

DECISIO

MIRT-verkenning
corridor Amsterdam-Hoorn



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Analyse economische
concurrentiepositie regio
Corridor Amsterdam - Hoorn

Definitief, 19 november 2018

TITEL

Analyse economische concurrentiepositie regio Corridor Amsterdam - Hoorn

DATUM

19 november 2018

STATUS RAPPORT

Definitief

OPDRACHTGEVER

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

PROJECTTEAM DECISIO

Menno de Pater (m.depater@decisio.nl)

Suzanne Steegman (s.steegman@decisio.nl)

Sjoerd van Hintum (s.vanhintum@decisio.nl)

CONTACTGEGEVENS DECISIO | ECONOMISCH ONDERZOEK EN ADVIES

Valkenburgerstraat 212

1011 ND Amsterdam

T 020 - 67 00 562

E info@decisio.nl

I www.decisio.nl

Inhoudsopgave

Samenvatting	4
1. Inleiding	9
1.1 Onderzochte alternatieven	9
1.2 Leeswijzer	11
2. Economisch profiel en rol van bereikbaarheid	12
2.1 Amsterdam als motor van de regio	12
2.2 Woningbouwopgave staat centraal	14
2.3 Belang van de A7/A8 voor de economische concurrentiepositie	15
3. Effecten A7/A8 op economische concurrentiepositie	17
3.1 Directe effecten A7/A8-uitbreiding op de bedrijvigheid	17
3.2 Bereikbaarheid werknemers	22
3.3 Belang van A7/A8 voor economische functies (kwalitatief)	24
4. Conclusie	26
Bijlage I Economische effecten en relatie met de MKBA	27
Bijlage II Economisch profiel regio Corridor Amsterdam – Hoorn	32
Wonen, werken en bereikbaarheid	36
Prognoses demografische en economische ontwikkelingen	50
Opgaven en ambities gemeenten Corridor Amsterdam-Hoorn	56
Bijlage III Overzicht gesprekspartners	74
Bijlage IV Literatuurlijst	75

Samenvatting

In de MIRT-verkenning Corridor Amsterdam-Hoorn (CAH) worden verschillende oplossingsrichtingen onderzocht om de bereikbaarheid van de noordkant van Amsterdam te verbeteren. De verkenning heeft als doel: *“het verbeteren van de bereikbaarheid in de corridor Amsterdam-Hoorn om daarmee een bijdrage te leveren aan de ambities van rijk en regio, zoals het versterken van de economische concurrentiepositie en het zorgen voor een aantrekkelijke leefomgeving”*.

Om te bepalen hoe groot de bijdrage aan de economische concurrentiepositie is, en waar deze bijdrage uit bestaat, is de voorliggende economische effectenrapportage opgesteld. Deze rapportage is een aanvulling op de Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (MKBA) die ook als onderdeel van de MIRT-verkenning is opgesteld.

Amsterdam is de motor van de regio, woningbouw de centrale opgave

Amsterdam heeft de grootste concentratie en de sterkste groei van inwoners en werkgelegenheid in de regio rond de Corridor Amsterdam – Hoorn. De stad is een internationaal aantrekkelijke vestigingslocatie met goede (internationale) verbindingen. Verschillende toplocaties uit het door het Rijk vastgestelde REOS-programma liggen in en om Amsterdam. Bereikbaarheid is een van de belangrijkste vestigingsplaatsfactoren voor internationale bedrijven die zich vestigen in de regio. Op dit moment is de bereikbaarheid in vergelijking met andere Europese internationale toplocaties op orde.

De druk op de stad neemt wel steeds verder toe. De kracht van de stad, met zowel de goede bereikbaarheid, als het aantrekkelijke leefklimaat en voldoende (betaalbare en bereikbare) woningen, zijn van belang om de sterke positie te behouden. De belangrijkste opgave in de regio ligt vooral in het faciliteren van deze groei en het benutten van de agglomeratiekracht van Amsterdam. Zaanstad en Purmerend spelen hierop in: via aantrekkelijke woningbouw nabij OV-knooppunten voor werknemers die in Amsterdam werken, dragen de gemeenten niet alleen bij aan de groei van Amsterdam, maar wil men ook de eigen economie krachtiger maken.

Deze ontwikkeling heeft een impact op de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. De economische groei van Amsterdam, en het feit dat de groei van de werkgelegenheid niet volledig opgevangen kan en zal worden door werknemers die in Amsterdam (willen) wonen, zal leiden tot een toename van de pendelstromen.

Aangezien de bereikbaarheid van Amsterdam in de spits al onder druk staat, is de belangrijkste opgave voor de regio om dit probleem aan te pakken. In directe zin is het daarmee vooral Amsterdam dat profiteert van een verbetering van de bereikbaarheid van de CAH-regio: het vergroot gebied waar werknemers in Amsterdam aantrekkelijk kunnen wonen en versterkt daarmee het vestigingsklimaat voor bedrijven in Amsterdam. Indirect profiteert de regio mee, via een stijgend inwoneraantal wat leidt tot een groter aanbod van werknemers op de arbeidsmarkt, een breder draagvlak voor voorzieningen en daarmee weer aantrekkelijker woonklimaat.

Maatregelen Corridor Amsterdam - Hoorn vooral van belang voor bereikbaarheid Amsterdam

De alternatieven die ook in de MKBA¹ zijn onderzocht, dragen op verschillende wijzen en in verschillende mate bij aan de versterking van de regionale economie. De alternatieven bestaan uit pakketten van de volgende infrastructurele maatregelen:

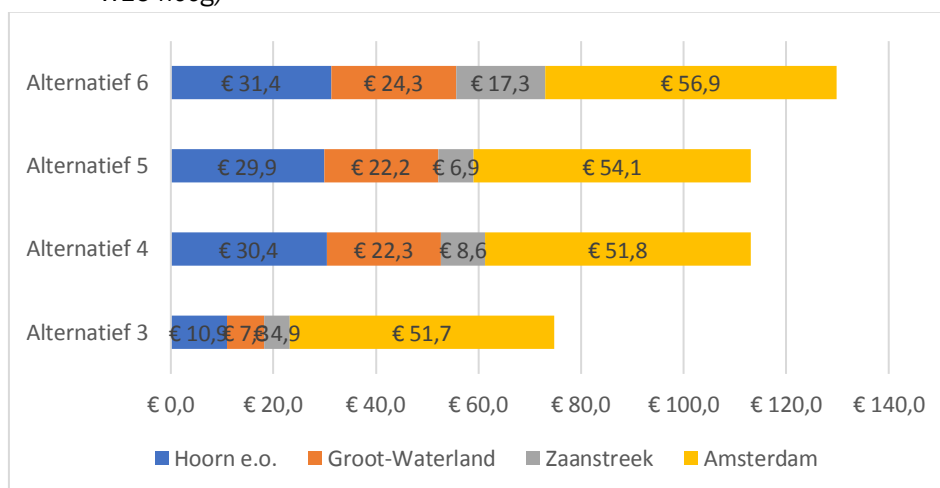
- Alternatief 3: openstellen alle rijstroken Coentunnel, opheffen flessenhals A8 bij brandstofverkooppunt Zaandam, spitsstrook aanleggen bij Hoorn en afwaarderen van de A7 in Zaandam tot stadsstraat.
- Alternatief 4: alternatief 3 plus verbreding van de A7 knooppunt Zaandam – Purmerend Noord naar 2x3 rijstroken, verbreding van Coenplein – Zaandam naar 2x5 rijstroken (dit is nu deels 2x4+spitsstroken). Om dit mogelijk te maken wordt knooppunt Zaandam aangepast, waarbij de aansluiting op de A8 vanuit Zaandam in de noordelijke richting verdwijnt en er een nieuwe aansluiting bij Zaandijk-West wordt gerealiseerd.
- Alternatief 5: gelijk aan alternatief 4, maar de oplossing voor de knoop Zaandam is anders. Het knooppunt behoudt de volledige functionaliteit (aansluiting in de noordelijke richting blijft bestaan) en er komt geen nieuwe aansluiting Zaandijk-West.
- Alternatief 6: is gelijk aan alternatief 5, maar met 2x6 rijstroken tussen knooppunt Zaandam en knooppunt Coenplein (en bijbehorende aanpassingen aan het knooppunt Zaandam).

Het openstellen van de Coentunnel (wat al gebeurt in alternatief 3) levert van alle onderzochte maatregelen de meeste baten op voor Amsterdam. Amsterdamse bedrijven krijgen lagere vervoerkosten voor zakelijk en vrachtverkeer. Alternatieven 4 t/m 6 voegen hier voor Amsterdam weinig aan toe, maar hebben juist een groter

¹ Decisio (2018), MKBA Corridor Amsterdam - Hoorn

effect op de bedrijven in de regio boven het Noordzeekanaalgebied. Bedrijven in Zaanstad profiteren beperkt van de maatregelen.

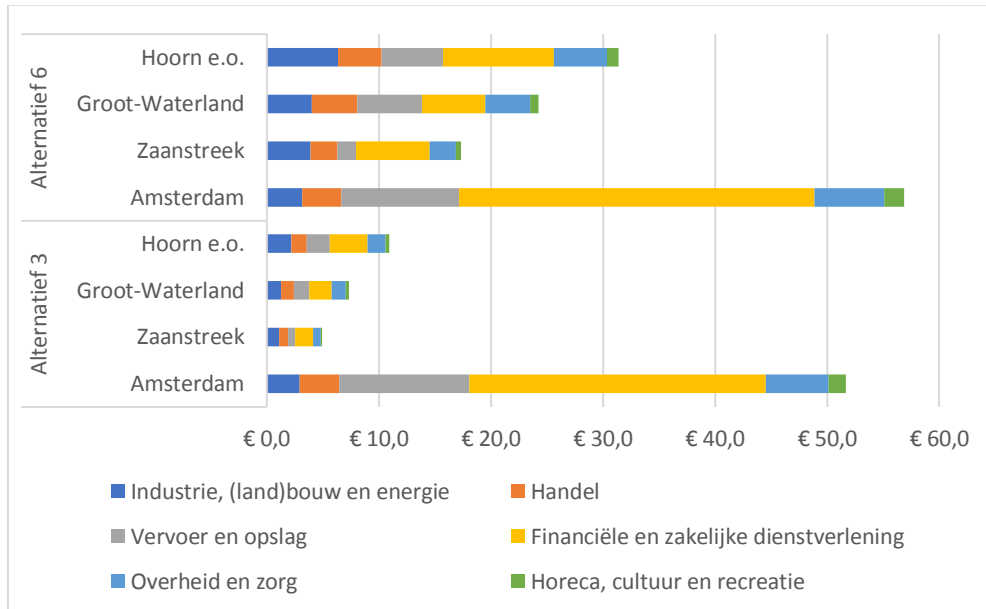
*Figuur 1 Effecten bereikbaarheid vracht en zakelijk verkeer naar regio (mln.€ CW, WLO-hoog)**



* jaarlijkse effecten zijn bij benadering de contante waarden gedeeld door 30. In WLO-laag liggen de baten 40% lager.

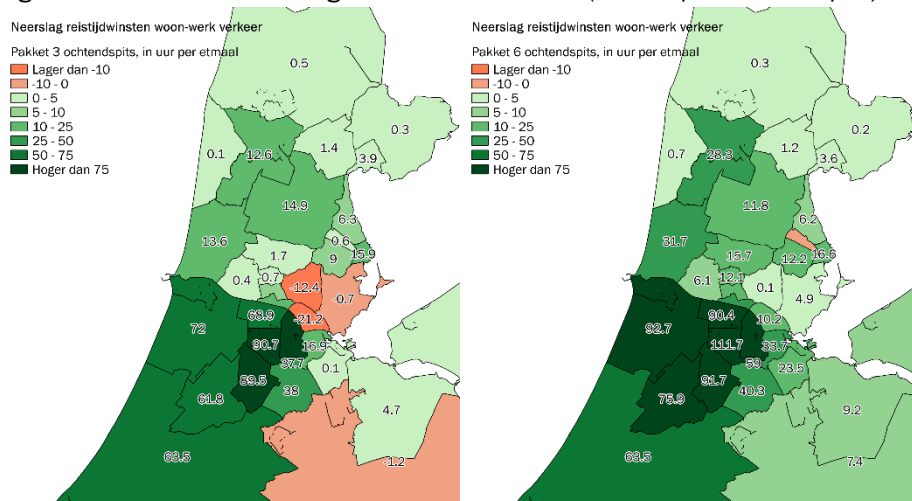
De baten voor het zakelijk verkeer overtreffen die voor het vrachtverkeer. Dit heeft te maken met reistijdverbetering buiten de meest hevige spitsperiodes. In de spitsperiodes is de reistijdverbetering het sterkst, maar rijdt er weinig zakelijk en vrachtverkeer. Buiten de spits gaat het om kleinere verbeteringen, zoals een verhoging van de gemiddelde doorstroomsnelheid van 90 naar 100 km/u of 100 naar 110 km/u. Denk daarbij aan het effect van de extra rijstrook tussen Zaandam en Purmerend: deze vergroot buiten de spits vooral de inhaalmogelijkheden en daarmee gemiddelde snelheid voor verkeer dat de maximumsnelheid wil (en kan) rijden (maar met twee rijstroken niet sneller kan, door langzamer rijdend verkeer op de linkerbaan). Aangezien vrachtverkeer maximaal 80 km/u kan rijden, profiteert het beperkt van een dergelijke verbetering, terwijl het zakelijk verkeer wel sneller de bestemming kan bereiken. In Amsterdam is dat het meest duidelijk te zien, maar ook in andere regio's zijn de baten voor de dienstverlenende sectoren groot. De overheid en zorg zijn relatief grote sectoren in Hoorn en Purmerend, waarmee deze sectoren in die regio's ook relatief veel baat hebben van de verbeterde bereikbaarheid. De industrie, handel en transport profiteren vooral wanneer de bereikbaarheid van het vrachtverkeer verbetert: in alternatief 3 gebeurt dat nauwelijks, in alternatieven 4 t/m 6 profiteert ook het vrachtverkeer (maar dus niet zo sterk als het zakelijke verkeer).

Figuur 2 Effecten bereikbaarheid per sector en regio (mln.€ CW, WLO-hoog)



Ook als we kijken naar de bereikbaarheid voor werknemers is goed te zien dat vooral bedrijven in Amsterdam en omgeving sterk profiteren van de maatregelen in de Corridor Amsterdam Hoorn. De bereikbaarheid van deze bedrijven voor werknemers die ten noorden van het Noordzeekanaal wonen, verbetert aanzienlijk.

Figuur 3 Effecten bestemmingen woon-werkverkeer (in uren per ochtendspits)



Conclusie

De groei van Amsterdam en de daarmee gepaard gaande woningbouwopgave staat centraal in de bereikbaarheidsproblematiek rond de corridor Amsterdam – Hoorn. Alle gemeenten rondom Amsterdam maken beleid om de toenemende vraag aan woningen te faciliteren. De huidige forensenproblematiek wordt daarmee versterkt: in de ochtendspits staan er files in de richting van Amsterdam, in de avondspits in de tegenovergestelde richting. De rest van de dag is er nauwelijks een probleem.

Bedrijven in Amsterdam profiteren daardoor het sterkst van de onderzochte maatregelenpakketten die de bereikbaarheid in de CAH-regio verbeteren. Doordat de woon-werkrelaties verbeteren, breidt het gebied zich uit dat aantrekkelijk is om te wonen voor werknemers van Amsterdamse bedrijven. De aantrekkelijke woonomgeving en groeiende arbeidsmarkt op haar beurt, maakt het weer aantrekkelijk voor bedrijven om zich in Amsterdam en de omliggende gemeenten in de MRA te vestigen. De maatregelen in de Amsterdam – Hoorn corridor faciliteren in directe zin dan ook vooral de (economische) groei van Amsterdam.

Uiteraard profiteert de regio vervolgens wel mee. Transportkosten gaan omlaag, zowel voor handels- en transportbedrijven als de dienstverlenende bedrijven. Met name in de alternatieven 4, 5 en 6 profiteren deze bedrijven direct van de lagere reis- en transportkosten. Toch is dit effect relatief beperkt in verhouding tot het effect op het forensenverkeer. Indirect kan de regio profiteren van het feit dat door het aantrekkelijkere woonklimaat voor de werknemers die in Amsterdam werken, het inwoneraantal en het bestedingsniveau stijgt. Dit maakt uiteindelijk de regio ook weer aantrekkelijker voor bedrijven om zich er te vestigen en zorgt voor voldoende draagvlak voor voorzieningen.

1. Inleiding

In de MIRT-verkenning Corridor Amsterdam-Hoorn (CAH) worden verschillende oplossingsrichtingen onderzocht om de bereikbaarheid van de noordkant van Amsterdam te verbeteren. De verkenning heeft als doel: *“het verbeteren van de bereikbaarheid in de corridor Amsterdam – Hoorn om daarmee een bijdrage te leveren aan de ambities van rijk en regio, zoals het versterken van de economische concurrentiepositie en het zorgen voor een aantrekkelijke leefomgeving”*.

Om te bepalen hoe groot de bijdrage aan de economische concurrentiepositie is, en waar deze bijdrage uit bestaat en neerslaat, is de voorliggende economische effectenrapportage opgesteld. Deze rapportage is een aanvulling op de Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (MKBA)² die ook als onderdeel van de MIRT-verkenning is opgesteld.

Dit rapport geeft een schets van de huidige economische structuur, belangrijke ontwikkelingen en ambities van de gemeenten rondom de Corridor Amsterdam – Hoorn, het belang van mobiliteit voor het functioneren van de regionale economie en de knelpunten daarin. Daarbij beschouwen we in hoeverre onderzochte alternatieven voor de Corridor Amsterdam – Hoorn bijdragen aan het versterken van de economische structuur en concurrentiepositie.

1.1 Onderzochte alternatieven

In de MIRT-verkenning zijn zes pakketten met bereikbaarheidsmaatregelen onderzocht. In aansluiting bij de MKBA gaan we in dit rapport in hoofdstuk 3 kwantitatief in op de effecten van de infrastructurele maatregelen, dit zijn de alternatieven 3 t/m 6 uit de MKBA, ook wel infra-pakketten genoemd. Alternatief 1 en 2 bevatten vooral mobiliteitsmanagementmaatregelen en kleine maatregelen op het gebied van OV- en fietsinfrastructuur: doordat effecten en kosten (en wie deze kosten precies betaalt: burger, bedrijfsleven of overheid) nog onduidelijk zijn, is de impact op de economische concurrentiepositie niet goed te bepalen. Voor de infrastructurele maatregelen is dit wel mogelijk. Globaal bestaan de alternatieven uit de volgende infrastructurele maatregelen:

- Alternatief 3: openstellen alle rijstroken Coentunnel, opheffen flessenhals A8 bij brandstofverkooppunt Zaandam, spitsstrook aanleggen bij Hoorn en afwaarderen van de A7 in Zaandam tot stadsstraat.

² Decisio (2018), MKBA Corridor Amsterdam - Hoorn

- Alternatief 4: pakket 3 plus verbreding van de A7 knooppunt Zaandam – Purmerend Noord naar 2x3 rijstroken, verbreding van Coenplein – Zaandam naar 2x5 rijstroken (dit is nu deels 2x4+spitsstroken). Om dit mogelijk te maken wordt knooppunt Zaandam aangepast, waarbij de aansluiting op de A8 vanuit Zaandam in de noordelijke richting verdwijnt en er een nieuwe aansluiting bij Zaandijk-West wordt gerealiseerd.
- Alternatief 5: gelijk aan pakket 4, maar de oplossing voor de knoop Zaandam is anders. Het knooppunt behoudt de volledige functionaliteit (aansluiting in de noordelijke richting blijft bestaan) en er komt geen nieuwe aansluiting Zaandijk-West.
- Alternatief 6: is gelijk aan pakket 5, maar met 2x6 rijstroken knooppunt Zaandam en knooppunt Coenplein (en bijbehorende aanpassingen aan het knooppunt Zaandam).

De onderstaande figuur vat de pakketten samen. Voor een volledige beschrijving verwijzen we naar het MKBA-rapport.

Figuur 1.1 Overzicht maatregelen per alternatief (infra-pakketten)

	1 COMBIPAKKET: QUICK WINS Korte termijn	2 COMBIPAKKET Mobiliteitsmanagement: Lange termijn	Infra-pakket 3 Maximal benutten bestaand asfalt	Infra-pakket 4 A8 als 2x5, herverdeling verkeer in Zaanstad	Infra-pakket 5 A8 als 2x5, volledige functionaliteit knp Zaandam	Infra-pakket 6 Maximale doorstroming
Maatregelen						
Fiets	✓	✓				
Spoor		✓				
Mobiliteitsmanagement korte termijn	✓	✓				
Mobiliteitsmanagement lange termijn		✓				
Spitsstrook A7 bij Hoorn aanleggen Afwaaarden A7 Zaanstad Coentunnel openstellen			✓	✓	✓	✓
Knooppunt Zaandam	* huidig	huidig	huidig	hoofdrichting aanpassen + verwijderen lusje (west-noord)	volledig functioneel knp, Haarlemmeer oplossing	volledig functioneel knp, Haarlemmeer oplossing
Aansluiting 3 Zaandijk-West Vervallen aansluiting 2	huidig	huidig	huidig	✓ volledige aansluiting	huidig	huidig
A7 Purmerend Zuid - Purmerend Noord	2x2 (huidig)	2x2 (huidig)	2x2 (huidig)	2x3	2x3	2x3
knp Zaandam - Purmerend Zuid	2x(2+1) (huidig)	2x(2+1) (huidig)	2x(2+1) (huidig)	2x3	2x3	2x3
A8 knp Coenplein - knp Zaandam	huidig	huidig	2x5*	2x5	2x5	2x6

* Een deel van het tracé Coenplein-Zaandam (tussen de benzinstation en knooppunt Zaandam) heeft 4 rijstroken en een spitsstrook in de huidige situatie i.p.v. 5. Ter hoogte van het BP-station is er in noordelijke richting een deel met 4 rijstroken zonder spitsstrook. In alternatief 3 wordt deze versmalling eruit gehaald. In alternatieven 4 en 5 wordt het gehele tracé opgewaardeerd tot 2x5 rijstroken. In alternatief 6, wordt het tracé 2x6 rijstroken.

1.2 Leeswijzer

Het rapport ken de onderstaande indeling:

- **Hoofdstuk 2:** beschrijft de huidige situatie en het economisch profiel in het gebied van de Corridor Amsterdam – Hoorn en gaat in op de belangrijkste trends en ontwikkelingen op het gebied van wonen en werken in het gebied.
- **Hoofdstuk 3:** gaat in op de effecten van verschillende alternatieven die zijn onderzocht voor de Corridor Amsterdam – Hoorn. Op welke wijze hebben ze invloed op het economisch functioneren van de verschillende deelregio's?
- **Hoofdstuk 4:** geeft de conclusie weer van de analyse van de concurrentiepositie en de effecten van de maatregelen in de Corridor Amsterdam – Hoorn.

In de bijlagen vindt u de uitgebreide achtergrondstukken die een onderbouwing geven bij de gepresenteerde uitkomsten. Bijlage I gaat in op de relatie met de MKBA. Bijlage II geeft een overzicht van de huidige uitgangspositie van de regio, de trends, problematiek en ambities op basis van statistiek, literatuur en interviews. Bijlage III en IV geven een overzicht van de interviewpartners en de gebruikte literatuur.

2. Economisch profiel en rol van bereikbaarheid

In dit hoofdstuk beschrijven we de belangrijkste conclusies over de economische structuur en het profiel van de regio, met de belangrijkste trends en ontwikkelingen. Daarnaast gaan we in op de rol van de bereikbaarheid daarin en de wijze waarop de maatregelen in de Corridor Amsterdam – Hoorn bij kunnen dragen aan de versterking van de concurrentiepositie. Voor een uitgebreide onderbouwing op basis van cijfers en beleidsdocumenten, verwijzen we naar bijlage 2.

2.1 Amsterdam als motor van de regio

Amsterdam heeft de grootste concentratie en de sterkste groei van inwoners en werkgelegenheid in de regio rond de Corridor Amsterdam – Hoorn. De stad is een internationaal aantrekkelijke vestigingslocatie met goede (internationale) verbindingen. Een groot aantal toplocaties uit het door het Rijk vastgestelde REOS-programma liggen in en om Amsterdam, te weten Amsterdam Science Park, Schiphol, de Zuidas, het Havengebied (als onderdeel van de 'Circulaire Westas') en de Zaan-IJ-oeveren in Amsterdam Noord en Zaanstad. Bereikbaarheid is een van de belangrijkste vestigingsplaatsfactoren voor internationale bedrijven die zich vestigen in de regio. Op dit moment is de bereikbaarheid in vergelijking met andere Europese internationale toplocaties op orde.

