke Structuurvisie

Uitwerken en vastleggen stedelijke (hoofd) water- en groenstructuur in een Groenstructuurplan (inclusief recreatieve vaarverbindingen).	2011
---	------

Structuurvisie ondergrondse ruimte, mede in verband met de gemeentelijke klimaatdoelstellingen	2011
--	------

Erfgoedvisie	2011
--------------	------

Op het niveau van de Gebiedstypering

Te integreren in de Welstandsnota:	
Visie openbare ruimte	2011
Visie Stolpen en kapbergen	2011
Beleid historische linten	2011



DEEL B GEBIEDSTYPERINGEN

1 ZAANSTAD ONDERSCHIEDT ZES GEBIEDSTYPERINGEN MET NEGENTIEN ONDERLIGGENDE PROFIELEN

In de afgelopen jaren zijn gebiedsvisies ontwikkeld voor Zaanstad Noord, Zaanstad Midden en Zaandam Zuidoost. Bij de uitwerking van deze visies is gebruik gemaakt van de gebiedstyperingen, die in de structuurschets 'Dansen op het veen' werden geïntroduceerd. In de afgelopen jaren is het een nuttig gereedschap gebleken, zowel bij het ontwikkelen van visies voor wijken en buurten en ook voor de nieuwe welstandsnota. De gebiedstyperingen en de bijbehorende profielen bieden een ruimtelijke vertaling, waarin bijzondere karakteristieken en ruimtelijke opgaven worden omgezet in referentie-beelden en meetbare eenheden op hoofdlijnen. Voor kleine bouwinitiatieven zijn de gebiedsprofielen vaak te globaal om als toetsingskader te dienen. In combinatie met de welstandsnota (die nog dieper ingaat op de kwaliteiten en karakteristieken van een gebied of locatie) hebben we echter een uitstekend instrument in handen als leidraad bij ontwikkeling, vernieuwing en/of uitbreiding.

De praktijkervaringen zijn verwerkt in deze aangepaste gebiedstyperingen en -profielen. De profielen zijn in grote lijnen gelijk gebleven, maar het aantal gebiedstyperingen is uitgebreid. De stad bleek in de praktijk toch meer divers van opbouw. Bovendien wordt de verstedelijkingsopgave steeds pregnanter en streven we ook naar meer diversiteit in de woon- en werkgebieden. Er is overigens niet alleen gekeken naar de potenties van het gebied zelf, maar ook naar de betekenis van het gebied voor de stad als geheel. In de opbouw gaan we nog steeds uit van de verschillende aspecten zoals functie, dichtheid en hoogte van bebouwing, soorten van woningbouw, dichtheid van arbeidsplaatsen, aanwezigheid van voorzieningen, bereikbaarheid, etc. Daarnaast geven we meer aandacht aan het begrip 'duurzaamheid'. Binnen de gebiedstyperingen betekent dit dat er meer aandacht is voor kwaliteit, in de samenhang tussen gebouw, omgeving en openbare ruimte. Een kwalitatief hoogwaardige omgeving draagt in hoge mate bij aan een duurzame stad. In Zaanstad nemen groen en water een belangrijke plaats in. Dat komt ook in de gebiedsprofielen tot uitdrukking.

De stad blijft in ontwikkeling. Voor sommige gebieden is op dit moment nog niet zeker in welke richting het gebiedsprofiel zich gaat ontwikkelen. Een aantal profielen zal voldoende levensvatbaar blijken, terwijl andere op termijn aanpassingen nodig zullen hebben, bijvoorbeeld als gevolg van intensivering- en/of transformatieopgaven.

De Ruimtelijke Milieuvisie 2009 volgt bovenstaande gebiedstyperingen. In de Ruimtelijke Milieuvisie wordt per gebiedstype een beschrijving gegeven van de gewenste milieukwaliteit en de daarbij behorende milieunormen. In kwetsbare gebieden, zoals woon- en natuurgebieden, is een hoge milieukwaliteit vereist. In werkgebieden zijn de milieueisen minder streng. Het uitgangspunt is dat de milieukwaliteit past bij de functie van het gebied. De gebiedstypen uit de Ruimtelijke Structuurvisie sluiten tevens aan bij de VNG Handreiking 'Bedrijven en milieuzonering' waarin richtafstanden worden gegeven voor bedrijven tot woningen in verschillende gebiedstypen.⁴⁵

Voor het Zaanse grondgebied worden 8 gebiedstyperingen onderscheiden, met daarbinnen een aantal verder uitgewerkte profielen. Met behulp hiervan kan de stad worden ingedeeld in verschillende functionaliteiten:

- **Zaans gebied:**

De oorsprong van de stad, gebieden met een voor Zaanstad typerende dynamische menging van wonen en werken. Over het algemeen heeft het wonen de overhand en varieert van 40-80%. Het werken varieert van 20-60%.

- * Lint
- * Dorp
- * Stadslint
- * Zaans Compact

- **Woongebied:**

Gebied met overwegend wonen (globaal 90%). Slechts op enkele locaties bevinden zich (meestal geconcentreerd) voorzieningen. Samen met enige bedrijvigheid aan huis is het aandeel werken tussen de 5 en 15%.

- * Groen tuinstedelijk
- * Tuinstedelijk
- * Nieuw tuinstedelijk
- * Stadsrand, waterrijk

⁴⁵) Het 'rustige woongebied' uit de VNG handreiking komt overeen met het 'woongebied' uit de structuurvisie, het 'gemengd gebied' van de VNG komt overeen met het 'Zaans gebied' en 'centrumgebied' uit de structuurvisie.

- **Centrumgebied:**

Concentratie van verschillende functies, waarbij diverse verhoudingen tussen wonen, werken, voorzieningen en recreëren mogelijk zijn.

- **Werkgebied:**

Bedrijvigheid heeft hier altijd de overhand. Alleen in het lichtste profiel (gemengd werkgebied is een aandeel wonen van 0-20% mogelijk, mits dit geen afbreuk doet aan de ontwikkelingsmogelijkheden van de in dit profiel gewenste bedrijvigheid.

- * Haven gerelateerd/industrieel
- * Bedrijventerrein
- * Gemengd werkgebied
- * Binnenstedelijke industrielocaties
- * Hembrug

- **Zaans buitengebied:**

Het open polderlandschap vormt samen met zijn natuurwaarden de kracht van het Zaanse landschap. Het buitengebied kan worden ingedeeld op basis van drie gewenste hoofdfuncties (profielen); natuur, recreatie en agrarisch gebied. Behoud en ontwikkeling van landschappelijke, cultuurhistorische, natuur- en ecologische waarden staan voorop. Agrarische bedrijvigheid gericht op melkveehouderij en akkerbouw met wat (bedrijfs-) wonen.

- * Agrarisch werkgebied
- * Natuurgebied
- * Buitenstedelijk recreatiegebied

- **Recreatiegebied (binnenstedelijk):**

- * Parken
- * Sportparken

2 UITWERKING GEBIEDSTYPERINGEN EN PROFIELEN

GEBIEDSTYPERING: ZAANS GEBIED



Profiel: Lint

- Gebiedskenmerken

Het profiel lint beschrijft de dorpslinten buiten de dorpskernen. De linten zijn belangrijke identiteitsdragers voor Zaanstad. Zij dragen bij tot het historische besef van de stad en de wens om het karakter van de dorpen te behouden. Dit profiel wordt gekenmerkt door kleinschaligheid en een lage dynamiek. Ieder lint heeft zijn eigen karakteristiek, waarmee het bijdraagt aan de eigen identiteit van ieder dorp afzonderlijk. De bebouwingsdichtheid is wisselend en varieert tussen de 10 en 30 woningen per hectare, soms nog lager. Het belangrijkste kenmerk van de linten is

dat zij geen deel uitmaken van een netwerk en zich langs één richting hebben ontwikkeld. De linten van de stad vormen samen echter de basisstructuur van de stad. Een structuur met een hoge recreatieve en toeristische potentie.



