

Economische Effecten Verbinding A8-A9

OPGESTELD IN OPDRACHT VAN:

Provincie Noord-Holland

OPGESTELD DOOR:



Adres: Valkenburgerstraat 212
1011 ND Amsterdam
Telefoon: 020 – 67 00 562
Fax: 020 – 47 01 180
E-mail: info@decisio.nl
Website: www.decisio.nl

TITEL RAPPORT:

Economische Effecten Verbinding A8-A9

STATUS RAPPORT:

Eindrapport

DATUM:

3 maart 2016

OPDRACHTGEVER:

Provincie Noord-Holland

PROJECTTEAM DECISIO:

Niels Hoefsloot (n.hoefsloot@decisio.nl), Lilian Tilburgs, Menno de Pater, Renee van der West, Daan van Gent, Jaap Broer

Inhoud

Samenvatting	i
S1 Aanleiding en achtergrond	i
S2 Economische structuur en ontwikkeling van het studiegebied	ii
S3 Regionale en sectorale neerslag bereikbaarheidsbaten	iv
S4 Conclusies	vii
1 Inleiding	1
1.1 Aanleiding	1
1.2 Alternatieven in onderzoek	2
1.3 Leeswijzer	4
2 Economische beschrijving studiegebied	8
2.1 Regionaal economische structuur	9
2.2 Zaanstreek	11
2.2.1 Economische structuur	12
2.2.2 Arbeidsmarkt	14
2.3 IJmond	15
2.3.1 Economische structuur	16
2.3.2 Arbeidsmarkt	18
2.4 Alkmaar en omgeving	19
2.4.1 Economische structuur	20
2.4.2 Arbeidsmarkt	22
2.5 Groot Amsterdam	23
2.5.1 Economische structuur	24
2.5.2 Arbeidsmarkt	26
2.6 Conclusie	27
3 Effecten van de verbinding A8-A9 op de regionale economie	30
3.1 Wisselwerking bereikbaarheid en economische ontwikkeling	30
3.2 Verandering regionale bereikbaarheid	31
3.3 Regionale economische effecten	34
3.3.1 De Zaanstreek	38
3.3.2 IJmond	39
3.3.3 Regio Alkmaar	40
3.3.4 Groot Amsterdam	40
3.4 Conclusie	42
4 Conclusies	43
Bijlage 1 Literatuur	45

Bijlage 2 economische profielen gemeenten	48
B2.1 Gemeente Zaanstad	48
B2.2 Gemeente Wormerland	48
B2.3 Gemeente Velsen	49
B2.4 Gemeente Beverwijk	50
B2.5 Gemeente Heemskerk	51
B2.6 Gemeente Castricum	51
B2.7 Gemeente Uitgeest	52
B2.8 Gemeente Alkmaar	53
B2.9 Gemeente Heerhugowaard	54
B2.10 Gemeente Langedijk	54
B2.11 Gemeente Bergen	55
B2.11 Gemeente Heiloo	56
B2.12 Gemeente Amsterdam	56
B2.13 Gemeente Amstelveen	58
B2.14 Gemeente Aalsmeer	59
B2.15 Gemeente Haarlemmermeer	60
B2.16 Gemeente Uithoorn	61
B2.17 Gemeente Ouder-Amstel	62
B2.18 Gemeente Diemen	63
B2.19 Gemeente Oostzaan	64
B2.20 Gemeente Waterland	64
B2.21 Gemeente Purmerend	65
B2.22 Gemeente Beemster	66
B2.23 Gemeente Edam-Volendam	67
B2.24 Gemeente Landsmeer	67
Bijlage 3 Verslag bijeenkomst bedrijfsleven A8-A9	69

Samenvatting

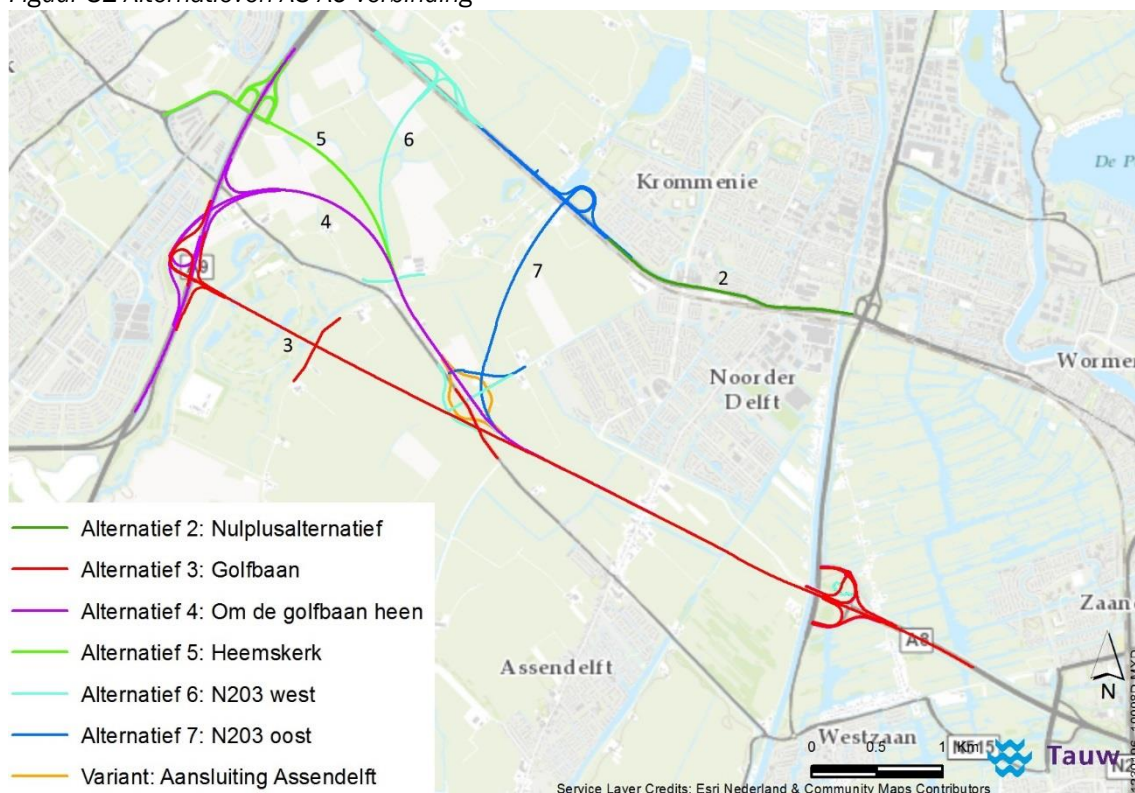
S1 Aanleiding en achtergrond

Ten noorden van Amsterdam ontbreekt er een goede oost-west-wegverbinding. Het verkeer in oostelijke of westelijke richting reist via provinciale wegen zoals de N203 en de N246. Mede als gevolg van het ontbreken van een goede oost-westverbinding in huidige wegennet heeft het verkeer een sterke noord-zuidoriëntatie via de A9 en de A7-A8 corridor. Met name wanneer de A9 gestremd wordt door bijvoorbeeld een verkeersongeval of andere problemen in een van de tunnels onder het Noordzeekanaal, is er geen goed alternatief voor het verkeer. Het wegennetwerk is zwaar belast en heeft geen restcapaciteit. De provinciale N-wegen kunnen het verkeer niet goed verwerken. Dit resulteert in een groot aantal voertuigverliesuren en een beperkte robuustheid van het wegennetwerk. Daarnaast ontstaat er sluipverkeer door onder meer Assendelft wanneer er verkeersopstoppen zijn op de N203 en de N246. Dit sluipverkeer tast de leefbaarheid in de omgeving aan.

Deze rapportage over de regionaal-economische effecten van de verbinding A8-A9 vormt een aanvulling op de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) die voor de verbinding A8-A9 is opgesteld. Dit rapport gaat in op de huidige economische situatie van het studiegebied en de betekenis van de A8 – A9 verbinding voor de bedrijven in de regio. De huidige regionaal economische structuur en samenstelling van de arbeidsmarkt zijn tevens bepalend voor de mate waarin bereikbaarheidseffecten naast een doorwerking in andere sectoren ook tot additionele effecten kunnen leiden in de MKBA.

Voor de A8-A9-verbinding zijn zeven alternatieven onderzocht. Van aanpassingen aan de bestaande infrastructuur (het nulplusalternatief of alternatief 2), tot het rechtstreeks doortrekken van de A8 naar de A9, waarbij verschillende aansluitingen denkbaar zijn (alternatief 3, 4 en 5) of een doortrekking van de A8 naar de N203, zodat het verkeer via die route kan doorstromen naar de A9 (alternatief 6 en 7).

