



Conclusies ruimtelijke ordening:

- De ruimtelijke spreiding en ontwikkeling van wonen, werken en voorzieningen zijn belangrijke structurele oorzaken van de congestievorming bij de Coentunnel. Wonen ten noorden en werken ten zuiden van het Noordzeekanaal is een belangrijke ruimtelijk-functionele relatie, maar ook het overige verkeer heeft een aanzienlijke aandeel in de avondspits over het Noordzeekanaal. Veel mensen die in het noordelijke deel van het studiegebied wonen maken gebruik van (recreatieve en commerciële) voorzieningen ten zuiden van het kanaal.
- Zowel de woon/werk- als de overige ruimtelijk-functionele relaties over het Noordzeekanaal zullen in het jaar 2010 aanzienlijk toenemen.
- Het uitbreidingsalternatief heeft een betere ruimtelijk-functionele bereikbaarheid tot gevolg.
- In algemene zin kan worden gesteld dat het uitbreidingsalternatief een negatief effect heeft op de bestaande en geplande ruimtelijke functies. Varianten waarbij sprake is van 8 rijstroken (waarvan 2 als wisselstrook zijn ingericht) of 14 rijstroken (waarvan er 4 zijn opgenomen in het onderliggend wegennet) is niet significant onderscheidend.
- Een geheel westelijke of oostelijke uitbreiding komt ten zuiden van de Coentunnel rond de Petroleumhaven en de Coenhaven in conflict met de aldaar aanwezige industrie en bedrijfsbebouwing. Een symmetrische (tweezijdige) uitbreiding heeft nog de minst negatieve gevolgen voor het lokaal ruimtegebruik.

10.1 Algemeen

Aanpak

Ruimtelijke ordening is een breed begrip en kent veel overlap met andere beleidsvelden. Ruimtelijke ordening moet daarom eerst nader worden beschouwd. Bij de beschrijving van de 'ruimtelijke ordening' ligt de nadruk op de aspecten wonen, werken en voorzieningen. Bij de ruimtelijke ordening gaat het om de vraag of eventuele nieuwe infrastructurele voorzieningen conflicteren met bestaande bestemmingen en/of zal leiden tot verstoring of stimulering van geplande ruimtelijke ontwikkelingen. Deze analyse wordt op twee schaalniveaus beschreven.

Voor het invloedsgebied wordt op regionaal niveau de ruimtelijke situatie beschreven. Deze beschrijving dient twee doelen. In de eerste plaats worden de structurele oorzaken van de congestievorming aangegeven. De ruimtelijke ontwikkelingen op het gebied van wonen, werken en voorzieningen hebben namelijk grote invloed op de verkeers- en vervoerrelaties in Noord-Holland. In de tweede plaats wordt bekeken in hoeverre de capaciteitsuitbreiding van de Coentunnel past binnen rijks- en regionale doelstellingen.

Daarnaast kan op een lokaal schaalniveau de capaciteitsuitbreiding van de Coentunnel van invloed zijn op bestaand ruimtegebruik of gepland ruimtegebruik. Ook kan infrastructuur juist een positieve invloed uitoefenen doordat ze nieuwe ontwikkelingen in het plangebied mogelijk maakt.

Opbouw van het hoofdstuk

Dit hoofdstuk bevat een samenvatting van de meest belangrijke zaken uit het basisrapport 'ruimtelijke ordening' [1]. De paragrafen 10.2 en 10.3 behandelen de eerste fase van deze studie, de probleemstelling. Hierin komen respec-

tievelijk de beleidsdoelstellingen en toetsingscriteria en vervolgens de huidige situatie en autonome ontwikkeling aan de orde. De tweede fase is opgenomen in paragrafen 10.4 en 10.5 waarin de clustering van de geselecteerde alternatieven en varianten en de effectvergelijking worden behandeld. In paragraaf 10.6 komen de leemten in kennis aan de orde.

10.2 Beleidsdoelstellingen en toetsingscriteria

Voor het aspect ruimtelijke ordening laat deze nota in kwalitatieve termen zien of realisering van de beleidsdoelen op het gebied van de ruimtelijke ordening mogelijk is bij de verschillende alternatieven (voor een overzicht van de alternatieven en varianten wordt verwezen naar hoofdstuk 2). Het gaat dan met name om ontwikkelingen op het gebied van wonen, werken en voorzieningen. Verder is gekeken in hoeverre het desbetreffende alternatief de geplande ontwikkelingen verstoort of juist initieert.

De belangrijkste beleidsdoelstellingen op het gebied van ruimtelijke ordening en de daarvoor opgestelde toetsingscriteria zijn geformuleerd voor twee schaalniveaus. In de eerste plaats wordt gekeken naar consequenties voor ruimtelijk-functionele relaties op regionaal niveau en in de tweede plaats wordt inzichtelijk gemaakt in hoeverre de capaciteitsuitbreiding gevolgen heeft voor het bestaande en geplande ruimtegebruik.

Beleidsdoelstellingen

De belangrijkste beleidsdoelstellingen voor het plan- en invloedsgebied zijn afgeleid uit het huidige ruimtelijke ordeningsbeleid van het rijk, de provincie Noord-Holland, ROA en de betrokken gemeenten.

Beleidsdoelstellingen met regionale uitwerking

- Behouden en indien nodig verhogen van ruimtelijke keuzevrijheid: als mensen onvrijwillig geïsoleerd raken, is dat onaanvaardbaar [2,3].
- Het benutten en versterken van de eigen kwaliteiten en economische potenties van de verschillende landsdelen. Het voorkomen dat regio's in ontwikkeling achterblijven die minder mogelijkheden hebben van de economische kansen te profiteren [2,3,4,5].
- Het realiseren van woningbouw-taakstellingen om zo te kunnen voldoen aan de toenemende woningbehoefte en zo mogelijk het woningtekort verminderen [2,3,5].

Beleidsdoelstellingen met lokale uitwerking

De belangrijkste beleidsdoelstelling voor de ruimtelijke ordening met een lokale uitwerking betreft bescherming van bestaande en geplande ruimtelijk-functionele eenheden. Deze beleidsdoelstelling is vastgelegd in de Vierde Nota over de Ruimtelijke ordening Extra (VINEX), Streekplan en partiële herziening streekplan Amsterdam-Noordzeekanaalgebied, Streekplan Waterland en de vigerende bestemmingsplannen in het plangebied.

Toetsingscriteria

De voor de regio geldende doelstellingen kunnen het best getoetst worden aan een combinatie van 'de mate van bereikbaarheid' en 'de mate waarin ongewenste indirecte ruimtelijke effecten' optreden. Deze laatste effecten betreffen nieuwe ruimtelijke (volkshuisvestings- en bedrijfsvestigings-) problemen als gevolg van de voorgestelde maatregelen bij de Coentunnel. Dit toetsingscriterium is als volgt benoemd:

- ruimtelijke ordeningseffecten op regionaal niveau.

De volgende criteria zijn voor het lokale niveau onderscheiden:

- beïnvloeding van bestaande of geplande bedrijventerreinen;
- verlies van areaal landbouwgrond;
- verlies van areaal recreatieterrein;
- conflicten met technische doeleinden.

Doorsnijding of verstoring van natuurgebieden en ecologische verbindingen zijn bij het aspect natuur (paragraaf 8.3) behandeld en amovering van bestaande en geplande woningen is bij sociale aspecten (paragraaf 7.5) beschreven, terwijl het akoestisch ruimtebeslag en de consequenties daarvan in paragraaf 7.2 aan de orde is gekomen.

10.3 Huidige situatie en autonome ontwikkeling

10.3.1 Huidige situatie

De ruimtelijke hoofdstructuur

De ruimtelijke hoofdstructuur van het invloedsgebied vertoont een zeer duidelijke geleding in verschillende milieus, in open en dichte ruimten, in verstedelijkt en niet-verstedelijkte gebieden. In deze structuur neemt Amsterdam met haar uitlopers een centrale positie in.

De ruimtelijke hoofdstructuur van het invloedsgebied bestaat primair uit (zie kaart 10.1):

- Stadsgewest Amsterdam;
- de open ruimten (bijvoorbeeld Waterland);
- satellietstad Purmerend;
- regionale vervoersassen en hoofdvaarwegen.

Stadsgewest Amsterdam als geheel heeft een vingervormige structuur.

Deze structuur bestaat uit het stedelijke hart van Amsterdam met enkele lobvormige stedelijke gebieden, alle met een eigen karakteristiek. Tussen deze lobben liggen delen van het landelijk gebied, die soms diep inwiggen tussen de stedelijke bebouwing en qua inrichting grote verschillen vertonen.