- Openbare ruimte

De linten hebben een groene uitstraling, door het weidse landschap achter de bebouwing. Daarnaast dragen de erven met hun beplanting voor een belangrijk deel bij aan dit groene karakter. De openbare ruimte wordt bepaald door het lint zelf, meestal geflankeerd door diepe voorerven en op sommige plaatsen begeleid door een dijksloot. Elk lint heeft zijn eigen kenmerken, welke karakteristieken moeten worden behouden en versterkt. De inrichting bestaat overwegend uit gebakken materialen en authentiek straatmeubilair. Voor een aantal linten geldt een inrichting in asfalt. Het behouden en stimuleren van streekeigen

inrichting van het erf is een belangrijk uitgangspunt bij het versterken van de identiteit van het lint. De sociale samenhang van deze linten is sterk ontwikkeld. Een aandachtspunt is de gerichtheid van de functies op het lint. Voor het autoverkeer dienen de linten meestal als buurtontsluiting. De uiteinden van de linten zijn vaak zwaar belast. Parkeren vindt hoofdzakelijk plaats op eigen terrein of als langsparkeren. Vanwege de uitgestrektheid van de linten is de bereikbaarheid per openbaar vervoer niet optimaal te regelen. De bereikbaarheid per auto is tamelijk goed. De linten vormen de drager van de langzaam verkeersstructuur. De linten vormen voor fietsers te lange routes, die

het fietsverkeer belemmeren. Meer oost-west verbindingen zijn gewenst. De linten zijn over het algemeen aantrekkelijke en sociaal veilige routes.

- Functies

Van oorsprong kent het profiel een sterke menging van functies. Nu ligt het zwaartepunt meer op wonen, maar nog steeds is de uitwisselbaarheid van functies en flexibiliteit van bebouwing van belang. Een sterke variatie in eigendom en individualiteit van kavels en panden is duidelijk herkenbaar. Er is wat verspreide bedrijvigheid en op diverse plekken zijn kleine concentraties van voorzieningen. Vestiging van ambachtelijke niet-hinderlijke bedrijvigheid blijft mogelijk. Deze vorm van bedrijvigheid (bedrijven < 250 m²) zorgt voor een substantiële bijdrage aan de werkgelegenheid in Zaanstad. Daarnaast worden praktijkruimten aan huis gestimuleerd. In totaal wordt uitgegaan van rond de 10 arbeidsplaatsen per hectare. Het voorzieningenniveau is beperkt, maar voldoet aan de eerste basisbehoeften. Het aantal agrarische bedrijven neemt nog steeds af. Het behoud van deze voor het landschap belangrijke bouwmassa's moet worden gestimuleerd. Dit kan worden bereikt door binnen de karakteristieke bouwvolumes woningbouw, eventueel aangevuld met bedrijvigheid, toe te staan.

Nieuwe vormen van bedrijvigheid kunnen worden gestimuleerd door:

- Het inrichten van pleisterplaatsen op strategische plekken aan een aantal recreatieve routes;
- Het toevoegen van creatieve functies, horeca en cultuur, bij herstructurering;
- Niet verder laten afnemen van de huidige werkgelegenheid en zorgdragen voor het basisvoorzieningspakket;
- Nieuwe concepten zoals het flexibel wonen/ werken aangrijpen.
- Kleinschalige ontwikkelingen als 'kamperen bij de boer' en andere vormen van recreatief gebruik in het landelijke gebied toestaan.





Profiel: Dorp

- Gebiedskenmerken

Het profiel 'dorp' beschrijft de dorpslinten en de directe bebouwing rond deze linten. De dorpslinten zijn belangrijke identiteitsdragers voor Zaanstad. Zij dragen bij tot het historische besef van de stad en de wens om de dorpen dorps te houden. Dit profiel bevindt zich in de kernen van de oude linten Krommenie, Assendelft en Westzaan en in de oude kernen langs de Zaan: Wormerveer, Zaandijk, Koog. In een aantal opzichten is het gelijk aan het profiel van de linten, maar dynamischer en met een iets hogere dichtheid van zo'n 30-50 woningen per hectare, en de direct aangrenzende buurten. De dorpen en de linten vormen een ruimtelijke eenheid maar zijn ondanks de verwevenheid nog duidelijk afzonderlijk herkenbaar. De aangrenzende buurten zijn beschreven in 'tuinstedelijk'. Bovendien zijn de buurten overzichtelijke kleine eenheden

en liggen ze onder de invloedssfeer van de linten. Deze buurten maken deel uit van dit profiel. Er is een groot onderscheid tussen de delen van het lint die aan de Zaan grenzen, buitendijks gelegen, en de delen die aan de binnenzijde van de dijken zijn gelegen. De grotere complexen liggen bijna allemaal aan de Zaanzijde. Bij transformatie kan de dichtheid op complexniveau sterk toenemen en ruim boven dichtheid van dit profiel uitkomen.



- Openbare ruimte

De openbare ruimte is kleinschalig. De uitstraling is groen, dit wordt ondersteund door de bomen die vaak op eigen terrein staan. Een uitzondering hierop vormen de dijken die gezien hun taak als waterkering minder tot geen boombeplanting kennen. Het groen- en waternetwerk in deze buurten is van oorsprong sterk. Vooral in de vorige eeuw zijn veel van de daarbij behorende kwaliteiten verdwenen. Op een aantal plekken liggen kleinere ontmoetingsplaatsen en dorpspleinen. Deze bijzondere plekken zijn veelal gekoppeld aan de kruisingen tussen het groen- blauwe netwerk en het netwerk van de wijk. Voor de linten langs de Zaan is er een onderscheid tussen de oostzijde en de westzijde. De oostzijde is gericht op routes langs de Zaan afgewisseld met bijzondere plekken aan de Zaan. Voor de westzijde geldt dat vooral bijzondere plekken aan de Zaan worden gemaakt. Voor beide

zijden geldt dat deze ontwikkelingen gericht zijn op het netwerk van de aanliggende wijken en het de historische structuren versterkt. Voor het overige zijn de karakteristieken als beschreven bij de linten van toepassing. Behoud en versterking van het bestaande karakter van de openbare ruimte is de basis. De omliggende buurten zijn vergelijkbaar met het profiel van tuinstedelijk. Gestapelde bebouwing komt alleen voor op bijzondere plekken en gerelateerd aan bijzondere huisvestingsopgaven als bijvoorbeeld ouderenhuisvesting. Voor het autoverkeer dienen de linten meestal als buurtontsluiting. De uiteinden van de linten zijn vaak zwaar belast. Parkeren vindt hoofdzakelijk op eigen terrein plaats of als langsparkeren. Bij intensivering wordt ingezet op gebouwd parkeren. De bereikbaarheid per auto is tamelijk goed. De linten vormen de drager van de langzaam verkeer structuur. De linten vormen voor fietsers

lange routes, maar goede oostwestverbindingen ontbreken. Meer oost-west verbindingen zijn dan ook gewenst. De linten zijn over het algemeen aantrekkelijke en sociaal veilige routes. Vervoer over water kan de verbondenheid met de Zaan en de relaties tussen de diverse kernen versterken.

- Functies

De dorpskernen vormen ook de wijk- en buurt-centra voor de dorpen waar binnen ze liggen. Deze functies zijn doorgaans gelegen aan het lint of zijn daar direct mee verbonden. Van oudsher hebben ze een centrumfunctie en kennen een grotere combinatie van wonen met werkgelegenheid, tussen de 10 en 20 arbeidsplaatsen per hectare. Bijzonder kenmerkend is, dat op diverse plekken nog grootschalige en (semi-) industriële bedrijvigheid is gemengd door een gebied waar verder de woonfunctie overheerst. Dit geldt met name voor de gebieden langs de Zaan en de Nauernasche Vaart.

Bij herstructurering wordt ingezet op:

- Behoud en zo mogelijk vergroten van de werkgelegenheid;
- Zorgdragen voor het in stand houden van een basisvoorzieningenpakket;
- Vestigen van broedplaatsen, dit vooral in het transitieproces van grootschalige bedrijvigheid naar intensievere werkgelegenheid, in combinatie met wonen. Het behoud van de industriële bebouwing is het uitgangspunt. De maat van het gebouw en zijn karakter vormen het uitgangspunt bij transformatie.