Figuur S1 Alternatieven A8-A9 verbinding



S2 Economische structuur en ontwikkeling van het studiegebied

Het Noordzeekanaalgebied (NZKG) is een van de belangrijkste concentraties van grootschalige bedrijvigheid in het studiegebied. De IJmond levert een van de grootste bijdragen aan de economie in het NZKG¹. Dit komt onder andere door Tata Steel gevestigd in Velsen. Tata Steel is het bedrijf dat de meeste werkgelegenheid biedt in de IJmond. Ook in de haven van Beverwijk vindt de nodige op en overslag plaats, terwijl de Bazaar en woonboulevard in het weekend veel winkelend publiek trekken. De kustplaatsen Bergen, Egmond en Wijk aan Zee trekken met mooi weer ook grote bezoekersstromen uit heel het land. Toerisme, handel en industrie zijn daarmee toonaangevende sectoren in dit gebied die leiden tot veel verkeersstromen.

Zaanstad en Amsterdam spelen ook een belangrijke rol in het NZKG. Het kanaalgebied in Zaanstad kent een diversiteit aan economische bedrijvigheid die in sommige gebieden is gecombineerd met woonfuncties. Zowel droge als natte bedrijfsfuncties worden in dit gebied uitgevoerd. De bedrijvigheid aan het NZKG in Amsterdam concentreert zich vooral in Westpoort, dat in het kader van de A8 – A9 verbinding minder relevant is. Naast Westpoort is ook Amsterdam Noord een gebied dat steeds meer

¹ Bron: Visie Noordzeekanaalgebied 2040.

van belang wordt voor het NZKG. Amsterdam Noord is gelegen aan het IJ en richt zich bij de economische ontwikkeling vooral op de maakindustrie². Hierbij kunnen Amsterdam en Zaanstad een samenwerking aangaan om het kanaalgebied tussen Amsterdam en Zaanstad verder te ontwikkelen. Gezamenlijk behoren de havens van het NZKG tot de top 4 van Europa³. Dit internationale karakter is niet alleen afhankelijk van het NZKG maar ook van de internationale bedrijvigheid die zich vooral concentreert in Amsterdam.

Noordelijker gelegen, speelt de Greenport Noord-Holland Noord een belangrijke rol. Een voorbeeld hiervan is Seed Valley. Dit is een internationaal centrum voor plantenveredeling en zaadtechnologie, een sector waar Nederland tot de wereldmarktleiders behoort⁴. De Greenport Noord-Holland Noord heeft een productiewaarde van ruim 3 miljard euro wat dit cluster een belangrijke pijler voor Noord-Holland Noord maakt⁵.

Arbeidsmarkt

De economische structuur van Zaanstad en IJmond zijn vergelijkbaar. Een verbetering van de verbinding A8-A9 zou daarom bij kunnen dragen aan een versteviging van de regionaal economische structuur via clustervorming en een meer geïntegreerde arbeidsmarkt. IJmond heeft een lager dan gemiddelde werkloosheid onder lager en middelbaar opgeleiden. In Amsterdam ligt deze juist boven het gemiddelde. Ook in Zaanstad is de werkloosheid onder lager en middelbaar opgeleiden hoger dan in de IJmond. Daarnaast bieden vergrijzing onder personeel juist voor de beroepen voor lager opgeleiden in de zorg en industrie in IJmond en Zaanstad kansen. Een betere verbinding tussen deze gebieden kan de totale werkloosheid doen dalen. De groei in banen voor hoger opgeleiden in de IJmond en het gebrek aan aanbod, zal vermoedelijk ook tot grotere pendel stromen gaan leiden van Amsterdam met een groot aanbod aan hoger opgeleiden naar de IJmond en wellicht ook naar Zaanstad waar hetzelfde speelt.

² Bron: Toekomstvisie 2030. Gemeente Amsterdam, Stadsdeel Noord.

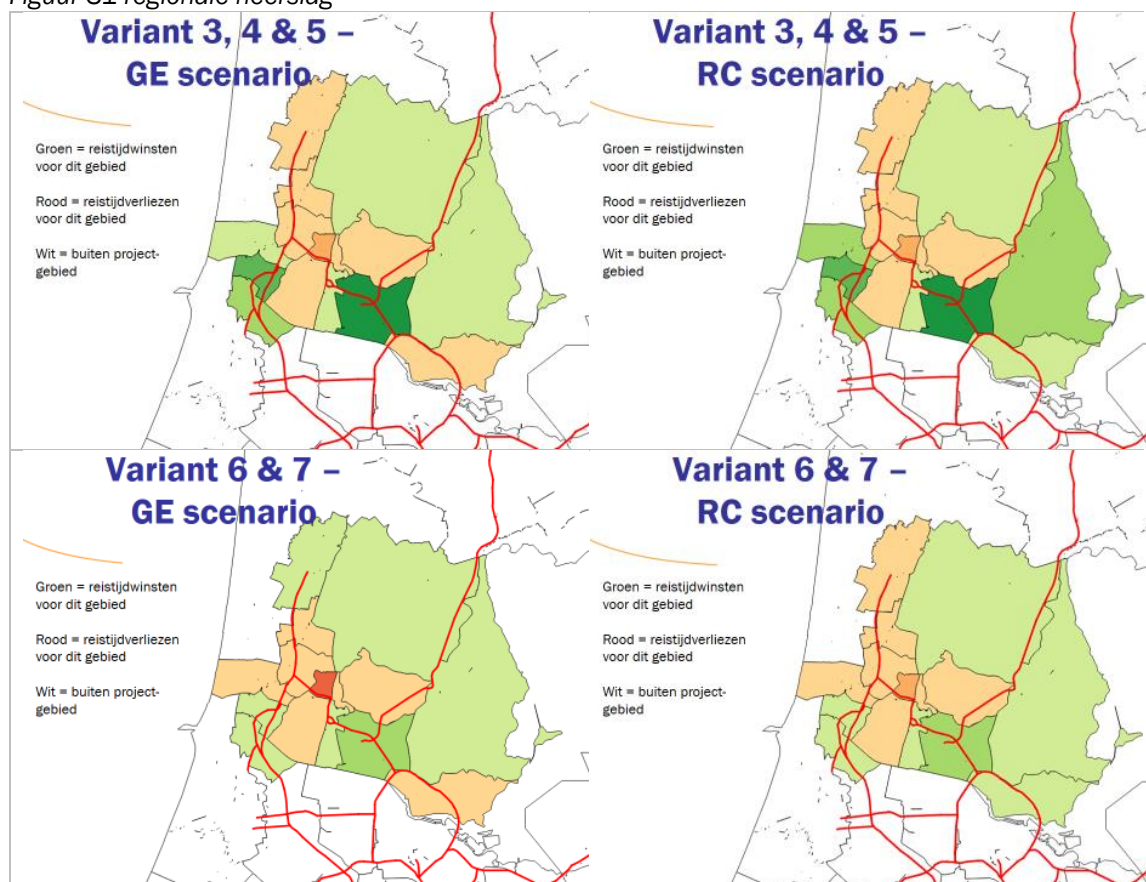
³ Bron: Visie Noordzeekanaalgebied 2040.

⁴ Bron: Website Provincie Noord-Holland.

⁵ Bron: Website Provincie Noord-Holland.

De veranderingen in de bereikbaarheid van regio's zijn gebaseerd op basis van verkeerscijfers van een gemiddelde werkdag. Wanneer niet alleen de gemiddelde werkdag wordt bekeken, maar ook de impact van calamiteiten, kan ook het (regio overstijgende) noord-zuid verkeer profiteren van de nieuwe verbinding. Deze maakt het gehele netwerk rond het Noordzeekanaalgebied en de verbinding van het Noorden van Noord-Holland met de Randstad robuuster⁶.