De druk op de stad neemt wel steeds verder toe. De groei van de steden is een mondiale ontwikkeling en het gevolg van diverse agglomeratievoordelen die steden bieden: een grotere arbeidsmarkt, een uitgebreider aanbod van toeleveranciers en de aanwezigheid van gespecialiseerde kennis. Steden hebben dus economische voordelen in het transport van goederen, mensen en kennis. Dit leidt tot lagere transactiekosten en dus een efficiënter functionerende economie³. Deze economische voordelen zorgen ervoor dat meer bedrijven en inwoners zich in de stad willen vestigen, waarmee de bereikbaarheid onder druk komt te staan.

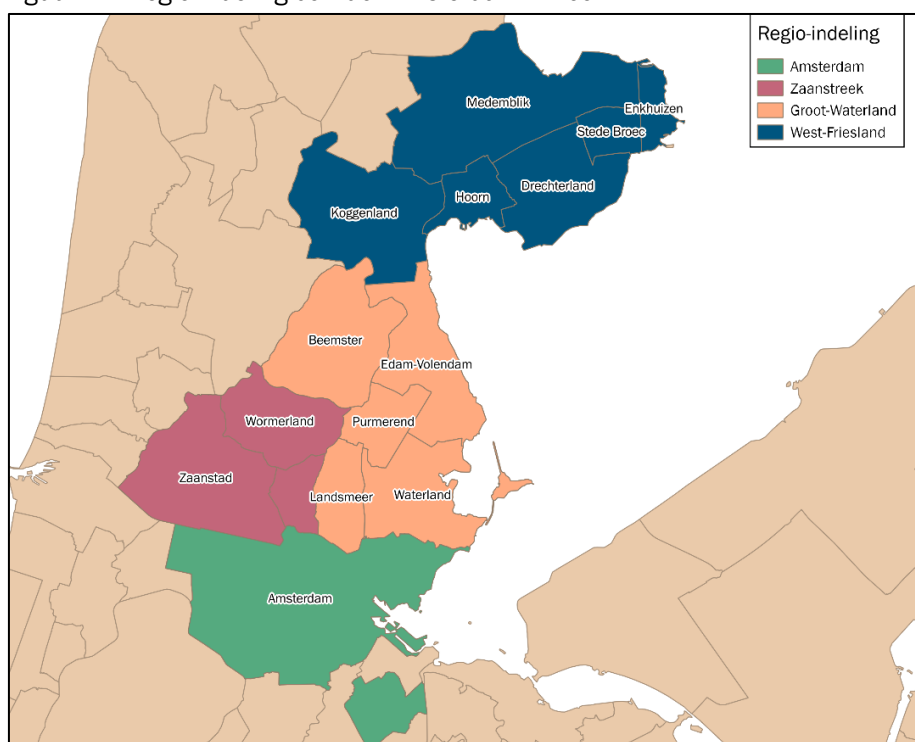
De kracht van de stad, met zowel de goede bereikbaarheid, als het aantrekkelijke leefklimaat en voldoende (betaalbare en bereikbare) woningen, zijn van belang om de sterke positie te behouden. De belangrijkste opgave in de regio ligt vooral in het faciliteren van deze groei en het benutten van de agglomeratiekracht van Amsterdam. Zaanstad en Purmerend spelen hierop in: via aantrekkelijke woningbouw voor werknemers in Amsterdam nabij OV-knooppunten, dragen de

³ Raspe (2012), *De economie van de stad in de mondiale concurrentie*

gemeenten niet alleen bij aan de groei van Amsterdam, maar wil men ook de eigen economie krachtiger maken. Daarnaast wordt ingespeeld op de toeristische stromen.

De economische groei gaat gepaard met een verdere verdienstelijking van de economie: dit speelt in alle regio's rond de CAH-corridor, maar in Amsterdam het sterkst. Het aantal verplaatsingen door werknemers en daarmee de personenmobiliteit, neemt naar verwachting verder toe. Daarmee neemt ook de druk op de bereikbaarheid toe: op dit moment werkt al bijna een derde van de bevolking van de Zaanstreek en Groot-Waterland in Amsterdam. Dit zorgt voor grote pendelstromen in de spitsperiode. De woningbouw, die nodig is om de groei van Amsterdam te faciliteren, zorgt voor een toename van deze spitsproblematiek.

Figuur 2.1 Regio-indeling corridor Amsterdam – Hoorn



West-Friesland staat als regio meer op zichzelf. De bedrijven in de regio maken vooral gebruik van de lokale bevolking en de pendelstromen richting Amsterdam zijn beduidend kleiner dan vanuit de Zaanstreek en Groot-Waterland. Ook zal de bevolking in deze regio nauwelijks toenemen en is de verwachte werkgelegenheidsontwikkeling lager dan in de andere deelregio's rond de corridor.

Voor alle regio's ten noorden van het Noordzeekanaalgebied geldt dat transportstromen voor de handel, industrie en landbouw via de A7/A8 een belangrijke rol spelen voor het economisch functioneren van de regio. De bereikbaarheid voor bedrijven ten noorden van het Noordzeekanaalgebied is relatief goed op orde: de meeste vervoerstromen gaan tegen de spitsrichting in of buiten de spitsperiode om.

Figuur 2.2 samenvatting economisch profiel deelregio's CAH



2.2 Woningbouwopgave staat centraal

De ontwikkeling die de grootste impact gaat hebben op de bereikbaarheidsproblematiek in de regio is de woningbouwopgave. De economische groei van Amsterdam, en het feit dat de groei van de werkgelegenheid niet volledig opgevangen kan en zal worden door werknemers die in Amsterdam wonen, zal leiden tot een toename van de pendelstromen. De woningbouwplannen ten noorden van het Noordzeekanaal zorgen ervoor dat dit ook geldt voor de pendelstromen in de Corridor Amsterdam – Hoorn. Aangezien de bereikbaarheid van Amsterdam in de spits al onder druk staat, is de belangrijkste opgave voor de regio om dit probleem aan te pakken. Alleen op deze wijze zijn de (nieuwbouw) woningen in de Zaanstreek en Groot-Waterland (en in mindere mate West-Friesland) ook daadwerkelijk aantrekkelijke woonlocaties voor werknemers die in Amsterdam werken en dragen de woningbouwprojecten bij aan de groei van de economie van Amsterdam.

Indirect zijn er vervolgens ook duidelijke voordelen voor de regio:

1. Een aantrekkelijker woonklimaat leidt tot meer inwoners en daarmee meer bestedingen in de regio. Dit is een impuls voor de lokale bedrijvigheid waar met name de detailhandel en horeca in de kernen van profiteren.
2. Het behoud van de centrumfunctie en voldoende draagvlak voor voorzieningen, leidt wederom tot het behoud en versterking van het woonklimaat. Daarmee is dit een zichzelf versterkend effect (en een van de verklaringen van de verstedelijking van economie en groei van de kernen rondom grote steden).
3. De groeiende bevolking leidt weer tot een grotere arbeidsmarkt, één van de belangrijke vestigingsplaatsfactoren voor bedrijven. En bovendien een van de knelpunten van bedrijven in de regio ten noorden van het Noordzeekanaalgebied.

De verbetering van de bereikbaarheid in de Corridor Amsterdam Hoorn leidt daarmee primair tot de uitbreiding van het aanbod aan aantrekkelijke woonlocaties voor werknemers in Amsterdam en daarmee een versterking van de Amsterdamse economie. De woningbouwontwikkeling die hiermee mogelijk wordt, verbetert vervolgens ook de economische concurrentiepositie van de regio als geheel.

2.3 Belang van de A7/A8 voor de economische concurrentiepositie

Vanuit de huidige economische structuur, de verwachte autonome ontwikkeling en de knelpunten en ambities in de regio kunnen we de volgende conclusies trekken die van belang zijn voor de onderzochte maatregelen in de verkenning van de Corridor Amsterdam Hoorn:

- De regio rondom de corridor Amsterdam – Hoorn fungeert, met uitzondering van Amsterdam zelf, voor een belangrijk deel als woonregio: het aantal banen is kleiner dan het aantal mensen dat er woont. Een groot deel van de inwoners van de Zaanstreek en Groot-Waterland pendelt dagelijks naar Amsterdam. In West-Friesland werken mensen meer binnen de grenzen van de eigen regio.
- Deze pendel neemt naar verwachting toe. De woningbouwopgave en het creëren van een ‘hoogwaardig woonmilieu’ is de belangrijkste opgave voor de gemeenten ten noorden van het Noordzeekanaal. De opgave is van belang voor de groei van Amsterdam: werknemers willen in de buurt van hun werk kunnen wonen. Vanuit Rijksbeleid en de REOS-toplocaties Schiphol, Zuidas en het havengebied, heeft de bereikbaarheid van Amsterdam en het faciliteren van woningbouw in en om Amsterdam ook topprioriteit.
- Voorwaarde bij dit hoogwaardige woonmilieu is een goede bereikbaarheid tussen woon- en werklocatie. Het is daarom belangrijk om bij nieuwe opgaven voor woningbouw de pendelstromen goed te faciliteren. Voor Amsterdam is dit de belangrijkste bijdrage van de maatregelen in de corridor Amsterdam –

Hoorn. Aan andere belangrijke aandachtspunten op het gebied van bereikbaarheid voor Amsterdam, zoals de verbinding met de Randstad en de internationale bereikbaarheid, leveren de maatregelen in de Corridor Amsterdam-Hoorn geen bijdrage. Overigens lijkt Amsterdam op deze bereikbaarheidsaspecten goed internationaal te concurreren. Voor Amsterdam geldt dus dat de centrale opgave is dat er voldoende bereikbare woningen zijn om de groei van de stad op te vangen.

Woningbouwlocaties bepalend in bereikbaarheidsopgave CAH

- Voor de bedrijven ten noorden van het Noordzeekanaal functioneert de corridor als centrale ontsluiting met de rest van Nederland en is de A7/A8 de belangrijkste transportader. Met een sterke landbouw-, bouw-, industriële en handel- en transportsector, speelt bereikbaarheid voor vrachtverkeer een belangrijke rol. De bereikbaarheid lijkt voor het grootste deel op orde: incidenteel zijn er problemen, zoals verstoringen in de Coentunnel, waarmee de flexibiliteit onder druk komt te staan, maar zolang stromen richting het zuiden buiten de ochtendspits en vanuit het zuiden buiten de avondspits worden gepland, zijn de problemen beperkt. De economische ontwikkeling geeft ook geen directe aanleiding voor een verwachte toename in de bereikbaarheidsproblematiek (de woningbouw en daarmee gepaard gaande groei van pendelstromen wel).
- In de kop van Noord-Holland zijn er nagenoeg geen bereikbaarheidsknelpunten voor de bedrijvigheid: de Greenport groeit, maar deze groei levert naar verwachting geen problemen voor de bereikbaarheid van het gebied. Ook de groei van werkgelegenheid in het noorden (naast de Greenport o.a. nieuwe datacentrum van Google) leidt niet tot een arbeidspendel die bereikbaarheidsproblematiek veroorzaakt. Ze gaan immers precies tegen de spitsrichting in, of zorgen ervoor dat minder bewoners de eigen regio verlaten.

De verbetering A7-A8 verbinding speelt dus naar verwachting vooral een rol in het aantrekkelijk houden en verbeteren van de woonomgeving voor de (huidige en toekomstige) bewoners van Zaandam en Purmerend die in Amsterdam werken. Voor bedrijven in de regio is het belang kleiner, omdat er buiten de spits geen probleem is. De meeste werknemers van bedrijven in Zaandam en Purmerend kunnen relatief goed op hun werk komen, omdat er veel werknemers tegen de spitsrichting in rijden en de grootste problemen ontstaan voorbij de concentraties van bedrijvigheid.

3. Effecten A7/A8 op economische concurrentiepositie

In deze paragraaf gaan we in op de effecten van de maatregelen in de Corridor Amsterdam-Hoorn op de economische concurrentiepositie van de regio. We bekijken dit vanuit het perspectief van de directe vervoer- en transportkosten voor bedrijven in de regio en vanuit het perspectief van het bredere vestigingsklimaat met een aantrekkelijk woonmilieu voor werknemers en voldoende bereikbare banen. Hiervoor maken we gebruik van de bereikbaarheidseffecten die in de MKBA zijn doorgerekend.

3.1 Directe effecten A7/A8-uitbreiding op de bedrijvigheid

In de MKBA behorend bij deze verkenning Corridor Amsterdam-Hoorn, zijn de bereikbaarheidseffecten voor de verschillende alternatieven voor de corridor doorgerekend. In deze paragraaf gaan we in op de regio's waar deze baten neerslaan en wat dat betekent voor de bedrijvigheid in de regio. We laten de effecten zien voor alternatieven 3 t/m 6, de zogenaamde infra-pakketten uit de MKBA⁴.

In dit hoofdstuk focussen we ons op de effecten in het WLO-hoog scenario; dit is vooral om de informatie zo overzichtelijk mogelijk te houden. In het WLO-laag scenario is de regionale neerslag van effecten vergelijkbaar, alleen zijn alle effecten circa 40 procent kleiner. Conclusies over welke regio's en sectoren profiteren, zullen derhalve niet veranderen.

Bereikbaarheidsbaten van de alternatieven voor de Corridor Amsterdam – Hoorn

De bereikbaarheidsbaten (reistijd- en betrouwbaarheidswinsten) van de verschillende alternatieven in de corridorstudie zijn hieronder weergegeven. Dit betreft de bereikbaarheidsbaten op nationale schaal. Verderop in deze paragraaf beschouwen we welk deel van deze baten in de regio neerslaat.

⁴ In de corridorstudie wordt uitgegaan van 6 'combipakketten'. In al deze pakketten zitten veronderstelde effecten van zogenaamde 'quick win' maatregelen. Dit zijn vooral mobiliteitsmanagementmaatregelen, waarvan de kosten en effecten nog onzeker zijn. Ook pakket 2 bestaat uit mobiliteitsmanagementmaatregelen. Doordat effecten onzeker zijn, zijn in de MKBA alleen de infrastructurele maatregelen doorgerekend. De voorliggende studie sluit daarbij aan.

Tabel 3.1 Bereikbaarheidsbaten alternatieven CAH, mln. € contante waarden (WLO-hoog)

Bereikbaarheidsbaten	Alternatief 3	Alternatief 4	Alternatief 5	Alternatief 6
Vracht	€ 53	€ 79	€ 79	€ 91
Woonwerk	€ 97	€ 193	€ 179	€ 206
Zakelijk	€ 50	€ 120	€ 118	€ 135
Overig	€ 38	€ 122	€ 112	€ 125
Totaal	€ 238	€ 515	€ 487	€ 556
Totaal vracht+zakelijk	€ 103	€ 199	€ 197	€ 226

Voor het vestigingsklimaat zijn vooral de effecten op het vracht- en zakelijk verkeer van belang. Dit heeft een directe invloed op de bedrijfsvoering van de bedrijven in de regio. Het woon-werkverkeer speelt een rol via de arbeidsmarkt. De bereikbaarheid voor het overige verkeer heeft een beperktere invloed op het economisch functioneren: het gaat veelal om bezoek van familie, vrienden, sportverenigingen. Uiteraard speelt bereikbaarheid van detailhandel er ook een rol in, maar in het geheel van economische effecten is dit onderdeel beperkt en laten we het buiten beschouwing. Bovendien: als de bereikbaarheid voor het zakelijke en woon-werkverkeer verbetert, geldt dat ook voor de overige motieven.

Woon-werkverkeer is de belangrijkste baathebber van de maatregelen; circa 40% van de in euro's uitgedrukte effecten⁵ komt bij het woon-werkverkeer terecht. Dit is niet verwonderlijk, aangezien ongeveer 80 procent van de reistijdwinsten in de spitsperiode plaatsheeft. Dit bevestigt het beeld dat de bereikbaarheidsproblematiek met name de pendelstromen betreft. Het betekent overigens niet dat het bedrijfsleven zelf helemaal geen directe baten heeft van een verbetering van de bereikbaarheid in de spitsen. Immers, ook zakelijk en vrachtverkeer kan de spits niet volledig mijden.

Maatregelen Corridor Amsterdam – Hoorn verbeteren vooral bereikbaarheid Amsterdam

Uit de onderstaande analyse blijkt dat het bedrijfsleven in de regio Amsterdam het sterkst profiteert van de maatregelen. De openstelling van de reserverijstroken in de Coentunnel in alternatief 3 heeft daar de grootste bijdrage in. Alternatieven 4 tot en met 6 hebben een relatief grotere impact op de bereikbaarheid van de overige

⁵ In reistijden is het aandeel nog groter: 60%. Vracht en zakelijk verkeer kennen een hogere waardering per eenheid tijdswinst.

gemeenten rond de corridor. Ruim 60 procent van alle baten komt in de gemeenten rond de corridor terecht. In de regio Hoorn profiteert vooral het zakelijk verkeer van de verbeteringen, in Groot-Waterland (o.a. Purmerend en Edam-Volendam) profiteert het vrachtverkeer relatief sterk.

Buiten de corridorregio Amsterdam-Hoorn profiteert vooral de rest van Noord-Holland. Zowel ten zuiden van het Noordzeekanaal (Schiphol, Haarlem, IJmuiden, Hoofddorp) als ten noorden ervan (Alkmaar en Kop van Noord-Holland) profiteren bedrijven van een spreiding van verkeer (uitwijken van Velsler- en Wijkertunnel richting Coentunnel) als een betere doorstroming op de A7 en A8. Circa 10 tot 15 procent van de bereikbaarheidsbaten slaat buiten de provincie Noord-Holland neer. Daarmee draagt de corridor vooral bij aan de bereikbaarheid van belangrijke relaties binnen Noord-Holland.

Tabel 3.2 Regionale neerslag (in procenten) van de bereikbaarheidsbaten

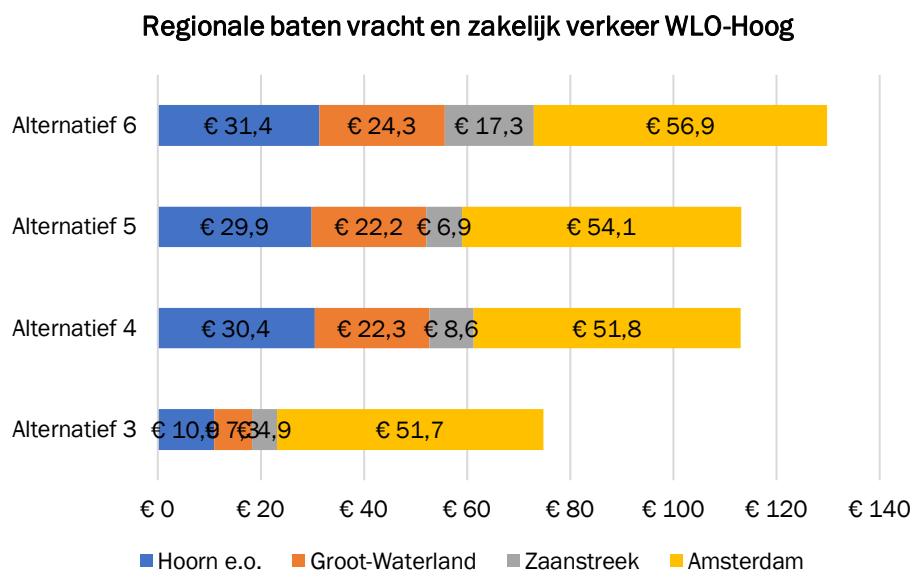
Regio	Zakelijk verkeer				Vrachtverkeer			
	Alt. 3	Alt. 4	Alt. 5	Alt. 6	Alt. 3	Alt. 4	Alt. 5	Alt. 6
Hoorn e.o.	14%	17%	17%	15%	8%	13%	13%	12%
Groot Waterland	7%	11%	11%	10%	8%	20%	20%	19%
Zaanstreek	5%	8%	7%	11%	5%	2%	2%	8%
Amsterdam	42%	27%	29%	27%	46%	25%	27%	24%
Totaal corridor CAH	68%	62%	63%	63%	67%	61%	62%	63%
Overig Noord-Holland	22%	23%	21%	21%	25%	28%	26%	25%
Overig Nederland	10%	14%	17%	16%	8%	11%	12%	11%

Bron: verkeersberekeningen NRM, bewerking Decisio

Als deze bereikbaarheidseffecten in euro's worden uitgedrukt, leidt dat tot een baat van bijna 80 miljoen euro voor de bedrijven in de corridor (in contante waarden) in alternatief 3 oplopend tot 130 miljoen euro in alternatief 6. Per jaar betekent het een reductie van de vervoer- en transportkosten voor bedrijven in de CAH-regio van 3 miljoen euro in alternatief 3 tot 5 miljoen euro in alternatief 6.

Voor de Amsterdamse bedrijven zijn de effecten nagenoeg gelijk in alle alternatieven: het volledig openstellen van de Coentunnel is de belangrijkste maatregel voor de Amsterdamse bedrijven. De regio's Hoorn en Groot-Waterland gaan er sterk op vooruit als alternatieven 4, 5 of 6 worden uitgevoerd, maar het onderscheid tussen de alternatieven is beperkt voor de bedrijven in regio. De Zaanstreek profiteert wel van de stap richting alternatief 6. Maar de baten voor de Zaanstreek blijven beperkt ten opzichte van de baten voor de overige regio's. Verkeer van en naar Purmerend en Hoorn ervaart immers over een aanzienlijk langer deel van het traject een verbetering van de bereikbaarheid.

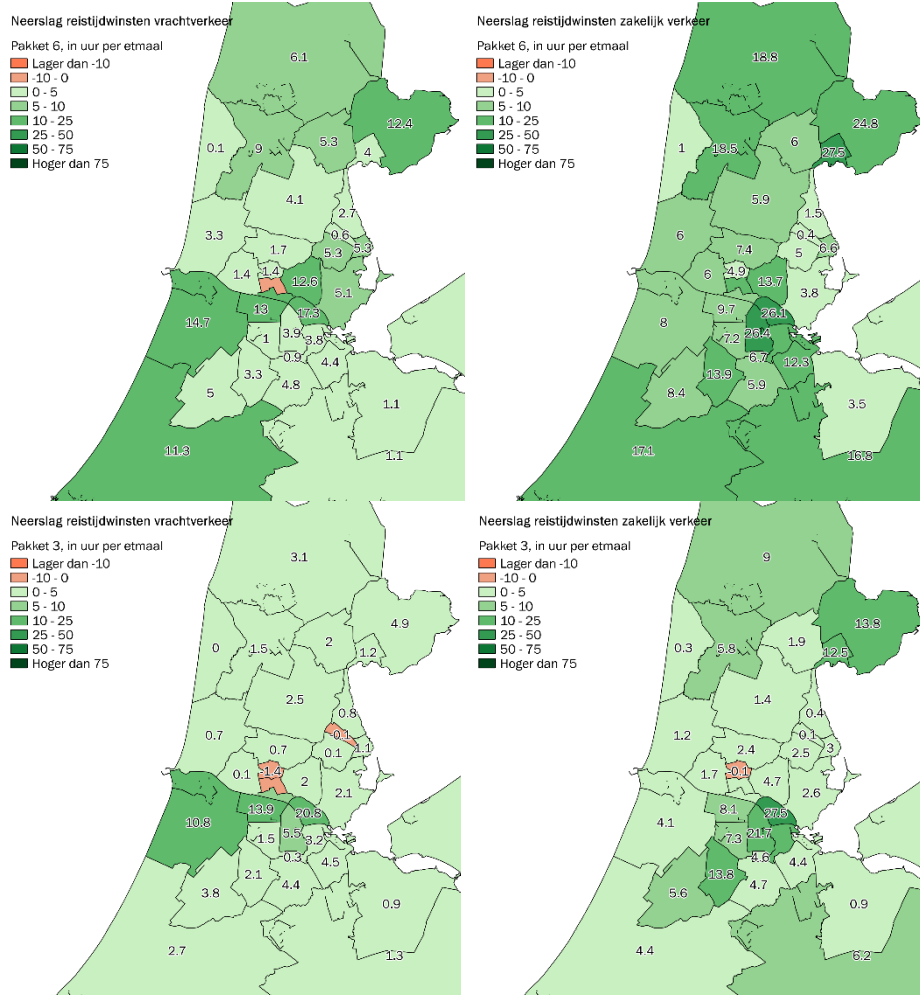
Figuur 3.1 Regionale baten vracht- en zakelijk verkeer WLO-hoog



In de onderstaande kaartbeelden geven we een verdere uitsplitsing weer van waar de reistijdeffecten voor het zakelijk en vrachtverkeer neerslaan. Effecten zijn weergegeven in uren per etmaal reistijdwinst voor het verkeer van/naar bedrijven in deze regio⁶. De effecten van alternatieven 3 en 6 zijn weergegeven; de alternatieven 4 en 5 geven een vergelijkbaar beeld dat tussen deze twee alternatieven in ligt (in de buurt van alternatief 6).