Profiel: Stadslint

- Gebiedskenmerken

Het profiel stadslint beschrijft de linten binnen het stedelijk deel van de stad. Deze stadslinten zijn een belangrijk onderdeel van het stedelijke weefsel van de stad. Zij dragen bij aan het historische beeld van de stad. Dit profiel bevat vooral de Westzijde, de Oostzijde, de Hogedijk en een deel van de Zuiddijk in Zaandam. Het lijkt in een aantal opzichten op het profiel van het dorp. Dit profiel kent echter een meer stedelijk beeld. Daarnaast is het dynamischer en kent een op sommige delen een hogere dichtheid. De dichtheid varieert van de dichtheid als bij dorps tussen de 30-50 woningen per hectare tot sommige delen van het Zaanoveerproject die tussen de 70-100 woningen per hectare kennen.

- Openbare ruimte

De openbare ruimte is in hoofdzaak gelijk aan het profiel van de dorpen. Bij herstructurering vormen gebouwde parkeer oplossingen een belangrijke opgave om kwaliteit aan de openbare ruimte toe te voegen.



- Functies

De linten zijn de aanlooproutes naar het centrum. Daarnaast vormen ze ook de buurtcentra voor de achterliggende buurten. Deze functies zijn doorgaans gelegen aan het lint of zijn daar direct mee verbonden. Hierdoor kennen ze een hoge mate van functiemenging. Van oudsher hebben ze een centrumfunctie en kennen een grotere combinatie van wonen met werkgelegenheid, tussen de 15 en 25 arbeidsplaatsen per hectare.

Bij herstructurering wordt ingezet op:

- Behoud en zo mogelijk vergroten van de werkgelegenheid;
- Zorgdragen voor het in stand houden van een basisvoorzieningenpakket;
- Vestigen van broedplaatsen, dit vooral in het transitieproces van grootschalige bedrijvigheid naar intensievere werkgelegenheid, in combinatie

met wonen. Het behoud van de industriële bebouwing is het uitgangspunt. De maat van het gebouw en zijn karakter vormen het uitgangspunt bij transformatie;

- Solids en andere vormen van gemengde functies vormen een belangrijke opgave.



Profiel: Zaans-compact

- Gebiedskenmerken

Het profiel beschrijft de oude paden loodrecht op de Zaan en vormen de basis voor dit profiel. De paden maken een belangrijk onderdeel uit van de specifieke historische stedelijke structuur van de stad. De paden hebben een sterke gerichtheid op het lint, een onderling netwerk ontbreekt. Voor de voetganger en fietser kan het netwerk versterkt worden door in te zetten op betere onderlinge relaties tussen de paden. Deze verbindingen kunnen ook bijdragen aan de recreatieve- en toeristische ontwikkeling van deze paden. De maat van de bebouwing en de onderlinge afstanden in laagbouw zorgen voor een hoge dichtheid. Deze bedraagt tussen de 40 en 60 woningen per hectare.

- Openbare ruimte

De openbare ruimte is compact, de wegprofielen zijn smal. Onder druk van de auto ontbreekt vaak boombeplanting: deze vergt extra aandacht. Als onderdeel van het historische netwerk vraagt de inrichting en het materiaalgebruik extra aandacht om het historische profiel te versterken. Op diverse plaatsen wordt er ruimte uitgespaard om speel- en/of ontmoetingsplekken in te richten. Oude stadsparken vormen een welkome afwisseling in deze dichte structuur. Handhaving van de aanwezige oude stadsparkjes en andere bijzondere openbare ruimtes zijn van belang voor de leefbaarheid van deze compacte buurten. Dit woonprofiel ligt binnen het stedelijke gebied van de stad en is goed tot zeer goed bereikbaar per OV en fiets. De bereikbaarheid per auto is matig door de beperkte openbare ruimte en het ontbreken van een onderling netwerk. Bij herstructurering is



de padenstructuur het uitgangspunt, een compact verkavelingstype, en laagbouw in hoge dichtheid. De buitenruimten van woningen kunnen worden geïntegreerd in de bebouwing. Hierdoor kan een oplossing voor het parkeren op eigen terrein worden gevonden. De sociale samenhang van de paden is van oudsher sterk. De specifieke karaktereigenschappen die hier aan bijdragen moeten worden behouden en verbeterd. Belangrijk is de wijze waarop het parkeren voor auto's wordt opgelost. Tevens is relevant het terugdringen van de auto uit het straatbeeld. Gebouwde oplossingen voor het parkeren, waarbij zowel collectieve als individuele garages mogelijk zijn.

- **Funcities**
Het voorzieningenniveau is stedelijk en hoog. Er is ruimte voor bedrijvigheid, voornamelijk in de vorm van praktijkruimten en andere werkgelegenheid aan huis. Ook kleinere zelfstandige bedrijfseenheden hebben een plek tussen de woonbebouwing. De arbeidsplaatsendichtheid ligt rond de 20-30 per hectare.

GEBIEDSTYPERING: WOONGEBIED



Profiel: Groenstedelijk

- Gebiedskenmerken

Het Groenstedelijk profiel is een profiel dat nu nog niet voorkomt in Zaanstad. Het wordt ingezet voor de transformatie van gebieden met monotone hoogbouw met als bijvoorbeeld de Kleurenbuurt. Deze buurten vervullen een centrumfunctie voor een groter gebied dan de wijk waar ze deel van uit maken. Bij de transformatie wordt ingezet op een afwisseling van groene en stedelijke ruimtes. De groene ruimtes dienen hierbij als een van de belangrijke structuurdragers. De wijk is opgebouwd uit stadswoningen (3 à 4 lagen) en middelhoogbouw (5 à 6 lagen) waarbij tenminste gestreefd wordt naar variatie in eigendom op blokniveau. Op belangrijke- of bijzondere plekken is er ruimte voor

oriëntatiemogelijkheden zoals hoogbouw met een maximum hoogte van 70 meter. Zo kan een dichtheid worden bereikt van rond de 60-80 woningen per hectare. De bebouwing kent een duidelijke samenhangende architectonische uitwerking waarbij de herkenbaarheid van de buurt een belangrijke opgave vormt.



- Openbare ruimte
Sociale samenhang is een belangrijk uitgangspunt. Zowel het wonen als de voorzieningen en bedrijvigheid zijn gericht op de openbare ruimte om zowel de levendigheid als de sociale samenhang te waarborgen. Uitwisselbaarheid en flexibiliteit spelen hierbij een rol. Extra aandacht moet worden gegeven aan de relatie tussen de woning en het openbare gebied. De woningen en voorzieningen zijn gericht op de openbare ruimte. Gebouwd parkeren is een opdracht om de kwaliteit van de openbare ruimte te garanderen. Gebouwde parkeeroplossingen en bergingen worden afgezoomd door woningen en entrees. Bijzondere openbare ruimtes zijn gekoppeld aan functies als scholen, winkelcentra etc. en zijn duidelijk begrensd en kennen een hogere kwaliteit

van de inrichting van deze openbare ruimte. Een groene wijk is de opgave. Dit wordt bereikt door toegankelijke groene routes, ecologische verbindingen, groene laan profielen, semi-openbare binnenterreinen met een gemeenschappelijk beheer en bijzondere pleinen. Gezocht moet worden naar manieren om water aan de openbare ruimte toe te voegen en zichtbaar te maken in de wijk.

- Functies

De voorzieningen zijn geclusterd rond aantrekkelijke openbare ruimtes, die uitnodigen tot verblijf en aan het netwerk zijn aangehaakt. Om een stedelijke atmosfeer te krijgen is er aandacht voor werken aan huis en andere vormen van bedrijvigheid waarbij het aantrekken van buurtoverstijgende functies niet geschuwd wordt. Het gebied is zowel per auto als met het openbaar vervoer goed te bereiken. Gezien de centrumfunctie voor omliggende wijken en buurten is een zeer goede bereikbaarheid per fiets een noodzaak. Het voorzieningenniveau is goed. Naast bedrijvenstrips in combinatie met winkelvoorzieningen kan gedacht worden aan kleinschaliger bedrijvigheid en culturele voorzieningen, maar ook aan bedrijvigheid in multifunctionele gebouwen. Clustering van wijkoverstijgende functies zoals kantoren en gebouwde sportvoorzieningen zijn mogelijk binnen het profiel. Uitgangspunt is een arbeidsplaatsendichtheid van ongeveer 15 per hectare.