Figuur S1 regionale neerslag



Regionale neerslag van baten

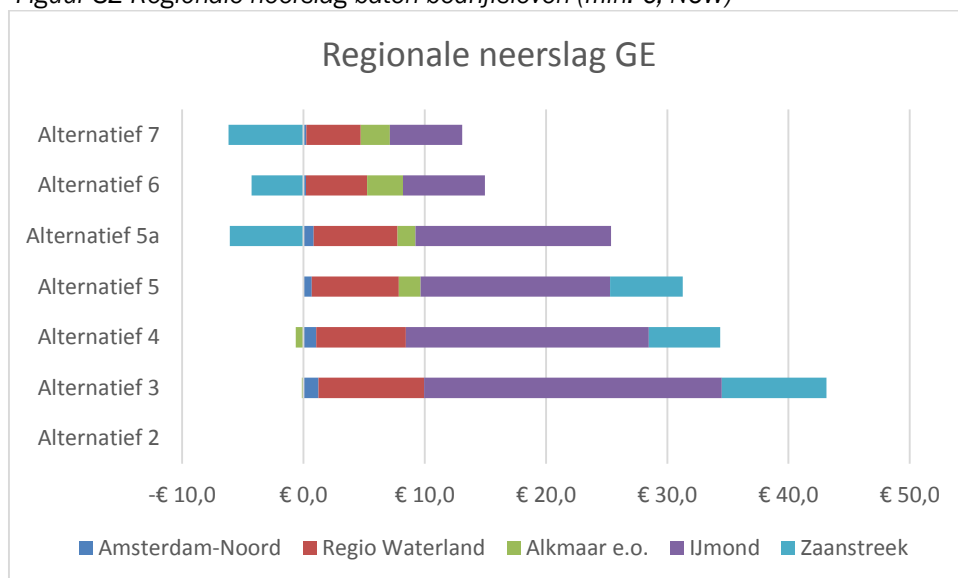
De regio's die vooral profiteren van de A8 – A9 verbinding zijn de IJmond en Waterland. In de Zaanstreek profiteert Zaandam wel, maar Assendelft en Krommenie hebben in ieder alternatief te maken met negatieve effecten op de bereikbaarheid. Waar in de varianten 3 t/m 5 het bedrijfsleven in deze regio als geheel nog profiteert, slaat dit in de varianten 5a t/m 7 om naar een negatief effect. De regio Alkmaar heeft juist van deze alternatieven het meeste profijt, varianten 3 en 4 doen niet veel voor

⁶ N.B. Knooppunt Zaandam is een aandachtspunt wat betreft de robuustheid van het netwerk. De robuustheid zal aanzienlijk verbeteren als ook dit knooppunt wordt aangepakt. Zonder aanpassingen aan dit knooppunt, wordt dit een grote bottleneck voor het verkeer op de A8-A9, zeker wanneer hier extra verkeer komt vanwege een calamiteit op de A9.

deze regio. De effecten op Amsterdam zijn in alle varianten beperkt. . Omdat voor het meest actuele ontwerp van alternatief 2 geen berekeningen zijn gemaakt, stellen we de effecten van dit alternatief op 0.

De absolute hoogte van de onderstaande baten is gebaseerd op de omvang van de bereikbaarheidsbaten zoals berekend in de partiële MKBA. Aangezien het lange-afstandsverkeer daarin niet is meegenomen en ook robuustheidseffecten niet zijn gekwantificeerd, liggen de uiteindelijke baten voor het regionale bedrijfsleven vermoedelijk hoger. Daarnaast zorgt een nieuwe verbinding ook voor een mogelijke structuurverandering: dit kan leiden tot meer samenwerking, maar ook meer concurrentie tussen het bedrijfsleven. Het eerste zorgt voor additionele effecten, het laatste zou ervoor kunnen zorgen dat niet het bedrijfsleven, maar vooral de consument profiteert. De onderstaande grafieken moeten dan ook vooral gezien worden als indicatie voor de regionale en sectorale verhoudingen, via doorwerkingen op markten is het mogelijk dat effecten uiteindelijk elders landen.

Figuur S2 Regionale neerslag baten bedrijfsleven (mln. €, NCW)

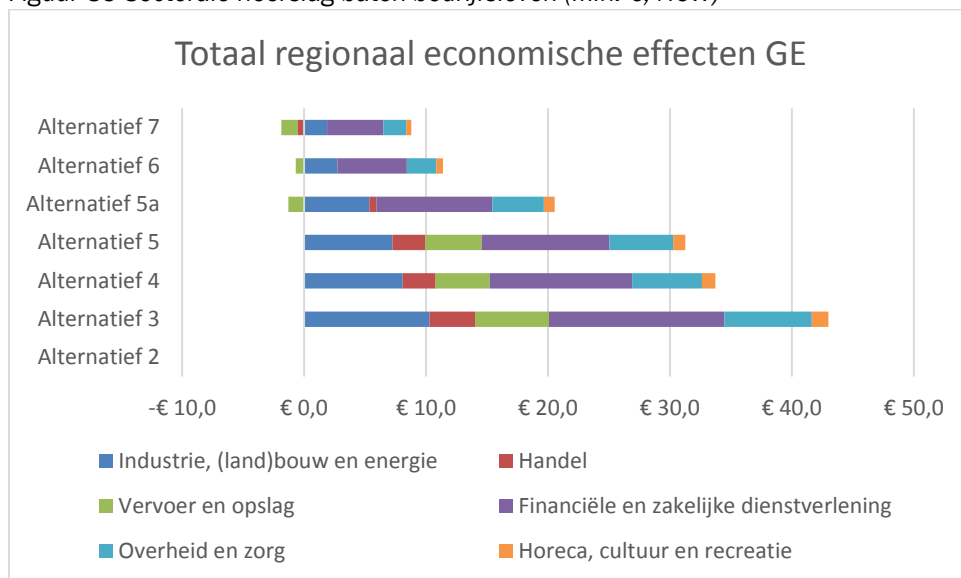


Sectorale neerslag van baten

Afhankelijk van de regio waarin de baten neerslaan en de economische structuur van deze regio, belanden de baten ook bij verschillende sectoren. Vooral de zakelijk dienstverlening profiteert van de weg, gevolgd door de industriële sector die sterk vertegenwoordigd is in de regio. De verbinding vervult in het dagelijkse verkeer vooral een rol voor het zakelijke verkeer: met een groeiende zakelijke dienstverlening in de regio, kan de weg daarmee een goede bijdrage leveren aan het vestigingsklimaat. Vrachtverkeer profiteert op reguliere dagen beperkt. Het vrachtverkeer zal namelijk beperkt gebruik maken van de A8-A9 verbinding, tenzij er calamiteiten zijn. In verschillende regio's in een aantal alternatieven heeft het vrachtverkeer zelfs te maken met negatieve bereikbaarheidseffecten. Dit is het gevolg van toenemende drukte rond de knooppunten en de noord-zuidverbindingen als gevolg van de nieuwe verbinding, maar over het algemeen zijn deze negatieve effecten te verwaarlozen. In geval van

calamiteiten heeft de A8-A9 verbinding als alternatieve route juist een zeer belangrijke functie en garandeert deze route een betrouwbaar logistiek netwerk voor de grote handel- en industriële sector in de IJmond en Zaanstreek. Dit verstevigt mogelijk ook het vestigingsklimaat voor deze bedrijven in de regio. De huidige bedrijven in de regio vinden de betrouwbaarheid belangrijker dan een kortere reistijd.

Figuur S3 Sectorale neerslag baten bedrijfsleven (mln. €, NCW)



S4 Conclusies

De gemeenten aan de noordelijke kant van het Noordzeekanaalgebied kennen een grote economische diversiteit. Van handel, haven en industriële activiteiten in de IJmond en Zaanstad tot de recreatieve werkgelegenheid rond het Uitgeestermeer, Waterland, Assendelft en de badplaatsen. Het economisch verkeer is vooral noord-zuid gerelateerd. De oost-westrelaties ten noord van het Noordzeekanaal, waar de A8 – A9 verbinding vooral in voorziet, zijn op dit moment onderontwikkeld.

Dat geldt niet alleen voor het vracht- en zakelijke verkeer. Ook de pendelstromen zijn bijna allemaal noord-zuid georiënteerd. Vooral Amsterdam trekt grote pendelstromen aan. Hier zal de A8-A9 verbinding dan ook beperkt aan bijdragen. Het bedrijfsleven geeft aan dat de A8-A9 verbinding in mindere mate een functie zal vervullen in het dagelijkse gebruik, maar vooral van belang is voor de robuustheid bij calamiteiten in een van de tunnels onder het Noordzeekanaal.

Een deel van de beperkte oost-west stromen komt uiteraard ook voort uit de slechte verbinding tussen deze twee gebieden. Gezien de vergelijkbare economische structuur tussen Zaanstad en IJmond zou de weg wel bij kunnen dragen aan een versteviging van de regionaal economische structuur via clustervorming en een meer geïntegreerde arbeidsmarkt. IJmond heeft een lager dan gemiddelde werkloosheid onder lager en middelbaar opgeleiden. In Amsterdam ligt deze juist boven het gemiddelde.