⁶ Om dubbeltellingen te voorkomen is de helft van de reistijdwinst van en de helft van de tijdswinst naar de regio bij elkaar opgeteld (en 100% van de tijdswinst binnen de regio).

Figuur 3.2 Effecten bestemmingen vracht en zakelijk verkeer (in uren per etmaal)



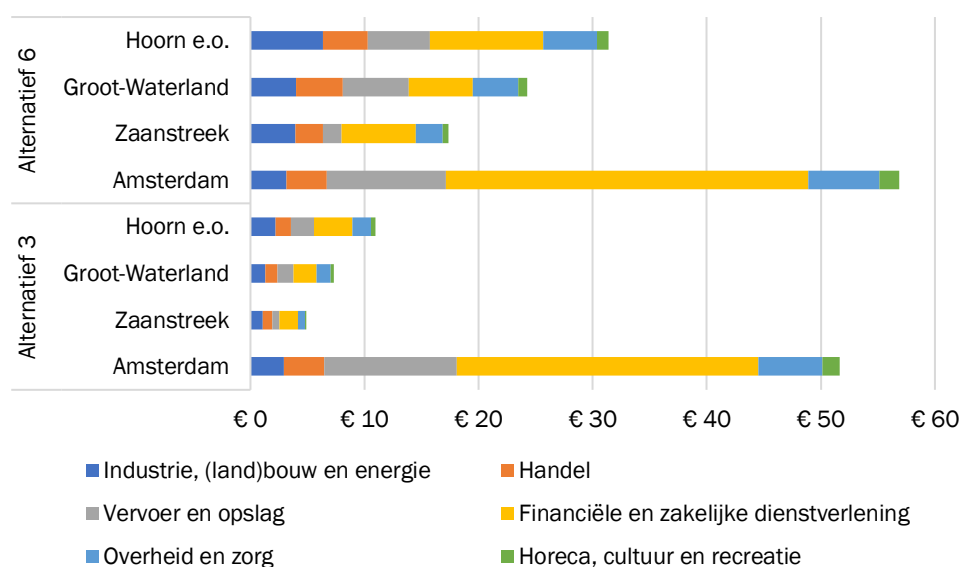
Vooral zakelijke dienstverlening profiteert van reistijdwinsten

De sectoren waarin de baten terecht komen, hangen af van twee variabelen: 1) welke sectoren zijn actief in de regio waar de reistijdwinsten neerslaan en 2) in hoeverre is de bedrijfsvoering van deze sectoren afhankelijk van vervoer van goederen en personeel? Voor de alternatieven 3 en 6, de meest extreme uitkomsten in de analyse, is een verdere uitsplitsing gemaakt⁷.

⁷ Berekeningen gemaakt op basis van het regionale effectenmodel ontwikkeld door Decisio voor de analyse naar de Ruit Eindhoven, aangepast op de voorliggende regionale sectorstructuur.

De baten voor het zakelijk verkeer overtreffen die voor het vrachtverkeer. Het is dan ook vooral de zakelijke dienstverlening die sterk profiteert. In Amsterdam is dat het meest duidelijk, maar ook in andere regio's zijn de baten voor de dienstverlenende sectoren groot. De overheid en zorg zijn relatief groot in Hoorn en Purmerend, waarmee deze sectoren in die regio's relatief veel baat hebben van de verbeterde bereikbaarheid. De industrie, handel en transport profiteren vooral van de verbeterde bereikbaarheid voor het vrachtverkeer. De bereikbaarheidsverbetering voor het vrachtverkeer vindt met name in alternatieven 4, 5 en 6 plaats in de regio's Groot-Waterland en Hoorn (alleen de uiterste alternatieven 3 en 6 zijn in Figuur 3.3 weergegeven). Daardoor zijn er ook alleen in die alternatieven aanzienlijke baten voor deze sectoren in die regio. In de Zaanstreek zijn de baten beperkt voor de handel- en transportsector klein, ondanks dat dit sterke sectoren zijn: dat komt doordat de bereikbaarheid voor vrachtverkeer van en naar de Zaanstreek maar beperkt verbetert door de maatregelen in de verschillende pakketten. Vrachtverkeer van en naar Hoorn en Groot-Waterland krijgt te maken met een grotere bereikbaarheidsimpuls.

Figuur 3.3 Effecten bereikbaarheid per sector en regio (mln.€ CW, WLO-hoog)

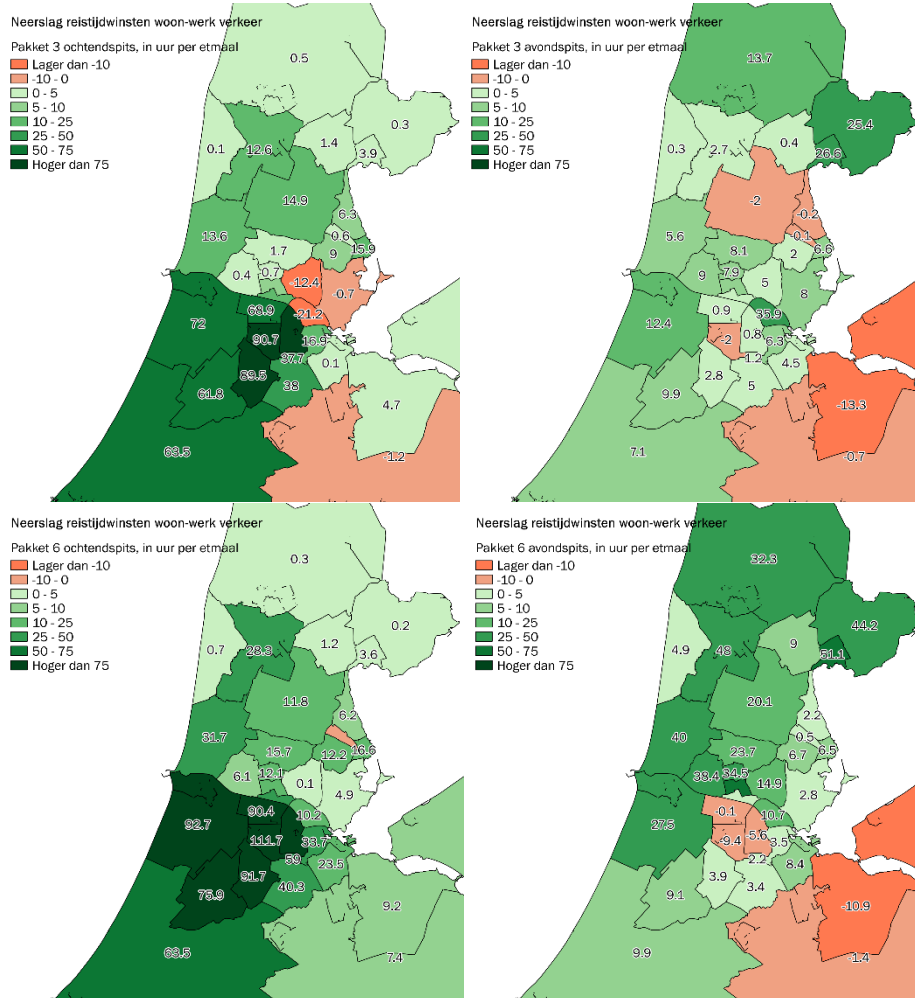


3.2 Bereikbaarheid werknemers

Waar bedrijven in een regio zowel profiteren van toeleveranciers die hen sneller (en dus goedkoper) kunnen bereiken, als van klanten die sneller te bereiken zijn, staat voor het woon-werkverkeer de vraag centraal of de woon- of de werklocatie erop vooruit gaat als het effect op het vestigingsklimaat bepaald moet worden. Om deze

reden hebben we een analyse gemaakt van de bereikbaarheid van bestemmingen in ochtendspits (voornamelijk locaties van bedrijven) en in de avondspits (voornamelijk woonlocaties van werknemers).

Figuur 3.4 Effecten bestemmingen woon-werkverkeer (in uren per etmaal)



De effecten in de ochtendspits laten zien dat vooral bedrijven in de Westelijke Randstad, en in het bijzonder de regio Amsterdam(-West)-Schiphol, beter bereikbaar voor hun werknemers worden. Voor de bedrijven ten noorden van het Noordzeekanaal zijn de effecten veel kleiner; de bereikbaarheid in de ochtendspits is daar immers al relatief goed. In Alternatief 3 worden bedrijven in Amsterdam-Noord en Zaandam in de ochtendspits zelfs iets slechter bereikbaar voor hun werknemers. Dit komt doordat de drukte op de A7 en A8 toeneemt door de openstelling van de rijstroken in Coentunnel, terwijl een groot deel van de werknemers van deze bedrijven geen gebruik maakt van de Coentunnel (ze wonen

aan de noordkant van het Noordzeekanaal). In Alternatief 6 (en 4 en 5 die niet op de kaart staan, maar een vergelijkbaar beeld laten zien), worden er maatregelen op de A7 en A8 genomen. Daarmee worden ook de bedrijven in Zaanstad en Amsterdam-Noord beter bereikbaar voor hun werknemers. Deze verbetering valt in het niet bij de verbeterde bereikbaarheid van de bedrijven in de Westelijke Randstad.

Bekijken we bestemmingen in de avondspits (de locaties waar werknemers wonen), dan wordt juist het gebied ten noorden van het Noordzeekanaal beter bereikbaar. Ook dit effect is groter in alternatieven 4, 5 en 6 dan in alternatief 3.

Geconcludeerd kan worden dat de maatregelen in de Corridor Amsterdam-Hoorn bijdragen aan verbetering van de mogelijkheden op de arbeidsmarkt voor bedrijven in de Randstad en in het bijzonder de regio Amsterdam(-West) en Schiphol. Het wordt voor bedrijven in deze regio eenvoudiger werknemers te vinden in de regio's ten noorden van het Noordzeekanaalgebied. En voor werknemers van deze bedrijven wordt het aantrekkelijker om te wonen in de gebieden ten noorden van het Noordzeekanaalgebied. De verbeterde bereikbaarheid voor werknemers leidt dus tot een aantrekkelijker vestigingsklimaat voor bedrijven in de Randstad en tot een aantrekkelijker woonklimaat ten noorden van het Noordzeekanaalgebied.

3.3 Belang van A7/A8 voor economische functies (kwalitatief)

De maatregelen in de Corridor Amsterdam-Hoorn leiden dus vooral tot een verbetering van het vestigingsklimaat van Amsterdam en omgeving (ten zuiden van het Noordzeekanaalgebied). Zowel direct, doordat zakelijke en transportkosten dalen voor bedrijven actief in de regio, als indirect doordat werknemers uit een grotere straal binnen een acceptabele tijd op het werk kunnen komen.

De concentratie van baten in het westelijke deel van de Randstad is het sterkst in alternatief 3, waarin naast een aantal kleinere maatregelen alleen de Coentunnel wordt opengesteld. In alternatieven 4, 5 en 6 profiteren de overige gemeenten in de corridor ook, maar niet zo sterk als de Westelijke Randstad met Amsterdam-Schiphol in het bijzonder.

Uiteraard kunnen indirecte doorwerkingen leiden tot lokale economische impulsen. Zoals in hoofdstuk 2 besproken leidt een aantrekkelijker woonklimaat tot meer inwoners, wat weer leidt tot een aantrekkelijker locatie voor bedrijven vanwege een grotere afzetmarkt en een grotere beschikbaarheid van arbeid, wat vervolgens het draagvlak voor voorzieningen en het woonklimaat verder versterkt.

Daarmee is de Corridor Amsterdam – Hoorn eigenlijk een woningbouw gedreven infrastructuurproject. De groei van de economie van Amsterdam en de druk op de woningmarkt, zorgt ervoor dat werknemers hun zoekgebied voor een geschikte woning vergroten. Om een aantrekkelijke vestigingsplaats voor bedrijven te blijven, is het belangrijk voor Amsterdam dat er voldoende geschikte woningen bereikbaar blijven. Hier draagt de Corridor Amsterdam-Hoorn primair aan bij. Vervolgens leiden de woningbouwprojecten die mogelijk (en rendabeler) worden door de bereikbaarheidsverbetering tot een regionaal economische impuls.

Overigens moet daarbij aangetekend worden dat de wegverbreding niet het enige mogelijke antwoord is op de bereikbaarheidsproblematiek. Alleen in de spitsen is er door de grote forensenströmen een bereikbaarheidsprobleem en juist deze forensenströmen in de spitsperiode worden verder gestimuleerd door de infrastructurele maatregelen en woningbouw ten noorden van het Noordzeekanaal. Bovendien blijft de Ring van Amsterdam de grootste bottleneck. Andere oplossingen die de Ring A10 van Amsterdam ontlasten, bijvoorbeeld door beter OV, meer binnenstedelijk bouwen of bouwen op fietsafstand van belangrijke werklocaties, kunnen ook bijdragen aan economische impulsen en een verbeterde bereikbaarheid (ook voor het autoverkeer). De quickwins en mobiliteitsmanagementmaatregelen uit de pakketten 1 en 2 beschouwen een aantal van deze aspecten, maar zijn nog niet dusdanig uitgewerkt dat ze beoordeeld kunnen worden. Toch zal de keuze voor woningbouw ten noorden van het Noordzeekanaalgebied als bijdrage aan de economische kracht van de MRA als geheel, leiden tot meer automobilität. Bouwen nabij stationslocaties kan bijdragen aan een beperking van de groei, maar huishoudens waarvan beide kostwinners op een fiets- of OV-locatie werken en dus beiden niet afhankelijk van de auto, zijn (nog) niet in de meerderheid.

Tot slot is bereikbaarheid één van de factoren voor een aantrekkelijke vestigingsplaats voor bedrijven en een aantrekkelijke woonomgeving. Ruimtelijke kwaliteit, voldoende groen en beperking overlast zijn ook van belang en worden ook beïnvloedt door het project. Uit de MER blijkt dat de hinder van de A7/A8 niet toeneemt als gevolg van de maatregelen in de verschillende pakketten. Op sommige locaties is er wel een toename, maar op andere locaties ook een afname van de hinder, doordat verkeer minder kilometers binnen de bebouwde kom aflegt. Er wordt ook geen nieuwe weg aangelegd, alleen de bestaande infrastructuur wordt uitgebreid. Er ontstaat in die zin dus geen extra ruimtebeslag en negatief effect op het aantal locaties dat geschikt is voor potentiële woningbouw. De afwaardering van de A7 tot stadsstraat in Zaandam creëert zelfs mogelijkheden voor nieuwe ontwikkelingen.

4. Conclusie

De groei van de steden is een mondiale ontwikkeling en het gevolg van diverse agglomeratievoordelen die steden bieden: een grotere arbeidsmarkt, een uitgebreider aanbod van toeleveranciers en de aanwezigheid van gespecialiseerde kennis. Steden hebben dus economische voordelen in het transport van goederen, mensen en kennis, wat leidt tot lagere transactiekosten. Ook in de Corridor Amsterdam-Hoorn staat de groei van de stad centraal.

Amsterdam groeit en de druk op de stad neemt toe: de sterke groei van de werkgelegenheid gaat gepaard met een toenemende vraag naar woningen. Deze woningen komen ook in de steden rondom Amsterdam te liggen. Dit is duidelijk te zien in de bereikbaarheidsproblematiek en de woningbouwopgave in de corridor Amsterdam-Hoorn. Alle gemeenten houden zich bezig met het faciliteren van de toenemende vraag aan woningen. De alternatieven in de corridor Amsterdam – Hoorn dragen eraan bij de mobiliteitsstromen die hieruit voortvloeien te faciliteren. Er is daarbij een duidelijke forensenproblematiek: in de ochtendspits staan er files in de richting van Amsterdam, in de avondspits in de tegenovergestelde richting. De rest van de dag is er nauwelijks een probleem.

Bedrijven in Amsterdam profiteren dan ook het sterkst van de onderzochte maatregelenpakketten en hun bereikbaarheidsverbetering. Het gebied dat aantrekkelijk is om te wonen voor werknemers van Amsterdamse bedrijven breidt zich uit. De aantrekkelijke woonomgeving en groeiende arbeidsmarkt op haar beurt, maakt het weer aantrekkelijk voor bedrijven om zich in Amsterdam en de omliggende gemeenten in de MRA te vestigen. De maatregelen in de Corridor Amsterdam – Hoorn faciliteren dus vooral de (economische) groei van Amsterdam.

De regio profiteert vervolgens wel mee. Transportkosten gaan omlaag, zowel voor handels- en transportbedrijven als de dienstverlenende bedrijven. Met name in de alternatieven 4, 5 en 6 profiteren deze bedrijven direct van de lagere reis- en transportkosten. Toch is dit effect relatief beperkt in verhouding tot het effect op het forensenverkeer. Indirect kan de regio profiteren van het feit dat door het aantrekkelijkere woonklimaat voor de werknemers die in Amsterdam werken, het inwoneraantal en het bestedingsniveau stijgt. Het stijgende inwonersaantal kan weer leiden tot een aantrekkelijkere vestigingsplaats voor bedrijven in de regio. Een tekort aan goed opgeleid personeel is op dit moment een van de aandachtspunten. De verbetering van de bereikbaarheid in de Corridor Amsterdam-Hoorn is daarmee direct voor de Amsterdamse economie van belang, maar draagt indirect ook bij aan de economische concurrentiepositie en ambities van de regio.

Bijlage I Economische effecten en relatie met de MKBA

In een MKBA wordt onderscheid gemaakt tussen zogeheten directe, indirecte en externe effecten. Directe effecten zijn de bedoelde eerste-orde effecten van een project. Bij Corridor Amsterdam – Hoorn gaat het dan met name om de verbeterde bereikbaarheid. Deze bereikbaarheidsverbetering dient wel een achterliggend doel, zoals het versterken van de economische structuur en concurrentiepositie. De doorwerkingen van de bereikbaarheidseffecten op de economie, worden de indirecte effecten genoemd.

Het gaat dan bijvoorbeeld om effecten op de werkgelegenheid door een betere match op de arbeidsmarkt, het aantrekken van nieuwe bedrijven, aantrekken van nieuwe klanten/bezoekers en uiteraard kostenverlaging (en daarmee mogelijk ook behoud van) bestaande bedrijvigheid.

Over de wijze hoe dergelijke effecten meegenomen moeten worden in de MKBA is veel onderzoek gedaan en discussie geweest. Daarbij gaat het niet zozeer over het feit of deze effecten optreden, maar in welke mate dit tot extra effecten leidt bovenop de directe effecten. De schaal waarnaar wordt gekeken is daarbij ook van belang. In de MKBA beschouwen we Nederland als geheel. Als werkgelegenheid bijvoorbeeld verschuift van Zuid-Nederland naar de Kop van Noord-Holland leidt dat per saldo niet tot een maatschappelijk effect op het niveau van Nederland als geheel.

In dit hoofdstuk werken we uit wanneer effecten ook op de schaal van Nederland additioneel zijn en een plaats verdienen in de MKBA. In het vervolg van het rapport staan we stil bij de mate waarin deze aspecten een rol spelen. Oftewel: welke effecten spelen alleen op regionale schaal een rol en welke zijn ook nationaal relevant.

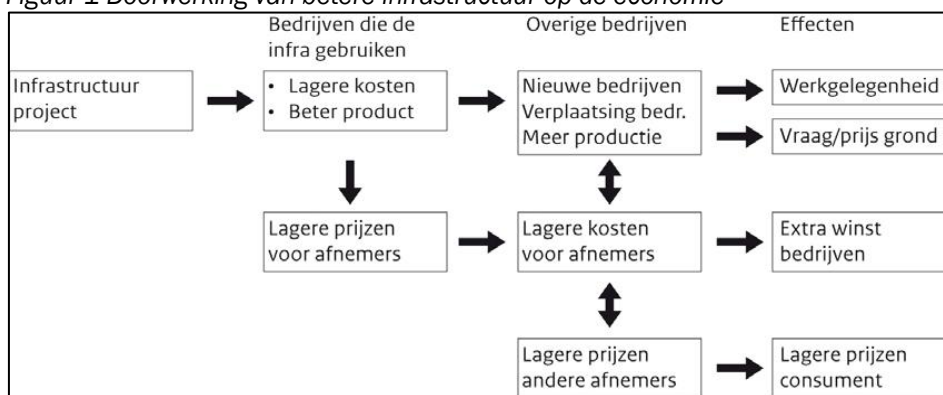
Indirecte effecten van de verbetering van infrastructuur (A7/A8)

De verbetering van infrastructuur werkt via diverse routes door in de economie⁸. Een verbetering van de bereikbaarheid leidt er toe dat de kosten voor vracht- en zakelijk verkeer lager worden. Ook zijn werknemers van bereid verder te reizen voor

⁸ Kim (2010), Infrastructuur en economische structuurversterking

een baan, waardoor de productiviteit kan toenemen (meer efficiënte match tussen vraag en aanbod op de arbeidsmarkt). Hierdoor kunnen bedrijven goedkoper produceren dan wel met dezelfde middelen een beter product leveren. Dit heeft gevolgen voor de concurrentiepositie van deze bedrijven, maar leidt ook tot lagere kosten voor de afnemers van deze bedrijven. Uiteindelijk resulteert de bereikbaarheidsverbetering in effecten op de werkgelegenheid, grondprijzen, winsten van bedrijven en lagere prijzen (en/of betere kwaliteit van producten) voor de consument.

Figuur 1 Doorwerking van betere infrastructuur op de economie



Bron: KiM, 2010

Door deze mechanismen ontstaat een keten aan effecten en verspreidt de kostenverlaging, die ontstaat door de betere infrastructuur, zich door de economie. Allerlei bedrijven en consumenten profiteren. Als het marktmechanisme als geheel goed functioneert, worden de effecten in de keten doorgegeven, maar ontstaan geen extra effecten. Het maakt dan niet uit waar in de keten je de effecten meet. In praktijk is het verreweg het eenvoudigst om dit aan het begin van de keten te doen: de reistijdeffecten. Hierover is informatie beschikbaar uit verkeersmodellen waarmee bereikbaarheidseffecten berekend kunnen worden.

Het marktmechanisme werkt niet altijd goed, door bijvoorbeeld belastingen, regelgeving, subsidies en onvoldoende transparantie. Zo kan het evenwicht op de arbeidsmarkt en woningmarkt verstoord raken door belastingen en uitkeringen, en kunnen consumenten een te hoge prijs voor producten betalen als ze onvoldoende inzicht hebben in het aanbod van diverse partijen.

Door de verbetering van de infrastructuur kan het effect van dergelijke verstoringen verminderen of de markt beter gaan functioneren, waardoor extra effecten in de

economie ontstaan bovenop de directe effecten⁹. Deze effecten lichten we toe in deze paragraaf en zijn meegenomen in de MKBA.

Schaal-, agglomeratie-effecten en kennisspillovers

Door een verbeterde infrastructuur ontstaat meer interactie tussen bedrijven. Face-to-face overleggen wordt eenvoudiger, men komt elkaar gemakkelijker spontaan tegen en er kunnen gemakkelijker uitwisselingen plaatsvinden (seminars, brainstorm, presentaties). Ook wordt het eenvoudiger om bijvoorbeeld onderzoeksfaciliteiten of andere voorzieningen te delen. Daarnaast heeft een bedrijf dankzij betere infrastructuur een grotere afzetmarkt tot zijn beschikking en ontstaat er meer keuze voor toeleveranciers (met als gevolg efficiency winst en/of een betere kwaliteit). Dit kan tot extra effecten leiden bovenop de directe effecten: er ontstaan innovaties, meer transparante informatie en extra kostenvoordelen.

De mate waarin deze effecten optreden is afhankelijk van hoe kennisintensief er wordt gewerkt in de regio, de mate van regionale samenwerking en uiteraard de huidige knelpunten in de bereikbaarheid die de bovenstaande effecten beperken. Behalve de directe voordelen voor bedrijven, kan ook de zogenaamde '*borrowed size*' een rol spelen. De regio wordt aantrekkelijker voor zowel wonen als werken, door een goede verbinding met Amsterdam. Een goede verbinding met Amsterdam zorgt voor de regio voor een bereikbaar aanbod van banen, (culturele) voorzieningen en een grotere afzetmarkt voor bedrijven. Voor bedrijven in Amsterdam betekent een goede verbinding met de regio een uitbreiding van de arbeidsmarkt en mogelijkheden om aantrekkelijk te wonen voor werknemers. En meer inwoners in de regio, maken vervolgens de regio weer een aantrekkelijkere vestigingsplaats voor bedrijven.