Profiel: Tuinstedelijk

- Gebiedskenmerken

Het tuinstedelijke profiel is van toepassing op de meeste vooroorlogse wijken met een woonprogramma dat voornamelijk uit laagbouw bestaat. Dit profiel wordt gekenmerkt door een gemiddelde dichtheid van 20-30 woningen per hectare. In deze wijken liggen de voorzieningen in de aangrenzende dorpslinten, soms geclusterd in een winkelcentrum.

Deze wijken hebben een goede samenhangende structuur en een eigen karakter. Bij vernieuwing wordt aangesloten op het karakter van de buurt en rekening gehouden met een iets grotere differentiatie in dichtheden en woontypologieën. Hierbij wordt gedacht aan gestapelde bouw in de nabijheid van de wijkcentra en bij de aansluiting op stations. De wijken bestaan uit architectonisch samenhangende buurten.

- Openbare ruimte

De openbare ruimte is per buurt verschillend. Er bestaan zowel meer buurten met een stenige openbare ruimte als groener ingerichte buurten. Het eigen karakter wordt versterkt. De opgave hierbij is een duidelijke samenhang te brengen binnen de buurt en een groene inrichting te bevorderen. Een groenere wijk is de opgave. Dit wordt bereikt door groene routes, ecologische verbindingen en waar mogelijk groene straatprofielen. De bereikbaarheid is zowel gericht op de auto als het openbaar vervoer. Het fietsnetwerk wordt versterkt om het autogebruik binnen de wijk en de wijken onderling terug te dringen. Sociale samenhang is een belangrijk uitgangspunt. Extra aandacht moet worden gegeven aan de relatie tussen de woning en het openbare gebied. De woningen en voorzieningen zijn gericht op de openbare ruimte.



Bij gestapelde bebouwing is gebouwd parkeren een opdracht om de kwaliteit van de openbare ruimte te garanderen. Deze parkeeroplossingen worden afgezoomd door woningen en entrees. Bij vernieuwing in de wijk moeten andere, minder dominante parkeeroplossingen voor de auto worden gevonden. Bijzondere openbare ruimtes zijn gekoppeld aan functies als scholen, winkelcentra etc. en zijn duidelijk begrensd en kennen een hogere kwaliteit van de inrichting van deze openbare ruimte.



- **Functies**
Naast de wijk- en buurtcentra is er mogelijkheid voor beperkte bedrijfsmatige activiteiten aan huis, evenals voor enkele verspreide niet-hinderlijke bedrijfjes en multifunctionele gebouwen. Het uitgangspunt is ongeveer 10 arbeidsplaatsen per hectare.



Profiel: Nieuw tuinstedelijk

- Gebiedskenmerken
Het nieuw tuinstedelijke profiel is van toepassing op de meeste naoorlogse wijken met een woonprogramma dat voornamelijk uit laagbouw bestaat. Dit profiel wordt gekenmerkt door een gemiddelde dichtheid van 30-40 woningen per hectare. In deze mono functionele wijken zijn de voorzieningen geclusterd in winkelcentra. Verder is er nog enige ruimte voor wat geclusterde voorzieningen. Bij transformatie wordt ingezet op het verbinden van de wijkcentra door middel van de voorzieningen, verkeer- groen- en waterstructuur. Daarnaast is er een grotere differentiatie in dichtheden en woontypologieën gewenst. Hierbij wordt gedacht aan verdichting en gestapelde bouw in de nabijheid van de wijkcentra en bij de aansluiting op stations en/of het

stadscentrum. Verdunnen op de overgangen naar het landelijke gebied is mogelijk. De wijken bestaan uit architectonisch samenhangende buurten die een grote mate van woningdifferentiatie kennen.



- Openbare ruimte
De openbare ruimte wordt versterkt door een duidelijke samenhang tussen de groene inrichting van de buurten en de voortuinen. Een groene wijk is de opgave. Dit wordt bereikt door groene routes, ecologische verbindingen en groene straatprofielen. Gezocht moet worden naar manieren om water aan de openbare ruimte toe te voegen. Dit om de noodzaak tot waterberging vorm te geven en voor het creëren van extra blauwgroene ruimte. De bereikbaarheid is zowel gericht op de auto als het openbaar vervoer. Het fietsnetwerk wordt versterkt om het autogebruik binnen de wijk en de wijken onderling terug te dringen. Sociale samenhang is een belangrijk uitgangspunt. Extra aandacht moet worden gegeven aan de relatie tussen de woning en het openbare gebied. De woningen en voorzieningen

zijn gericht op de openbare ruimte. Bij verdichting/ gestapelde bebouwing is gebouwd parkeren een wens om de kwaliteit van de openbare ruimte te garanderen. Deze parkeeroplossingen worden afgezoomd door woningen en entrees. Bij herstructurering moeten andere, minder dominante parkeeroplossingen voor de auto worden gevonden. Bijzondere openbare ruimtes zijn duidelijk begrensd en kennen een hogere kwaliteit van de inrichting van deze openbare ruimte.

- Functies

Naast de wijk- en buurtcentra is er mogelijkheid voor beperkte bedrijfsmatige activiteiten aan huis, evenals voor enkele verspreide niet-hinderlijke bedrijfjes en multifunctionele gebouwen. Het uitgangspunt is ongeveer 10 arbeidsplaatsen per hectare.





Profiel: Stadsrand, waterrijk

- Gebiedskenmerken

Het profiel 'stadsrand, waterrijk' is een verfijning van het nieuw tuinstedelijke profiel. Het wordt toegepast aan de randen van de stad waar nieuwbouw of transformatie is gewenst. Dit profiel kent een lagere dichtheid van 20-30 woningen per hectare. De genius loci van de stad, wonen in en aan een waterrijk veenweidegebied, is hier het uitgangspunt. Wonen op en aan het water is voor een belangrijk deel van de woningen het basisuitgangspunt. Vaarroutes die met het buitengebied in verbinding staan zijn de basis voor het blauwe netwerk.

- Openbare ruimte

De openbare ruimte wordt versterkt door een duidelijke samenhang tussen de blauwgroene inrichting van de buurten. Een waterrijke wijk is de opgave. Dit wordt bereikt door blauwgroene routes en ecologische verbindingen. De bereikbaarheid is vooral gericht op de fiets en de auto.

Het fietsnetwerk sluit aan op de recreatieve routes van de stad en de regio. Er is aandacht voor de relatie tussen de woning en het openbare gebied. De woningen en voorzieningen zijn gericht op de openbare ruimte. De overgang van water naar land is een belangrijke ontwerp-opgave; afhankelijk van de gebiedskenmerken vormt de bebouwing een harde dan wel een zachte overgang naar de open polders. Gestimuleerd moet worden dat erven die grenzen aan het openbare gebied een inrichting krijgen die aansluit op het karakter van



de omgeving. De auto maakt geen dominant deel uit van het straatbeeld. De auto staat op eigen erf geparkeerd of geconcentreerd in 'parkeerkoffers'.



- Functies
Er is de mogelijkheid voor beperkte bedrijfsmatige activiteiten aan huis. Het uitgangspunt is ongeveer 5 arbeidsplaatsen per hectare.

GEBIEDSTYPERING: CENTRUM



Profiel: Centrumgebied

- Gebiedskenmerken

Dit is het meest gemengde en stedelijke van alle profielen. De hoge dichtheid, de intensieve menging van diverse functies, die een aantrekkingskracht hebben voor mensen uit de hele stad en soms zelfs in een regionale behoefte voorzien, zijn de belangrijkste kenmerken. Dit dynamische profiel beantwoordt van allen het meest aan de ambitie om de stad stadser te maken. Het kent een dynamisch karakter. Samen met het grote aanbod aan voorzieningen gaat dit gepaard met enige overlast voor bewoners. In een hoge dichtheid tot meer dan 100 woningen per hectare is een compacte combinatie mogelijk van diverse stedelijke functies. Dit profiel heeft aantrekkingskracht op verschillende

doelgroepen, zoals studenten en starters, maar ook voor ouderen is hier een markt. Daarnaast kent het gebied aangrenzende buurten die passen binnen het profiel 'nieuw tuinstedelijk'.