Ook in Zaanstad is de werkloosheid onder lager en middelbaar opgeleiden hoger dan in de IJmond. Daarnaast bieden vergrijzing onder personeel juist voor de beroepen voor lager opgeleiden in de zorg en industrie in IJmond en Zaanstad kansen. Een betere verbinding tussen deze gebieden kan de totale werkloosheid doen dalen. En ook een betere samenwerking tussen de bedrijven in deze regio's, en daarmee clustervorming, worden door de verbinding mogelijk gemaakt. Daarmee is het mogelijk dat de baten van de wegverbinding verder reiken dan alleen de directe bereikbaarheidsbaten.

De regio's die vooral profiteren van de A8 – A9 verbinding zijn de IJmond en Waterland. In de Zaanstreek profiteert Zaandam wel, maar Assendelft en Krommenie hebben in ieder alternatief te maken met negatieve effecten op de bereikbaarheid. Waar in de varianten 3 t/m 5 het bedrijfsleven in deze regio als geheel nog profiteert, slaat dit in de varianten 5a t/m 7 om naar een negatief effect. De regio Alkmaar heeft juist van deze alternatieven het meeste profijt, varianten 3 en 4 doen niet veel voor deze regio. De effecten op Amsterdam zijn in alle varianten beperkt. Op de regio Alkmaar na, profiteert iedere regio het sterkst van alternatief 3, gevolgd door de alternatieven 4 en 5. Alternatieven 2, 6 en 7 zullen weinig betekenen voor de regionale economie.

Verder is te zien dat vooral de zakelijk dienstverlening profiteert van de weg, gevolgd door de industriële sector die sterk vertegenwoordigd is in de regio. Vrachtverkeer en daarmee de logistieke sector, heeft op reguliere dagen beperkt baat van de verbinding. In geval van calamiteiten heeft de A8-A9 verbinding als alternatieve route juist wel een zeer belangrijke functie en garandeert deze route een betrouwbaar logistiek netwerk voor de grote handel- en industriële sector in de IJmond en Zaanstreek. Dit verstevigt mogelijk ook het vestigingsklimaat voor deze bedrijven in de regio. De huidige bedrijven in de regio vinden de betrouwbaarheid belangrijker dan een kortere reistijd.

1 Inleiding

Deze rapportage over de regionaal-economische effecten van de verbinding A8-A9 vormt een aanvulling op de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) die voor de verbinding A8-A9 is opgesteld. Dit rapport gaat in op de huidige economische situatie van het studiegebied en de betekenis van de A8 – A9 verbinding voor de bedrijven in de regio. De huidige regionaal economische structuur en samenstelling van de arbeidsmarkt zijn tevens bepalend voor de mate waarin bereikbaarheidseffecten, naast een doorwerking in andere sectoren, ook tot additionele effecten kunnen leiden in de MKBA. Enerzijds dient deze rapportage dus als een verdere regionale vertaling van de effecten in de MKBA. Anderzijds geeft de economische beschrijving van de regio in deze analyse input voor de inschatting van de hoogte van de additionele indirecte effecten die in het MKBA-rapport zijn meegenomen.

1.1 Aanleiding

Probleem

Ten noorden van Amsterdam ontbreekt er een goede verkeersverbinding tussen west en oost. Het huidige wegennet met de A9 en de A7-A8 corridor heeft een sterke noord-zuidoriëntatie. Het verkeer in oostelijke of westelijke richting reist via provinciale wegen zoals de N203 en de N246. Deze wegen kunnen het verkeer echter niet goed verwerken. Met name wanneer de A9 gestremd wordt door bijvoorbeeld een verkeersongeval, is er geen alternatief voor het verkeer door het zwaar belaste wegennetwerk dat geen restcapaciteit heeft. Dit resulteert in een groot aantal voertuigverliesuren en een beperkte robuustheid van het wegennetwerk. Daarnaast ontstaat er sluipverkeer door onder meer Assendelft wanneer er verkeersopstoppen zijn op de N203 en de N246. Dit sluipverkeer tast de leefbaarheid in de omgeving aan.

De slechte doorstroming van het verkeer en het ontstaan van files leidt tot bereikbaarheidsproblemen van de kernen in de directe omgeving. Deze bereikbaarheidsproblemen brengen onnodige lange reistijden en hoge kosten met zich mee voor automobilisten en bedrijven wat de ruimtelijk-economische ontwikkeling in de regio belemmert. Bovendien ontstaan er leefbaarheidsproblemen in Krommenie, Assendelft en Wormerveer waar een bovengemiddelde geluidsoverlast en een matige luchtkwaliteit is. Doordat de intensiteit van het wegverkeer in het plangebied in de toekomst zal toenemen, komen de bereikbaarheid en de leefbaarheid verder onder druk te staan.

Economisch effecten rapport

De economische effecten rapportage (EER) vormt een aanvulling op de MKBA waarbij in wordt gegaan op hoe een verbeterde bereikbaarheid door de Verbinding A8/A9 doorwerkt in de regionale economie. Waar een MKBA kijkt naar de maatschappelijke kosten en baten op nationaal niveau, kijkt de EER specifiek naar de effecten op regionaal niveau. Hierbij gaan we in op een economische schets van de regio en de effecten van de A8/A9 op de regionale economie. In de economische schets kijken we naar de economische positie die de regio heeft op nationaal en internationaal niveau. We kijken naar

de belangrijke factoren die deze positie bepalen zoals de arbeidsmarkt en de bereikbaarheid. Uiteindelijk berekenen we de effecten van de A8/A9 op de regionale economie waarbij we de effecten van de verbeterde bereikbaarheid voor bedrijven in de regio bespreken en kijken hoe deze effecten doorwerken in de bredere (nationale) economie.

1.2 Alternatieven in onderzoek

Voor de verbinding worden verschillende alternatieven onderzocht. Van aanpassingen aan de bestaande infrastructuur (het nulplusalternatief of alternatief 2), tot het rechtstreeks doortrekken van de A8 naar de A9, waarbij verschillende aansluitingen denkbaar zijn (alternatief 3, 4 en 5) of een doortrekking van de A8 naar de N203, zodat het verkeer via die route kan doorstromen naar de A9 (alternatief 6 en 7).

Nul- en nulplusalternatief

1. Het nulalternatief beschrijft de situatie in 2030 zonder dat het project wordt gerealiseerd. Specifieke maatregelen om de bereikbaarheid en leefbaarheid te verbeteren blijven uit. Wel vinden ruimtelijke en economische ontwikkelingen waarover al (ontwerp)besluiten zijn genomen doorgang, zoals de woonwijken Kreekrijk en De Overhoeken.
2. In het nulplusalternatief blijft de N203 de doorgaande route tussen de A8 en de A9, maar het lokaal verkeer wordt aan de rand van de bebouwde kom gescheiden van het doorgaand verkeer. De bestaande weg blijft behouden voor lokaal verkeer, maar wordt afgewaardeerd. Voor doorgaand verkeer wordt een nieuwe weg (2x1) aangelegd langs het spoor. Deze weg wordt deels verdiept en passeert de Dorpsstraat onderlangs. De ingang van het station wordt verplaatst en tussen de bestaande en de nieuwe weg ontstaat ruimte voor groen en mogelijk bebouwing.