Bereikbaarheid en '*borrowed size*'

Bereikbaarheid draagt niet alleen via lagere transportkosten en een groter afzetgebied bij aan de concurrentiepositie van een regio. In de regionaal economische theorie is het concept van '*borrowed size*'¹⁰ in opkomst. Grote steden hebben zogenaamde agglomeratievoordelen: er is een grote afzetmarkt, een groot arbeidsaanbod en ook specialistische kennis aanwezig, die het voor bedrijven aantrekkelijk maakt zich er te vestigen en mogelijkheden creëert te groeien. Ook als woonomgeving, met een groot aanbod van werkgevers en voorzieningen, zoals cultuur, horeca en detailhandel, hebben de steden een grote aantrekkingskracht, wat het voor werkgevers weer aantrekkelijk maakt zich er te vestigen. Maar deze voordelen die zichzelf versterken en daarmee tot een steeds grotere druk op de steden leiden, kunnen ook

⁹ Decisio (2011), Indirecte effecten in MKBA's

¹⁰ PBL (2012), De concurrentiepositie van Nederlandse steden

omslaan in nadelen: vastgoedprijzen stijgen, groen wordt schaars en congestie in de stad neemt toe. De diversiteit van het arbeidsaanbod in de stad kan afnemen evenals de aantrekkelijkheid om er te wonen en daarmee de aantrekkelijkheid voor bedrijven om zich er te vestigen. Bereikbaarheid kan hier een brug in slaan: steden en gebieden binnen regio's 'lenen' elkaars functie, en profiteren daardoor van de agglomeratievoordelen. Inwoners van de kleinere steden kunnen betaalbaar wonen, vinden groen in de eigen omgeving en reuring of cultuur ook in de buursteden/buurstad. Specialistische kennis blijft toegankelijk via goede (fysieke en digitale) verbindingen. Een goede bereikbaarheid kan daarmee bijdragen aan de balans tussen agglomeratievoor- en nadelen. De theorie geeft aan dat het concept 'borrowed size' kan spelen tussen meerdere kleine tot middelgrote steden die elkaar versterken en functioneren als polycentrische stedelijke regio's. Verbindingen tussen deze stedelijke regio's, kunnen de kracht van de stedelijke netwerken verder vergroten. Dit sluit aan bij het beeld dat in Europa vooral de kleine tot middelgrote steden het economisch goed blijken te doen¹¹. In Nederland lijkt het concept 'borrowed size' vooral te spelen in de Randstad en lijken dus vooral de kleine tot middelgrote steden als Delft, Haarlem en Zaandam te profiteren van de grotere steden als Rotterdam, Den Haag en Amsterdam. De internationale bereikbaarheid, zoals die rond Schiphol, speelt daar naar verwachting een belangrijke rol in. Ongeveer 75 procent van de economische groei in Nederlandse regio's hangt af van internationale netwerkposities en 25 procent van de lokale omstandigheden (waar lokale overheden zelf meer invloed op uit kunnen oefenen). Goede verbindingen met de stedelijke centra in Nederland die internationaal sterk concurrerend zijn, zoals Amsterdam, lijken daarmee erg belangrijk voor de gemeenten in de omliggende regio's om te kunnen profiteren van deze groei.

Voor de MKBA is het vooral relevant in hoeverre verdichting en meer interacties kunnen leiden tot schaal- en agglomeratievoordelen. Daarnaast speelt het internationale vestigingsklimaat een rol: de MKBA heeft een nationale scope. Bedrijven die zich in Nederland gaan vestigen in plaats van in het buitenland, leiden tot additionele effecten in de MKBA, doordat internationale bedrijven in de regel productiever zijn dan Nederlandse bedrijven.

Werkgelegenheidseffecten

Door de verbetering van de infrastructuur ontstaan er twee typen effecten op de arbeidsmarkt (Koopmans e.a., 2010):

1. **Match op de arbeidsmarkt (hogere productiviteit):** werknemers zijn bereid verder te reizen om een baan te vervullen, doordat er minder congestie is. Hierdoor vergroten ze hun zoekgebied en ontstaat een meer optimale match tussen vraag en aanbod en wordt de arbeidsproductiviteit vergroot. Dit effect is

¹¹ PBL (2012), De concurrentiepositie van Nederlandse steden

in beginsel in de reistijden gewaardeerd: nieuwe verplaatsingen die worden afgelegd door de verbeterde infrastructuur worden positief gewaardeerd. Het effect van de match op de arbeidsmarkt kan nooit groter zijn dan dit effect: anders hadden werkgever en werknemer elkaar ook in de huidige situatie al gevonden;

2. **Effect werkloosheid:** werknemers uit regio's waar een relatief hoge werkloosheid is krijgen een groter zoekgebied. Als er binnen dit grotere zoekgebied een regio is met een tekort aan arbeidskrachten, kunnen er per saldo meer mensen aan het werk komen. Een additioneel effect treedt op als er een betere match komt op arbeidsmarkten die niet goed functioneren (dat geldt vooral voor lager opgeleiden).

In relatie met de MKBA is vooral het effect op de werkloosheid onder de lager opgeleiden van belang.

Bijlage II Economisch profiel regio Corridor Amsterdam – Hoorn

In deze bijlage komt achtereenvolgens aan de orde:

- Een schets van de uitgangspositie van de vestigingsplaatsfactoren in de regio rond de Corridor Amsterdam – Hoorn en de rol van bereikbaarheid daarin.
- Een beschouwing op de thema's wonen, werken en bereikbaarheid in de regio rondom de corridor Amsterdam – Hoorn. Dit doen we aan de hand van beschikbare informatie over demografie, de arbeidsmarkt en bedrijvigheid. We beschrijven daarbij ook de belangrijkste sectoren en woon-werkrelaties.
- Een analyse van de belangrijkste ontwikkelingen in de CAH-regio op basis van prognoses over de demografische en economische ontwikkeling.
- Een overzicht van de ambities (en onderliggende problematiek) die spelen bij de belangrijkste gemeenten in de regio.

Bereikbaarheid en andere vestigingsplaatsfactoren in de CAH-regio

De economische concurrentiepositie van een regio bestaat uit een groot aantal facetten: aanbod van goed opgeleid personeel, loonkosten, huisvestingskosten, aantrekkelijk leefklimaat, nabijheid leveranciers, etc. Bereikbaarheid, zowel voor het personeel, als (potentiële) klanten, als de transportkosten, is ook één van de vestigingsplaatsfactoren. Maar uiteraard verschilt het per economische functie wat het belang van de bereikbaarheid als vestigingsplaatsfactor is en in hoeverre (een verbetering van de) bereikbaarheid bijdraagt aan de economische concurrentiepositie van een regio.

De corridor Amsterdam – Hoorn heeft verschillende kernen met ieder hun eigen sterkten en zwakten. De verbetering van de bereikbaarheid, waar de maatregelen in dit project zich op richten, heeft voor iedere regio en iedere sector een andere impact. Maar ook heeft iedere regio en iedere sector een andere behoefte aan een betere bereikbaarheid. Bereikbaarheid is uiteindelijk één van de vestigingsplaatsfactoren die bijdragen aan de concurrentiekracht van een regio. Bereikbaarheid is daarbij nooit een doel op zich: het gaat er ook om wat of wie bereikt kunnen worden. Welke voorzieningen, banen, klanten en toeleveranciers zijn bereikbaar? Aan welke behoefte voldoet de verbeterde bereikbaarheid? In deze paragraaf gaan we in op de uitgangspositie van de regio als geheel. In de hierop volgende paragrafen zoomen we in op de verschillen tussen de deelregio's.

Uitgangspositie concurrentiepositie

Bereikbaarheid is belangrijke vestigingsplaatsfactor

Volgens de European cities monitor¹² zijn de vier belangrijkste vestigingsplaatsfactoren voor internationale bedrijven: de toegankelijkheid van de markt en klanten, toegang tot gekwalificeerd personeel, kwaliteit van telecommunicatie en transportverbindingen (verbindingen met andere steden en landen). Bereikbaarheid (digitaal en fysiek) speelt bij al deze facetten een rol, maar scholing, wetgeving, lokale bestedingen, uiteraard ook.

Het PBL¹³ heeft een set van 29 vestigingsplaatsfactoren onderzocht voor de topsectoren in Nederland, en ook specifiek naar tien topsectoren¹⁴ in Noord-Holland gekeken. Bereikbaarheid blijkt daarbij een van de belangrijkste vestigingsplaatsfactoren te zijn. Voor alle door het PBL onderzochte sectoren staat de mate van congestie in de top 10 van vestigingsplaatsfactoren. Voor internationale bedrijven in 8 van de 10 topsectoren die in Noord-Holland gevestigd zijn (of zich er willen vestigen) is de mate van congestie zelfs een top 5 vestigingsplaatsfactor. Ook de connectiviteit door de lucht is een top 10 vestigingsplaatsfactor. Ook de bevolkingsomvang en dichtheid (die aangeven hoe bereikbaar klanten en arbeidskrachten zijn) zijn voor de meest sectoren top 5 indicatoren. De kwaliteit van het onderwijs is de belangrijkste indicator die voor vrijwel alle sectoren geldt en niet gerelateerd is aan de ruimtelijke en infrastructurele omgeving.

Het belang van bereikbaarheid is goed te verklaren: alles wat niet fysiek dichtbij is, komt immers dichterbij als de verbinding goed is. De afzetmarkt wordt vergroot, maar ook het aanbod aan voorzieningen en daarmee het leefklimaat. De gemeenten rondom Amsterdam hebben een minder uitgebreid aanbod aan cultuur en andere stedelijke voorzieningen nodig om een aantrekkelijke woonplaats te zijn, als Amsterdam goed bereikbaar is. Voor bedrijven in Amsterdam is de bereikbaarheid van deze woonkernen in de omliggende gemeenten van belang als arbeidsmarkt om uit te putten en voor bewoners in Amsterdam de ontsluiting van groen en recreatiemogelijkheden buiten de stad. Het gaat bij deze aspecten om de balans tussen wat er in de directe nabijheid en op acceptabele reisafstand aanwezig is.

¹² Cushman & Wakefield (2010), EUROPEAN CITIES MONITOR 2010

¹³ PBL (2013), De internationale concurrentiepositie van de topsectoren in de provincie.

¹⁴ Landbouw, voedingsmiddelenindustrie, materialenindustrie, high-tech industrie, chemie, energie, groothandel, logistiek, financiële dienstverlening en zakelijke dienstverlening.

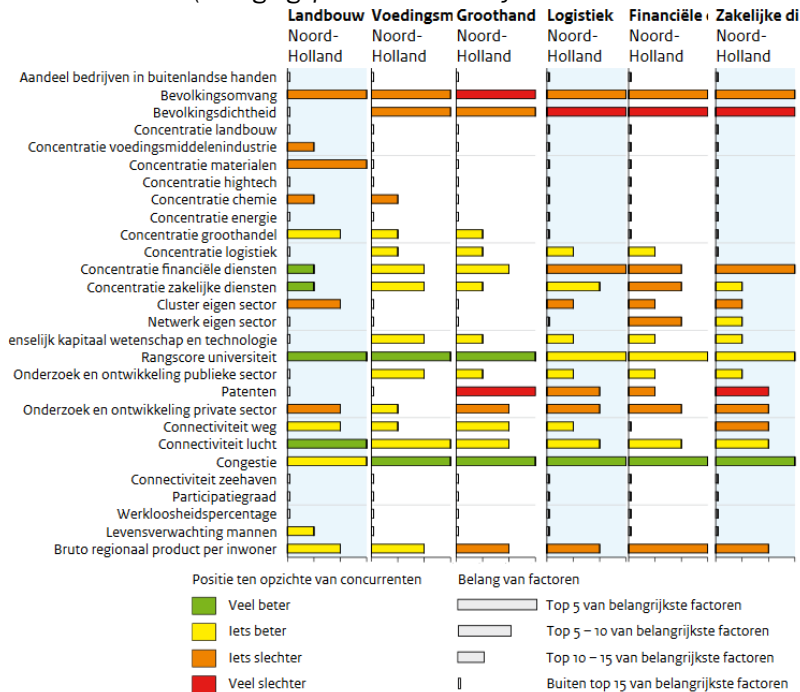
Uitgangspositie Noord-Holland en Amsterdam is goed

Waar het gaat om de bereikbaarheidsaspecten in Noord-Holland en Amsterdam in het bijzonder, zijn deze goed op orde: in vergelijking met andere Europese regio's is de congestie laag, is de bereikbaarheid over de weg gemiddeld (het aantal bewoners en bedrijven dat binnen een acceptabele reistijd bereikt kan worden) en is met Schiphol de bereikbaarheid door de lucht uitstekend¹⁵. Ook de kwaliteit van de publieke kennisinfrastructuur, waarbij met name het hoger onderwijs een belangrijke factor is, is in Noord-Holland bovengemiddeld ten opzichte van andere Europese regio's. Alleen op het gebied van private R&D en de bevolkingsomvang en -dichtheid, scoort Noord-Holland minder goed dan andere Europese regio's waarmee het concurreert. Dit wordt overigens vertekend door de relatief dunbevolkte Kop van Noord-Holland. In de regio Amsterdam zal het aspect van de bevolkingsdichtheid geen issue zijn; hier is door het PBL echter geen uitsplitsing van gemaakt. Op de vier belangrijkste vestigingsplaatsfactoren volgens de European Cities Monitor scoort de regio Amsterdam een top-10 positie; op het gebied van connectiviteit met andere steden en landen staat Amsterdam op de vierde plaats in Europa (volgens 500 geïnterviewde bedrijven).

De sterke uitgangspositie van Noord-Holland heeft er ook toe geleid dat een aantal sectoren ook sterk internationaal concurrerend is. Als de omvang van de export en het aantal internationale vestigingen in Noord-Holland wordt beschouwd, zit Noord-Holland in de top 10 van Europa op het gebied van groothandel, logistiek, voedingsmiddelenindustrie, landbouw en financiële dienstverlening. Het aandeel in de regionale economie van Noord-Holland (zie volgende paragraaf), is niet even groot voor al deze sectoren, maar het zijn wel stuk voor stuk sterke en internationaal toonaangevende sectoren die niet alleen afhankelijk zijn van de Nederlandse conjunctuur. De onderstaande figuren geven aan hoe Noord-Holland voor deze reeds sterke sectoren scoort op de belangrijkste vestigingsplaatsfactoren die van belang zijn voor het aantrekken van nieuwe bedrijven (Figuur 2) en het faciliteren van de export (Figuur 3). De maatregelen in de corridor Amsterdam - Hoorn dragen vooral bij aan het verminderen van de congestie: dit is voor alle weergegeven sectoren een top 5 of top 10 vestigingsplaatsfactor, die ook voor alle sectoren in vergelijking met concurrerende regio's op orde is.

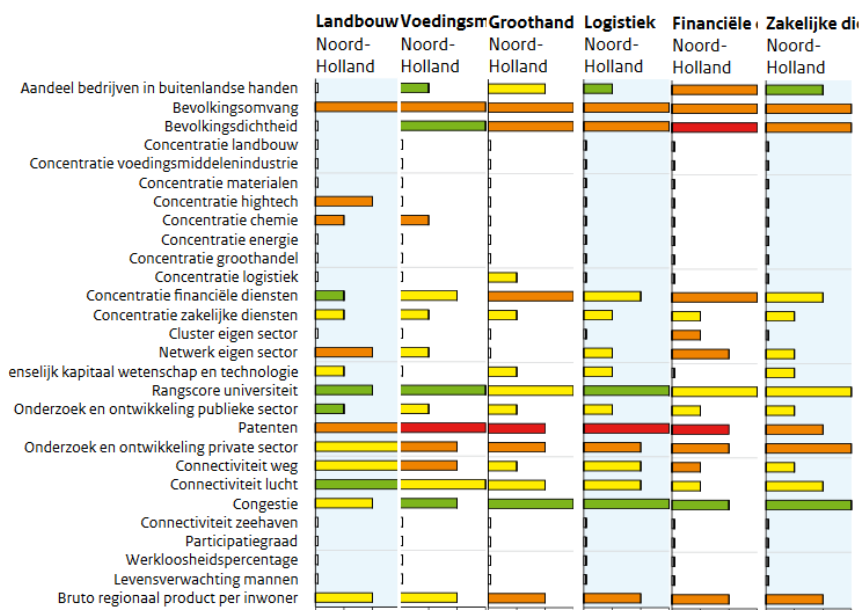
¹⁵ PBL (2013), De internationale concurrentiepositie van de topsectoren in de provincie.

Figuur 2 Urgentietabel internationale concurrentiepositie topsectoren Noord-Holland (vestigingsplaatsfactoren bij aantrekken van nieuwe bedrijven)



Bron: PBL (2013)

Figuur 3 Urgentietabel internationale concurrentiepositie topsectoren Noord-Holland (vestigingsplaatsfactoren van belang voor exportvolume)



Bron: PBL (2013)

De bereikbaarheid in Amsterdam en Noord-Holland zijn dus goed op orde voor de belangrijkste internationaal concurrerende sectoren. Aan de andere kant blijkt bereikbaarheid ook een van de belangrijkste vestigingsplaatsfactoren voor bedrijven die zich in de regio vestigen. Het project Corridor Amsterdam-Hoorn zal dus vooral gaan om het vasthouden van deze sterke positie, die van groot belang is voor het economisch functioneren, dan om het realiseren van een inhaalslag van een vestigingsplaatsfactor die niet op orde is.

Wonen, werken en bereikbaarheid

Geografische afbakening regio

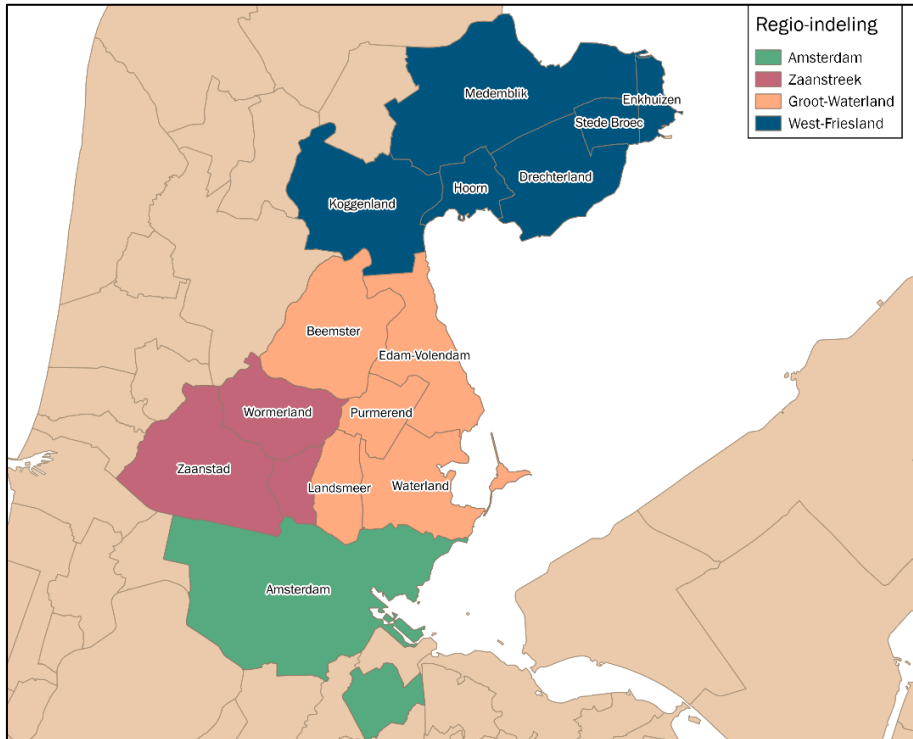
Het gebied rondom de corridor Amsterdam-Hoorn is in dit onderzoek ingedeeld in vier deelregio's: *Amsterdam*, *West-Friesland*, *Groot-Waterland* en *de Zaanstreek* (hierna CAH-regio genoemd). Alle deelregio's zijn opgebouwd uit meerdere gemeentes met uitzondering van de deelregio Amsterdam, die alleen bestaat uit de gemeente Amsterdam.

De deelregio's bestaan uit de volgende gemeentes (2018):

Amsterdam:	Amsterdam
West-Friesland:	Drechterland, Enkhuizen, Hoorn, Koggenland, Medemblik en Stede Broec
Groot-Waterland:	Beemster, Edam-Volendam, Landsmeer, Purmerend en Waterland
De Zaanstreek:	Oostzaan, Wormerland en Zaanstad

De onderstaande figuur geeft een kaartbeeld van de deelregio's.

Figuur 4 Onderverdeling regio's binnen de corridor Amsterdam – Hoorn

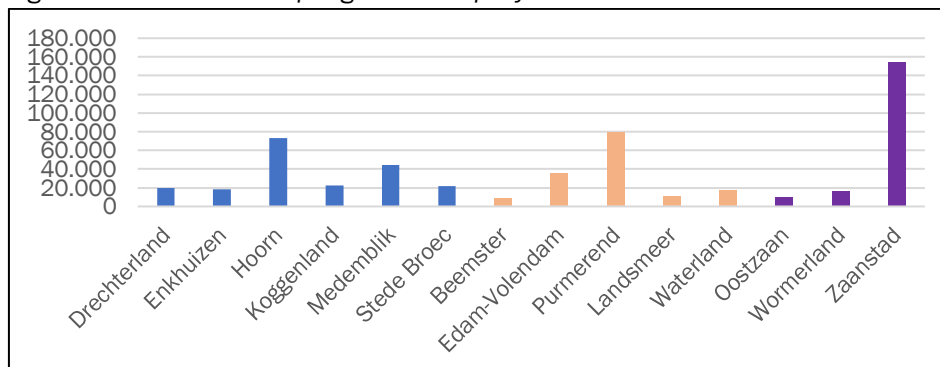


Demografie

Bevolkingsontwikkeling

Op 1 januari 2018 telde de CAH-regio bijna 1,4 miljoen inwoners. Daarvan woont 62% in Amsterdam (ongeveer 854 duizend). Het overige deel is ongeveer gelijk verdeeld over de andere drie deelregio's: West-Friesland (14%), Zaanstreek (13%) en Groot-Waterland (11%). In figuur 2.2 staan de inwonersaantallen per gemeente weergegeven (behalve voor Amsterdam).

Figuur 5 Aantal inwoners per gemeente op 1 januari 2018



Bron: CBS Statline, 2018

Buiten Amsterdam heeft ieder deelregio duidelijk haar eigen centrumstad: Zaandam in de Zaanstreek, Purmerend in Groot-Waterland en Hoorn in West-Friesland. Deze centrumsteden krijgen extra aandacht in de analyse.

Sinds 2000 is de bevolking in de CAH-regio met 17% gegroeid; dat is significant hoger dan het Nederlandse gemiddelde van 8% en komt overeen met een jaarlijkse gemiddelde groei van 0,8%. Van alle deelregio's groeit de bevolking in Amsterdam het sterkst (17%), gevolgd door de Zaanstreek (13%), West-Friesland en Groot-Waterland (beiden 10%). Amsterdam is dus leidend in deze groei, maar ook de andere deelregio's zijn sterker gegroeid dan landelijk gemiddeld.

Bevolkingsopbouw

De bevolking in de CAH-regio is relatief jong. Het aandeel inwoners tot 25 jaar is vergelijkbaar met het landelijk gemiddelde, maar er is vooral een groot aandeel aan 25-45 jarigen. Ook hiervoor geldt dat Amsterdam met een aandeel van 36 procent 25-45 jarigen (t.o.v. 25 procent landelijk) afwijkt van de rest van de regio; het aantal 65-plussers ligt juist erg laag. De regio's West-Friesland, Groot-Waterland en Zaanstreek hebben een redelijk met de rest van Nederland vergelijkbare bevolkingsopbouw. West-Friesland en Groot-Waterland lijken het meest gevoelig voor vergrijzing.

Tabel 1 Leeftijdsverdeling bevolking voor regio en Nederland totaal, 2018

Leeftijd	NL	Amsterdam	West-Friesland	Groot-Waterland	Zaanstreek
Tot 15 jaar	16%	15%	17%	16%	17%
15 – 25 jaar	12%	13%	12%	12%	12%
25 – 45 jaar	25%	36%	23%	22%	25%
45 – 65 jaar	28%	25%	29%	30%	29%
65+	19%	12%	20%	20%	19%

Bron: CBS, 2018

Werkgelegenheid

3 op de 4 banen in de CAH-regio in Amsterdam

In de CAH-regio zijn circa 780 duizend werknemers actief (exclusief zelfstandigen/ondernemers). Dit is meer dan de helft (53%) van het aantal banen in Noord-Holland en circa 10 procent van het aantal banen in Nederland. Meer dan driekwart van het aantal banen (77%) in de CAH-regio bevindt zich in Amsterdam.