De ruimtelijke inrichting is van dien aard dat de grensvlakken tussen het stedelijk en landelijk gebied zeer lang zijn en allerlei ruimtelijke verschillen vertonen [2].



Kaart 10.1

Ruimtelijke hoofdstructuur

0 3000 6000 Meters

Legenda:

- stedelijk gebied
- open ruimte
- water
- grens invloedsgebied
- auto(snel)weg met gescheiden rijbanen
- spoorweg



Een groot deel van het verkeer dat gebruik maakt van de Coentunnel vindt haar herkomst of heeft haar bestemming in één van deze lobben.

De 'noord-west lob' van stadsgewest Amsterdam betreft het gebied Zaanstreek. Aansluitend op Amsterdam-Noord zijn Zaandam, Koog aan de Zaan, Zandijk, Wormerveer en Krommenie met elkaar verbonden door de Zaan en de spoorlijn naar Den Helder. Deze gebieden hebben zowel woon- als werkdoeleinden.

Het havengebied 'Westpoort', ten zuiden van het Noordzeekanaal maakt deel uit van een 'westelijke lob'. Westpoort is van grote economische betekenis, de bedrijvigheid is overwegend gericht op havengebonden bedrijfs- en industrie-activiteiten. De woonwijken Bos en Lommer en Geuzenveld/Slotermeer maken deel uit van deze westelijk verstedelijkingsrichting van stadsgewest Amsterdam. Ten zuiden van Amsterdam vertoont de lijn Badhoevedorp, Schiphol, Hoofddorp en Nieuw-Vennep in toenemende mate een verstedelijkt karakter. Vooral Schiphol is in deze 'zuid-west lob' van stadsgewest Amsterdam een belangrijk centrum voor werkgelegenheid.

De 'noord lob', Amsterdam-Noord/Purmerend, is ondanks de grote verstedelijkingsdruk niet gerealiseerd. Waterland is gevrijwaard gebleven van een stedelijke lob in een zone langs de N235 en het Noordhollandsch Kanaal. De grote landschappelijke waarde van Waterland is hiervoor de belangrijkste reden. Waterland zorgt hiermee voor een duidelijk open ruimte in de ruimtelijke hoofdstructuur van het invloedsgebied. Door het ontbreken van een lobvormige ontwikkeling kan Purmerend worden beschouwd als satellietstad.

Daarnaast vormen Amstelland en Vechtstreek en het gebied tussen Amsterdam en Haarlem open ruimten in het invloedsgebied.

Een ander belangrijk element van de ruimtelijke hoofdstructuur is het Noordzeekanaal. Behalve een belangrijke verkeersader is het Noordzeekanaal ook een grote barrière. Het kanaal vormt een scheiding in het studiegebied tussen de Zaanstreek, Purmerend en Amsterdam-Noord enerzijds en de Meerlanden en Amsterdam anderzijds.

De belangrijkste regionale vervoersassen in het studiegebied zijn de ringweg om Amsterdam (A10), de A8/N8 van knooppunt Coenplein in noordwestelijke richting, de A7 van knooppunt Zaandam in noordelijke richting, spoorlijnen Amsterdam/Purmerend-Hoorn, Amsterdam/Alkmaar-Den Helder, Amsterdam/Haarlem-Leiden en Amsterdam/Schiphol-Leiden en de A4 van Amsterdam naar Den Haag.

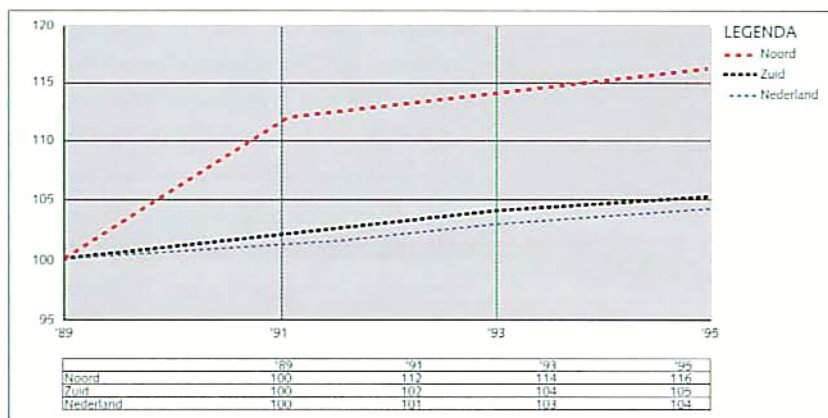
Bevolking en wonen

De ruimtelijke structuur van het invloedsgebied vormt een belangrijke achtergrond waartegen de verkeersontwikkelingen in het invloedsgebied en rond de Coentunnel kunnen worden toegelicht. De ruimtelijke spreiding van inwoners en arbeidsplaatsen zijn hierbij belangrijke factoren die van invloed

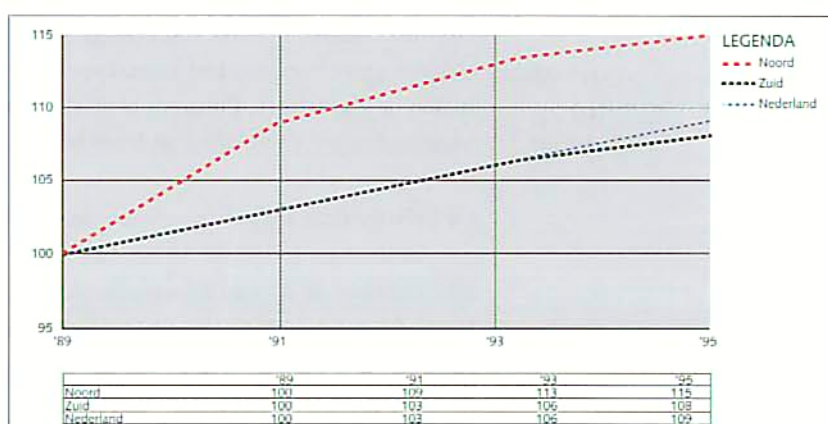
zijn op de infrastructurele ontwikkelingen, omdat ze leiden tot mobiliteit en verkeer. Hierna worden deze factoren verder toegelicht. Op kaart 10.2 is een overzicht gegeven van de woonlocaties in het studiegebied.

Uit figuur 10.1 blijkt dat de gemiddelde jaarlijkse groei van de bevolking ten zuiden van het Noordzeekanaal in de periode '89-'95 een gelijke tred vertoont met de groei van de bevolking in Nederland. Opvallend is dat de bevolking ten noorden van het Noordzeekanaal sneller is gegroeid dan ten zuiden van dit kanaal. Deze groei is ook duidelijk groter dan in de rest van Nederland. De groei van de bevolking ten zuiden en ten noorden van het Noordzeekanaal is het gevolg van een positief migratiesaldo en een geboorteoverschot. De verschillen in bevolkingsontwikkeling worden voor een groot deel verklaard door verschillen in de ontwikkeling van de woningvoorraad.

Figuur 10.1
Geïndexeerde ontwikkeling van de bevolking '89-'95 (index 1989 = 100, bron: CBS)



Figuur 10.2
Geïndexeerde ontwikkeling van de woningvoorraad '89-'95 (index 1989 = 100, bron: CBS)



De sterker gestegen woningproductie ten noorden van het kanaal ten opzichte van het zuidelijk deel heeft sinds het midden van de jaren tachtig in dit deel van het invloedsgebied geleid tot een sterkere groei van de bevolking. Belangrijk is om deze groei in perspectief te zien, in absolute aantallen

wonen namelijk wel drie keer zoveel mensen in het zuidelijk deel van het invloedsgebied dan in het noordelijk deel (respectievelijk 1 miljoen in het zuidelijk deel tegenover 300.000 mensen in het noordelijk deel).

Werkgelegenheid en bedrijfs- en kantoorterreinen

Het invloedsgebied wordt gekenmerkt door een reeks ruimtelijk geconcentreerde werklocaties met ieder een eigen karakter¹. De werklocaties zijn op kaart 10.3 weergegeven. Deze concentratie-gebieden vervullen voor de meeste sectoren nog altijd een ankerfunctie, alhoewel in afnemende mate:

- Rond Aalsmeer wordt het tuinbouwcomplex aangetroffen, de veilinghallen zijn daarbij de meest zichtbare uiting hiervan.
- Grafische industrie en uitgeverijen bevinden zich op binnenstedelijke bedrijfslocaties of op bedrijventerreinen in Amsterdam.
- De voedings- en genotmiddelenindustrie is sterk verankerd in de Zaanstreek, veelal in wat oudere bedrijfspanden.
- De transport- en distributiesector en de groothandel zijn aanzienlijk meer over de regio verspreid. Concentraties bevinden zich rond Schiphol, maar ook in de Zaanstreek.
- Zowel financiële als zakelijke dienstverlening zijn sterk geconcentreerd in diverse delen van Amsterdam, met name in het Centrum en in toenemende mate in Zuid-Oost en in Zuid.
- De toeristische sector is sterk geconcentreerd in Amsterdam-Centrum.