Figuur 1.1 Nul- en nulplusalternatief



Alternatief 3 tot en met 7

3. In alternatief 3 ligt de Verbindingsweg in een vrijwel rechte lijn vanaf de kruising met de Dorpsstraat. Dit alternatief kruist de Stelling van Amsterdam en de golfbaan van de Heemskerkse golfclub. De Communicatieweg en de Groenedijk blijven voor hun bestaande functies beschikbaar.
4. In alternatief 4 (en 5 en 6) buigt de Verbindingsweg in noordwestelijke richting en blijft evenwijdig aan de Communicatieweg. Alternatief 4 draait na Busch en Dam met een grote boog om de golfbaan in de richting van de A9 en doorsnijdt hierbij het schootsveld van het fort. De aansluiting op de A9 is

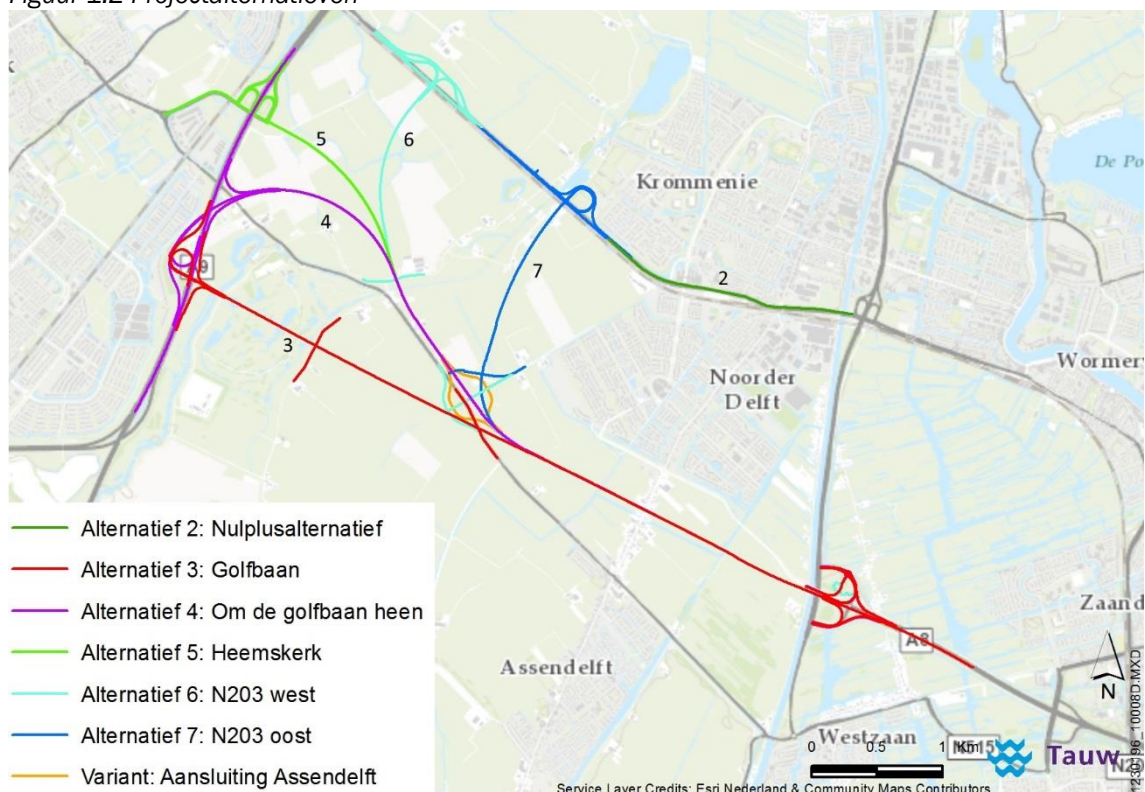
met zo weinig mogelijk ruimtebeslag vormgegeven. Aan de westzijde van de A9 kan de weg ingepast worden binnen de beschikbare ruimte. De aansluiting gaat wel ten koste van de huidige verzorgingsplaatsen en voorzieningen.

5. Alternatief 5 sluit noordelijker aan op de A9 dan alternatief 4. Het ontziet de schootvelden van het fort. Bij de aansluiting op de A9 dient het bestaande viaduct te worden uitgebreid. Hiervoor wordt aan de noordzijde van het huidige viaduct een extra viaduct aangelegd. Aan de westzijde is de aansluiting in te passen in de beschikbare ruimte. Op-/afritten zijn met een VRI geregeld.

6. Alternatief 6 buigt na de doorkruising van Busch en Dam af in noordelijke richting en sluit aan op de N203. De weg ligt volledig op maaiveld en loopt precies langs de rand van het schootveld van het Fort Aan den Ham. De aansluiting op de N203 is vanwege de beperkte ruimte complex en voorziet in een verlegging van de noordelijke rijbaan.

7. De Verbindingsweg loopt ten westen van Assendelft meteen in noordelijke richting en sluit achter Busch en Dam aan op de N203. Hiermee doorsnijdt dit alternatief als enige niet de Stelling van Amsterdam.

Figuur 1.2 Projectalternatieven



1.3 Scenario's

Aangezien infrastructuurprojecten zoals de verbinding A8-A9 een lange levensduur hebben is het van belang inzicht te hebben in de gevolgen van verschillende toekomstige ontwikkelingen. Om lange termijn analyses uit te voeren wordt gebruik gemaakt van scenario's. De planbureaus hebben in de WLO-scenario's vier scenario's ontwikkeld: Regional Communities, Strong Europe, Transatlantic Market en Global Economy. Daarbij is uitgegaan van twee sleutelonzekerheden voor de toekomstige ontwikkelingen in Nederland⁷:

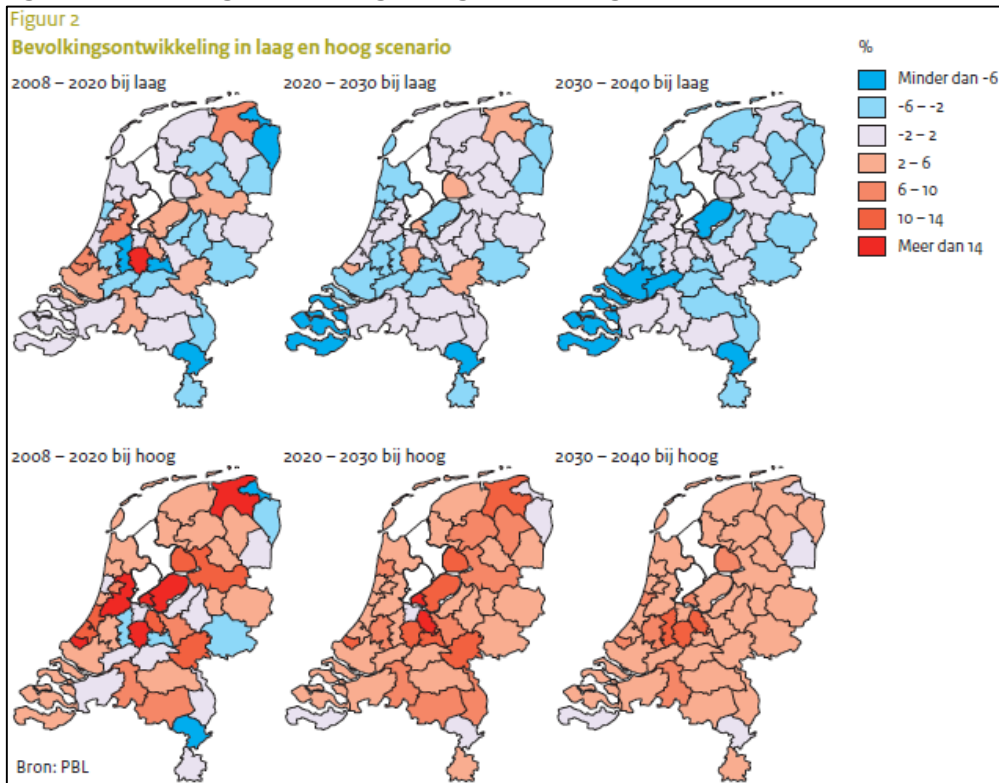
- De bereidheid om internationaal samen te werken: scenario's bevatten afwijkende aannames over samenwerking binnen de Europese Unie en daarbuiten. Dit uit zich onder andere in internationaal milieubeleid en handelsliberalisatie.
- De mate van hervorming van de collectieve sector. De verhouding waarin publieke en private goederen en diensten worden voortgebracht en de loonongelijkheid is eveneens onderscheidend.

In deze rapportage gebruiken we twee scenario's. Global Economy en Regional Communities. De grootste verschillen in deze scenario's uiten zich in de mate van economische groei. Bij het GE scenario wordt uitgegaan van hoge economische groei en bij het RC scenario wordt uitgegaan van lage economische groei. Dit uit zich bijvoorbeeld in een sterkere en langer aanhoudende bevolkingsgroei in het GE scenario dan in het RC scenario (zie Figuur 1.3), meer werkgelegenheid en meer mobiliteit. In onderstaande figuur is ook goed te zien dat de bevolkingsgroei in het studiegebied vooral gericht is op Amsterdam en omgeving. Het aantal arbeidsplaatsen, voorzieningen en opleidingsmogelijkheden maken Amsterdam en de Randstad tot een aantrekkelijke woonomgeving. Er trekken dan ook veel jonge mensen vanuit krimpregio's richting de randstad⁸. Zelfs in een laag groeiscenario neemt de bevolkingsomvang toe in groot Amsterdam.

⁷ Bron: CPB et al., Welvaart en Leefomgeving (2006)

⁸ Bron: Nederland in 2040. PBL, 2011.