Tabel 2 Aantal banen naar werknemers totaal regio corridor en naar deelregio

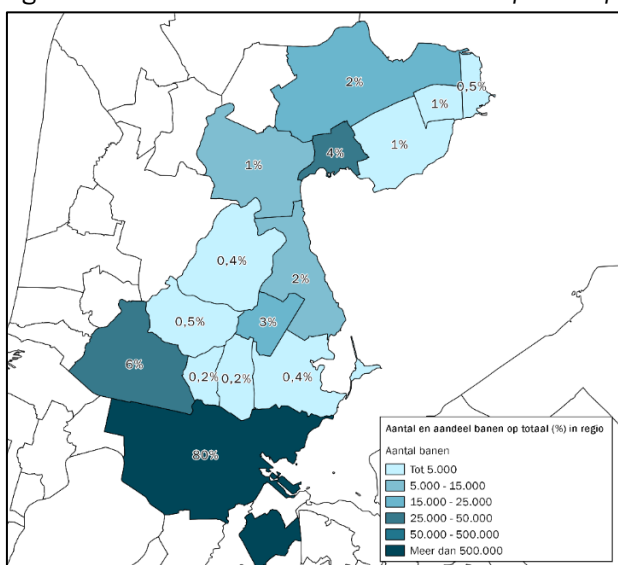
	Aantal banen	Aandeel op totaal
Totaal CAH-regio, waarvan in:	777.900	100%
Amsterdam	596.800	77%
West-Friesland	73.300	9%
Groot-Waterland	46.600	6%
Zaanstreek	61.200	8%

Bron: CBS, 2016

Zaanstad na Amsterdam grootste concentratie banen

Zaanstad is met ruim 50 duizend banen na Amsterdam de gemeente met de meeste werkgelegenheid in de CAH-regio. Hoorn en Purmerend volgen met 30 en 25 duizend banen op afstand. Binnen de deelregio Zaanstreek is 88% geconcentreerd in Zaanstad. Purmerend en Hoorn vervullen met een aandeel van ongeveer 50% ook een belangrijke centrumfunctie in hun deelregio, maar deze is minder sterk dan die van Zaanstad.

Figuur 6 Aantal banen absoluut en aandeel op totaal per gemeente, 2016



Bron: CBS, 2016

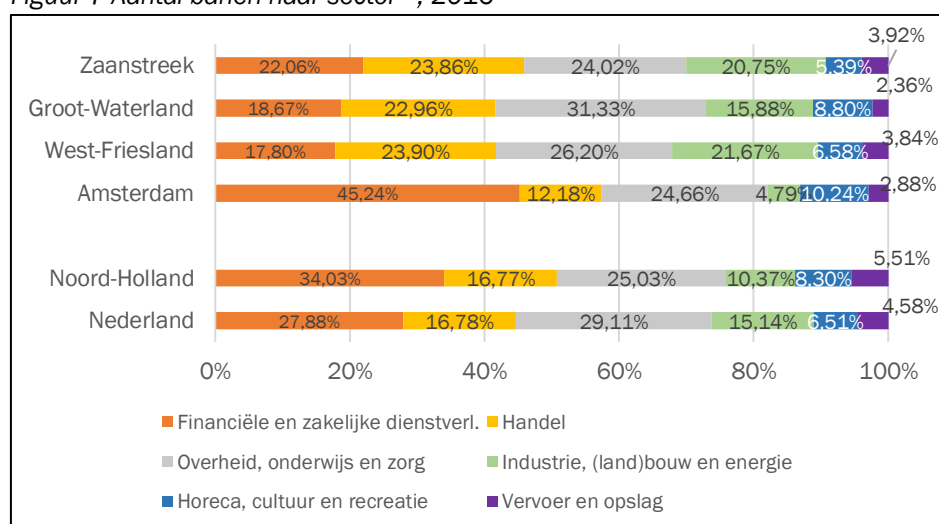
Amsterdam sterk in dienstverlening. Overige regio's handel & industrie

De samenstelling van sectoren in Amsterdam verschilt met de rest van de CAH-regio. In Amsterdam is de *Financiële en zakelijke dienstverlening* sterk aanwezig. In totaal bevindt 45% van de banen in Amsterdam zich in deze sector. Een kwart van de banen zit in de sector *Overheid, onderwijs en zorg*. De regio's West-Friesland,

Zaanstreek en Groot-Waterland lijken qua sectorstructuur meer op elkaar. Zo zijn in alle drie de regio's de sectoren *Handel* en *Overheid, onderwijs en zorg* sterk vertegenwoordigd (in iedere regio meer dan 20%) en is ook de industrie en landbouw bovengemiddeld aanwezig. De dienstverlenende sector is juist relatief klein.

Het verschil tussen de regio's uit zich ook de in bedrijfsomvang. In West-Friesland zijn er relatief veel kleine bedrijven met 2 – 10 werknemers. Twintig procent van de bedrijven heeft een dergelijke omvang, waar dat in de rest van de CAH-regio 15 procent is. Amsterdam heeft juist de meeste eenmanszaken en ZZP-ers (78% van de bedrijven, t.o.v. 73% landelijk gemiddeld), maar ook de meeste bedrijven met meer dan 100 werknemers.

Figuur 7 Aantal banen naar sector¹⁶, 2016



Bron: CBS, 2016

Een andere manier om concentratie van sectoren te laten zien, is het gebruik van de locatiequotiënt¹⁷. De *Financiële en zakelijke dienstverlening* is sterk geconcentreerd in Amsterdam. De sector *Horeca, cultuur en recreatie* is sterk vertegenwoordigd in Amsterdam en Groot-Waterland, de sector *Industrie, (land)bouw en energie* in West-Friesland en Zaanstreek. Handel is sterk vertegenwoordigd in de hele CAH-regio, behalve Amsterdam. Transport (*vervoer en*

¹⁶ Op basis van SBI-indeling (2008) zijn sectoren geaggregeerd naar zes hoofdsectoren

¹⁷ Locatiequotiënten (LQ's) geven de concentratie van een bepaalde activiteit in een bepaald gebied. Deze zijn berekend door het aandeel van een sector in de regio te vergelijken met het landelijke aandeel van die sector. Een LQ hoger dan 1 geeft een bovengemiddelde vertegenwoordiging van de sector weer; een LQ lager dan 1 een lager dan gemiddelde vertegenwoordiging dan landelijk.

opslag) speelt een relatief kleine rol in de regio. Binnen de CAH-Corridor is de economie van de Zaanstreek en West-Friesland het meest afhankelijk van grote transportstromen: landbouw, industrie, handel en transport zijn sterker vertegenwoordigd dan in de andere deelregio's. Voor Amsterdam is de bereikbaarheid in de dienstverlenende sector van groot belang.

Tabel 3 Locatiequotiënten sectorale vertegenwoordiging aantal banen, 2016

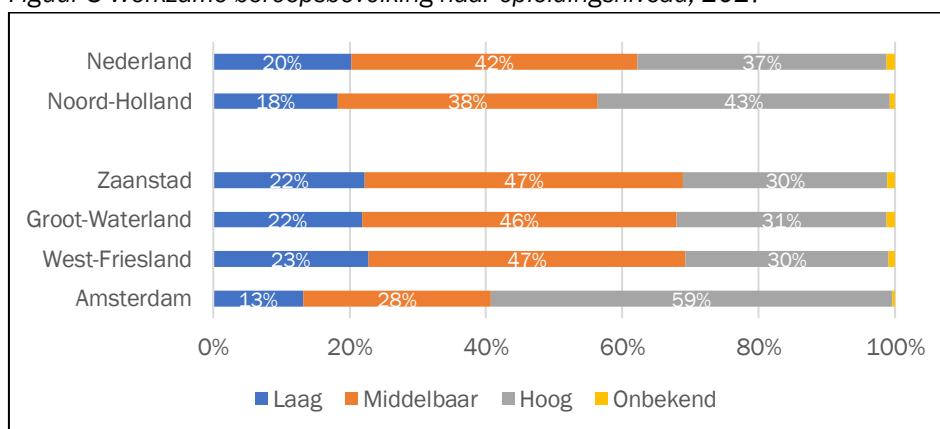
Sector	Amsterdam	West-Friesland	Groot-Waterland	Zaanstreek
Industrie, landbouw en energie	0,32	1,43	1,05	1,37
Handel	0,73	1,42	1,37	1,42
Vervoer en opslag	0,63	0,84	0,52	0,86
Financiële en zakelijke dienstverlening	1,62	0,64	0,67	0,79
Horeca, cultuur en recreatie	1,57	1,01	1,35	0,83
Overheid, onderwijs en zorg	0,85	0,90	1,08	0,83

Bron: Decisio, bewerking gegevens CBS

59% werkzame beroepsbevolking Amsterdam hoogopgeleid

In Amsterdam heeft een hoge concentratie van hoogopgeleide inwoners: 59% van de werkzame beroepsbevolking is hoogopgeleid. In de regio's West-Friesland, Groot-Waterland en Zaanstad is dit percentage ongeveer 30%, wat aanzienlijk lager ligt dan het landelijk gemiddelde (37%). Voor de lager- en middelbaar opgeleide beroepsbevolking geldt het tegenovergestelde: deze is sterk aanwezig alle deelregio's behalve Amsterdam.

Figuur 8 Werkzame beroepsbevolking naar opleidingsniveau, 2017

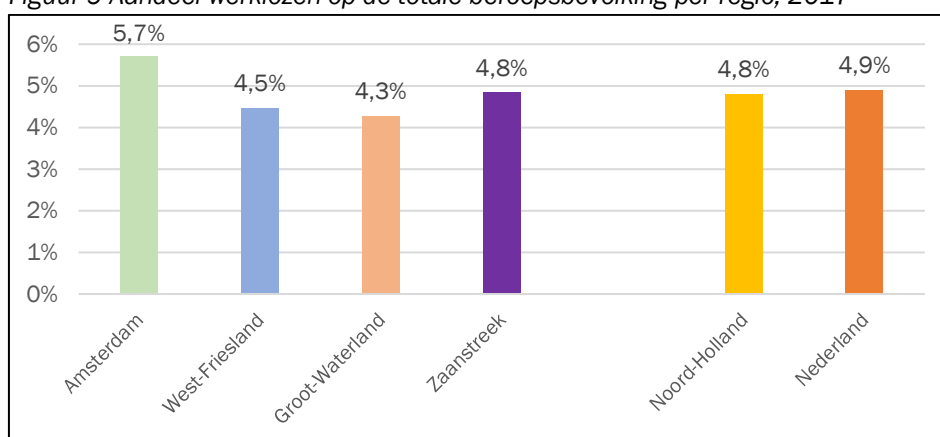


Bron: CBS, 2017

Werkloosheid in Amsterdam hoger en overige regio's lager dan landelijk gemiddeld

In de CAH-regio ligt het werkloosheidspercentage op 5,3%. Hiermee ligt percentage werkloosheid hoger dan het landelijk gemiddelde (4,9%). Vooral Amsterdam draagt daar aan bij: dit heeft niet te maken met een zwakke economie, maar het feit dat grote steden met grootstedelijke problematiek te maken hebben. Grote steden hebben in de regel te maken met grotere groepen mensen die lastig aan een baan komen. Ook spelen beperkte verhuismogelijkheden, bijvoorbeeld wanneer men nu een sociale huurwoning huurt, een belangrijke rol. De overige regio's hebben een relatief lage werkloosheid.

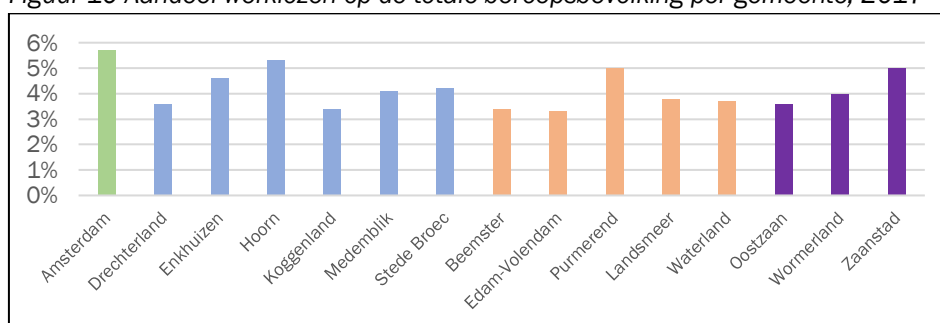
Figuur 9 Aandeel werklozen op de totale beroepsbevolking per regio, 2017



Bron: CBS, 2017

Ook binnen de deelregio's is zichtbaar dat grotere steden te maken hebben met hogere werkloosheidspercentages: de centrumsteden hebben de hoogste werkloosheid binnen de deelregio's. De gemeenten Hoorn (5,3%), Zaanstad (5%) en Purmerend (5%) hebben na Amsterdam het hoogste aandeel werklozen. In de gemeenten Edam-Volendam (3,3%), Beemster (3,4%) en Koggeland (3,4%) is dit aandeel het laagst.

Figuur 10 Aandeel werklozen op de totale beroepsbevolking per gemeente, 2017



Bron: CBS, 2017

Hoge werkloosheid in Amsterdam vooral onder lager en middelbaar opgeleiden

Amsterdam kent het hoogste aandeel laagopgeleiden dat werkloos is van alle gemeenten in de CAH-regio. 11,3% van de laagopgeleiden is werkloos, tegenover een landelijk gemiddelde van 8,3%. In Hoorn is dit aandeel met bijna 10% ook hoger dan gemiddeld. Purmerend en Zaanstad zitten onder het gemiddelde. Het aandeel middelbaaropgeleiden werklozen ligt in alle deelregio's onder het landelijk gemiddelde, behalve in Amsterdam. In Amsterdam is een opvallend hoog aandeel van de middelbaaropgeleide beroepsbevolking werkloos.

Tabel 4 Aandeel werklozen naar opleidingsniveau¹⁸, aandeel op beroepsbevolking, 2017

Centrumgemeente	Laag (%)	Middelbaar (%)	Hoog (%)
Hoorn	9,9	4,2	3,2
Zaanstad	7,9	4,2	3,6
Purmerend	7,8	4,6	3,2
Amsterdam	11,3	8	3,1
Nederland	8,3	4,8	2,9

Bron: CBS, 2017

Een betere bereikbaarheid van de regio's met een grote vraag naar lager- en middelbaar opgeleid personeel (zoals de Zaanstreek, Hoorn en Groot-Waterland) en een groot aanbod van werkzoekenden (Amsterdam en Hoorn) kan bijdragen tot een beter functionerende arbeidsmarkt. In hoofdstuk 4 gaan we in op de mate waarin dit ook daadwerkelijk plaatsvindt.

Belangrijke werklocaties

Belangrijkste werklocaties geconcentreerd in of rondom Amsterdam en de Zaan

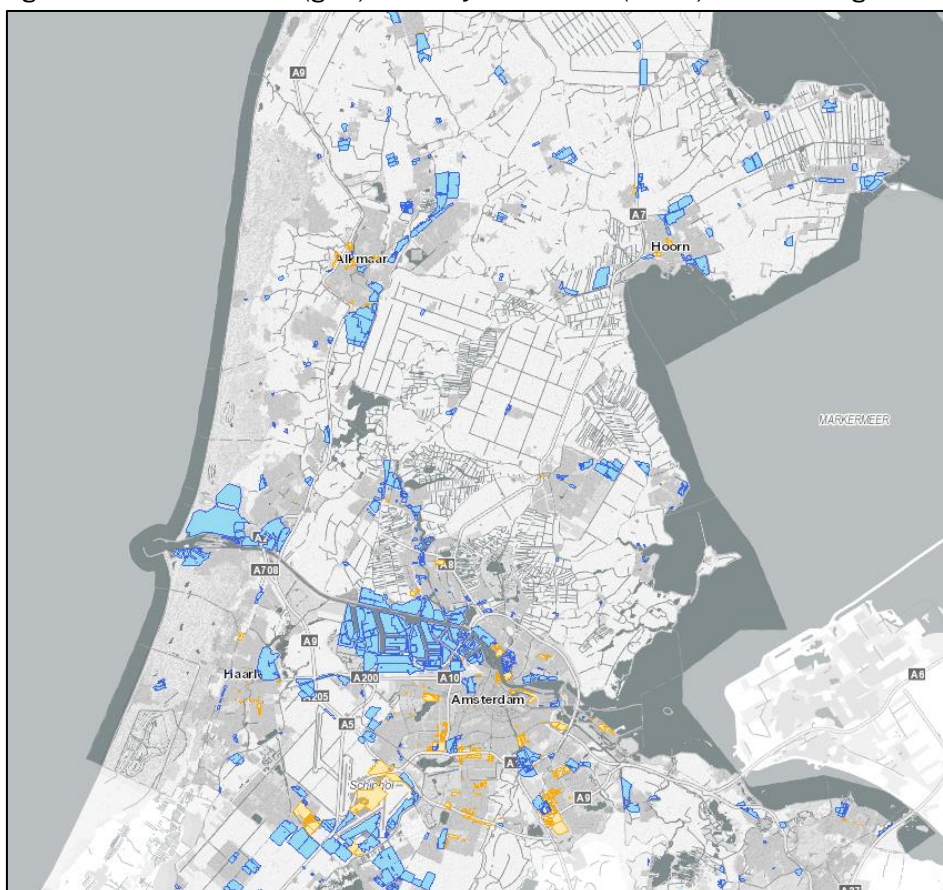
De Corridor is een Noord-Zuid verbinding; een aantal bedrijventerreinen ligt direct aan de snelweg A7/A8 gesitueerd, maar het grootste deel van de bedrijvigheid ligt op enige afstand. De meeste bedrijventerreinen binnen de CAH-regio zijn geconcentreerd in of rondom Amsterdam en de Zaan. Maar de druk op deze locaties neemt toe. Met name waar het gaat om de concurrentie met woningbouw. Purmerend heeft met de Baansteer nog een van de laatste bedrijventerreinen met relatief veel uitgeefbare grond. Kantoren zijn vooral geconcentreerd in en om Amsterdam.

¹⁸ CBS hanteert de volgende indeling naar opleidingsniveau: onder laag valt basisonderwijs, VMBO en eerste drie leerjaren HAVO/VWO of assistentenopleiding MBO1; onder middelbaar valt HAVO/VWO bovenbouw, basisberoepsopleiding MBO2, vakopleiding MBO3 en middenkader- en specialistenopleiding MBO4; onder hoog valt onderwijs op niveau van HBO/WO.

Aan de zuidzijde bevindt zich behalve Amsterdam, ook Schiphol met haar logistieke centrum en kantoren voor internationaal opererende organisaties. Aan de Noordzijde in de regio Hoorn/West-Friesland zijn het bijvoorbeeld de sterk groeiende bedrijventerreinen als het Westfriasterrein en Agriport terrein waar de agri-business groeit. Goede verbindingen met de Randstad zijn uiteraard belangrijk voor deze terreinen.

Daarmee zijn er drie belangrijke peilers waar het gaat om grootschalige werkgelegenheid: Amsterdam-Schiphol met zowel de logistieke als de financiële en zakelijke dienstverlening, het havencomplex met haar industrie rond het Noordzeekanaalgebied en de Greenport in Noord-Holland-Noord.

Figuur 11 Kantoorlocaties (geel) en bedrijventerreinen (blauw) in de CAH-regio



Bron: Provincie Noord-Holland, 2018

REOS-toplocaties binnen CAH-regio vooral (ten zuiden van) Amsterdam

De Ruimtelijk-Economische Ontwikkelstrategie (REOS) is het Rijksbeleid met als doel de agglomeratiekracht van de Noordelijke en Zuidelijke Randstad te versterken. Het Rijk wil samen met de regio maximaal inzetten om deze locaties te versterken. Het draait daarbij om de multimodale bereikbaarheid, woningbouw, kennis en arbeidsmarkt die op orde moeten zijn. Onder de toplocaties die de Ruimtelijk-Economische Ontwikkelstrategie worden onderscheiden vallen er vier binnen het studiegebied van de corridor Amsterdam – Hoorn: Amsterdam Science Park als kenniscluster, de kerncorridor Schiphol-Amsterdam-Zuidas als internationale toegangspoort van Nederland, de Amsterdam Zaan – IJ corridor als stedelijk transformatiegebied en de Circulaire Westas met de Haven van Amsterdam – Schiphol – AMS/IX Greenport Aalsmeer¹⁹. Deze gebieden bevinden zich vooral aan de zuidkant van de Corridor Amsterdam – Hoorn. De het verbeteren van de bereikbaarheid in de corridor zorgt er vooral voor dat werknemers die ten noorden van deze toplocaties wonen hun werk beter kunnen bereiken. De overige relaties tussen deze REOS-toplocaties en het noorden van Noord-Holland zijn relatief beperkt; het project CAH verbetert dan ook niet de verbinding tussen de toplocaties.

Ontwikkeling kantoren vooral in Amsterdam, bedrijventerreinen in de gehele regio
Nieuwe grootschalige kantoren worden vooral in en rond Amsterdam gebouwd. De totale plancapaciteit op kantoorlocaties in Amsterdam bedraagt ruim 1 miljoen m². Dat is 95% respectievelijk 63% van de totale capaciteit in de CAH-regio en Noord-Holland. In Zaanstreek-Waterland is er tot 2030 nog 43 duizend m² aan capaciteit beschikbaar; in West-Friesland gaat het om 13 duizend m² (in Hoorn en Medemblik).

Tabel 5 Plancapaciteit kantoren naar regio in m² (x 1.000), 2016

Regio	Totale capaciteit in m ²	Aandeel op totaal (in %)
Totale CAH-regio, waarvan:	1.079	100%
Amsterdam	1.023	95%
Zaanstreek-Waterland	43	4%
West-Friesland	13	1%

Bron: Monitor Werklocaties Noord-Holland 2016

Het totale aanbod aan nog uit te geven bedrijventerreinen binnen de CAH-regio is redelijk evenredig verdeeld: 182 ha in West-Friesland, 163,7 ha in Zaanstreek-

¹⁹ Ruimtelijk-Economische Ontwikkelstrategie (REOS), *Uitvoeringsprogramma 2017-2018, 2017*

Waterland en 156,6 ha in Amsterdam. Samen vormt dit 38% van het totaal aantal nog uit te geven hectare bedrijventerrein in Noord-Holland.

Tabel 6 Overzicht totaal aanbod bedrijventerreinen naar regio in netto ha, 2016

Regio	Totaal aanbod in ha	Aandeel op totaal (in %)
Totale CAH-regio, waarvan:	502,3	100%
Amsterdam	156,6	31%
Zaanstreek-Waterland	163,7	33%
West-Friesland	182	36%

Bron: Monitor Werklocaties Noord-Holland 2016

Hieruit valt op te maken dat Amsterdam zich verder in blijft zetten op het accommoderen van de verdienstelijking van de economie en internationale hoofdkantoren. De overige regio's lijken een minder sterke focus te hebben op één type werkgelegenheidsgroei.

Woon-werkrelaties

In de CAH-regio wordt 60 procent van de banen ingevuld door werknemers uit de eigen regio ingevuld. Dit zijn ruim 450 duizend bewoners van de CAH-regio die hun werk binnen de CAH-regio hebben, oftewel 70 procent van de werkende beroepsbevolking. Dat betekent dat ongeveer 30 procent van de beroepsbevolking zijn of haar baan buiten de CAH-regio heeft en dat ongeveer 40 procent van de banen in de CAH-regio wordt ingevuld door werknemers die buiten de regio wonen.

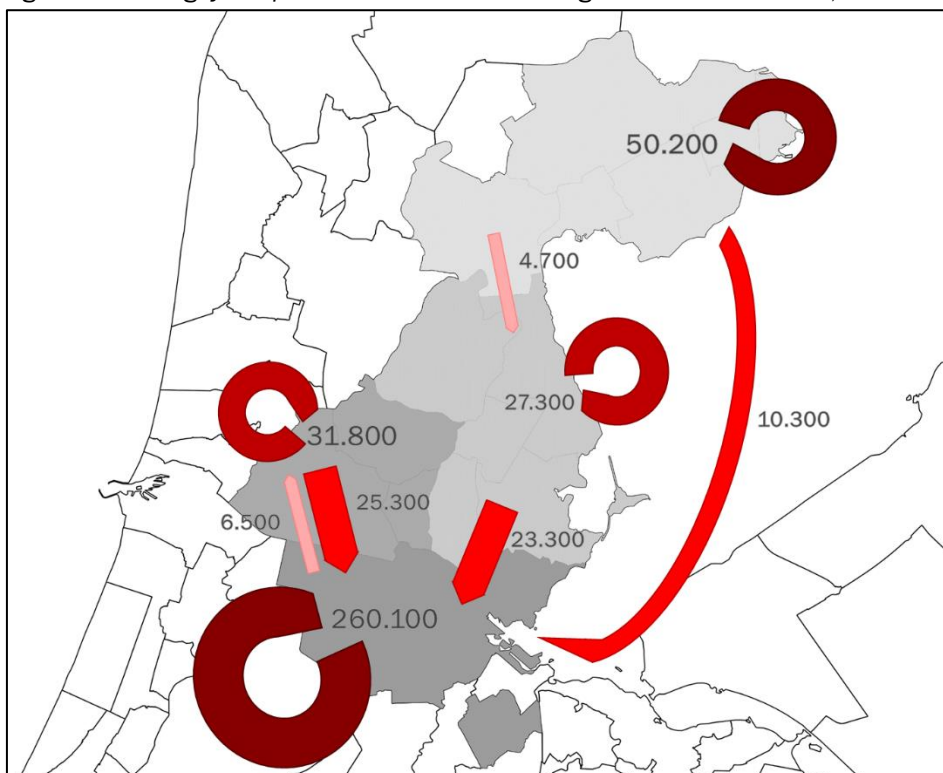
Amsterdam trekt de meeste werknemers aan, zowel van binnen als buiten de regio. De 85 procent van de banen (in de corridor) die worden ingevuld door werknemers van buiten de regio, werkt in Amsterdam en de helft van alle werkzame personen die wonen in de CAH-regio werkt in Amsterdam. Die laatste groep bestaat voor een groot deel uit Amsterdammers, maar ook uit de regio's Zaanstreek en Groot-Waterland werkt 30 en respectievelijk 32 procent in Amsterdam. De relatie tussen West-Friesland en Amsterdam is kleiner: 11 procent van de werkende bevolking werkt in Amsterdam.