In tabel 10.1 is een werk/woon-balans gepresenteerd. Een werk/woon-balans geeft de verhouding weer van het aantal inwoners in het betreffende gebied en de hoeveelheid werkgelegenheid die hier aanwezig is. Een hogere verhouding betekent dat de regio meer werk biedt aan de aanwezige bevolking. De werk/woon-balans geeft hiermee een grove indicatie van de hoeveelheid mensen die in hetzelfde gebied werken als wonen of juist gaan pendelen. Uit de tabel blijkt dat werk/woon-balans voor het noordelijk deel van het invloedsgebied achter blijft bij de balans voor het zuidelijk deel. Voor de inwoners in het noordelijk deel is ter plaatse minder werkgelegenheid aanwezig in vergelijking met de situatie in het zuidelijk deel. Op basis hiervan is te verwachten dat het noordelijk deel een grotere pendelstroom over de grens van het deelgebied kent dan het gebied ten zuiden van het Noordzeekanaal.

Tabel 10.1 Bevolking, werkgelegenheid en werk/woon-balans (1992)

Deelgebied	Inwoners (x1000)	Arbeitsplaatsen	Werk/woon-balans
Deelgebied Noord	372,1	95,6	0,26
Deelgebied Zuid	885,7	438,4	0,50
Provincie Noord-Holland	2430,8	899,7	0,37

Bron: Noordvleugelmodel/RESEDA Grote Steden Variant

¹ De beschrijving in deze paragraaf is gebaseerd op de Koepelstudie economische effecten van infrastructuur in Noord-Holland, uitgevoerd door DHV en Kolpron (1996).

Voorzieningen

Het spreidingspatroon van voorzieningen staat in nauwe relatie tot de bevolkingsontwikkeling, -samenstelling en -spreiding. Omdat meer dan de helft van de verreden autokilometers sociaal-recreatief verkeer betreft [1] is een goede afstemming tussen de ruimtelijke inpassing van voorzieningen en infrastructuur noodzakelijk. Voorzieningen kunnen worden onderverdeeld in verzorgende en recreatieve voorzieningen. Verzorgende voorzieningen betreffen medische, maatschappelijke en culturele voorzieningen, alsook dagelijkse winkelvoorzieningen. Tot de recreatieve voorzieningen behoren de meer hoogwaardige winkels, sport- en verblijfsvoorzieningen en stedelijke en openluchtrecreatieve voorzieningen.

Verzorgende voorzieningen

Amsterdam biedt een grote verscheidenheid aan bovenlokale verzorgende voorziening. Deze bovenlokale voorzieningen hebben een (inter)nationaal karakter. Het theoretisch verzorgingsbereik van Amsterdam is ongeveer 1 miljoen inwoners voor bepaalde vormen van gezondheidszorg, 2 à 3 miljoen inwoners voor hoger beroeps- en wetenschappelijk onderwijs en 4 tot 8 miljoen voor enkele cultuuruitingen zoals muziek, dans, toneel, opera [4]. De voorzieningen ten noorden van het Noordzeekanaal zijn vooral van regionaal en lokale betekenis. Voor veel bovenlokale voorzieningen zijn de inwoners van dit gebied aangewezen op Amsterdam.

Recreatieve voorzieningen

Amsterdam trekt jaarlijks gemiddeld 800.000 buitenlandse toeristen. De omzet in het omvangrijke winkelapparaat in het centrum van de hoofdstad wordt voor bijna de helft gedragen door buitenlandse toeristen en dagjesmensen uit heel Nederland. De aantrekkende werking wordt gevormd door een breed scala aan stedelijke recreatiefuncties. Het monumentale karakter van de binnenstad draagt, in combinatie met vele musea, hieraan bij, terwijl een omvangrijke horeca- en vermaaksector met een veelheid aan uitgaansvoorzieningen de aantrekkende werking versterkt. Ten noorden van het Noordzeekanaal liggen recreatieve voorzieningen van meer regionaal en lokaal belang. Belangrijk is het recreatiegebied 'Het Twiske'. Dit gebied wordt druk bezocht vanuit vooral Zaandam, Amsterdam-Noord en Purmerend.

Ruimtelijk-functionele relaties

De eerder geschetste ruimtelijke ontwikkelingen op het terrein van wonen, werken en voorzieningen hebben een grote invloed op verkeers- en vervoerrelaties, ofwel de ruimtelijk-functionele relaties in Noord-Holland. Hierbij kan onderscheid worden gemaakt in woon-werkverkeer en het overig verkeer. Het overig verkeer bestaat uit sociaal-recreatief en zakelijk verkeer. In het hoofdstuk verkeer en vervoer komen de pendelstromen uitvoeriger aan de orde. In tabel 10.2 is de grootte van de pendelstromen naar het noorden en naar het zuiden gegeven in de avondspits. De totale pendel geeft een

indruk van de sterkte van de ruimtelijk-functionele relaties tussen het noordelijk en het zuidelijk gedeelte van het studiegebied.

Aangezien de werkgebieden vooral ten zuiden van het Noordzeekanaal liggen, zijn de vervoerstromen in de avondspits naar het noorden groter dan naar het zuiden². 'Wonen in het noorden en werken in het zuiden' is dus een belangrijke ruimtelijk-functionele relatie, maar ook het overige verkeer heeft een aanzienlijke aandeel in de avondspits over het Noordzeekanaal. Blijkbaar maken veel mensen die in het noordelijk deel wonen gebruik van (recreatieve en commerciële) voorzieningen ten zuiden van het Noordzeekanaal.

Tabel 10.2 Pendelstromen in de avondspits in aantal personen voor 1992³

Aantal personen 1992	Woon-werk per auto	Woon-werk per O.V.	Overige per auto	Overige per O.V.	Totale pendel
Zuid → Noord	4.500	2.100	4.600	4.400	15.700
Noord → Zuid	1.200	300	3.000	1.100	5.700

Bron: Noordvleugelmodel/RESEDA Grote Steden Variant

Aan de noordzijde lijkt het grootste deel van het verkeer een herkomst of bestemming in Zaanstad en omgeving en in Amsterdam-Noord te hebben. Daarnaast is alleen nog een duidelijke relatie aanwezig richting Purmerend. Ook aan de zuidzijde lijkt dat er weinig ver weg gelegen herkomsten en bestemmingen zijn. Circa 70% van het Coentunnelverkeer heeft een relatie met het gebied voor knooppunt Badhoevedorp. Van de overgebleven bijna 30% heeft het merendeel een relatie richting Schiphol en verder (A4). De rest buigt af naar Amsterdam-Zuid(oost).

Ruimtegebruik plangebied

Het plangebied maakt deel uit van het invloedsgebied. Het plangebied ligt in de 'noord-west lob' van de ruimtelijke hoofdstructuur. In deze paragraaf wordt een beschrijving gegeven van de deelgebieden waar de capaciteitsuitbreiding *direct* ruimtebeslag tot gevolg zal hebben. Deze deelgebieden zijn:

- gemeente Oostzaan;
- stadsdeel Noord (gemeente Amsterdam);
- Westpoort (gemeente Amsterdam).

² In de ochtendspits is dit beeld in grote lijnen gespiegeld ten opzichte van de avondspits.

³ De pendelstromen hebben betrekking op het aantal personen dat het Noordzeekanaal overschrijdt. Deze personen hoeven dus ook niet per se gebruik te maken van de Coentunnel. Bovendien kan het overig verkeer nader worden genuanceerd: uit een doelgroepen onderzoek rondom Amsterdam (DORA) uit 1995 blijkt dat in de avondspits het sociaal-recreatief verkeer aanzienlijk groter is dan het zakelijk verkeer. Dit beeld is overdag echter omgekeerd: het zakelijk verkeer is dan groter dan het sociaal-recreatief verkeer.

Gemeente Oostzaan

De A8 doorsnijdt het grondgebied van de gemeente Oostzaan. Het plangebied in dit deelgebied betreft een zone van het zuidoostelijke gelegen knooppunt Coenplein tot aan het noordwestelijk gelegen knooppunt Zaandam.