Figuur 1.3 Bevolkingsontwikkeling in laag (RC) en hoog (GE) scenario



Figuur 1.4 laat de ontwikkeling van het aantal arbeidsplaatsen zien. Het aantal arbeidsplaatsen neemt in het RC-scenario sterk af, terwijl in het GE-scenario wordt uitgegaan van een beperkte toename; de economische groei in het GE-scenario komt voor een groot deel voort uit een stijging van de arbeidsproductiviteit, waarmee het aantal arbeidsplaatsen niet evenredig toeneemt met de groei in het bruto regionaal product. De gebieden waar een daling van het aantal arbeidsplaatsen plaatsvindt, bevinden zich vooral in de perifere gebieden. Dit is een logisch effect op trend van de krimpende bevolking en beroepsbevolking die in deze gebieden plaatsvindt⁹. In beide scenario's is sprake van een verslechtering van de balans tussen wonen en werken. Deze toenemende scheefheid in de woon-werkbalans heeft consequenties voor de mobiliteitsgroei in het studiegebied. Hierbij geldt dat hoe schever de balans is, hoe groter de mobiliteit en daarmee de omvang van de bereikbaarheidsproblemen zijn¹⁰.

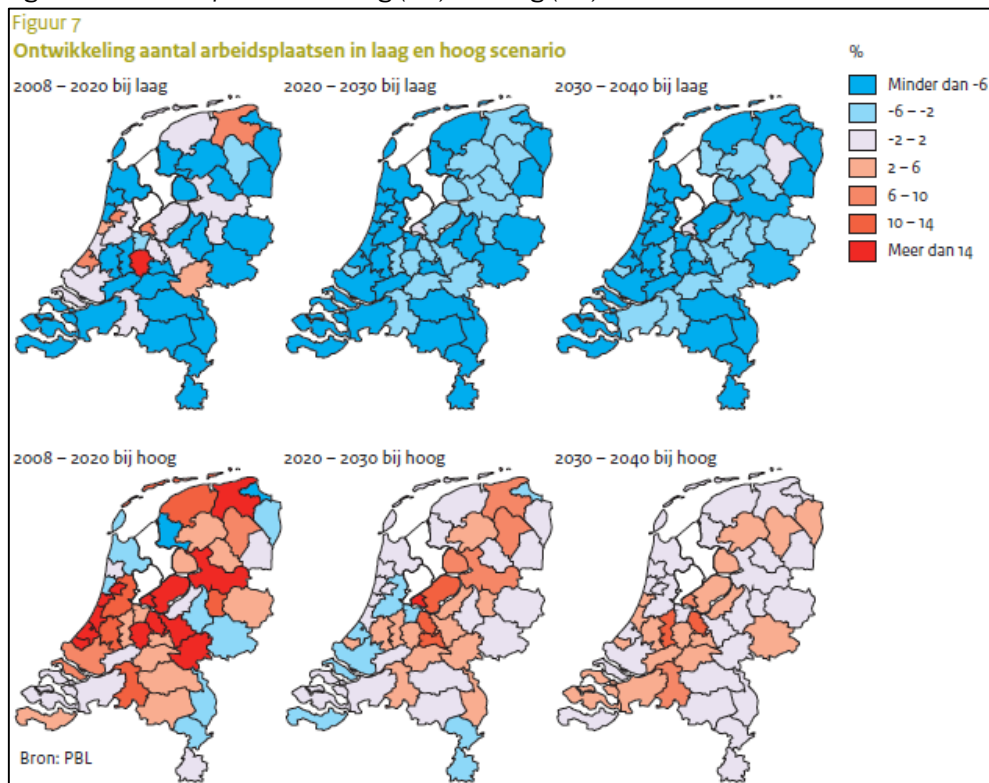
De totale omvang van de economie verschilt sterk in de twee scenario's, maar de relatieve omvang van de verschillende sectoren ontwikkelen zich in gelijke mate. De industrie krimpt in termen van werkgelegenheid in beide scenario's (niet in termen van toegevoegde waarde), ICT en handel en transport worden belangrijker evenals de zorgsector. Het grootste verschil zit in de sectoren bouw en overheid: de bouwsector krimpt in het RC-scenario, maar groeit in het GE-scenario. De overheid blijft

⁹ Bron: Nederland in 2040. PBL, 2011.

¹⁰ Bron: Provincie Noord-Holland (2014). Planstudie Verbinding A8-A9. Notitie Reikwijdte en Detailniveau.

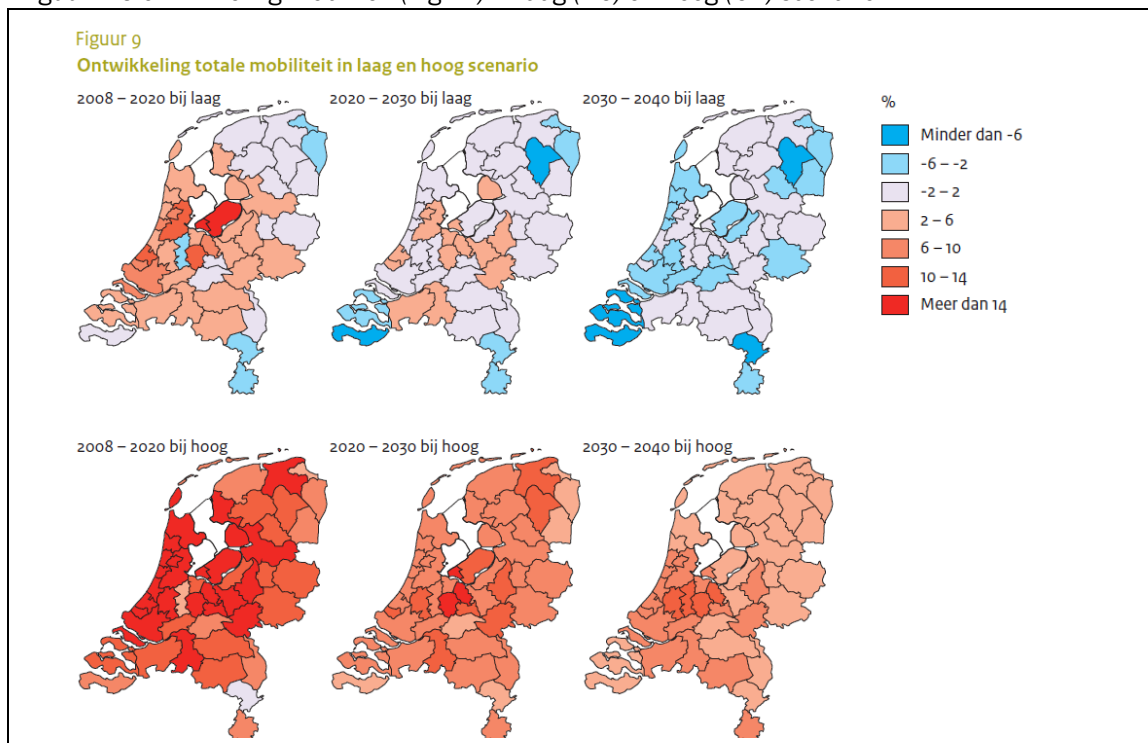
qua personeelsbestand gelijk in het GE-scenario, maar groeit in het RC-scenario. Doordat de verschillen in de relatieve sectorale omvang beperkt zijn, is ook de mobiliteitsontwikkeling en daarmee het belang van de A8-A9-verbinding met name afhankelijk van de totale economische groei en bevolkingsontwikkeling.

Figuur 1.4 Arbeidsplaatsen in laag (RC) en hoog (GE) scenario



Voor de omvang van de totale mobiliteit is in beide scenario's een in de regio toename te zien, al is deze toename in het GE scenario forser. De ontwikkelingen in totale mobiliteit hangen nauw samen met de bereikbaarheid van gebieden. In het RC scenario zal de congestiekans dalen door een gematigde toename in de totale mobiliteit en de blijvende investeringen in het wegennetwerk. Echter zullen er op het hoofdwegennetwerk nog steeds zwakke plekken blijven bestaan. Vooral rond de Randstad. In het GE-scenario neemt de congestie sterker toe.

Figuur 1.5 ontwikkeling mobiliteit (vtgkm) in laag (RC) en hoog (GE) scenario



De scenario's zijn inmiddels geactualiseerd in het eind 2015 gepubliceerde WLO 2015. Hierin worden nog slechts twee scenario's gepresenteerd (genaamd 'hoog' en 'laag'). Deze scenario's liggen binnen de bandbreedte van GE en RC. Omdat deze scenario's nog niet in de verkeersmodellen zijn verwerkt kan hier ook nog niet mee worden gerekend. Op voorhand kan wel gesteld worden dat een MKBA van een project in het nieuwe 'laag' scenario wat beter zal scoren dan in het RC-scenario, in het 'hoog' scenario juist wat minder dan in het GE-scenario.