- Openbare ruimte

Het gebied bestaat uit een netwerk van hoogwaardige en toegankelijke openbare ruimtes, ingericht op een intensief gebruik. Hierdoor leent dit gebied zich bij uitstek om het eigen karakter van de stad tot uitdrukking te laten komen. De gebruikte materialen zijn daarom op bijzondere plekken van een hoogwaardige en duurzame kwaliteit. Op diverse plekken zijn grotere verblijfsruimtes uitgespaard. De bereikbaarheid met openbaar vervoer en de fiets is uitstekend. Per auto moeten enige concessies gedaan worden, vooral wat betreft de parkeermogelijkheden. Uitgangspunt is dat het parkeren in een gebouwde vorm wordt opgelost. Ondergronds parkeren verdient de voorkeur. Bij

andere vormen van parkeren is de opdracht om de kwaliteit van de openbare ruimte te garanderen. De parkeeroplossingen en bergingen worden afgezoomd door woningen, bedrijven en entrees. Wonen is een belangrijke functie om de sociale-samenhang en controle vorm te geven. Wonen boven winkels en andere functies wordt gestimuleerd.

- Functies

Voor de werkgelegenheid wordt uitgegaan van 80-100 arbeidsplaatsen per hectare. Er bevinden zich dan ook uiteenlopende functies als dienstverlening, kantoren, detailhandel, horeca, leisure en wonen. Ook het niveau van andere voorzieningen (bijvoorbeeld in de zorg en de cultuur) ligt op een hoog niveau. De huidige ontwikkeling is gericht op een uitbreiding van het voorzieningenniveau (zowel commercieel als niet-commercieel) en een verbreding van het aanbod.



GEBIEDSTYPERING: WERKGEBIED



Profiel: Haven gerelateerd / industrieel

- Gebiedskenmerken

Dit profiel wordt gekenmerkt door grootschalige bedrijven en een functionele inrichting van de terreinen. Het bevindt zich langs het Noordzee Kanaal en grenst voor een deel ook aan dit vaarwater. Hierdoor is er ook plaats voor havengebonden bedrijvigheid. In het profiel is plaats voor bedrijvigheid van categorie 3 tot en met categorie 5. Deze zware profielcategorie maakt lichte bedrijvigheid en woningbouw, inclusief bedrijfswoningen niet mogelijk.

- Openbare ruimte

Vanwege de zware bedrijvigheid is (externe) veiligheid een belangrijk onderwerp. Bij de bereikbaarheid ligt de nadruk op vervoer over water en via de (vracht) auto. De openbare ruimte is functioneel ingericht. Inrichting en materiaalgebruik moeten passen bij het intensieve gebruik door zware voertuigen. Er moet aandacht zijn voor de positie van het langzame verkeer in de openbare ruimte. Het is mogelijk om delen van de openbare ruimte in beheer te geven aan derden door middel van parkmanagement



- Functies

Een arbeidsintensiteit van 25-35 arbeidsplaatsen per hectare is hier haalbaar. Bij herstructurering/ontwikkeling is het belangrijk dat deze bedrijven worden geclusterd om de hinder tussen bedrijven te beperken en mogelijkheid te creëren, dat deze bedrijven elkaar onderling kunnen versterken.



- Functies

Voor de werkgelegenheid wordt uitgegaan van 80-100 arbeidsplaatsen per hectare. Er bevinden zich dan ook uiteenlopende functies als dienstverlening, kantoren, detailhandel, horeca, leisure en wonen. Ook het niveau van andere voorzieningen (bijvoorbeeld in de zorg en de cultuur) ligt op een hoog niveau. De huidige ontwikkeling is gericht op een uitbreiding van het voorzieningenniveau (zowel commercieel als niet-commercieel) en een verbreding van het aanbod.



Profiel: Bedrijventerrein

- Gebiedskenmerken

De schaal van dit profiel is kleiner dan het voorgaande profiel. Zoveel mogelijk wordt gestreefd naar een themagerichte invulling van de terreinen. In het profiel worden in beginsel bedrijven tot en met milieucategorie 4 of 5 toegestaan, al of niet met maatbestemming. Er zal naar worden gestreefd om door middel van inwaartse zonering de hinder van de bedrijven te beperken tot de begrenzing van het betreffende bedrijventerrein zelf.'

- Openbare ruimte

De inrichting is functioneel. Ook hier ligt de nadruk op de bereikbaarheid met de (vracht) auto. Voor bedrijventerreinen die aan binnenhavens of het water zijn gelegen is vervoer over water een belangrijke opgave. Ook hier wordt de openbare ruimte vooral functioneel ingericht. Voor de inrichting gelden dezelfde uitgangspunten als bij de havengerelateerde en lichtindustriële bedrijventerreinen. Bij herstructurering ligt de nadruk op intensief ruimtegebruik in combinatie met geclusterd parkeren. Daarnaast is het een opgave om de inrichting van de openbare ruimte in combinatie met water en groen aantrekkelijker en representatiever te maken. Uitgangspunt hierbij is recreatief gebruik en 'pauzegroen'.



- Functies
De terreinen bieden mogelijkheden voor een dichtheid van ongeveer 35-45 arbeidsplaatsen per hectare.



Profiel: Gemengd werkgebied

- **Gebiedskenmerken**
Dit profiel gaat uit van arbeidsintensieve werkgelegenheid; dienstverlening en kantoren zijn beperkt toegestaan. Perifere Detailhandel (PDV), maakt deel uit van dit profiel. Dit is alleen toegestaan in Zuiderhout en in het zuidelijke deel van Noorderveld. Binnen dit profiel is, afhankelijk van de geschiktheid van de locatie, ook woningbouw mogelijk. Milieu, bereikbaarheid en nabijheid van voorzieningen zijn bepalend voor de aanwezigheid van woningen. Bedrijven tot en met categorie 3 zijn toegestaan, terwijl ook hier sprake is van een inwaartse zonering. Er is extra aandacht voor representatieve bebouwing en een zorgvuldig materiaalgebruik.

- **Openbare ruimte**
De openbare ruimte dient hier als een verbinding tussen de diverse functies. Daarbij kan de ruimte dienen ter clustering van diverse activiteiten, bijvoorbeeld door de realisatie van verschillende pleinen. De openbare ruimte moet zowel functioneel als ruimtelijk afgestemd zijn op de bedrijfstypen, die zich in het gebied bevinden. Zo krijgt een gebied met kantoorachtige bedrijfsruimten een geheel andere inrichting dan bijvoorbeeld een gebied met perifere detailhandel. De bereikbaarheid is nog hoofdzakelijk op de auto gericht, maar door de ligging meer nabij het stadscentrum is ook het openbaar vervoer een goede optie. Daarnaast is de bereikbaarheid per fiets goed. Bij herstructurering ligt de nadruk op de mogelijkheid om de inrichting van ruimtes in



combinatie van water en groen aantrekkelijker en representatiever te maken. Uitgangspunt hierbij is recreatief gebruik en 'pauzegroen'.



- Functies
Dit profiel gaat uit van arbeidsintensieve werkgelegenheid, waarbij gedacht wordt aan 55-65 arbeidsplaatsen per hectare. Bij herstructurering ligt de nadruk op het behouden van de huidige arbeidsplaatsen. In oudere bedrijfspanden tijdens (en soms ook na) het transitieproces ruimte bieden aan diverse creatieve en startende ondernemers (broedplaatsen).



Profiel: Binnenstedelijke industrielocaties

- Gebiedskenmerken
Deze binnenstedelijke werkgebieden staan aan de basis van de ontstaansgeschiedenis van de stad en bepalen in hoge mate het beeld van de stad. Deze bedrijven maken van oudsher deel uit van het stedelijke weefsel. Het behoud van deze binnenstedelijke werkgebieden staat voorop. Deels zijn ze opgenomen binnen de profielen lint, dorp en stedelijk lint. De grotere bedrijven en werkgebieden binnen het stedelijke gebied krijgen echter hun eigen profiel. Hier ligt de opgave om de bedrijven en hun omgeving beter op elkaar aan te laten sluiten. De aanwezige bedrijven bieden kansen om over nieuwe en creatieve manieren van milieuzorg na te denken en op deze wijze de milieulast van de bedrijven voor hun omgeving te verkleinen. Dit geeft de omgeving betere ontwikkelingskansen en de bedrijven meer ontwikkelingsruimte. De

onderlinge betrokkenheid door bijvoorbeeld het zichtbaar maken van het productieproces kunnen de bedrijven een betere inbedding in de stad geven en op deze wijze nieuwe attracties aan de stad toevoegen. De opgave is hoe de zware industrie meer dan alleen economisch, een bijdrage kan leveren aan de beleving van de stad. Deze kan bijvoorbeeld uitgroeien tot een educatieve of toeristische attractie.