Circa 1 km ten oosten van de A8 ligt de oude dorpskern van Oostzaan.

De bebouwing van Oostzaan reikt tussen de Kerkstraat en de Kolkweg tot aan de A8. Oostzaan wordt van oudsher gekenmerkt door lintbebouwing. Zuideinde vormt een dorpslint op circa een kilometer afstand parallel aan de A8 en de lintbebouwing van de Kerkstraat kruist de A8 en vormt een verbinding met Zaandam. Een aantal gebouwen aan de Kerkstraat reikt tot enkele tientallen meters van de rijksweg.

Het gebied tussen de Kolkweg, Zuideinde, de A8 en A10 is bestemd voor agrarisch gebruik. De polder tussen de A8 en het dorpslint van Oostzaan, noordwestelijk van Oostzaan kan worden aangemerkt als een agrarisch gebied van bijzondere betekenis voor natuur, landschap en bodem. Deze polder is een vlak, open graslandgebied, met een zeer onregelmatige strokenverkaveling en met vele brede sloten. Het gebied is een waterrijk veenweidegebied. De polder is grotendeels reservaatgebied in bezit van Staatsbosbeheer en maakt deel uit van de Ecologische Hoofdstructuur. De strook tussen de A8 en de hoogbouw van Zaandam is moerasgebied. Ook loopt er een afwatering evenwijdig met de A8. Het moeras maakt deel uit van de provinciale ecologische hoofdstructuur.

Zuidwaarts van deze strook, tussen de Kerkstraat, Watering, Zuidervaart en de A8 ligt een gebied bestemd voor bedrijfsbebouwing.

Ten oosten van de A8 lopen op enkele tientallen meters parallel aan de snelweg hoogspanningsleidingen met een regionale functie.

Stadsdeel Noord (gemeente Amsterdam)

Rijksweg A10 ten noorden van het Noordzeekanaal en het knooppunt Coenplein bevinden zich op het grondgebied van de gemeente Amsterdam, stadsdeel Noord [6]. Het plangebied is een overgangsgebied tussen stad en platteland. De ruimtelijke structuur bestaat uit elementen die deels tot het veenweidelandschap behoren en deels voortkomen uit de voortschrijdende verstedelijking. Lintdorpen en dorpsachtige, kleinschalige uitbreidingen met een zeer gedifferentieerde bebouwing en restanten veenweidegebied, doorsneden door tal van waterlopen, staan in contrast met de nieuwbouwwijken, sportcomplexen en grootschalige infrastructuur.

Het grondlichaam voor de ringweg vormt een strakke en massieve scheiding tussen het stedelijk gebied in ontwikkeling aan de zuidkant en het landelijk gebied aan de noordkant. De bebouwing in het laatstgenoemde gebied bestaat uit de lintbebouwing van Zuideinde. De overige bestemmingen zijn gereserveerd voor agrarische doeleinden.

Direct grenzend aan de A10 en het knooppunt Coenplein bevinden zich sportpark Oostzanerweg en sportpark Melkweg.



Westpoort

In het gebied ten noorden van de spoorlijn Amsterdam/Haarlem-Zaandam overheerst de bedrijvigheid [7]. In het plangebied komt geen woonbebouwing voor.

De bedrijfsterreinen die de A10 omsluiten, ten noorden van de Nieuwe Hemweg worden overwegend gebruikt voor havengebonden bedrijfs- en industrie-activiteiten: op- en overslag van massagoederen en groothandel. Het bedrijfs- en industriegebied ten westen van de Coentunnel rond de Jan van Riebeeck-, de Usselincx- en de Petroleumhaven is met name in gebruik voor de op- en overslag, distributie en bewerking van aardolie en aardolieproducten. Het deel ten oosten van de Coentunnelweg is met name in gebruik voor de op- en overslag en bewerking van granen en derivaten stukgoed. In het bestemmingsplan Petroleumhaven (1986) heeft het bestaande bedrijfsareaal een bestemming ten behoeve van handel en bedrijf gekregen. De elektriciteitscentrale Hemweg ligt op circa 250 meter ten westen van de A10 en is als aparte bestemming in het plan opgenomen.

Mede door de aanwezigheid van de Centrale Hemweg zijn in het plangebied belangrijke ondergrondse kabel- en leidingroutes getraceerd. Bij de twee viaducten Coenhavenweg en Nieuwe Hemweg wordt de A10 ook gekruist door kabels en leidingen. Bovendien loopt er ten noorden van de Nieuwe Hemweg een kabel- en leidingenstrook parallel aan de rijksweg. Deze strook ligt enkele tientallen meters ten westen van de rijksweg. Vanaf de Coenhavenweg loopt ook aan de oostkant van de A10 een kabel- en leidingroute. Deze route ligt op enkele tientallen meters van de A10. Beide parallelle stroken kruisen respectievelijk het Noordzeekanaal en het IJ op circa honderd meter van de Coentunnel.

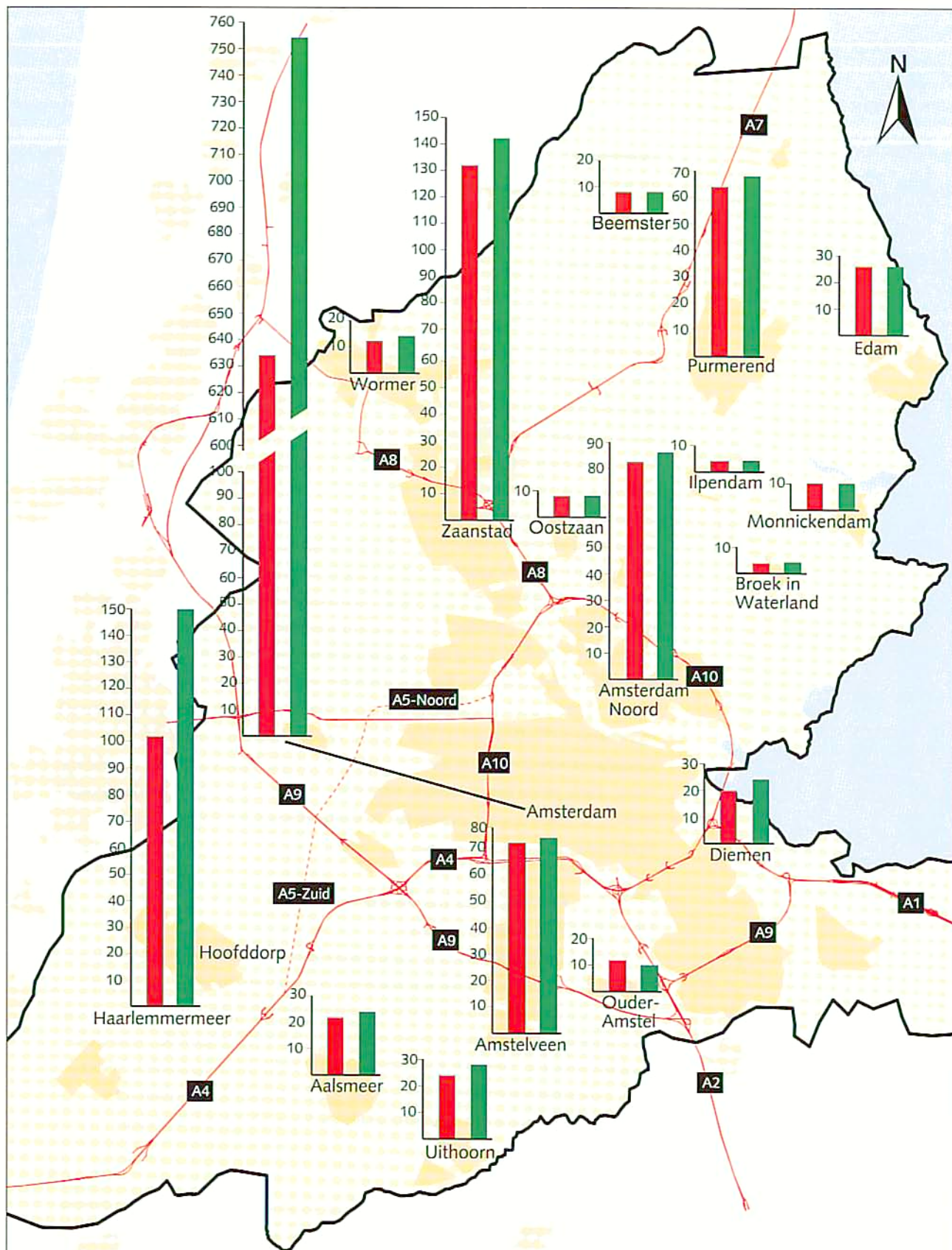
10.3.2 Autonome ontwikkeling

De ruimtelijke hoofdstructuur

De ruimtelijke hoofdstructuur zal op basis van de verschillende beleidslijnen een verdergaande ontwikkeling kennen. De mainportfunctie van Schiphol zal verder worden uitgebreid. Woningbouw en bedrijvigheid zullen plaatsvinden in de lobben. Vooral de zuid-west lob zal een verdergaande verstedelijking kennen. Het beleid is bovendien erop gericht om de gebieden Waterland, Schermer/ Beemster/Wormer, het gebied tussen Amsterdam en Haarlem en de gebieden Amstelland en Vechtstreek open te houden.