1.4 Leeswijzer

Het vervolg van dit rapport is als volgt opgedeeld:

- Hoofdstuk 2 beschrijft per COROP-regio de economische situatie in de regio. Hierbij wordt gekeken naar de economische structuur en de arbeidsmarkt.
- Hoofdstuk 3 beschrijft de doorwerking die de verbinding A8-A9 heeft in de regionale economie.

2 Economische beschrijving studiegebied

De gemeenten aan de noordelijke kant van het Noordzeekanaalgebied kennen een grote economische diversiteit. Van handel, haven en industriële activiteiten in de IJmond en Zaanland tot de recreatieve werkgelegenheid rond het Uitgeestermeer, Waterland, Assendelft en de badplaatsen. Het economisch verkeer lijkt vooral Noord-Zuid gerelateerd. De Oost-Westrelaties, waar de A8 – A9 verbinding vooral in voorziet, zijn op dit moment onderontwikkeld. Dit wordt ook bevestigd door het bedrijfsleven en de Provincie, die de A8 – A9 verbinding in economische zin vooral zien (naast een oplossing voor een lokaal leefbaarheids- en bereikbaarheidsprobleem) als een grote bijdrage aan een robuuster netwerk in het geval van stremmingen in de Wijk- en Velsertunnel¹¹. De A8 – A9 verbinding leidt ertoe dat niet het gehele netwerk, met grote transportstromen en daarmee economische belangen in Velsen-Noord, Beverwijk en de Greenport in de kop van Noord-Holland, vastloopt in geval van calamiteiten.

De A8 – A9 verbinding biedt echter ook mogelijkheden voor nieuwe economische ontwikkelingen en relaties. Twee grote werkregio's, de noordelijke IJmond en de Zaanstreek, worden beter met elkaar verbonden. En ook de relatie tussen het sterk in opkomst zijnde Amsterdam-Noord en de noordelijke IJmond verbeteren. De economische relatie die er nu, mede vanwege de slechte bereikbaarheid, nog niet is, kan zich ontwikkelen. De economische structuur (handel en industrie) en arbeidsmarkt (relatief veel laag en middelbaar opgeleiden) van beide regio's sluiten goed op elkaar aan, zoals blijkt uit de sector- en arbeidsmarktanalyse die we in dit hoofdstuk verder uitwerken. Een betere bereikbaarheid biedt daarmee kansen om het cluster rond industriële en haven-gerelateerde bedrijvigheid te versterken¹².

Uitkomsten informatiesessie bedrijfsleven A8 – A9 studiegebied

Op 14 december 2015 was er een bijeenkomst met het bedrijfsleven over de verbinding tussen de A8 en de A9. Deze bijeenkomst werd georganiseerd door de Provincie Noord-Holland in samenwerking met Decisio. Aan de hand van een presentatie zijn de aanwezigen geïnformeerd over het lopende onderzoek naar de economische effecten. De focus ligt bij het bedrijfsleven op een betrouwbare en robuuste verbinding. Wanneer er nu calamiteiten zijn is er geen goed alternatief. De nieuwe verbinding kan hier een belangrijke bijdrage aan leveren. Ook wordt benadrukt dat alternatieven 2, 6 en 7 hiervoor in de ogen van de bedrijven geen optie zijn, omdat er dan bij calamiteiten alsnog geen goed alternatief is. Het onderliggende wegennetwerk moet ook sterk zijn. Dit kan alleen bij alternatief 3, 4 en 5. Ook zal de N203 dan niet afgewaardeerd moeten worden. Robuustheid en betrouwbaarheid van het wegennetwerk, met name in de noord-zuid richting, wegen voor het bedrijfsleven dus zwaarder dan de reistijdwinsten in de oost-west richting. Een betrouwbare wegverbinding wordt als cruciaal ervaren voor een betrouwbare bedrijfsvoering.

¹¹ Provincie Noord-Holland (2014), Planstudie A8 – A9, notitie reikwijdte en detailniveau

¹² Kim (2015), *Bereikbaarheid en concurrentiekracht*

In dit hoofdstuk beschrijven we deze economische structuren van, en relaties tussen, de regio's. Daarmee ontstaat een beeld van de grootste kansen en knelpunten en belanghebbenden bij een goede regionale bereikbaarheid. Wij richten ons vooral op het gebied ten noorden van het Noordzeekanaal. Bedrijven in dit gebied zullen meer profiteren van een verbetering van de verbinding tussen de A8 en de A9 dan bedrijven ten zuiden van het Noordzeekanaal. Ten zuiden van het Noordzeekanaal wordt er meer gebruik gemaakt van een noord-zuid verbinding en zijn er al diverse oost-west verbindingen waar gebruik van gemaakt kan worden.

2.1 Regionaal economische structuur

Het Noordzeekanaalgebied (NZKG) is een van de belangrijkste concentraties van grootschalige bedrijvigheid in het studiegebied (zie Figuur 2.1). De IJmond levert een van de grootste bijdragen aan de economie in het NZKG¹³. Dit komt onder andere door Tata Steel, gevestigd in Velsen. Tata Steel is het bedrijf dat de meeste werkgelegenheid biedt in de IJmond. Ook in de haven van Beverwijk vindt de nodige op- en overslag plaats, terwijl de Bazaar en woonboulevard in het weekend veel winkelend publiek trekken. De kustplaatsen Bergen, Egmond en Wijk aan Zee trekken met mooi weer ook grote bezoekersstromen uit heel het land. Toerisme, handel en industrie zijn daarmee toonaangevende sectoren in dit gebied die leiden tot veel verkeersstromen.

Zaanstad en Amsterdam spelen ook een belangrijke rol in het NZKG. Het kanaalgebied in Zaanstad kent een diversiteit aan economische bedrijvigheid die in sommige gebieden is gecombineerd met woonfuncties. Zowel droge als natte bedrijfsfuncties worden in dit gebied uitgevoerd. De bedrijvigheid aan het NZKG in Amsterdam concentreert zich vooral in Westpoort, dat in het kader van de A8 – A9 verbinding minder relevant is. Naast Westpoort is ook Amsterdam Noord een gebied dat steeds meer van belang wordt voor het NZKG. Amsterdam Noord is gelegen aan het IJ en richt zich bij de economische ontwikkeling vooral op de maakindustrie¹⁴. Hierbij kunnen Amsterdam en Zaanstad een samenwerking aangaan om het kanaalgebied tussen Amsterdam en Zaanstad verder te ontwikkelen. Gezamenlijk behoren de havens van het NZKG tot de top 4 van Europa¹⁵. Dit internationale karakter is niet alleen afhankelijk van het NZKG maar ook van de internationale bedrijvigheid die zich vooral concentreert in Amsterdam.

Noordelijker gelegen, speelt de Greenport Noord-Holland Noord een belangrijke rol. Een voorbeeld hiervan is Seed Valley. Dit is een internationaal centrum voor plantenveredeling en zaadtechnologie, een sector waarbinnen Nederland tot de wereldmarktleiders behoort¹⁶. De Greenport Noord-Holland Noord heeft een productiewaarde van ruim 3 miljard euro; dit maakt deze cluster een belangrijke pijler voor Noord-Holland Noord¹⁷.

¹³ Bron: Visie Noordzeekanaalgebied 2040.