- Openbare ruimte

De openbare ruimte sluit aan bij de profielen lint, dorp en stedelijk lint. De aanwezigheid, zichtbaarheid en bereikbaarheid van de Zaan is leidend. De bereikbaarheid per auto is matig tot goed, per OV en fiets goed tot uitstekend. Extra aandacht moet worden gegeven aan de relatie tussen de functie en het openbare gebied. Parkeren op eigen terrein of gebouwd parkeren is de opdracht om de kwaliteit van de openbare ruimte te garanderen. Aandachtspunt hierbij is hoe de overlast van het verkeer kan worden aangepakt.

- Functies

Dit profiel gaat uit van arbeidsintensieve werkgelegenheid, waarbij gedacht wordt aan 50-60 arbeidsplaatsen per hectare. Bij herstructurering ligt de nadruk op het behouden van de huidige arbeidsplaatsen.



Profiel: Hembrug

- Gebiedskenmerken

Het Hembrugterrein ligt op een strategische positie aan de Zaan en het Noordzeekanaal en vormt het schakelstuk tussen de ontwikkeling langs de IJ-oeveren en de ontwikkeling van de Zaan. Het is binnen de stad een uniek gebied met een hoge natuurwaarde. Via dit gebied loopt de Zaan door tot aan Amsterdam CS. Het Hembrugterrein kan door zijn positie een belangrijke bijdrage gaan leveren aan het imago en de citymarketing van Zaanstad. Daarnaast is het gebied ook belangrijk door het cultuurhistorische erfgoed dat op het terrein aanwezig is. Niet alleen de gebouwen uit diverse tijden, daar zitten nu al enkele rijksmonumenten bij, maar vooral ook de landschappelijke onderlaag en stedenbouwkundige structuur. De kansen voor woningbouw zijn in verband met de huidige milieucontouren beperkt.

- Openbare ruimte

De openbare ruimte is toegespitst op de diversiteit van de verschillende gebieden binnen het gebied. De landschappelijke en cultuurhistorische



onderlegger is de basis onder de openbare ruimte. Belangrijk is hier de relatie die met Amsterdam kan worden gelegd. Vervoer over water, met de boot ben je in 7 minuten op Amsterdam CS, is hier kansrijk. Richting het centrum van Zaanandam is er voorgesteld de verbinding tussen de oost- en de westzijde van de Zaan te verbeteren en daarmee de band tussen de woongebieden aan beide zijden van het water te versterken. Daarbij is voorgesteld een aantal circuits te introduceren die het mogelijk maken grotere of kleine rondjes te lopen of te rijden. De verbinding tussen oost en west kan geschieden door (bestaande) vaste oeververbindingen, dan wel het introduceren van pontveren. De bereikbaarheid per auto is een punt van aandacht.

- **Functies**
De locatie ligt op het scharnierpunt tussen Amsterdam en Zaanstad. De sector van de creatieve bedrijvigheid in Amsterdam heeft een grote behoefte aan ruimte. Dichtbij, maar ook en juist buiten de stad. Dit geeft vele mogelijkheden voor het ontwikkelen van de creatieve bedrijvigheid en daarmee het versterken van de Zaanse economie. Het gebied kan daarbij bijdragen aan de kleinschalige economie, maar ook grootschaliger impulsen zijn mogelijk. Samen met de creatieve bedrijvigheid kan een verdere uitbouw met onderwijsinstellingen een positieve bijdrage leveren aan de ontwikkeling van het terrein. Op termijn behoort ook een woonfunctie tot de mogelijkheden.

GEBIEDSTYPERING: ZAANS BUITENGEBIED



Profiel: Agrarisch werkgebied

- Gebiedskenmerken

Het landschap rond de stad vormt een belangrijk onderdeel van het mozaïek en het recreatieve netwerk van de metropoolregio Amsterdam. De betekenis van het open polderlandschap vormt samen met zijn natuurwaarden de kracht van het Zaanse landschap.

De hoofdfunctie is agrarisch. Het beleid is er op gericht om deze functie op een economisch verantwoorde wijze te laten voortbestaan. Dit kan leiden tot schaalvergroting en het verdwijnen van kleinere landbouwbedrijven. Mogelijk dat in de oude dorpslinten nog enige (neven)beroepsbedrijven blijven bestaan. De grotere veehouderijbedrijven zijn verplaatst uit het dorpslint, het aantal agrarische

bedrijven neemt nog steeds af. Het behoud van deze voor het landschap belangrijke gebouwen moet worden gestimuleerd. Dit kan worden bereikt door binnen de karakteristieke bouwvolumes, woningbouw eventueel aangevuld met bedrijvigheid toe te staan.



- Openbare ruimte

Van oudsher zijn er nevenbedrijven voor de landbouw in het buitengebied aanwezig. Door de veranderingen binnen de landbouw zijn deze bedrijven van karakter veranderd en niet meer dienstbaar aan de landbouw. Bij herstructurering is het terugdringen van dit soort bedrijven een belangrijke opgave. Verrommeling van het landschap moet worden tegengegaan. Het uitbouwen van mogelijkheden voor recreatief medegebruik is een opgave. Hiervoor moeten, naast de al bestaande routes, extra voet-, fiets- en ruiterpaden worden aangelegd. Verder is er aandacht nodig voor de realisering van extra kano- en schaatsroutes.

- Functies

Nieuwe vormen van bedrijvigheid moeten worden ingepast en zorgen voor het beheer van het cultuur landschap. Dat kan worden gestimuleerd door:

- Het inrichten van pleisterplaatsen op strategische plekken aan een aantal recreatieve routes;
- Het toevoegen van creatieve functies, kleinschalige horeca en cultuur, bij herstructurering;
- Nieuwe concepten zoals het flexibel wonen/werken aan te grijpen;
- Kleinschalige ontwikkelingen als kamperen bij de boer en andere vormen van recreatief gebruik van het landelijke gebied.



Profiel: natuurgebied

- Gebiedskenmerken
Dit profiel maakt deel uit van een landelijke en ook regionale opgave. Het maakt deel uit van de *Ecologische Hoofd Structuur, Natura 2000* en deels van een speciale beschermingszone op grond van de Europese Habitatrichtlijn. Daarnaast vallen hieronder enkele belangrijke ecologische verbindingen. Voor het deel binnen de gemeentegrenzen van Zaanstad staan behoud en ontwikkeling van natuur- en ecologische waarden voorop. In de randen is beperkte bebouwing aanwezig. Deze bebouwing komt overeen met het profiel lint. In delen van het 'stil natuurgebied' moet het in de toekomst mogelijk zijn om de natuur meer te beleven. Het voornaamste middel hiervoor is het verbeteren van de toegankelijkheid, waarbij vooral gedacht wordt aan de toegankelijkheid te voet, per fluisterboot, kano en schaats.

Op diverse plaatsen kunnen, afhankelijk van de aanwezige natuurwaarden, extra fietspaden worden aangelegd langs of door het natuurgebied. Toegankelijkheid wordt ook bevorderd door het geven van meer informatie, door bijv. bezoekerscentra in te richten, eventueel gecombineerd met fluisterboot- en kanoverhuur. Samenwerking met de verantwoordelijke gebiedsbeheerder Staatsbosbeheer is onontbeerlijk. Een natuurkampeerterrein bevordert de bekendheid van veenweidegebieden. In de randen is beperkte bebouwing aanwezig. Deze bebouwing komt overeen met het profiel lint.