Bevolking en wonen

Verschillende factoren zijn van invloed op de prognoses voor de bevolkingsontwikkeling. De te verwachten binnen- en buitenlandse migratie, maar ook de toekomstige huishoudenssamenstelling en leeftijdsverdeling spelen een rol. Deze prognoses zijn omgeven door onzekerheden, voortdurend kunnen zich onverwachte ontwikkelingen voordoen. De buitenlandse migratie naar Amsterdam is bijvoorbeeld een onzekere factor. Op kaart 10.2 zijn de woonlocaties in het studiegebied opgenomen.

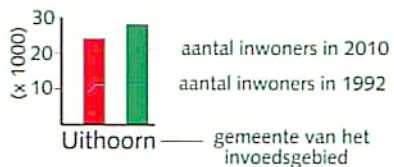


Kaart 10.2

Aantal inwoners per gemeente (1992-2010)

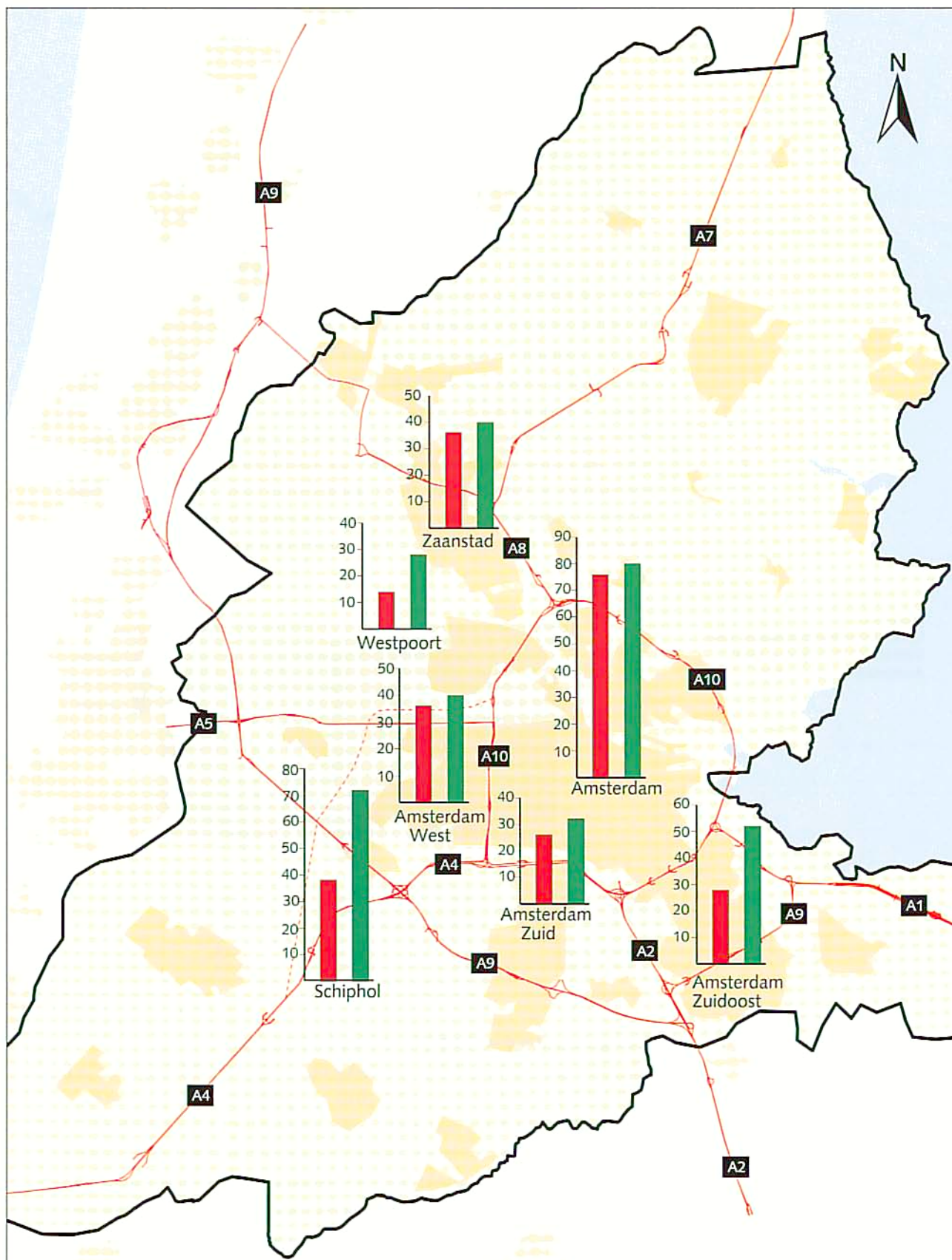
0 3000 6000 Meters

Verklaring staafdiagram:



Legenda:

- gebouwd gebied
- water
- grens invloedsgebied
- auto(snel)weg met gescheiden rijbanen

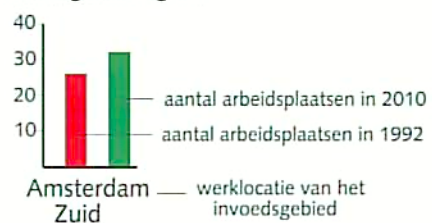


Kaart 10.3

Omvang werklocaties (1992-2010)

0 3000 6000 Meters

Verklaring staafdiagram:

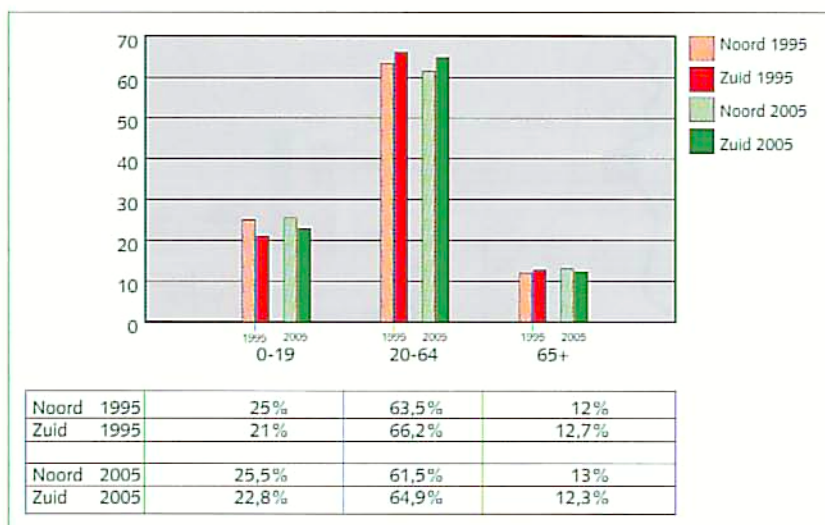


Legenda:

- bebouwd gebied
- water
- grens invloedsgebied
- auto(snel)weg met gescheiden rijbanen

De belangrijkste bevolkingsgroei zal in het invloedsgebied in de komende jaren ten zuiden van het Noordzeekanaal plaatsvinden (zie figuur 10.3). Binnen het invloedsgebied zijn echter belangrijke verschillen aan te wijzen in groei tussen de diverse woonlocaties. Zo zal het geplande aantal inwoners met name stijgen in de Haarlemmermeer (van 101.800 tot 149.700) [1]. Maar ook het inwonertal van Amsterdam zal naar verwachting toenemen (voor het gebied ten zuiden van het Noordzeekanaal is dat een groei van 19,0%). Voorts is de geplande groei van Purmerend van belang. In de Kop van Noord-Holland zijn daarnaast nog Hoorn en Heerhugowaard aan te wijzen als groeigebieden (welke overigens buiten het studiegebied vallen). In het jaar 2005 zal het aantal jongeren in het invloedsgebied tot 19 jaar zowel ten zuiden als ten noorden van het Noordzeekanaal zijn toegenomen. Inwoners in de leeftijdsgroep 20-64 jaar zullen in beide deelgebieden daarentegen minder worden. Het percentage 65+ neemt in het zuidelijke deel af, maar stijgt licht ten noorden van het Noordzeekanaal.