Tabel 7 Pendel binnen en tussen de regio's rondom de corridor (x 1.000)

Werkregio	Amsterdam	West- Friesland	Groot- Waterland	Zaanstreek	Overig Nederland
Amsterdam	260,1	1,3	2	6,5	122,1
West-Friesland	10,3	50,2	4,7	2,1	24,7
Groot-Waterland	23,3	2	27,3	3,7	16,1
Zaanstreek	25,3	0,8	2,7	31,8	22,5
Overig Nederland	268,5	17	9,2	16,4	-

Bron: CBS, 2016

Figuur 12 Belangrijkste pendelstromen binnen het gebied van de corridor, 2016



Bron: CBS, 2016

In West-Friesland meeste banen ingevuld door mensen woonachtig binnen regio

In de regio West-Friesland wordt het grootste percentage banen ingevuld door de eigen inwoners (70%). Amsterdam is de deelregio met het grootste percentage dat wordt ingevuld door werkenden van buiten de deelregio (56%).

Tabel 8 Aandeel banen dat wordt ingevuld door mensen woonachtig binnen eigen werkregio (in %)

Werkregio	Woonachtig binnen werkregio
Amsterdam	44%
West-Friesland	70%
Groot-Waterland	59%
Zaanstreek	53%

Bron: CBS, 2016

Binnen regio vooral pendel vanuit Zaanstreek en Groot-Waterland

Woon-werkverkeer is in West-Friesland en Amsterdam meer geconcentreerd binnen de eigen regio; in Groot-Waterland en de Zaanstreek gaan woon-werkrelaties meer over de grenzen van de eigen regio heen. Van de werkzame beroepsbevolking in de Zaanstreek en Groot-Waterland werkt circa twee derde buiten de eigen regio. In de regio West-Friesland werkt meer dan de helft in de eigen regio; in Amsterdam is twee derde (66%) werkzaam in de eigen regio.

Tabel 9 Aandeel werkzame beroepsbevolking werkzaam binnen eigen woonregio (in %)

Woonregio	Werkzaam binnen woonregio
Amsterdam	66%
West-Friesland	55%
Groot-Waterland	38%
Zaanstreek	38%

Bron: CBS, 2016

Amsterdam trekt werknemers van buiten, West-Friesland zelfstandige regio

Amsterdam heeft een dusdanig grote concentratie van werkgelegenheid dat een groot deel van de inwoners van Amsterdam gemakkelijk een baan binnen de eigen gemeente kan vinden en dus ook werkt in Amsterdam. Dit is echter bij lange na niet voldoende is om alle banen in Amsterdam in te kunnen vullen. Een groot deel (meer dan 50 procent) van de werknemers moet dus van buiten de regio komen. Amsterdam heeft daardoor (relatief) de kleinste uitgaande pendel en de grootste inkomende pendel.

West-Friesland is een redelijk zelfstandige regio. Na Amsterdam heeft deze regio de kleinste uitgaande pendel, maar de regio heeft ook de kleinste inkomende pendel. Werkgevers vinden dus veel personeel in de eigen regio en werknemers vinden vaak hun werk in de eigen regio.

Groot-Waterland en de Zaanstreek lijken redelijk op elkaar. Meer dan 60 procent van de werkzame bevolking heeft een baan buiten de eigen regio, waarmee er een grote uitgaande pendelstroom is. Maar ook de inkomende pendel is met 41 - 47 procent van het aantal banen dat wordt ingevuld door personeel van buiten de regio niet te verwaarlozen.

Conclusie: economisch profiel

Bevolking en arbeidsmarkt

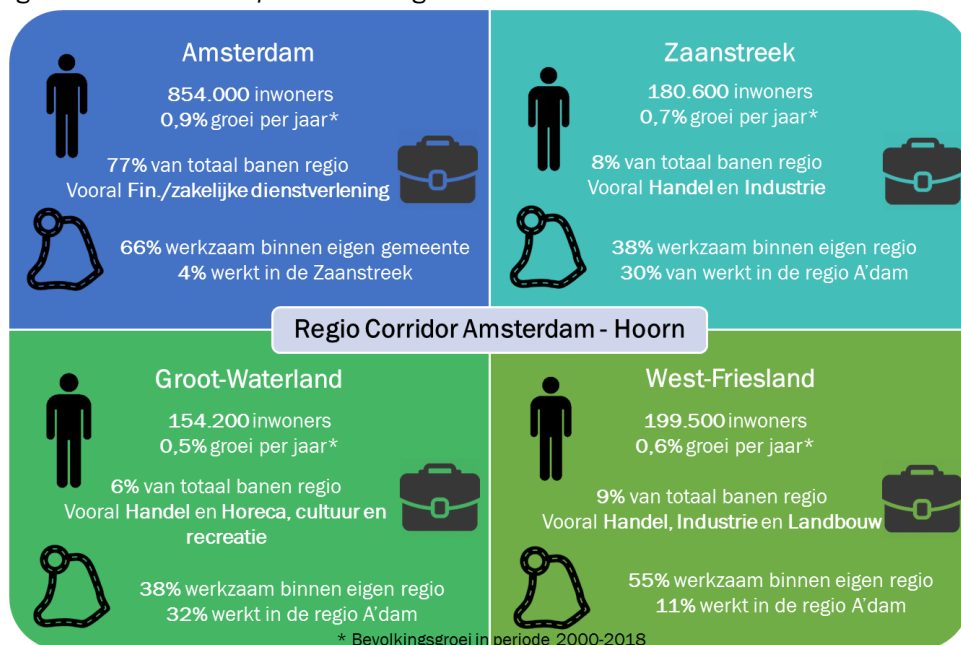
De bevolking binnen de CAH-regio is in 2018 gegroeid tot ruim 1,4 miljoen inwoners; circa 60% daarvan woont in Amsterdam. Daar groeit het aantal inwoners jaarlijks 0,9%; in Groot-Waterland, West-Friesland en Zaanstreek ligt de groei iets lager met 0,5 tot 0,7%. Toch groeit de bevolking jaarlijks in alle regio's harder dan het landelijk gemiddelde van 0,4%.

De meeste werkgelegenheid binnen de CAH-regio bevindt zich in Amsterdam (77% van alle banen). Amsterdam trekt vooral personen uit de Zaanstreek en Groot-Waterland: ongeveer een op de drie personen uit deze regio's is werkzaam in Amsterdam. In West-Friesland wordt 70% van de banen opgevuld door eigen inwoners; slechts 11% van de inwoners pendelt dagelijks naar Amsterdam.

Sectoren per regio

In Amsterdam is de financiële en zakelijke dienstverlening de grootste sector en ten opzichte van het landelijk gemiddelde sterk vertegenwoordigd, net als horeca, cultuur en recreatie. In de overige drie regio's is de handel relatief sterk vertegenwoordigd, maar is de publieke sector (zorg, overheid, onderwijs) de grootste werkgever; in de Zaanstreek en West-Friesland is naast de handel ook industrie bovengemiddeld vertegenwoordigd, in Groot-Waterland is dit net als in Amsterdam horeca, cultuur en recreatie.

Figuur 13 Economisch profiel CAH-regio's



Het economisch profiel van de vier regio's verschilt onderling sterk: Amsterdam verzorgt een groot deel van de werkgelegenheid binnen de regio; een groot aandeel van de bewoners uit de Zaanstreek en Groot-Waterland werkt in Amsterdam. Zowel West-Friesland, als de Zaanstreek en Groot-Waterland hebben meer een woonfunctie dan werkfunctie: het aantal werkzame personen dat er woont, is groter dan het aantal banen dat in de regio aanwezig is. Dat zorgt voor een grote dagelijkse pendel van het woon-werkverkeer. De Zaanstreek en Groot-Waterland hebben daarbij zowel een grote uitgaande pendel als een relatief grote inkomende pendel. In West-Friesland weten relatief veel werknemers een baan in de eigen regio te vinden, waarmee de uitgaande pendel relatief beperkt blijft en de inkomende pendel zeer klein is. Werkgevers trekken nauwelijks werknemers van buiten de regio aan.

Prognoses demografische en economische ontwikkelingen

Ontwikkelingen bevolking en woningbouw

Bevolking groeit vooral in Amsterdam en Zaanstreek, West-Friesland vergrijs

Het is de verwachting dat de bevolkingsgroei van de afgelopen jaren in de regio doorzet. Tot 2040 stijgt het aantal inwoners in de regio rondom de corridor naar verwachting tot 1,6 miljoen; een jaarlijkse groei van 0,5%. Deze groei wordt veroorzaakt door bevolkingsgroei in Amsterdam en de Zaanstreek. Het

inwonersaantal groeit daar jaarlijks met 0,7% respectievelijk 0,4%. Dat is hoger dan de landelijke groei van 0,2%. In de regio's Groot-Waterland en West-Friesland blijft het aantal inwoners naar verwachting min of meer constant.

De bevolkingssamenstelling ondergaat ook een verandering. Het aantal 65-plussers stijgt harder dan de overige leeftijdsgroepen. Vooral Noord-Holland-Noord, waar West-Friesland onderdeel van uitmaakt, krijgt te maken met een sterk vergrijzende bevolking: het aantal inwoners boven de 65 jaar neemt sterk toe, terwijl het aantal inwoners onder de 65 daalt: 30% van de bevolking in 2040 is ouder dan 65²⁰.

Tabel 10 Prognose bevolkingsontwikkeling tot 2040 (x 1.000)

	2018	2020	2030	2040	Groei (%/jaar)
Amsterdam	854	880	925	970	0,9%
West-Friesland	200	200	203	204	0,1%
Groot-Waterland	154	149	149	149	-0,1%
Zaanstreek	181	184	188	195	0,5%
Totale regio	1.388	1.413	1.465	1.518	0,7%
Noord-Holland	2.831	2.879	3.043	3.164	0,5%
Nederland	17.181	17.338	17.616	17.837	0,2%

Bron: CBS, 2018

Aantal huishoudens groeit per regio sterker dan bevolking; behalve in Amsterdam

In de regio's West-Friesland, Groot-Waterland en de Zaanstreek groeit het aantal huishoudens tot 2040 jaarlijks tussen de 0,3% en 0,7%. Daarmee neemt het aantal huishoudens sterker toe dan de bevolking. Dit komt voor een deel door sociaal-culturele ontwikkelingen: als gevolg van individualisering en vergrijzing neemt het aantal eenpersoonshuishoudens in de toekomst toe²¹.

In Amsterdam ligt de groei van het aantal huishoudens juist onder de groei van het aantal inwoners. Doordat er sprake is van een dusdanige druk op de huizenmarkt, neemt de huishoudensgrootte in deze regio toe tot 2040. Mensen kopen of huren vaker samen een woning.

²⁰ Provincie Noord-Holland. *Prognose 2017-2040. Bevolking, huishoudens en woningbehoefte*. 2017

²¹ PBL, *Demografische ontwikkelingen 2010-2040. Ruimtelijke effecten en regionale diversiteit*. 2013

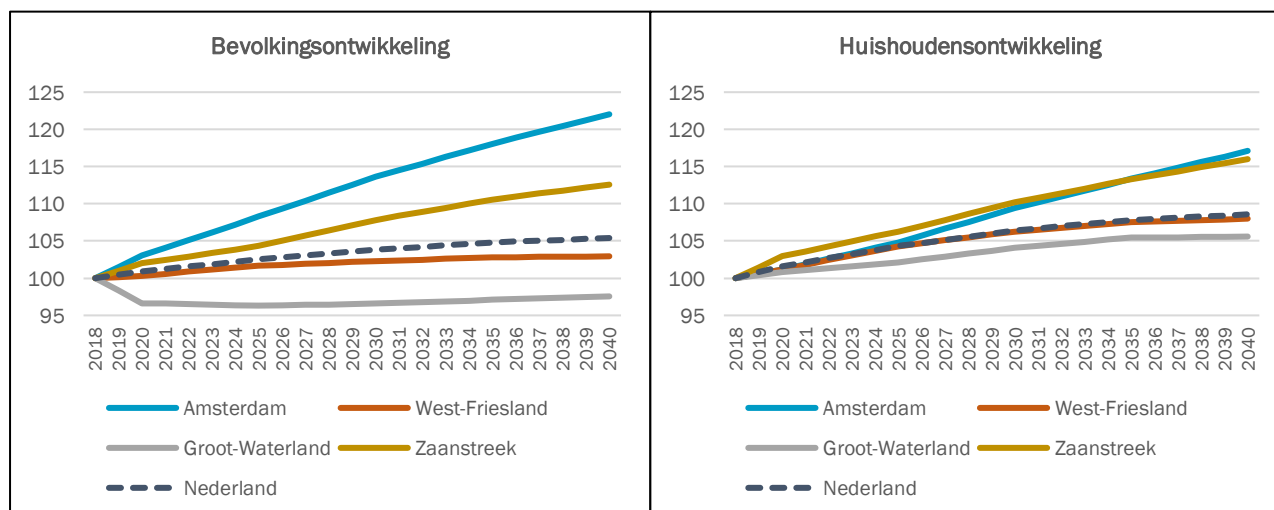
Tabel 11 Prognose huishoudensontwikkeling tot 2040 (x 1.000)

	2017	2020	2030	2040	Jaarlijkse groei (%)
Amsterdam	462	470	509	545	0,7%
West-Friesland	86	87	92	93	0,4%
Groot-Waterland	66	67	69	70	0,3%
Zaanstreek	80	84	90	94	0,7%
Totale regio	695	709	760	802	0,7%
Noord-Holland	1.342	1.380	1.467	1.528	0,6%
Nederland	7.794	7.983	8.363	8.531	0,4%

Bron: CBS, 2017

De verwachte bevolking- en huishoudensontwikkeling van het CBS is vergelijkbaar met het gemiddelde van WLO-scenario's Hoog en Laag. Zo worden in 2030 in Nederland 17,1 miljoen inwoners verwacht in het lage scenario en 18 miljoen in het hoge scenario; het CBS zit daar met een inwonersaantal van 17,6 miljoen min of meer tussenin. Hetzelfde gaat op voor de huishoudensontwikkeling: in het lage WLO-scenario telt Nederland in 2030 bijna 8 miljoen huishoudens en in het hoge scenario zijn dit er 8,7 miljoen²², terwijl het CBS een prognose geeft van het aantal huishoudens van 8,4 miljoen.

Figuur 14 Bevolking- en huishoudensontwikkeling tot 2040 (index 2018 = 100)



Bron: CBS, 2017; CBS, 2018

Grote behoefte aan woningbouw in Zaanstad en Amsterdam

²² Bron: Welvaart en Leefomgeving (WLO) 2015. Demografie.

Tot 2040 is er naar verwachting behoefte aan 130 duizend woningen in de regio²³; een stijging van 20 procent ten opzichte van de huidige voorraad, maar met grote verschillen tussen de deelregio's. In de periode tot 2040 is er in West-Friesland behoefte aan een uitbreiding van de woningvoorraad met circa 10 duizend woningen. Deze groei zit bijna volledig in de periode tot 2030, vanaf 2040 wordt er geen groei meer verwacht en is er alleen nog vervangingsvraag voor afgeschreven woningen en veranderende woningbehoeften. In Waterland en de Zaanstreek gaat het om respectievelijk 10 en 15 duizend extra woningen tot 2040 en in Amsterdam om bijna 100 duizend extra woningen. Met name in Amsterdam en de Zaanstreek zet de behoefte aan woningen na 2030 naar verwachting nog steeds door.

Tabel 12 Ontwikkeling woningbehoefte 2017-2040 (x 1.000)

	Totaal	Ontwikkeling t.o.v. 2017				Totaal
	2017	2020	2025	2030	2040	2040
Amsterdam	436	16	39	58	94	530
West-Friesland	91	3	7	9	10	111
Groot-Waterland	79	3	6	8	10	89
Zaanstreek	69	3	6	10	15	83
Totale regio	675	25	58	85	129	813

Bron: Provincie Noord-Holland, 2017

Ontwikkelingen werkgelegenheid

In deze paragraaf gaan we in op de verwachte werkgelegenheidsontwikkeling in de verschillende deelregio's. Deze analyse maken we op basis van de Welvaarts- en Leefomgevingsscenario's (WLO, 2015): de gebiedsindeling daarin is op COROP-niveau: West-Friesland maakt onderdeel uit van Noord-Holland-Noord en Waterland is onderdeel van de COROP-regio Groot-Amsterdam.

COROP Groot-Amsterdam

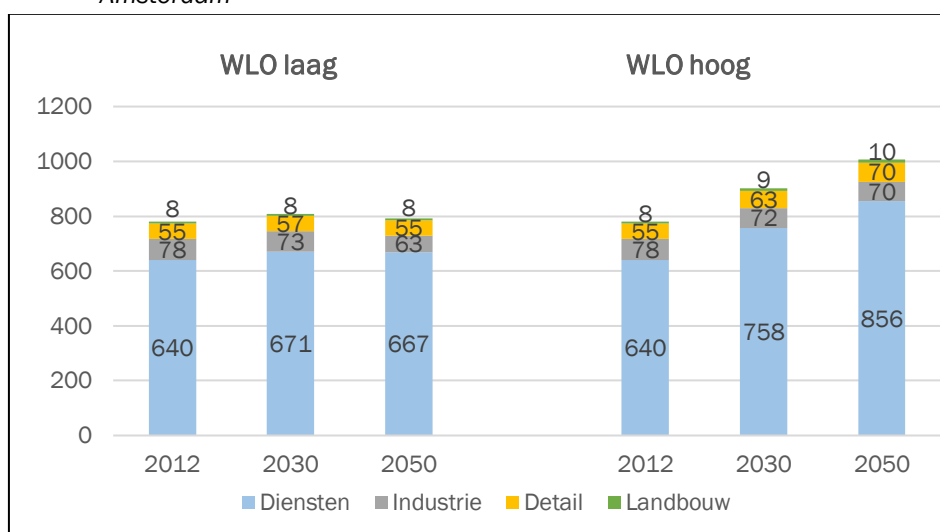
In de COROP-regio Groot-Amsterdam zit de grootste groei van de werkgelegenheid 2050 naar verwachting in de *Dienstensector*. In scenario WLO-Hoog stijgt het aantal banen met 33% in deze sector t.o.v. 2012. Voor alle drie de COROP-regio's geldt dat de dienstensector procentueel een groter aandeel krijgt en het aantal banen binnen de sector *Industrie* afneemt (zowel in een laag als hoog scenario). De verdienstelijking van de economie zet dus in alle regio's door.

Het aantal banen in de COROP-regio Groot-Amsterdam neemt absoluut en procentueel het sterkst toe. Gezien de verwachte toename van het aantal banen in

²³ Provincie Noord-Holland. *Prognose 2017-2040. Bevolking, huishoudens en woningbehoefte*. 2017

Amsterdam en het beperkte woningaanbod is de verwachting dat het woon-werkverkeer vanuit de regio richting Amsterdam nog groter zal worden, vooral in het WLO-Hoog scenario.

Figuur 15 WLO-prognose ontwikkeling aantal banen (x1.000), COROP Groot-Amsterdam

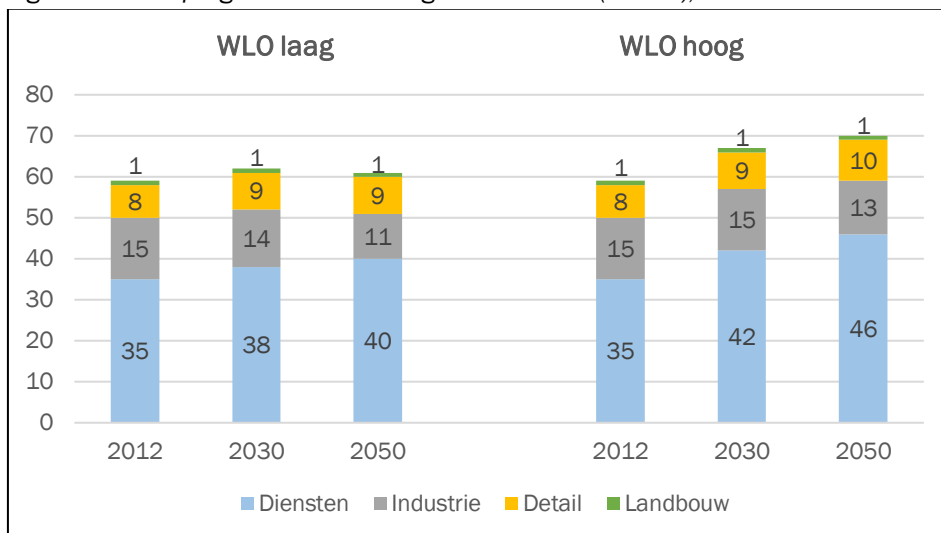


Bron: WLO 2015, PBL & CPB

COROP Zaanstreek

In de COROP-regio Zaanstreek stijgt het aantal banen in de *Dienstensector* zowel in WLO laag als hoog. In het WLO scenario laag wordt een groei verwacht van 14% tot 2050 in de dienstensector, in het WLO scenario hoog ligt dit percentage op 31% ten opzichte van 2012. In zowel het lage als hoge scenario neemt het aantal banen in de sector *Industrie* af. Het aantal banen binnen de detailhandel neemt stijgt naar verwachting met 12,5% tot 25% t.o.v. 2012.

Figuur 16 WLO-prognose ontwikkeling aantal banen (x1000), COROP Zaanstreek

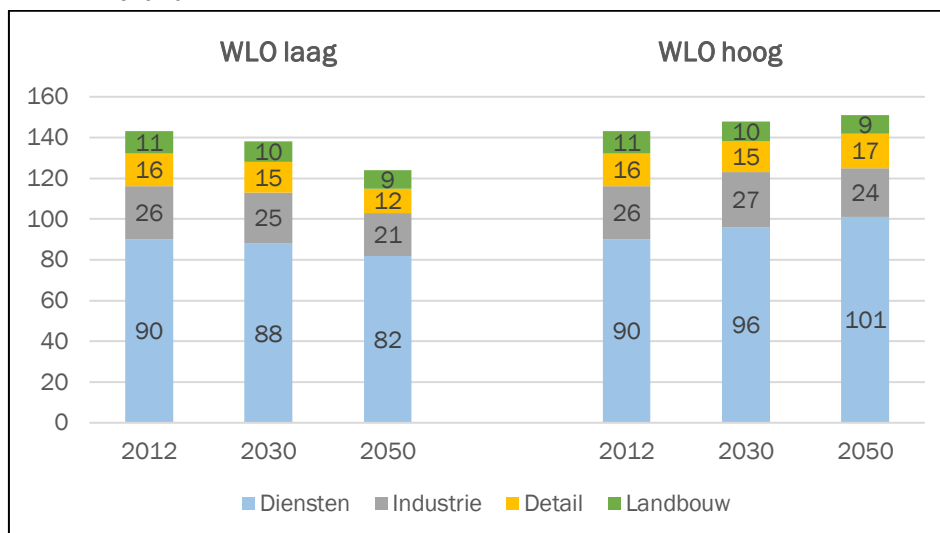


Bron: WLO 2015, PBL & CPB

COROP Kop van Noord-Holland

In tegenstelling tot de andere twee COROP-regio's is de verwachting dat in de Kop van Noord-Holland het aantal banen in een WLO laag scenario voor iedere sector afneemt. In WLO-laag neemt het aantal banen in de *Dienstensector* met 9% het sterkst af. In WLO-hoog neemt de werkgelegenheid in *Dienstensector* toe met 12%. Het aantal banen in de *Industrie* en *Landbouw* nemen af. De werkgelegenheid in de *Detailhandel* daalt in WLO-laag met 25% in 2050 t.o.v. 2012, maar groeit nog licht in het WLO-Hoog scenario na 2030.