Profiel: Buitenstedelijk recreatiegebied

- Gebiedskenmerken
Het gaat in dit profiel om diverse grotere gebieden, waarin de nadruk ligt op recreatie en natuurbeleving, zoals de Nauernasche polder, (na voltooiing van de vuilstortplaats), de Randzone Saendelft (De Omzoom) en het Jagersveld. Naast de hoofdfunctie recreatie is op een beperkt aantal plaatsen enige woningbouw mogelijk (zoals b.v. in de randzone Saendelft).



GEBIEDSTYPERING: RECREATIEGEBIED (BINNENSTEDELIJK)



Profiel: Parken

- Gebiedskenmerken

Naast de parken vallen ook de begraafplaatsen en volkstuinen binnen dit profiel. Samen vormen ze een belangrijk onderdeel van het groen- blauwe netwerk in de stad. Het zijn de binnenstedelijke recreatiegebieden. De nadruk ligt hier op de gebruikswaarde en de beleving van grootschalig groen in de stad. Het beleid is gericht op het multifunctionele gebruik van de grotere parken door een verantwoorde mix van recreatie, educatie en natuurbeleving. Door de individualisering van sport zullen parken steeds meer gebruikt gaan worden door individuele sporters.

- Openbare ruimte

Het verbinden van deze binnenstedelijke groene ruimtes onderling en met de buitenstedelijke natuur- en recreatiegebieden versterkt de ecologische kwaliteit van de stad. Bij herstructurering is de opgave het verhogen van de gebruikswaarde van de grotere parken. Het behouden van het authentieke karakter van de kleinere oude stadsparken is een belangrijke opgave.





Profiel: Sportparken

- **Gebiedskenmerken**

Dit zijn de binnenstedelijke recreatiegebieden. De nadruk ligt hier op de gebruikswaarde voor sport en recreatie. Het beleid is gericht op het multifunctionele gebruik van de grotere sportparken door een verantwoorde mix van sport, recreatie en aangrenzende functies zoals beschreven in het profiel ontwikkelingszone.

- **Openbare ruimte**

Bij herstructurering ligt de nadruk op het verhogen van de gebruikswaarde van de grotere sportparken. Het gebruik van voorzieningen van de sportclubs op sportparken (kantines en sporthallen) voor meerdere doeleinden. Aandacht voor het verbinden van de binnenstedelijke groene ruimtes met de buitenstedelijke natuur- en recreatiegebieden.





DEEL C KOSTENVERHAAL

1 ZAASTAD HANTEERT KOSTENVERHAAL ALS ONDERSTEUNEND INSTRUMENT

Met de inwerkingtreding van de Nieuwe Wet op de Ruimtelijke Ordening per 1 juli 2008 is de gemeente verplicht de kosten van de grondexploitatie te verhalen op particuliere grondeigenaren.

Twee sporen in kostenverhaal

De kosten die verhaald moeten worden zijn opgenomen in het Besluit Ruimtelijke Ordening. Het kostenverhaal in de Wro kent twee sporen. Een privaatrechtelijk spoor van overeenkomsten en een publiekrechtelijk spoor van exploitatieplannen.

Privaatrechtelijk spoor: overeenkomsten

De wet maakt onderscheid in 'anterieure overeenkomsten', dit zijn overeenkomsten die zijn gesloten ter voorkoming van een exploitatieplan en 'posterieure overeenkomsten', dit zijn overeenkomsten die zijn gesloten nadat het exploitatieplan zijn vastgesteld. De gemeente Zaanstad heeft de voorkeur om het kostenverhaal te verzekeren met een anterieure overeenkomst over de grondexploitatie. In een dergelijke overeenkomst wordt, naast allerlei inhoudelijke afspraken, een afspraak gemaakt over een bijdrage van de grondeigenaar in de gemeentelijke kosten van de grondexploitatie.

Publiekrechtelijk spoor: exploitatieplan

Indien het niet mogelijk is voorafgaand aan de vaststelling van een bestemmingsplan een overeenkomst aan te gaan met de grondeigenaar, is de gemeente verplicht een exploitatieplan vast te stellen. Met de vaststelling van een exploitatieplan wordt het kostenverhaal verzekerd, doordat het de mogelijkheid biedt aan een te verlenen bouwvergunning een financiële voorwaarde te verbinden ter voldoening van de bijdrage aan de kosten van de grondexploitatie. Naast dit financiële aspect kunnen er in een exploitatieplan locatie-eisen worden opgenomen. Deze locatie-eisen bieden de gemeente de mogelijkheid om, ook in geval van een particuliere grondexploitatie, invulling te geven aan de door de gemeente gewenste regierol. Het exploitatieplan is daarmee een uitvoeringsinstrument voor door de gemeente gewenste ontwikkelingen.

Kostenverhaal in relatie tot de Ruimtelijke Structuurvisie

De relatie tussen een Ruimtelijke Structuurvisie en het kostenverhaal komt op twee plaatsen in de Wet ruimtelijke ordening voor: bij de bovenplanse kosten en in de bijdrage aan ruimtelijke ontwikkelingen (bovenplanse verevening). Voor het verhaal van bovengenoemde kosten is een vermelding in de Ruimtelijke Structuurvisie vereist. Daarnaast maakt de wet nog onderscheid in meerwijkse/bovenwijkse kosten. Hoewel voor het verhaal van deze kosten geen Ruimtelijke Structuurvisie is vereist, kiest de gemeente er toch voor om deze vorm van kostenverhaal te koppelen aan de Ruimtelijke Structuurvisie.

Bovenplanse kosten

Bovenplanse kosten zijn in het leven geroepen voor grote ontwikkellocaties. Voor deze locaties is het in de praktijk vaak handiger om meerdere grondexploitaties te maken (verschillende looptijden, behapbare brokken). Het totaal van deze grondexploitaties is budgettair neutraal, maar onderling verschilt het saldo van de exploitaties. De één kan een nadelig saldo hebben en de ander een voordelig saldo. Op basis van de bovenplanse verevening (zie volgende punt) kunnen voordelige exploitaties bijdragen aan nadelige exploitaties. Dit is alleen mogelijk in de anterieure overeenkomst en is dus een vrijwillige bijdrage. Op het moment dat een aantal ontwikkelaars niet willen meewerken aan deze bovenplanse verevening, heeft de gemeente een financieel probleem. Zij is dan genooddaakt om voor de gehele ontwikkellocatie één grondexploitatie

te maken, waarbij zij op basis van het exploitatieplan haar bijdragen kan innen en waardoor het plan weer economisch uitvoerbaar wordt. Om dit tegen te gaan is het mogelijk in de grondexploitatie en het exploitatieplan fondsbijdragen voor bovenplanse kosten op te nemen. Dit is dus een soort bovenplanse verevening, maar dan binnen één ontwikkellocatie. De criteria profijt, toerekenbaarheid en evenredigheid zijn indirect van toepassing, namelijk op het niveau van de Ruimtelijke Structuurvisie. De kosten doen mee in een exploitatieplan, een anterieure en posterieure overeenkomst.

Een project waar sprake kan zijn van het verhaal van bovenplanse kosten is het project 'Zaan-/IJ-oever'. Of er een bijdrage gevraagd zal worden en de hoogte van de bijdrage wordt meegenomen in de besluitvorming over het project 'Zaan- en IJ-oever'.

Bijdragen aan ruimtelijke ontwikkelingen (bovenplanse verevening)

Dit zijn bijdragen aan maatschappelijk belangrijke functies, zoals natuur, recreatie, waterberging en infrastructuur, in een ander gebied. Dit andere gebied hoeft niet in de directe omgeving van de nieuw te ontwikkelen locatie te liggen. De bijdrage kan ook betrekking hebben op regionaal groen of op bijvoorbeeld het saneren of opknappen van oude bedrijven terreinen. De ruimtelijke ontwikkeling hoeft geen betrekking te hebben op een grondexploitatie, het zou ook kunnen gaan om een bijdrage in de bouwkosten van een maatschappelijke functie. Over het algemeen kan gesteld worden dat overschotten van winstgevende locaties gebruikt worden om de

tekorten op andere locaties te verevenen.