Figuur 10.3
Ontwikkeling leeftijdsopbouw 1995-2005 (PRIMOS-prognose, bron: Amsterdam in cijfers, 1994)



Werkgelegenheid en bedrijfs- en kantoorterreinen

Tabel 10.3 geeft de bevolkings- en werkgelegenheidsontwikkeling weer in het studiegebied voor de periode 1992-2010. Het gebied ten noorden van het Noordzeekanaal zal qua inwonertal meer groeien dan het aantal arbeidsplaatsen dat beschikbaar komt. Ten zuiden van de Noordzeekanaal is sprake van een tegengestelde ontwikkeling: de bevolkingsgroei is lager dan de groei aan arbeidsplaatsen. De werk/woon-balans voor het zuidelijk deel van het invloedsgebied zal nagenoeg niet veranderen. De balans wordt voor het noordelijk deel iets lager. In dit gebied is dus minder werkgelegenheid voor de eigen bevolking, waardoor te verwachten valt dat in 2010 meer inwoners over de grenzen van het deelgebied hun werk zullen hebben.

Hetzelfde geldt voor de overige gebieden ten noorden van het studiegebied. Ook in deze gebieden is sprake van een dalende werk/woon-balans, waar-

door grotere pendelstromen op gang komen. Hierbij dient opgemerkt te worden dat slechts een zeer gering percentage van het verkeer door de Coentunnel zijn herkomst of bestemming in deze gebieden ten noorden van het studiegebied kent.

Tabel 10.3 Bevolkings- en werkgelegenheidsontwikkeling en ontwikkeling in werk/woon-balans 1992-2010

Deelgebieden	Inwoners (x1000)	2010 Arb. plaatsen (x1000)	Werk/woon- balans	Verandering t.o.v. 1992 (in %)	
				Inwoners	Arb. plaatsen
Deelgebied Noord	392,0	97,2	0,25	5,3	1,7
Deelgebied Zuid	1064,0	532,0	0,50	20,1	21,3
West-Friesland	191,4	46,4	0,24	8,0	-2,2
Noord-Kennemerland	213,9	61,1	0,29	5,9	1,8
Kop van Noord-Holland	176,2	49,1	0,2	80,5	-5,0
Noord-Holland	2669,8	1000,0	0,37	9,8	11,1

Bron: Noordvleugelmodel/RESEDA Grote Steden Variant

In de geselecteerde werklocaties (bedrijfs- en kantoorterreinen) is sprake van grote verschillen in bevolkings- en werkgelegenheidsontwikkelingen. Tot de belangrijkste groeiers behoren de 'nieuwe' werklocaties die zich als een band ten zuiden en oosten van Amsterdam ontwikkelen. Deze band begint in Hoofddorp en strekt zich via Schiphol uit naar Amsterdam-Zuid/WTC en Amsterdam-Zuidoost. Kaart 10.3 geeft een overzicht van de werklocaties en de omvang van arbeidsplaatsen. De belangrijkste ontwikkelingen voor de werklocaties tot 2010 zijn in tabel 10.4 weergegeven en kunnen als volgt kort worden toegelicht:

- Schiphol: mainport Schiphol zal naar verwachting de belangrijkste banenmotor binnen het invloedsgebied (en binnen heel Nederland) worden. In het Plan van Aanpak Schiphol en Omgeving (PASO) zijn verschillende ontwikkelingsmogelijkheden in de Schipholzone aangegeven.
- Amsterdam-Zuidoost: dit gebied wordt als een van de belangrijkste 'werkgelegenheidsgroei-locaties' binnen de regio gezien. Op deze werklocatie is relatief veel direct-uitgeefbare en binnen 5 jaar uitgeefbare grond voorhanden, terwijl het aanbod op termijn (na 5 jaar) nihil is.
- Westpoort: het aantal arbeidsplaatsen zal op deze werklocatie tussen 1992 en 2010 bijna verdubbelen van 15.000 tot 28.000. Er is een aantal grootschalige bedrijventerreinen in Westpoort voorhanden om deze groei mogelijk te maken, zoals de Amerikahaven, de Houtrakpolder en Sloterdijk III. Behalve uitbreidingsmogelijkheden in Westpoort zelf, zijn er twee nabijgelegen toekomstige bedrijfslocaties ten zuiden van Sloterdijk III in 'Landelijk West', te weten Geuzenveld-Noord en Osdorper Binnenveld. Deze locaties zullen in 2010 naar verwachting alle ontwikkeld zijn.
- Zaanstreek, Amsterdam-West, Amsterdam-Centrum en Amsterdam-Zuid zullen een lichte c.q. conservatieve toename van de werkgelegenheid te zien geven.

Tabel 10.4 Werkgelegenheidsontwikkeling (aantal personen x 1000) in de geselecteerde werklocaties (1992-2010)

Werklocaties	1992	2010	Verandering in %
Deelgebied Noord			
Zaanstad,	36,6	39,9	9,1
Deelgebied Zuid			
Amsterdam-Centrum,	80,1	80,3	0,3
Westpoort	14,7	27,8	89,2
Amsterdam-Zuidoost	27,2	51,4	88,5
Amsterdam-West	36,1	39,5	9,3
Amsterdam-Zuid	26,1	31,7	21,7
Schiphol	39,0	71,1	82,5

Bron: Noordvleugelmodel/RESEDA Grote Steden Variant

Voorzieningen

Arbeidstijdverkorting, toename van vrije tijd en een steeds hogere besteedbare bedragen leiden tot verschuivingen in de tijdsbesteding van mensen. Er ontstaat een veranderend recreatiepatroon, uitmondend in verdere diversificatie van de vrijetijdsmarkt en vergroting van de vraag naar recreatievoorzieningen. Met name de vraag naar korte verblijven, nevenvakanties in eigen land en de nabijheid van voorzieningen in de woonomgeving vragen om meer aandacht. In relatie tot het verkeer bij de Coentunnel zijn vooral stedelijke voorzieningen met een (boven)regionaal tot (inter)nationaal karakter belangrijk.

Wat de stedelijke voorzieningen in Amsterdam betreft zal de komende jaren de aandacht vooral uitgaan naar het verbeteren van kernwinkelapparaten, het optrekken van het culturele niveau en het versterken van onderwijs- en kenniscentra. Speciale aandacht wordt besteed aan de bereikbaarheid van de verschillende recreatieve voorzieningen [3].

Volgens de Structuurvisie Noord-Holland 2015 leggen recreatie en toerisme in de komende periode duidelijke claims op het landelijk gebied. Voor verblijfsaccommodaties, golfterreinen, nieuwe natuurgebieden, bossen en recreatieve routes is nog veel ruimte nodig. De nadruk ligt op de kwaliteit en bereikbaarheid van voorzieningen in recreatiegebieden. Aantrekkelijke verbindingen tussen het stedelijk en het landelijk gebied moeten verder worden ontwikkeld. De provincie wil bovendien de kwaliteit van het landelijk gebied ontwikkelen door het cultuurhistorisch besef omtrent landschap, dorpen en steden te vergroten. Ten noorden van het Noordzeekanaal wordt het recreatiegebied het Twiske genoemd als onderdeel van verder te ontwikkelen recreatiemogelijkheden. Ten zuiden van het Noordzeekanaal geldt dit voor het recreatiegebied Spaarnwoude, het Amsterdamse bos en het Vondelpark.



Ruimtelijk-functionele relaties

De pendelstromen zullen in het jaar 2010 in beide richtingen aanzienlijk groter zijn dan in 1992. Aangezien de werkgebieden vooral ten zuiden van het kanaal liggen, zijn de vervoerstromen in de avondspits naar het noorden groter dan naar het zuiden. De totale pendel geeft een indruk van de sterkte van de ruimtelijk-functionele relaties tussen het noordelijk en zuidelijk gebied van de Noordzeekanaal. Op kaart 10.4 worden de ruimtelijke functionele relaties aangegeven. Zowel de woon-werkrelaties als de overige relaties blijken in het jaar 2010 ten opzichte van 1992 te zijn versterkt. De herkomst- en bestemmingsgebieden verschillen niet wezenlijk van het jaar 1992.

De groei in personen die in de avondspits van noord naar zuid reizen zal wel groter zijn dan de groei van het aantal personen die noordwaarts reizen. Dit betekent dat de ruimtelijk-functionele relatie van werken in het noorden en wonen in het zuiden relatief sterker wordt.