Figuur 17 WLO-prognose ontwikkeling aantal banen (x1000), Kop van Noord-Holland



Bron: WLO 2015, PBL & CPB

Werkgelegenheid groeit in Zaanstad en Amsterdam, industrie krimpt

In Zaanstad en Amsterdam groeit de werkgelegenheid in de WLO-hoog scenario's het sterkst. De groei van de werkgelegenheid zit vooral in de dienstverlening (zakelijk + overheid). In WLO-laag blijft de werkgelegenheid in Amsterdam en de Zaanstreek ongeveer constant, maar in de Kop van Noord-Holland (inclusief West-Friesland) daalt de werkgelegenheid in dit scenario.

De industrie neemt in termen van werkgelegenheid af in alle scenario's. Dat heeft vooral te maken met de doorgaande automatisering. De productie, toegevoegde waarde en dus ook goederenstromen van en naar de industriële sector dalen niet. Maar ook hiervoor geldt dat in WLO-hoog een sterkere groei wordt verwacht dan in WLO-laag.

Opgaven en ambities gemeenten Corridor Amsterdam-Hoorn

De regio's Amsterdam, Groot-Waterland, West-Friesland en de Zaanstreek hebben hun doelen en ambities op het gebied van wonen, werken/economie en bereikbaarheid uiteengezet in verschillende visiedocumenten en structuurvisies. Gemeenten Amsterdam, Zaanstad, Purmerend en Hoorn hebben hun eigen beleid, maar ook in samenwerking met andere partijen zijn strategieën uitgewerkt. Zo hebben de regio's Zaanstreek en Groot-Waterland in 2017 een gezamenlijke visie en samenwerkingsagenda uitgebracht als zijnde de regio Zaanstreek-Waterland,

ook wel MRA Noord genoemd. Op basis van de gemeentelijke stukken en interviews met belangrijkste stakeholders gaan we in dit hoofdstuk in op de ontwikkelingen die gemeenten op zich af zien komen en de wijzen hoe ze daarop in willen spelen. Actereenvolgend gaan we in op de opgaven en ambities op het gebied van wonen, werken en mobiliteit.

Opgaven en ambities op gebied van wonen

Amsterdam

Amsterdam groeit en dijt uit. Het aantal inwoners is net als het aantal banen sinds 2010 met 11% gestegen²⁴. De verwachting is dat de groei zich zal doorzetten met een vergelijkbaar percentage voor de aankomende 10 jaar. Amsterdam heeft de ambitie om deze groei te accommoderen. Voor de aankomende jaren ligt er dan ook een relatief grote woningbouwopgave. In 2014 heeft de gemeenteraad ingestemd met het Actieplan woningbouw 2014-2018²⁵. Hierin wordt de ambitie uitgesproken om ieder jaar vanaf 2018 de woningbouwproductie op te voeren naar minimaal 5.000 woningen per jaar.

De woningbouwambitie is in het programma Koers 2025 in een versnelling gezet. Al in 2025 moeten er 50.000 woningen zijn gerealiseerd. De ontwikkelingen zullen met name plaatsvinden aan de 'ringzone' en langs de oever van het IJ. Daarnaast wordt er gestudeerd op verdichtingsmogelijkheden, vooral buiten de ringweg-A10: In de Westelijke Tuinsteden, in Zuidoost, in Noord en in Buitenveldert. Tot 2040 zouden er 70.000 woningen bij moeten komen. Het gaat hierbij niet alleen om nieuwbouwprojecten op 'greenfield' locaties, zoals IJburg en Zeeburgereiland, maar ook om transformatie van bedrijventerrein en kantorenlocaties waar wonen en werken samen moeten komen. Havenstad (zie kader) is daar een belangrijk voorbeeld van. De gebiedsontwikkeling rond de ringzone, vergroot ook de druk op de A10. Gepoogd wordt OV en fiets de hoofdmodaliteit te maken bij de grootschalige ontwikkelingen.

De focus van de ambities voor wonen ligt op de middeldure huurwoningen. In Amsterdam zijn relatief weinig middeldure huurwoningen; in 2015 bestond 5,6% van de woningvoorraad uit middeldure huurwoningen. De vraag naar middeldure huurwoningen is de afgelopen jaren enorm toegenomen.

Havenstad

Om nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden te creëren is in de Structuurvisie Amsterdam 2040 het deel van het havengebied binnen de Ring A10 (Havenstad) aangewezen als

²⁴ CBS Statline, 2018

²⁵ Actieplan woningbouw 2014-2018

transformatiegebied. Het project Havenstad, bestaande uit twaalf deelgebieden ten westen en noordwesten van het centrum, moet 40.000 tot 70.000 woningen gaan opleveren. Dit gaat gepaard met een grote bereikbaarheidsopgave. De ambitie is om zeer lage aandelen autoverkeer in de modal split te krijgen, door in te zetten op stringent parkeerbeleid en uitstekende openbaar vervoer- en fietsverbindingen. Of het lage modal split aandeel haalbaar is, in combinatie met het grote aantal woningen, is nog niet duidelijk. Woningen zijn gericht op tweeverdieners; wanneer de mogelijkheden voor het autoverkeer beperkt zijn, moeten er 40 tot 70 duizend tweeverdieners zijn die beiden op fietsafstand of een OV-vriendelijke locatie werken én in Haven-Stad willen wonen. Ook moeten de bedrijven in havenstad, inclusief hun klanten en werknemers, niet auto-afhankelijk zijn. In ieder geval: de ontwikkeling (inclusief de uiteindelijke invulling van de (OV-)infrastructuur) zal een grote invloed hebben op het verkeer op de Ring A10 en het totale verkeer van- en naar Amsterdam, en daarmee ook de Corridor Amsterdam-Hoorn beïnvloeden. Indien het lage autoaandeel in de modal-shift gerealiseerd wordt, is de verwachting dat ondanks de grote concentratie van bewoners en bedrijven, er minder verkeer op de ring komt. Lukt dit lage autoaandeel niet, dan zal de druk op de ring A10 aan de westzijde naar verwachting sterk toenemen. Gezien het grote aantal bedrijven dat zich in de Havenstad bevindt en looptijden van erfpachtcontracten, is er besloten om pas na 2029 de grootste volumes aan woon- en werkruimtes te realiseren. Ook na 2040 zal het Haven-Stad gebied naar verwachting nog in transformatie zijn en zich verder ontwikkelen, maar de druk om te versnellen neemt ook toe.

Metropoolregio Amsterdam

De metropoolregio Amsterdam²⁶ (MRA) wil de woonbehoefte van diverse sociaaleconomische bevolkingsgroepen te faciliteren. Er moet een divers aanbod van woningtypen/woonmilieus en prijssegmenten opgeleverd worden. Er wordt ingezet op woningbouw van minimaal 60.000 woningen tot en met 2020. Tot het jaar 2040 dienen er 250.000 nieuwe woningen in de metropoolregio te zijn bijgebouwd. Het gaat om investeringen in bestaande voorraden, transformatie en nieuwbouw. De MRA wil de ontwikkeling van veelzijdige woonmilieus faciliteren, met verschillende fysiek- en sociaal-ruimtelijke kenmerken.

De zeven impulsen die opgenomen zijn in het Actieplan van de MRA

- Bouwen om de groei te faciliteren
- Succesformules verder stimuleren
- Vergroten slagingskans
- Vergroot de planvoorraad
- Uitgestoken hand naar bouwers
- Gerichte investeringen voor speciale groepen

²⁶ Dit is een samenwerkingsverband tussen alle gemeenten in het gehele zuidelijke deel van Noord-Holland, vanaf Groot-Waterland, de Zaanstreek en Noord-Kennemerland en inclusief Almere-Lelystad.

- Blijvend innoveren

Groot-Waterland

Purmerend vormt de centrumstad van de deelregio Groot-Waterland. Met 80.000 inwoners woont meer dan de helft (52%) van het aantal inwoners van Groot-Waterland in Purmerend. De gemeente heeft daarom in vergelijking tot de andere gemeenten in de deelregio relatief veel woningbouw. De verwachting van Purmerend is dat het aantal inwoners niet sterk zal stijgen, maar dat de behoefte aan woningen vooral voorkomt vanuit kleinere huishoudens.

In 2006 heeft de gemeenteraad de Structuurvisie 2005-2020 vastgesteld. Deze structuurvisie bevat o.a. ambities en plannen op het gebied van woningbouw. De structuurvisie 2005-2020 vermeldt dat op het moment van opstellen de woningvoorraad te eenzijdig was. Er is de ambitie om het aanbod woonmilieus te verbreden, met het doel om de eenzijdige bevolkingssamenstelling wat meer gemêleerd te krijgen. Het gaat hier met name om meer luxe en bijzonder centrumstedelijke woningen, in verschillende prijscategorieën, zowel in huur als koop. Daarmee kan de gemeente inspelen op de behoefte van bewoners die in Amsterdam geen woning kunnen vinden. Ook is ingezet op meer woningen voor senioren, starters en éénpersoonshuishoudens (kleinere woningen). In het meer recente economisch actieprogramma Purmerend (september 2017) is daarnaast specifiek ingezet om wonen en werken meer te mengen, zoals onder andere op bedrijventerrein te koog en door woningen boven winkels te blijven realiseren, zodat het centrum levendig blijft.

In 2017 is Purmerend gestart met het maken van de agenda "Purmerend 2040". In deze agenda komen onderwerpen als woningbouwlocaties, verkeersafwikkeling en duurzaamheid aan bod. Deze structuurvisie is op dit moment nog niet beschikbaar.

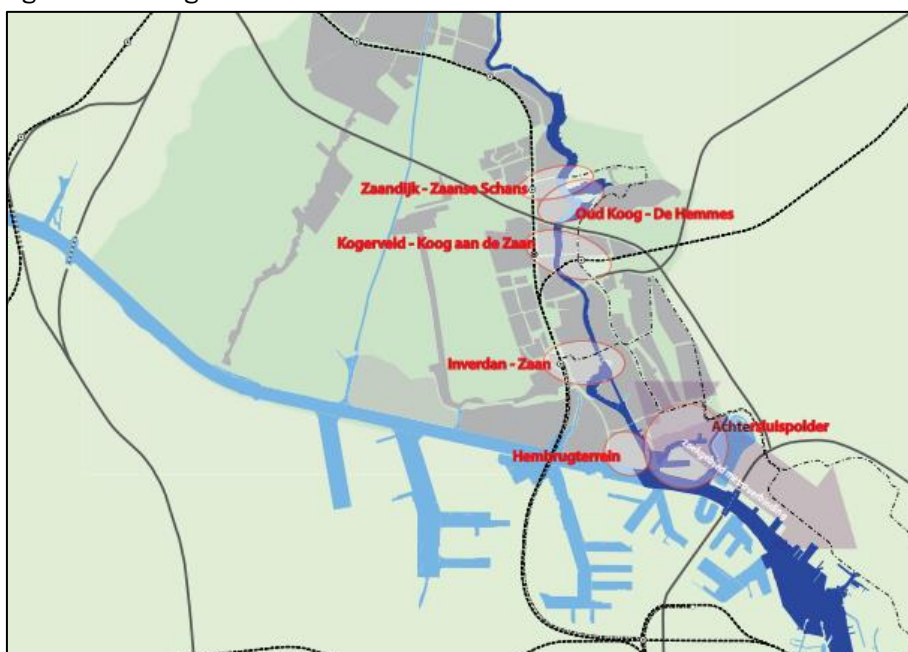
Zaanstad

Zaanstad heeft in het ambitiesdocument *MAAK.Zaanstad!* de belangrijkste uitdagingen voor de stad tot 2040 uiteengezet. Op het gebied van wonen gaan deze vooral over de juiste accommodatie van groei van de stad, onder andere als gevolg van de groei van de MRA. Zaanstad draagt bij om de druk van de woningbehoefte in de metropoolregio op te vangen door de bouw van circa 10.000 nieuwe woningen: 6.000 tot 2020 en 4.000 tot 2030.

Zaanstad heeft zes strategische gebieden geselecteerd die interessant zijn om nieuwe combinaties van wonen, werken en recreëren te realiseren: de Achtersluispolder, het Hembrugterrein, Inverdan-Zaan, Kogerveld – Koog a/d Zaan,

Oud-Koog/Zaandijk – De Hemmes en Zaandijk – Zaanse Schans. Deze gebieden zijn het meest kansrijk als het gaat om het realiseren van de extra regionale woningbouwopgave²⁷. Een randvoorwaarde hierin is het terugdringen van de milieucontouren: een aantal gebieden liggen in het milieuontwikkelingsgebied (MOG).

Figuur 18 strategische locaties Maak.Zaanstad



Bron: MAAK.Zaanstad

Opgaven regio Zaanstad op het gebied van wonen:

- Groei, verstedelijking en verdichting binnen bestaand gebied accommoderen;
- Intensieve menging van wonen en werken;

Gezamenlijke visie Zaanstreek-Waterland

De gezamenlijke visie Zaanstreek-Waterland uit 2017 beschrijft dat de regio voldoende woningen wil realiseren om in de behoefte van de eigen bevolking te voorzien (kleinere huishoudens), maar ook haar bijdrage wil leveren om de groei uit Amsterdam op te vangen. In de gehele regio Zaanstreek-Waterland moeten er in 2035 30.000 woningen aan de bestaande voorraad toegevoegd zijn. Om bij te dragen aan de 'versnellingsopgave' van de MRA, moeten er hiervan 7.100 voor 2020 gerealiseerd zijn. Deze woningbouw krijgt prioriteit op locaties in binnenstedelijk gebied nabij OV-knooppunten. Zaanstreek-Waterland wil de

²⁷ Zichtbaar Zaan. *Ruimtelijke Structuurvisie Zaanstad 2020*. 2012

betaalbare voorraad en middensegment koopwoningen behouden en daarnaast meer dure woningen toevoegen.

West-Friesland

De regio West-Friesland heeft met zeven gemeenteraden²⁸ een gezamenlijke ambitie opgesteld in de *Structuurschets West-Friesland*. Op het gebied van wonen verkeert de regio in een stabiele staat: er zal in de toekomst geen sterke groei plaatsvinden, maar evenmin krimpen. Als gevolg van trends als vergrijzing en individualisering zullen echter wel nieuwe woningen ontwikkeld gaan worden. Daarin is het van belang dat ‘West-Friesland zorgt voor woonruimte voor de West-Friese bevolking’ door nadruk te leggen op kwaliteit boven kwantiteit. Het grootste deel van de toekomstige woningvoorraad is immers al aanwezig; toevoeging van grote hoeveelheden woningen zullen nadelig zijn voor de huidige huizenbezitters. De nadruk ligt daarom op het aantrekkelijk houden van de woningvoorraad door deze te transformeren en verduurzamen.

De regio West-Friesland zet niet direct in op grootschalige opvang van de woningdruk in de MRA, maar “heeft wel de ambitie om de externe woonkwaliteit te versterken en daarmee in potentie mensen naar de regio te verleiden die op zoek zijn naar een aantrekkelijke, kwalitatief hoogwaardige woonplek in ‘de luwte van Amsterdam’ of in de nabijheid van bijvoorbeeld Agriport”²⁹.

Opgaven regio West-Friesland op het gebied van wonen:

- Zorgen dat bestaande woningvoorraad aantrekkelijk blijft;
- Verduurzamen en transformeren van bestaande voorraad;
- Nieuwe woningen bouwen gericht op alle doelgroepen;
- Externe woonkwaliteit verbeteren door aantrekkelijke en onderscheidende woonmilieus te maken voor (hoger opgeleide) werknemers op bijzondere plekken.

Opgaven en ambities op het gebied van werken en economie

Amsterdam

In Amsterdam is de werkgelegenheid de afgelopen jaren sterk gegroeid. Het aantal banen is sinds 2010 met 11 procent toegenomen, dit is 10 procent hoger dan het landelijk gemiddelde en het hoogst van de vier grootste steden in Nederland (Den Haag, Rotterdam en Utrecht).

²⁸ Dit gaat om de gemeenten Drechterland, Enkhuizen, Hoorn, Koggenland, Medemblik, Opmeer en Stede Broec

²⁹ Structuurschets Westfriesland. *Een dijk van een regio*. 2016

Kennisintensieve en innovatieve bedrijvigheid vestigen zich vaak in grote steden. De groei van de kenniseconomie vraagt volgens de gemeente om een visie die ruimte biedt voor werken in de stad door kantoor- en bedrijfsruimte te integreren in nieuwe gebiedsontwikkeling. Vanaf 2011 heeft de gemeente Amsterdam het beleid om leegstand in de kantorenmarkt terug te dringen, door nieuwbouw te beperken en transformatie en herontwikkeling te stimuleren. Door dit beleid is de leegstand gedaald van 17,5% in 2011 naar 12,8% in 2017³⁰. De behoefte voor nieuwe bedrijvigheid zit meer in gemengde woon-werkmilieus met zelfstandige kantoorruimte, voorzieningen en een goede OV-ontsluiting belangrijk. De vraag naar kantoorruimte neemt daardoor vooral toe in het Centrum, bij de Arenapoort en op de Zuid-as.

Het belangrijkste doel op het gebied van economische groei voor Amsterdam is het behoud en versterken van de huidige sterke positie. Het heeft daarbij de volgende doelen opgesteld:

- De groei van de stad in goede banen leiden
- Het versterken van het vestigingsklimaat
- Het ondersteunen van de kennisstad
- Ambitie om bij de top 5 economisch presterende Europese regio's te horen.

Metropoolregio Amsterdam

De metropoolregio Amsterdam heeft de ambitie om circa 1 miljoen vierkante meter kantoorruimte te transformeren tot woonfunctie. Daarmee verdwijnen de monofunctionele kantoorgebieden waar de behoefte voor afneemt, komt er meer ruimte voor woningbouw en ontstaan de gemengde woon-werkmilieus waar een toenemende behoefte aan is. Het verdwijnen van kantoorruimte, zorg er aan te andere kant voor dat vooral in Amsterdam bijgebouwd moet worden om aan de vraag naar kantoorruimte te blijven voldoen. Belangrijke ontwikkeling voor de gehele regio is dat veel binnenstedelijke bedrijventerreinen in de komende 20 jaar een andere functie krijgen. Om deze bedrijven niet de verliezen voor de regio, probeert met deze via bemiddeling op een andere locatie binnen de regio te huisvesten³¹.

De gemeente Amsterdam heeft een kantorenstrategie opgesteld: 'Het juiste kantoor op de juiste plek'. Hierin staan de volgende speerpunten:

- Transformatie van kantoren
- Ruimte voor nieuwe kantoren

³⁰ PBL, leegstand kantoren Amsterdam, 2017

³¹ MRA Samenwerken aan de toekomst 2018

- Bestaande kantoren aantrekkelijker maken door: herontwikkeling en functiemenging, verbetering van de bereikbaarheid en geschikt maken voor wonen, werken en verblijven
- Onderzoeken waar nieuwe kantoren nodig zijn

Groot-Waterland

Purmerend heeft te maken met de vestiging nieuwe bedrijven. Vanwege woningbouw en daarmee gepaard gaande transformatie van bedrijventerreinen in omringende steden en gemeenten (waaronder Waterland en Volendam) verplaatsen bedrijven zich naar Purmerend. Op regionaal schaalniveau zijn dit dus geen nieuwe bedrijven en vooral verplaatsingen als gevolg van woningbouw in binnenstedelijke gebieden. Dit zijn voornamelijk ruimtevragende bedrijven die zich vestigen op de Baansteede. Ook bedrijven uit de deelregio's Zaanstreek en Amsterdam vinden hier een plek. De Baansteede (bedrijventerrein in Purmerend) groeit daardoor behoorlijk als één van de laatste bedrijventerreinen waar nog veel ruimte is in de regio. De gemeente zet niet in op specifiek sectoren, maar faciliteert in de vraag die er is.

In de binnenstad wordt ingezet op het behoud en het stimuleren van de detailhandel en horeca. Een goede bereikbaarheid voor klanten van ondernemers in de binnenstad heeft prioriteit. Dit is ook een belangrijk aandachtspunten bij de verschillende opties voor de aansluitingen op de A7 die voorliggen: een goede aansluiting voor bewoners van Amsterdam (Noord) die graag winkelen in het oude historische centrum van Purmerend, is belangrijk voor de binnenstadsontwikkeling. Het winkelend publiek uit Amsterdam neemt de afgelopen jaren toe, waarschijnlijk als gevolg van de toenemende drukte in het centrum van Amsterdam. Daarbij wil Purmerend matig functionerend retailvastgoed transformeren naar woningen en/of kantoren en hiermee een sterk en gecompriemd kernwinkelgebied te creëren³².

Er is in Purmerend nog ruimte voor extra kantoorlocaties, vooral rondom stationslocaties. In samenwerking met regiogemeenten wordt bepaald hoe er ruimte kan worden gebonden aan toenemende bedrijvigheid en welke bedrijven er moeten landen.

Zaanstad

Zaanstad heeft de ambitie om een 'woonwerkstad' te zijn, met meer werkgelegenheid en een verbetering van de leefkwaliteit. Concreet wil de gemeente milieuhinderlijke bedrijvigheid buiten de stad krijgen en op binnenstedelijke bedrijventerreinen moet meer ruimte komen voor bedrijven met minder milieuhinder. Zaanstad zet in op de vier speerpuntsectoren: 'food'-cluster, logistiek,

³² Economisch actieprogramma Purmerend (2017)

toerisme en creatieve industrie. De mix van wonen en werken is onderdeel van de identiteit van de stad, tegelijkertijd levert dit uitdagingen op: maak- en foodindustrie midden in de stad vormen een stevige milieubelasting die de leefbaarheid onder druk zet en de ontwikkelmogelijkheden beperkt³³.

De historische verankering van grote (internationale) Foodproducenten in de foodsector vormt een belangrijk deel van de economische structuur in Zaanstad. Niet alleen de bedrijven zelf (o.a. Cargill, Verkade, Olam en Forbo) bepalen deze structuur, maar ook de keten die eraan vast zit: zakelijke dienstverlening, logistiek, onderhoud, ICT, etc. Uitdaging is om de onderlinge samenhang in de keten te versterken en een slag te maken naar een meer kennisintensieve foodketen ondersteund door de toeleverende bedrijven. De proeffabriek waarin geëxperimenteerd wordt met het verwaarden van reststromen door uit cacaodoppen nieuwe cacao te halen, in samenwerking met de Universiteit van Wageningen, is een voorbeeld van de samenwerking waar Zaanstad naar op zoek is³⁴.

De grootste uitdaging bij het accommoderen van bedrijven is de beschikbare ruimte. De huidige trend volgend zijn de bestaande bedrijventerreinen over tien jaar vol. Casper de Canne van gemeente Zaanstad vertelt hierover: *“maken we als regio ruimte voor Amsterdamse bedrijven, en verplaatsen we onze eigen bedrijven naar Purmerend? Dit intensiveert in de toekomst, er is alleen nog maar sprake van vervangingsvraag door bedrijven die moeten verplaatsen en geen uitbreidingsvraag.”* Zaanstad geeft hierin voorkeur aan kwaliteit boven kwantiteit. Een voorbeeld hiervan is de Achtersluispolder, een bedrijventerrein waarin in het nieuwe bestemmingsplan ruimte is geboden voor vestiging van horeca en leisure. Na 2020 wordt het terrein langzaam ‘verkleurd’ naar wonen, terwijl bedrijvigheid een belangrijk onderdeel blijft³⁵. Het is daarin vooral de vraag welk type bedrijvigheid verdwijnt, en welk type daarvoor in de plaats komt: door de combinatie met woonfunctie zal (zo is de ambitie) in elk geval de bedrijvigheid met (zware) milieuhinder naar elders in de regio verhuizen.

Onderdeel van een hoogwaardig woonmilieu is een goed aanbod aan voorzieningen. De groei van inwoners in de stad, maakt een beter aanbod mogelijk. Een van de hoofdpogingen voor Zaanstad is om het centrum verder te versterken en verbreden. Naast het toevoegen van nieuwe woningen aan met name de westkant van het centrum, zijn er ook delen waar de nadruk ligt op de mix van wonen en werken. Het

³³ Bron: Gemeente Zaanstad, *MAAK.Zaanstad*. 2016

³⁴ Bron: interview gemeente Zaanstad, 2018

³⁵ Bron: *Economische Structuurvisie Zaanstad 2030*. 2012

spanningsveld tussen de zittende industrie en nieuwe ontwikkelingen blijft daarbij de grootste uitdaging.