De criteria profijt, toerekenbaarheid en evenredigheid zijn indirect van toepassing, namelijk op het niveau van de Ruimtelijke Structuurvisie. De kosten kunnen alleen verhaald worden in de anterieure fase. Er is dus sprake van een vrijwillige bijdrage.

De gemeente wil haar positie binnen de metropoolregio Amsterdam versterken, door gebruik te maken van de karakteristieke Zaanse kwaliteiten en de gunstige ligging binnen de regio. De Zaan als beeld- en identiteitsbepalend element, is één van de belangrijkste dragers van de toekomststrategie van de gemeente. De gemeente kan bijdragen gaan vragen voor projecten in en om de Zaan die een kwaliteitsimpuls aan de Zaan en omgeving tot doel hebben. Of er een bijdrage gevraagd zal worden, wat de hoogte van de bijdrage zal worden en aan wie de bijdrage gevraagd zal worden, wordt meegenomen in de besluitvorming over het project 'Zaan- en IJ-oever'.

Meerwijkse / bovenwijkse kosten

Dit zijn kosten voor werken, werkzaamheden, maatregelen en voorzieningen die een functie hebben voor meerdere wijken, de stad of een belangrijk deel daarvan. De werken hebben betrekking op verkeer, water en groen. Voor deze werken, werkzaamheden, maatregelen en voorzieningen geldt dat er sprake is van profijt, toerekenbaarheid en evenredigheid. De kosten doen mee in een exploitatieplan, een anterieure en posterieure overeenkomst.

Voor het verhaal van deze kosten is geen Ruimtelijke Structuurvisie vereist. De gemeente kiest er echter voor om het kostenverhaal te koppelen aan de structuurvisie, omdat daar de ruimtelijke onderbouwing wordt gegeven voor de werken en de te ontwikkelen locaties. Naast de structuurvisie zal een uitwerkingsprogramma en een nota bovenwijkse voorzieningen worden gemaakt, welke beide jaarlijks herzien zullen worden. Het uitvoeringsprogramma geeft het programma weer, dus hoeveel woningen, bedrijven en wat voor werken. De nota bovenwijkse voorzieningen geeft de financiële vertaling en de verdeling naar de diverse gebieden.

De meerwijkse/bovenwijkse voorzieningen die voor een vergoeding in aanmerkingen kunnen komen staan aangegeven in bijlage 2a. De ontwikkellocaties die in aanmerking kunnen komen voor het leveren van een bijdrage ten behoeve van de meerwijkse/bovenwijkse voorzieningen staan genoemd in het PRI welke twee maal per jaar zal worden herzien.

2. OVERZICHT TE REALISEREN WERKEN TOT 2020

Projecten kostenverhaal Ruimtelijke Structuurvisie

Nummer	Omschrijving	Oorsprong
	HOOGWAARDIGE BUSVERBINDING	
OV26	HOV buslijn	Zaancorridor
	BOOTVERBINDINGEN	
OV1	Vervoer over water: halteplaats bij Hembrugterrein	ZVVP
OV9	Ontsluiting Zaanse Schans per openbaar vervoer	ZVVP
	AUTOVERBINDINGEN	
A1	Oplossen knelpunten hoofdwegennet: Thorbeckeweg / Poelenburg	ZVVP / Zaandam Zuidoost
A2	Oplossen knelpunten hoofdwegennet: ontsluiting Westerwatering / Hoofdtocht	ZVVP
A3	Ongelijkvloerse aansluiting Guisweg / Zaanlijn; tevens ontbrekende schakel fietsnet	ZVVP / Spoorse doorsnijding
A4	Oplossen knelpunten hoofdwegennet: doortrekken A8 / A9 Volledige aansluiting A8, afrit 3	ZVVP
A15	Reservering verdubbeling Schiethavenbrug	
A16	Reservering verbreding bestaande infrastructuur	
A17	Vervangen en eventueel verplaatsen Zaanbrug	Vaart in de Zaan
A18	Reservering nieuwe ontsluiting Assendelft ipv Noorderveenweg	
A19	Ontsluiting Westzaan incl. reservering Lexion-variant over deel A	Raadsmotie
A20	Ontsluiting Kreekrijk plus aansluiting naar de Communicatieweg	Noorderwelf
A21	Verbinding tussen Zuidelijke randweg en Hoofdtocht	Zuidelijke randweg
A22	Aanpassing kruispunt Bernhard rotonde	Gevolg ruimtelijke ontwikkeling

Nummer	Omschrijving	Oorsprong
A23	Aanpassing kruispunt Wibautstraat/Thorbeckeweg	Gevolg ruimtelijke ontwikkeling
	Parkeervoorziening in/bij blok gezond leven, onderdeel van de Kleurenbuurt	
	Aanpassing vermiljoenweg tot 'stadsboulevard'	
A100	Ontsluiting Zuiderhout-Noord	
	FIETSVERBINDINGEN	
F1A	Fietspad Thorbeckeweg – Noorder IJ en Zeedijk	ZVVP
F7	Ontbrekende schakel: Verbinding vanaf Westzaan naar Koog aan de Zaan	ZVVP
F8	Ontbrekende schakel: Verbinding door Noorderveen	ZVVP
F9	Ontbrekende schakel: Verbinding parallel aan de A8 (Coentunnelweg) richting Guisweg	ZVVP
F10	Ontbrekende schakel: Verbinding vanaf de fiets/voetbrug Veenpolderdijk naar de Vaartdijk (over de Nauernasche Vaart)	ZVVP
F14	Ontbrekende schakel: Verbinding Krommenie Noord (Nauernasche Vaart)	ZVVP
F17	Ontbrekende schakel: Fietsverbinding door Krommenie	ZVVP
F17A	Fietsverbinding door Krommenie: Fietsverbinding Westdijk	ZVVP
F20	Fietsverbinding Westerstraat + ontsluiting Noorderveld 2 via Noorderveld 1	
F21	Fietsverbinding Saendelft richting Bus en Dam, eventueel doorverbinden via ondertunneling naar Provily Slibkuil	Noorderwelf?
F22	Reservering Saendelft Wormerveer	
F23	Fietsverbinding Dokkemerdiep – Kolonelsdiep	

Nummer	Omschrijving	Oorsprong
F24	Doortrekken fietspad Ramsbeek – Zuiderweg (buiten de gemeente grenzen)	
F100	Fietspad Kagerweg	Tussen IJ en Z
F101	Fietspad Krommenier Woudpolder	Waterplan
	WANDELPADEN	
W1	Wandelpad Wijde Vliet	Tussen IJ en Z
W2	Wandelpad naar Buitenlanden	Tussen IJ en Z
W3	Wandelpaden over boerenland	Tussen IJ en Z
W4	Wandelpad Guisveld	Landinrichting Westzaan
W5	Wandelpad Kalverpolder	Koersdocument Kalverpolder
W6	Wandelpad Assendelver Polder	Waterplan
W7	Wandelpad de Kil	Tussen IJ en Z
	KANOROUTES	
K1	Kanopassage Busch en dam	Tussen IJ en Z
K2	Kanopassage vrouwenverdriet	Tussen IJ en Z
K3	Kanopassage Nauernasche Vaart	Waterplan
K4	Kanoroute Krommenier Woudpolder	Waterplan
K5	Kanoroute Kalverpolder	Koersdocument Kalverpolder
K6	Kanoverbinding Westerwatering – Polder Westzaan	
K7	Kanoverbinding Saendelft – De Omzoom	
	ECOLOGISCHE VERBINDINGEN	
E1	De Kil	
E2	Watering West	
E3	Guisveld – Kalverpolder	

Nummer	Omschrijving	Oorsprong
	TOERISTISCH RECREATIEF TRANSFERPUNT	
TR 1	Pontplein Buitenhuizen	
TR 2	Hembrug	
TR 3	Verkade	
TR 4	Zaanse Schans	
TR 5	Jachthaven West-Knollendam/Eiland Bloemendaal	
	RECREATIEGEBIEDEN	
R1	Recreatiegebied Omzoom	Tussen IJ en Z
R2	Recreatiegebied Nauerna	
	Aanleg park langs de Gouw ter hoogte van de Kleurenbuurt	





Colofon

Dit is een uitgave van de gemeente Zaanstad
Vormgeving: NH Vormgevers, Zaandam
1^e druk, april 2011