Tabel 10.5 Pendelstromen in de avondspits in aantal personen voor 1992 en 2010⁴

Aantal personen	Woon-werk per auto	Woon-werk per O.V.	Overige per auto	Overige per O.V.	Totale pendel
Zuid → Noord 1992	4.500	2.100	4.600	4.400	15.700
Zuid → Noord 2010	5.500 (21%)	3.200 (51%)	6.200 (35%)	5.900 (35%)	20.900 (33%)
Noord → Zuid 1992	1.200	300	3.000	1.100	5.700
Noord → Zuid 2010	1.900 (50%)	600 (95%)	4.300 (40%)	2.100 (91%)	8.900 (56%)

Bron: Noordvleugelmodel/RESEDA Grote Steden Variant

Ruimtegebruik plangebied

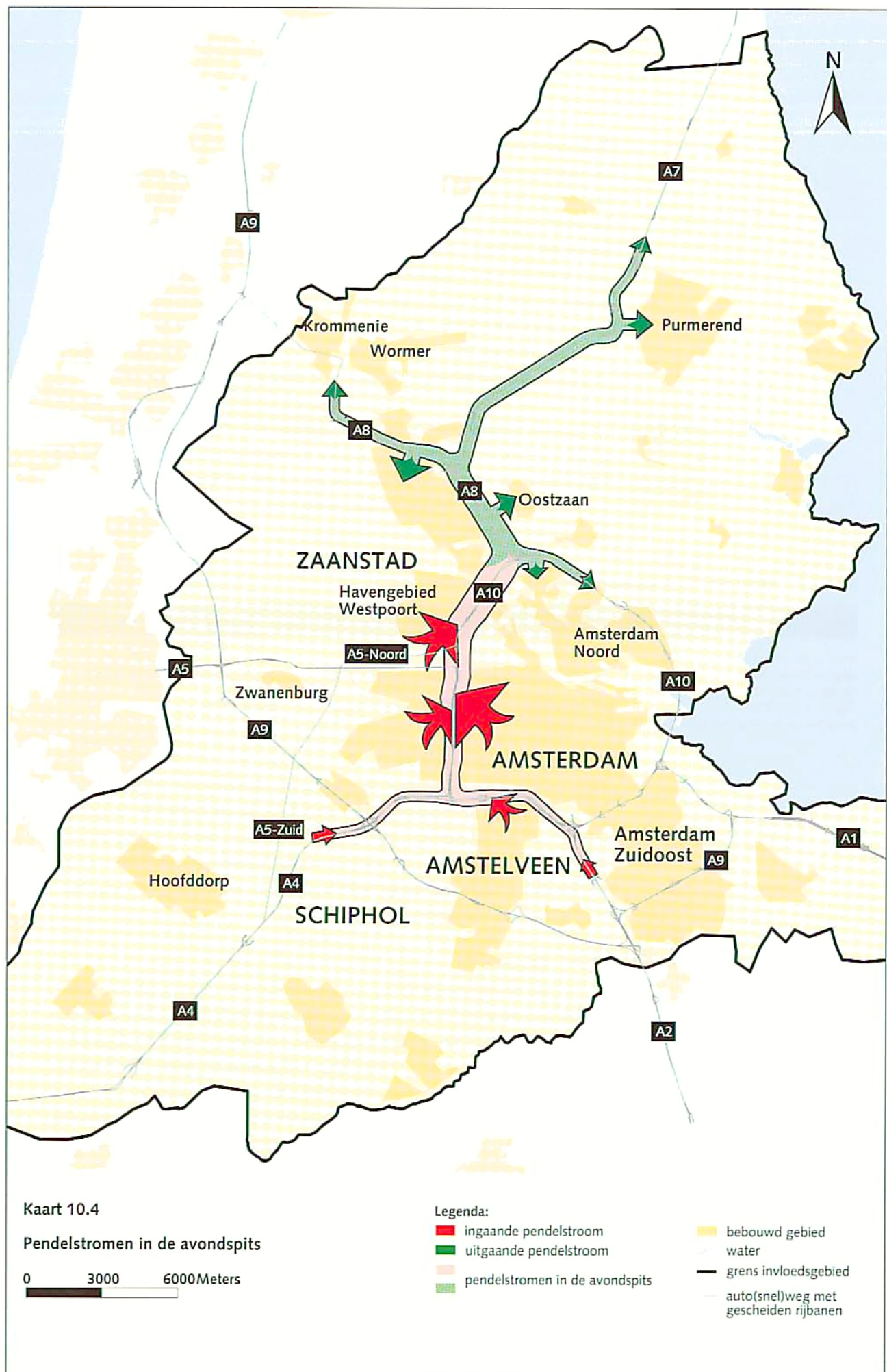
Daar waar de capaciteitsuitbreiding een *direct* ruimtebeslag tot gevolg zal hebben, is vooral onderstaand punt van belang. In het kader van de optimalisering van het gebruik van sportvelden kan volgens het structuurplan van de gemeente Amsterdam (1,5 hectare) worden herbestemd ten behoeve van verkeer. Een totaalbeeld van de toekomstige ontwikkeling in het plangebied is op kaart 10.5 weergegeven.

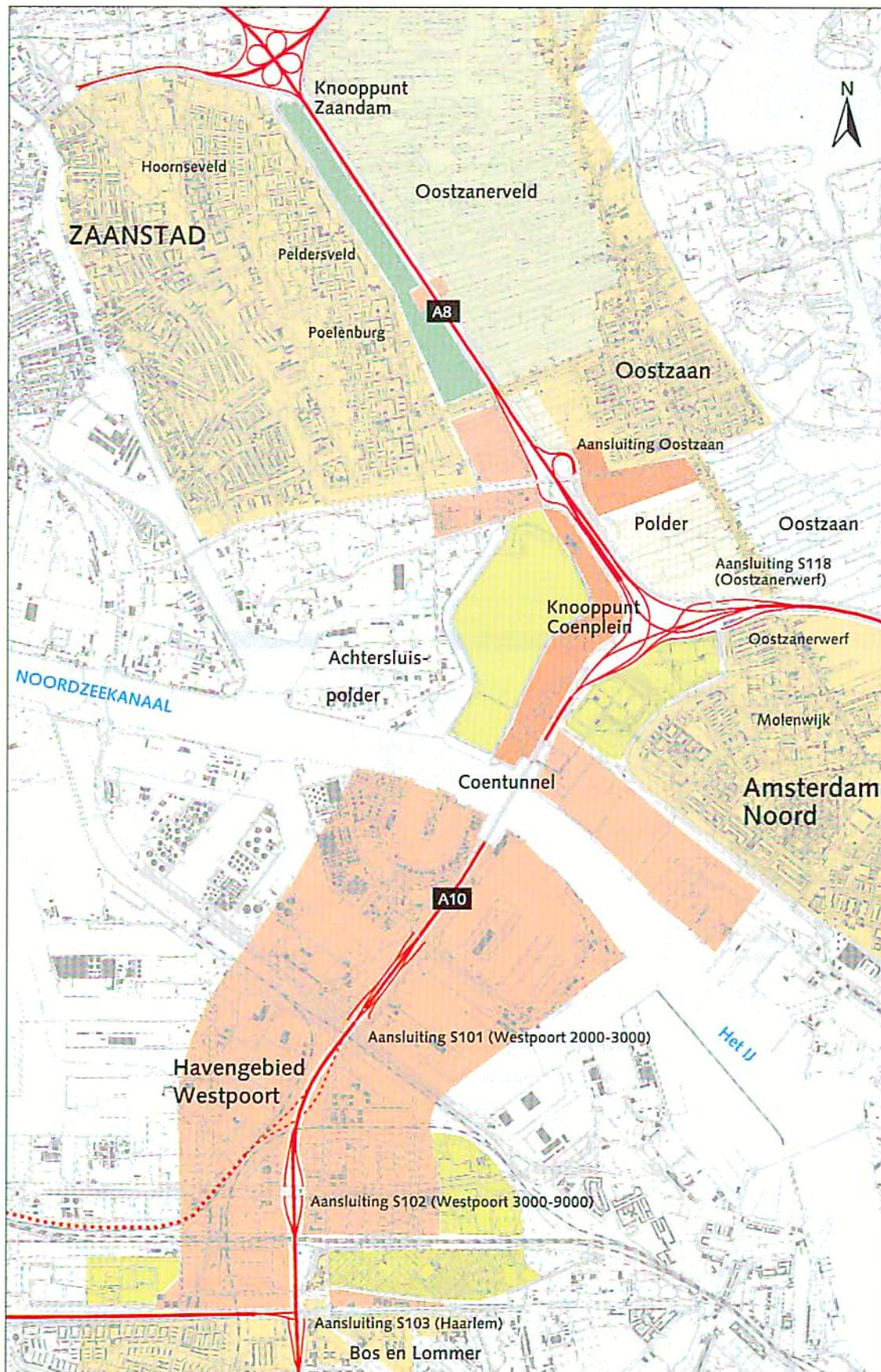
10.4 Effecten

Bij de effectbeschrijving en de presentatie daarvan in tabellen worden de alternatieven en varianten waar mogelijk geclusterd. Alleen de onderscheidende effecten van de alternatieven en varianten worden beschouwd.