Opgaven regio Zaanstad op het gebied van werken:

- Creëren eigentijdse en duurzame menging van wonen en werken;
- Generiek inzetten op ondernemerschap, vernieuwing en kennis in vier speerpuntsectoren: 'food'-cluster, logistiek, toerisme en creatieve industrie;
- Ruimte en randvoorwaarden creëren voor toeristische bedrijvigheid;
- Kwaliteitsverbetering, differentiatie, intensivering en verduurzaming van perifere, grootschalige bedrijventerreinen.

Gezamenlijke visie Zaanstreek-Waterland

De regio wil beschikbare locaties en ontwikkellocaties houden en gezamenlijk bekendmaken binnen de MRA. Purmerend en de regio Waterland willen verder inzetten op het aantrekken van meer bedrijven uit Amsterdam en de Zaanstreek.

Zaanstreek-Waterland willen daarnaast het midden- en kleinbedrijf en specifiek de toeristische sector stimuleren³⁶. Ditzelfde geldt voor de toekomst van de agrarische sector, die niet alleen economisch van belang is voor de regio, maar ook een grote rol speelt in het beheer van de groene buitenruimte.

Ambitie samenwerkingsagenda Zaanstreek-Waterland: mogelijkheden verkennen om meer grootschalige attracties voor toerisme naar de regio te halen

In de samenwerkingsagenda Zaanstreek-Waterland zijn vijf belangrijke acties uiteengezet op het gebied van toerisme:

1. Gezamenlijk optrekken in de uitvoering van de Regionale Hotelstrategie;
2. Beter benutten en vergroten van het toeristische aanbod in de MRA Noord;
3. Waterkansenkaart maken voor Zaanstreek-Waterland;
4. Verbetering en uitbreiding van wandel/fiets/vaarroutes in de MRA Noord;
5. Gezamenlijke marketing en promotie.

Met deze vijf acties wordt onder andere gekeken of het zinvol en haalbaar is om meer grootschalige attracties naar de regio te halen.

West-Friesland

Binnen de regio West-Friesland is de agribusiness als onderdeel van Greenport Noord-Holland-Noord een van de belangrijkste economische dragers. De regio vindt het van belang dat innovatie en samenwerking via concentratie/clustervorming van bedrijven in deze sector zoveel mogelijk wordt gefaciliteerd. Dat gebeurt door

³⁶ Visie Zaanstreek-Waterland.

“ruimte te bieden voor vernieuwing binnen en tussen economische sectoren, inclusief mogelijkheid tot experimenteren”.

Hoewel de regio West-Friesland een relatief lage werkloosheid kent, telt de regio in verhouding weinig banen ten opzichte van het aantal inwoners³⁷. Er is een sterke regionale binding; 70 procent van de banen wordt door eigen inwoners gevuld, maar het relatief lage aantal banen zorgt er ook voor dat 45 procent van de inwoners buiten de regio werkt. De ambitie is dan ook om meer (bereikbare) banen te realiseren binnen de eigen regio door, naast bovengenoemde agribusiness, in te zetten op andere krachten als het toerisme, de nautische sector en het MKB. Daarmee wordt bestaanszekerheid gecreëerd voor behoud en leefbaarheid van en voor inwoners en voorzieningen.

De vrijetijdseconomie is een groeiende sector binnen de regio: zowel met de ligging aan de kust, het landelijke gebied en steden als Hoorn, Medemblik en Enkhuizen. Ambitie is dan ook om de recreatieve potentie van kust en steden optimaal te benutten door realiseren van goede regionale netwerken tussen losse regionale elementen.

Opgaven regio West-Friesland op het gebied van werken:

- Ruimte en flexibiliteit bieden voor vernieuwingen, innovaties en ontwikkelingen in de Agribusiness;
- Ruimte en flexibiliteit voor ondernemerschap, nieuwe economie, cross-overs, ketenintegratie en innovatie;
- Zorg voor marktconform aanbod bedrijventerreinen;
- Verbeteren van regionale bereikbaarheid: intern en extern; fysiek en digitaal;
- Sterkere benutting vrijetijdseconomie door regionale netwerken tussen losse toeristische elementen: 'arrangementen'.

Opgaven en ambities op het gebied van bereikbaarheid en infrastructuur

Amsterdam

Door de groei van het aantal inwoners en bedrijven neemt het aantal verplaatsingen tussen en binnen de steden toe, hierdoor komt de bereikbaarheid onder druk te staan. Door de gemeente Amsterdam is voor verschillende vervoerswijzen beleid opgesteld dat samenkomt in het MobiliteitsAanpak Amsterdam 2030. Deze aanpak heeft betrekking op zowel de interne als externe bereikbaarheid. In dit document is een breed pakket aan maatregelen opgesteld, waarbij meer ruimte in het centrum, betere doorstroming op belangrijke routes en verbindingen van de binnenstad met de delen daarbuiten (o.a. de Ring) de drie

³⁷ Structuurschets Westfriesland. *Een dijk van een regio*.

belangrijkste speerpunten zijn. Binnen het beleidskader verkeer en vervoer is er voor iedere modaliteit een visie en ambitie geformuleerd.

Openbaar vervoer

De druk op het openbaar vervoer is toegenomen. Het zwaartepunt van de reizen met bus, tram en metro is geleidelijk verschoven van lokale ritten binnen de Ring naar langere ritten vanuit de gebieden buiten de Ring, waarbij aansluitingen op treinverkeer een centrale rol spelen. De gemeente Amsterdam vindt dat het openbaar vervoersysteem niet meer aan de huidige eisen van de stad voldoet.

De gemeente wil daarom het openbaarvervoersnetwerk verbeteren. Tot 2020 investeren de gemeente Amsterdam, rijk en regio ongeveer 10 miljard extra in de regionale bereikbaarheid³⁸. Het systeem moet niet alleen voldoen aan de huidige vervoersvraag, ook moeten er op termijn meer reizigers vervoerd worden per OV dan per auto. Op langere routes zonder metrolijn krijgen bus en tram voorrang op de auto.

Schiphol

Schiphol is uitgegroeid tot een belangrijk OV-knooppunt in Nederland. De capaciteit de multimodale knoop Schiphol is niet toereikend genoeg om het groeiend aantal reizigers te accommoderen. Een van de speerpunten in de agenda van de metropoolregio is het uitbreiden en het verbeteren van de gehele knooppunt Schiphol.

Auto

De insteek van de gemeente is om de voetganger en fietser prioriteit te geven, maar de auto krijgt wel voorrang op een aantal hoofdwegen. In het centrum en op plekken waar de verkeersveiligheid onder druk staat, krijgt de automobilist steeds minder ruimte. Daarentegen is buiten de ring en in Noord een groei van het autoverkeer nog mogelijk. Op verbindende routes met weinig omwonenden waar geen knelpunten zijn qua geluid en luchtkwaliteit, krijgt de auto zoveel mogelijk de ruimte.

Fiets

Amsterdam heeft de ambitie om een fietsstad te blijven. Het Meerjarenplan Fiets moet hier aan bijdragen en beschrijft waar en wat er verandert met betrekking tot fietsen en fietsparkeren. Het plan telt een drietal doelstellingen:

- Comfortabel doorfietsen: routes worden verbreed, sneller, egalier en herkenbaarder.

³⁸ MobiliteitsAanpak Amsterdam 2030

- Gemakkelijk fietsparkeren: dit houdt o.a. in dat er meer fietsparkeerregels komen voor drukke delen in de stad, er een 'eindje verderop' geparkeerd dient te worden in plaats van bij de bestemming en er meer controle komt op foutparkeerders.
- Het nieuwe fietsen: de gemeente start met actie om fietsvriendelijk gedrag te stimuleren.

Lopen

De Uitvoeringsagenda Mobiliteit omschrijft dat voetgangers in het centrum meer ruimte moeten krijgen. Grote delen van de binnenstad worden zoveel mogelijk ingericht als veilig en aantrekkelijk voetgangersgebied. Concreet voorbeeld is het project Rode Loper, een aaneengesloten stuk voetgangersgebied van het Centraal Station, via de Dam en de Munt, richting het Mr. Visserplein. Openbare ruimte is hier autovrij of autoluw gemaakt.

Groot-Waterland

In het economisch actieprogramma van Purmerend is een aantal aandachtspunten opgenomen waarbij de verbetering van de bereikbaarheid kan bijdragen aan de economische ambities. Allereerst is er aandacht voor het buitengebied: wandelen, fietsen en varen moet volgens de gemeenten gebeuren in een 'uitmuntend netwerk', waarbij recreatieve routes goed op elkaar zijn aangesloten. Het ontsluiten van diverse winkellocaties in Purmerend is een andere genoemde ambitie. Bereikbaarheid, voldoende parkeercapaciteit en parkeerkwaliteit worden genoemd als belangrijke randvoorwaarden voor een goed functionerend binnenstedelijk winkelapparaat. Bereikbaarheid is vooral ondersteunend aan de andere economische ambities.

Zaanstad

De gemeente Zaanstad wil haar ligging in de MRA graag zo goed mogelijk benutten. Bovendien is voldoende bereikbaarheid een belangrijke voorwaarde om economische groei mogelijk te maken. Verbetering van de bereikbaarheid is daarin een randvoorwaarde en Zaanstad richt zich daarin op de afname van de groei van het autoverkeer en verbetering van het openbaar vervoer. Op de korte termijn zet Zaanstad in op een HOV-verbinding met Amsterdam-Noord, waaronder lijnen tussen de Amsterdamse metrostations Buikslotermeerplein en Johan van Hasseltweg en de Zaanse treinstations Zaandam en Kogerveld. Daarnaast ambieert de gemeente een hoge(re) frequentie op de Zaan (spoor)lijn en op het ontwikkelen van stedelijke transferpunten, onder dat laatste vallen onder andere de stations Zaandam en Krommenie-Assendelft³⁹.

³⁹ Zichtbaar Zaan. *Ruimtelijke Structuurvisie Zaanstad 2020*. 2012

Goede verbindingen zijn niet alleen essentieel voor het dagelijkse woon-werkverkeer, maar ook voor het groeiend aantal toeristen dat naar de Zaanstreek komt. De gemeente wil in de komende tien jaar werken aan betere verbindingen tussen onder andere de volgende gebieden: Westzaan – Westerkoog, Westzijderveld – Oostzanerveld, Westwatering – Polder Westzaan en Zaanse Schans – De Omzoom⁴⁰. Bovendien is het van belang om de bekendheid van de recreatieve vaarroutes op de Zaan, zoals van de Nauernasche Vaart, te vergroten.

Op het wegennet staan twee belangrijke ontwikkelingen centraal die een forse bijdrage leveren aan een betere bereikbaarheid van de Zaanstreek: de volledige ingebruikname van de Tweede Coentunnel en Verbinding tussen A8/A9. Daarnaast dragen de geplande verbreding van de Den Uylbrug en optimalisering van de Zuidelijke Randweg bij aan de bereikbaarheid, doordat er een doorgaande route ontstaat door en langs de bedrijventerreinen aan het Noordzeekanaal.

Vervoer over water

De ligging van Zaanstad aan de Zaan biedt mogelijkheden om het Zaanse waternetwerk te versterken en uit te breiden. De Zaan kan nog beter worden benut als belangrijke noord-zuid vervoersader voor bedrijven. Zo kan de intensivering van kleinschalig transport over water het wegennet ontlasten wat bijdraagt aan een beter milieu. In de komende jaren wordt verder gewerkt aan uitvoering van het programma 'Vaart in de Zaan'. In de afgelopen jaren is in het kader van dit programma vooral geïnvesteerd in nieuwe bruggen, centrale brugbediening en een diepere vaarweg; in de planning staan de aanleg van een nieuwe en grotere sluis, en nieuwe sluisbruggen⁴¹. Dat draagt bij aan een betere bevaarbaarheid van de Zaan. Ook hier speelt het dilemma dat de bedrijven die juist gebruik maken van vervoer over water, vaak de bedrijven zijn in de zwaardere milieucategorieën waarbij verplaatsing wenselijk is.

Opgaven regio Zaanstad op het gebied van bereikbaarheid:

- Goede aanhaking aan de MRA en regio door nieuwe HOV-verbindingen, hoge(re) frequentie op Zaan (spoor)lijn en ontwikkeling van stedelijke transferpunten;
- Goede regionale en lokale bereikbaarheid van bestaande en nieuw te ontwikkelen woon- en werkgebieden;
- Versterking en uitbreiding van het Zaanse waternetwerk;
- Versterken recreatieve/toeristische functie Zaanstad, o.a. door verbetering van

⁴⁰ Voor een volledig overzicht van verbindingen, zie Zichtbaar Zaans. *Ruimtelijke Structuurvisie Zaanstad 2020*, p. 49

⁴¹ Zichtbaar Zaans. *Ruimtelijke Structuurvisie Zaanstad 2020*. 2012

verbindingen tussen gebieden en vergroten bekendheid recreatieve vaarroutes.

Gezamenlijke visie Zaanstreek-Waterland

Binnen de gezamenlijke visie & samenwerkingsagenda Zaanstreek-Waterland vormt bereikbaarheid een 'cruciaal' element in de ruimtelijke opgave, waarbij behalve de fysieke bereikbaarheid ook gekeken wordt naar de digitale bereikbaarheid. Volgens de visie zijn verbindingen met Amsterdam via de weg en via het openbaar vervoer van essentieel belang voor de regio.

Het aansluiten van het openbaarvervoernetwerk op de Noord/Zuidlijn biedt volgens de visie mogelijkheden om het wonen en werken in de regio aantrekkelijker te maken. Knooppuntontwikkeling staat centraal in het beleid van zowel het Rijk, provincie Noord-Holland als de regio Zaanstreek-Waterland. Uitgangspunt is dat wonen en werken zo dicht mogelijk bij een OV-knooppunt worden geplaatst. Naast het OV komen er steeds meer vervoersmogelijkheden die snel, duurzaam en aantrekkelijk zijn (denk aan elektrische fietsen, scooters en auto's) met name de aanleg van snelle fietsverbindingen met knooppunten is volgens de regio van belang. Aansluiting bij Amsterdam, zowel op het netwerk van Amsterdam, als bij de belangrijke thema's binnen de gehele vervoerregio, zodat Zaanstreek-Waterland een bijdrage kunnen leveren in het grotere geheel, speelt een belangrijk rol in de gezamenlijke visie.

West-Friesland

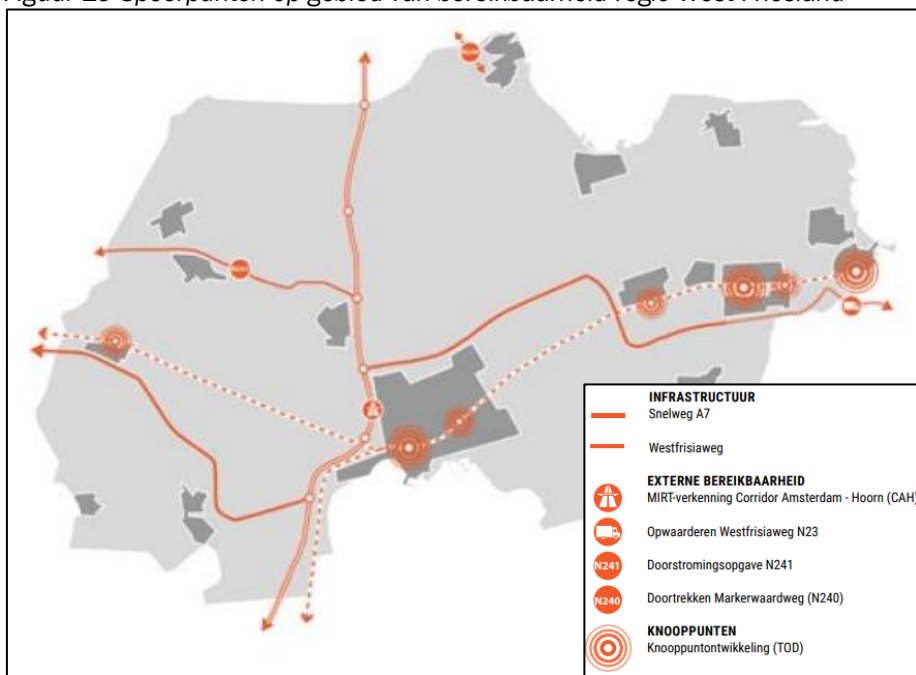
De regio West-Friesland heeft een sterke logistieke en agribusiness-sector, waardoor er relatief veel (vers)goederen van en naar de regio gaan. Daarnaast werken veel mensen buiten de regio. De noord-zuidverbinding (A7 en spoorverbinding Amsterdam – West-Friesland) is en blijft de meest belangrijke economische verbinding voor de regio⁴². Daarnaast is een verdere opwaardering van de Westfriisiaweg N23 belangrijk voor de economische verbinding met de regio: zo ontstaat een tweede ring rond de Noordelijke Randstad. Tot slot bestaat de doorstromingsopgave op de N241 en de wens om de N240 verder op te waarderen.

De stationsomgevingen binnen de regio West-Friesland hebben volgens de regio verstedelijkingspotentie: door te investeren op de knooppunten rondom OV-corridors wordt de bovenregionale bereikbaarheid van voorzieningen en werkgelegenheid vergroot. Met de focus op de grotere knooppunten is het tegelijkertijd van belang om een goed onderliggend, vraaggericht OV-netwerk te behouden om de leefbaarheid van dorpen en kleine kernen te waarborgen.

⁴² Structuurschets Westfriesland. *Een dijk van een regio*.

Een andere ambitie is het waarborgen van de bereikbaarheid (zowel per auto als openbaar vervoer) van de toeristische trekkers in de regio. Dit zijn in elk geval: de Hoornse binnenstad, het Hoornse havenkwartier, Zuiderzeemuseum, Sprookjeswonderland en de binnensteden van Enkhuizen en Medemblik.

Figuur 19 Speerpunten op gebied van bereikbaarheid regio West-Friesland



Bron: Notitie Structuurschets Westfriesland, 2016

Opgaven regio West-Friesland op het gebied van bereikbaarheid:

- Verbeteren van regionale bereikbaarheid: intern en extern; fysiek en digitaal;
- Verdere opwaardering Westfriisweg N23;
- Doorstromingsopgave N241 en opwaardering N240;
- Waarborgen bereikbaarheid toeristische trekkers;
- Versterken van verbindingen tussen Westfriese ov-knooppunten en het achterland.

Conclusies ambities, trends en ontwikkelingen

De groei van zowel de werkgelegenheid als het aantal inwoners van Amsterdam, is het belangrijkste thema in de regio rond de corridor Amsterdam – Hoorn. In Amsterdam wordt de schaarse ruimte in de stad steeds intensiever gebruikt. De meeste nieuwe woningen en bedrijven in de regio blijven in Amsterdam terecht komen. Dit leidt tot vraagstukken over het vervoersysteem in de stad, om de stad niet alleen bereikbaar, maar vooral ook leefbaar te houden (OV- en fiets, boven autoverkeer). De ‘stad in balans’ is daarbij een belangrijk onderwerp. Amsterdam

richt zich voor de verbindingen buiten de stad vooral op de OV-knooppunten, de relatie met Schiphol en verbindingen met de Randstad. Voor de inwoners en (internationale) bedrijven in de stad zijn dat de belangrijkste thema's.

Het type bedrijven verandert sterk. De verdienstelijking van de economie zet door en met name de dienstensector in Amsterdam wordt nog groter dan deze nu al is. Amsterdam wil om deze groei te faciliteren huidige bedrijventerreinen transformeren tot woon-werkgebieden met Haven-Stad als ambitieus voorbeeld.

De groei van Amsterdam is ook het centrale thema voor Zaanstad en Purmerend. Ze zien de vraag naar woningen toenemen, bedrijven die uit Amsterdam verhuizen vanwege de transformatie van bedrijventerreinen komen in de regio terecht en de toeristische stromen uit Amsterdam nemen toe. Hier spelen de gemeenten Zaanstad en Purmerend graag op in. Woningbouw is daarbij het centrale thema: door een aantrekkelijk woonklimaat te bieden voor de hoogopgeleide werknemer die werkt in Amsterdam, willen de gemeenten een koopkrachtigere bevolking krijgen. Dit is direct aantrekkelijk voor de middenstand en behoud en uitbreiding van het voorzieningenniveau. Een meer diverse bevolkingssamenstelling kan daarnaast weer leiden tot een breder arbeidsaanbod en daarmee aantrekkelijker vestigingsklimaat voor bedrijven, zodat ook deze regio's kunnen inspelen op de verdienstelijking van de economie. Zo kan een zichzelf versterkend effect ontstaan. De woningbouw om de groei van Amsterdam te faciliteren leidt wel tot een dilemma: het vergroot immers ook de pendelstromen. Een onderwerp dat nu al aandacht krijgt bij de gemeenten. Woningbouw vindt dan ook bij voorkeur plaats rond de OV-knooppunten. Uitbreiding van de OV-verbindingen met Amsterdam staat dan ook hoog op het wensenlijstje van de gemeenten, net zoals de A8-A9 verbinding, om de economie ook meer oost-west gericht te kunnen versterken en een goede alternatieve noord-zuidverbinding in het geval van incidenten.

De A7-A8 verbinding speelt vooral een rol in het aantrekkelijk houden van de woonomgeving voor de bewoners van Zaanstad en Purmerend die in Amsterdam (en verder) werken. Wel geven bedrijven in Zaanstad aan dat het steeds lastiger wordt buiten de spits om te plannen⁴³, omdat deze steeds verder uitloopt en de mogelijkheden bij incidenten beperkt zijn. De verplaatsing van bedrijven richting Purmerend zorgt naar verwachting voor meer verkeer en transport over de A7, maar niet tot grotere knelpunten in het netwerk.

West-Friesland ligt wat verder buiten het bereik van Amsterdam en is meer op zichzelf aangewezen. Dit is ook te zien in de economische en demografische

⁴³ Bron: interview gemeente Zaanstad.

ontwikkeling: die is relatief beperkt en wijkt niet veel af van de landelijk gemiddelde trends. De A7 is de belangrijkste verbindingsweg in alle richtingen, maar knelpunten zijn voor bedrijven relatief beperkt. Versterking van de lokale economie, de Greenport en behoud van het voorzieningenniveau zijn van belang. Men hoopt, met name in de toeristische sector, op de groei van Amsterdam aan te kunnen sluiten.

Wanneer alle opgaven, ambities en ontwikkelingen in de CAH-regio worden beschouwd, springt de economische groei van Amsterdam eruit. Het is de groei van Amsterdam die zorgt voor een grote woningbehoefte in de gehele regio. Het voorzien in deze woningbehoefte is ook van belang voor Amsterdam om aantrekkelijk te blijven als vestigingsplaats. Maar de grote woningbouwbehoefte leidt ook tot een toenemende druk op de (infrastructurele) voorzieningen en leefbaarheid. De groei van Amsterdam is daarmee leidend in zowel de economische kansen, als de bereikbaarheids- en leefbaarheidsopgaven in de regio.

Bijlage III Overzicht gesprekspartners

- Martijn van Vliet, gemeente Amsterdam
- Casper de Canne, gemeente Zaanstad
- Erik Vos, gemeente Hoorn
- Harry Buseman en Eric Griffioen, gemeente Purmerend
- René Ton, Reoffended
- Anneke Been, provincie Noord-Holland
- Anneke van Dorp, Ministerie van IenW

Bijlage IV Literatuurlijst

CBS Statline
CPB, PBL (2015), Welvaart en Leefomgeving (WLO) 2015
Cushman & Wakefield (2010), EUROPEAN CITIES MONITOR 2010
Decisio (2011), Indirecte effecten in MKBA's
Decisio (2018), MKBA Corridor Amsterdam - Hoorn
Gemeente Amsterdam (2013), MobiliteitsAanpak Amsterdam 2030
Gemeente Purmerend (2017), Economisch actieprogramma Purmerend
Gemeente Zaanstad (2012), Economische Structuurvisie Zaanstad 2030.
Gemeente Zaanstad (2012), Zichtbaar Zaans. Ruimtelijke Structuurvisie Zaanstad 2020
Gemeente Zaanstad (2016), MAAK.Zaanstad
Kim (2010), Infrastructuur en economische structuurversterking
MRA (2018), Samenwerken aan de toekomst
PBL (2012), De concurrentiepositie van Nederlandse steden
PBL (2013), De internationale concurrentiepositie van de topsectoren in de provincie.
PBL (2013), Demografische ontwikkelingen 2010-2040. Ruimtelijke effecten en regionale diversiteit
PBL (2017), leegstand kantoren Amsterdam
Provincie Noord-Holland (2017), Prognose 2017-2040. Bevolking, huishoudens en woningbehoefte
Raspe (2012), De economie van de stad in de mondiale concurrentie
REOS (2017), Ruimtelijk-Economische Ontwikkelstrategie Uitvoeringsprogramma 2017-2018
Urhahn (2016), Structuurschets Westfriesland. Een dijk van een regio