- Voor de effecten op de ruimtelijke ordening is het onderscheid tussen het nulalternatief en het uitbreidingsalternatief van belang.
- Voor de effecten op lokaal niveau is tevens het onderscheid tussen een symmetrische, oostelijke of westelijke uitbreiding belangrijk. Of ter plaatse van de tunnel sprake is van 8 of 14 rijstroken is niet onderscheidend voor de bestaande en geplande ruimtelijke functies.

⁴ De pendelstromen hebben betrekking op het totaal aantal personen dat het Noordzeekanaal kruist. Alle oeververbindingen worden hierbij in beschouwing genomen.





Kaart 10.5

Ruimtegebruik autonome ontwikkeling

0 500 1000 Meters

Legenda:

- | | |
|--|---|
| bebouwing | natuur of bosgebied |
| bedrijvigheid | recreatie |
| toekomstige bedrijvigheid (2010) | water |
| agrarisch productiegebied | auto(snel)weg |
| agrarisch productiegebied met landschappelijke waarden | spoor |

Ruimtelijke ordeningseffecten op regionaal niveau

De gegeven pendelstromen in tabel 10.6 hebben betrekking op het aantal personen dat het Noordzeekanaal kruist. Deze personen maken niet allemaal gebruik van de Coentunnel en kunnen bovendien gebruik maken van verschillende vervoerswijzen.

Aangezien er geen afname is van het aantal personen dat het Noordzeekanaal kruist, zal het uitbreidingsalternatief geen ongewenste indirecte ruimtelijke effecten tot gevolg hebben (bijvoorbeeld volkshuisvestings- en bedrijfsvestingsproblemen).

Bovendien wordt bij het uitbreidingsalternatief de ruimtelijk-functionele bereikbaarheid veel beter, aangezien de congestiekansen sterk dalen (bij respectievelijk 5 rijstroken en 6 rijstroken in de spitsrichting naar 13% en 1,5%).

Tabel 10.6 Pendelstromen in de avondspits in aantal personen voor de verschillende alternatieven in 2010 en ongewenste indirecte effecten en de ruimtelijk-functionele bereikbaarheid t.o.v. het nulalternatief

Alternatieven:	nul- en nulplusalternatief	uitbreidingsalternatief
Pendel per auto, Zuid → Noord	5.500	6.150
Pendel per O.V., Zuid → Noord	3.200	3.150
Totale pendel, Zuid → Noord	8.700	9.300 (+6,5%)
Pendel per auto, Noord → Zuid	1.850	2.050
Pendel per O.V., Noord → Zuid	650	650
Totale pendel, Noord → Zuid	2.500	2.700 (+7,3%)
Ongewenste indirecte effecten (op basis van pendelstromen)	0	0
Bereikbaarheidseffecten (op basis van congestiekansen)	0	+++
Ruimtelijke ordeningseffecten op regionaal niveau (totaal)	0	++

Bron: Noordvleugelmodel/RESEDA Grote Steden Variant

Beïnvloeding van bestaande of geplande bedrijventerreinen

Ten zuiden van de kruising van de A10 met de Nieuwe Hemweg vindt er door een verbreding van het traject bij het uitbreidingsalternatief geen beïnvloeding van bestaande of geplande bedrijventerreinen plaats.

Een verbreding van het traject zal echter nabij de Coentunnel in conflict komen met bestaande bedrijventerreinen. Bij een symmetrische verbreding moet op het bedrijventerrein rond de Petroleumhaven een bedrijfsgebouw worden verwijderd. Ook zal de Petroleumhavenweg verlegd dienen te worden. Aan de oostzijde van het traject heeft een symmetrische uitbreiding geen invloed op de aldaar aanwezige bedrijfsbebouwing c.q. loodsen.

Bij een wegverbreding geheel aan de westkant van de A10 dienen opslagtanks van de petroleumindustrie te worden afgebroken. Een wegverbreding geheel aan de oostkant heeft tot gevolg dat een aantal opslagplaatsen van het bedrijf Eggerink aan de Coenhaven (havenkom A) moeten worden verplaatst. Bij een geheel oostelijke verbreding met wisselstroken is dit niet het geval.

Ten noorden van de Coentunnel zal door een verbreding van de A8 het tankstation ten oosten van de A8 moeten worden verwijderd. Het tankstation ten westen van de A8 blijft gehandhaafd. De geplande bedrijfsbestemming rond de IJ-plas zal door een verbreding niet worden beïnvloed.

Verlies van areaal landbouwgrond

Bij het uitbreidingsalternatief zal door het verleggen van de oostelijke parallelweg (tussen de Stellingweg en de Kolkweg) ongeveer 1,5 hectare agrarische bestemming verloren gaan.

Verstoring recreatiegebieden

Ten zuiden van de Coentunnel geeft het uitbreidingsalternatief geen verstoring van de recreatiegebieden. Ten noorden van de Coentunnel heeft een verbreding tot gevolg dat ongeveer 1 hectare van het sportterrein van Sportpark Melkweg verloren gaat.

Conflicten met technische infrastructuur

Ten noorden van de Nieuwe Hemweg loopt ten westen van de A10 een kabel- en leidingenstrook (150 kV) parallel aan de rijksweg. Een symmetrische of geheel westelijke verbreding van het traject heeft tot gevolg dat deze strook dient te worden verlegd. Een geheel oostelijk verbreding heeft ten zuiden van de Coentunnel geen gevolgen voor kabel- en leidingenstroken.

10.5 Vergelijking van de effecten

Uit tabel 10.7 is een aantal conclusies te trekken ten aanzien van de effecten op de ruimtelijke ordening. Het uitbreidingsalternatief zal overwegend een positief effect hebben op de ruimtelijk-functionele bereikbaarheid. Het uitbreidingsalternatief heeft daarentegen een negatief effect op het fysiek ruimtebeslag. Een geheel westelijke of oostelijke uitbreiding komt ten zuiden van de Coentunnel rond de Petroleumhaven en de Coenhaven in conflict met de aldaar aanwezige industrie en bedrijfsbebouwing. Bovendien heeft in hetzelfde gebied een geheel westelijke en een symmetrische uitbreiding tot gevolg dat een kabel- en leidingenstrook (150 kV) moet worden verlegd.

Tabel 10.7 Effectvergelijking aspecten van de ruimtelijke ordening⁵

Alternatief/variant: Aspecten	Gewicht	nul- en nulplus- alternatief	oost	uitbreidingsalternatief west	symm
Regionaal niveau	50	0	++	++	++
Lokaal niveau					
- beïnvloeding van bestaande/geplande bedrijventerreinen	15	0	-	--	--
- verlies areaal landbouwgrond	15	0	0/-	0/-	0/-
- verstoring recreatiegebieden	15	0	0/-	0/-	0/-
- conflicten met tech. infrastructuur	5	0	0/-	0	0/-
Totaal	100	0	0	0	0

⁵ In hoofdstuk 3 wordt aangegeven op welke wijze kwalitatieve beoordelingen wordt toegekend.

10.6 Leemten in kennis

De alternatieven en varianten zijn beoordeeld op het directe ruimtebeslag door de verbreding van de A8 en de A10. De totaal berekende oppervlakten hebben echter een bepaalde onnauwkeurigheidsmarge in zich. In de fase van het Ontwerp Tracébesluit (OTB-fase) wordt het verlies aan bestemmingen nader bepaald.

De leemten in kennis en de onzekerheden over de ruimtelijke ordening op regionaal niveau hebben met name betrekking op het Noordvleugelmodel. Belangrijke onzekere factor vormen hierbij de sociaal-economische gegevens voor 2010. In paragraaf 3.9 en bijlage III wordt nader op deze gevoeligheid ingegaan. Verder vormt het toekomstige beleid op het gebied van de ruimtelijke ordening een onzeker element.