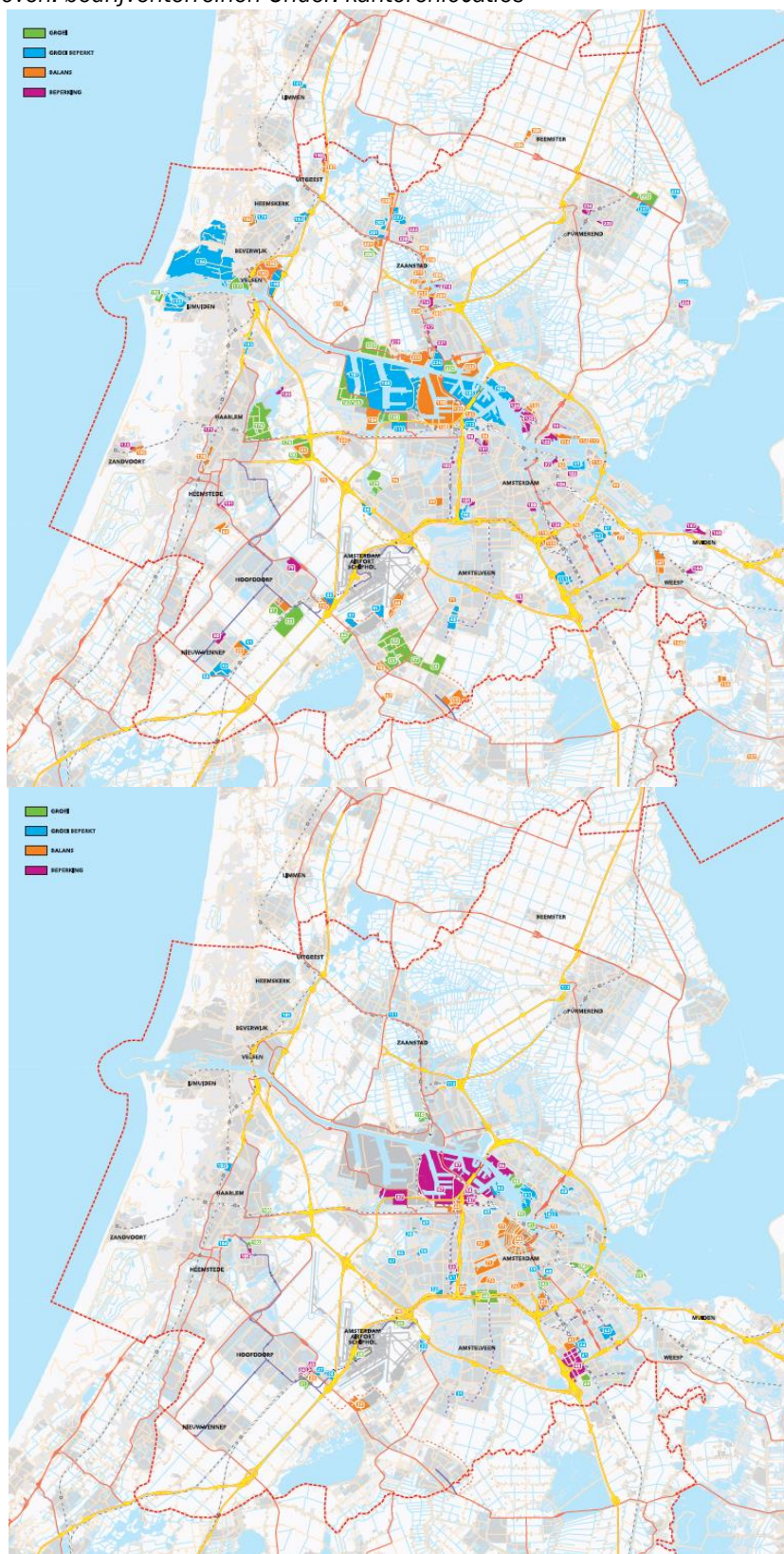
¹⁴ Bron: Toekomstvisie 2030. Gemeente Amsterdam, Stadsdeel Noord.

¹⁵ Bron: Visie Noordzeekanaalgebied 2040.

¹⁶ Bron: Website Provincie Noord-Holland.

¹⁷ Bron: Website Provincie Noord-Holland.

Figuur 2.1 Boven: bedrijventerreinen Onder: kantorenlocaties



De diverse economische bedrijvigheid is vrij industrieel, zoals ook uit de bovenstaande figuur is af te leiden. Kantorenlocaties zitten veel meer in Amsterdam gevestigd, dan ten noorden van het Noordzeekanaal. Deze bedrijvigheid leidt tot grote verkeersstromen. Vrachtverkeer, zakelijk verkeer en woon-werk verkeer maakt dagelijks gebruik van het regionale wegennetwerk. Bij mooi weer en in het weekend komt daar het toerisme bij. Veel verkeer, en zeker het vrachtverkeer, is noord-zuid georiënteerd. Bij calamiteiten is het wegennetwerk niet in staat dit verkeer nog te faciliteren. De nieuwe A8 – A9 oost-westverbinding zou dan een goed alternatief kunnen bieden om de bedrijven in de regio bereikbaar te houden.

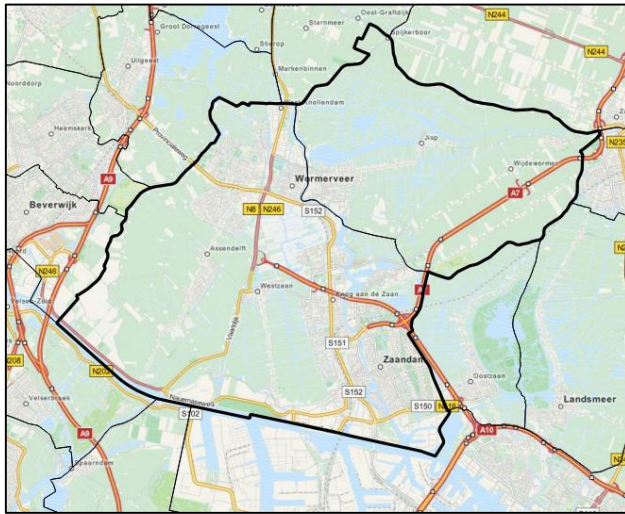
In het vervolg van dit hoofdstuk zoomen we specifieker in op de deelregio's binnen het studiegebied. We volgen hierbij de COROP-indeling van het CBS. In de bijlage hebben we per gemeente binnen deze COROPS een nadere uitwerking gemaakt.

2.2 Zaanstreek

De COROP-regio Zaanstreek bestaat uit de gemeenten Zaanstad en Wormerland. In totaal telt deze regio ongeveer 165.000 inwoners. De Zaanstreek is onderdeel van de Metropoolregio Amsterdam (MRA). De MRA is een samenwerkingsverband van verschillende gemeentes rond Amsterdam. Deze samenwerking heeft tot doel de sterke economische positie die de regio binnen Nederland inneemt te behouden en te versterken. De Zaanstreek kan hiervan profiteren door de ligging direct naast de kern van de MRA, Amsterdam. Aan de andere kant ervaart de Zaanstreek de ligging direct naast Amsterdam in sommige opzichten ook als beperkend: werkgelegenheid van bijvoorbeeld universiteiten en hoofdkantoren, komt niet terecht in de Zaanstreek. De Zaanstreek heeft moeite met het aantrekken van hoger opgeleiden en hogere inkomensgroepen. Het aandeel hoger opgeleiden ligt ruimschoots onder het landelijk gemiddelde. De Zaanstreek wil dit percentage omhoog brengen om de landelijk groeiende dienstensector een grotere rol te geven in haar economie¹⁸.

¹⁸ Bron: Economische structuurvisie 2030. Gemeente Zaanstad, 2012.

Figuur 2.2 COROP-regio Zaanstreek



2.2.1 Economische structuur

De belangrijkste sectoren voor de Zaanstreek zijn industrie, detailhandel en bouwnijverheid. In vergelijking met Nederland werken er in deze sectoren veel mensen¹⁹. Zakelijke diensten en de gezondheids- en welzijnszorg zijn de sectoren die na industrie en handel de meeste banen bieden in de Zaanstreek.

Van oudsher is Zaanstad al een regio waar de voedingsmiddelenindustrie en de maakindustrie de economische motoren zijn. Bedrijven die een grote rol spelen binnen deze sectoren zijn onder andere OLAM, Cargill, Albert Heijn, Verkade, Pepsico, Tate&Lyle, Forbo Flooring en Albert Keijzer. Voor deze bedrijven is een goede bereikbaarheid van belang. Albert Heijn heeft bijvoorbeeld zijn inpak- en distributiecentrum in Zaandam en Albert Keijzer is een internationaal transportbedrijf. Wanneer de mobiliteit niet optimaal is, zullen deze bedrijven daar schade van ondervinden. Maar niet alleen de handel en de industrie hebben baat bij goede verbindingen in de regio: ook de zakelijke dienstensector heeft baat bij goede verbindingen van het wegennetwerk.

De bereikbaarheid van bedrijven is ook van belang voor de werknemers die van buiten de regio komen. De ligging van de Zaanstreek naast Amsterdam heeft tot gevolg dat er relatief veel mensen voor hun werk pendelen tussen de Zaanstreek en Amsterdam. Vijftig procent van de uitgaande pendel gaat naar Amsterdam. En veertig procent van de inkomende pendel komt vanuit Amsterdam²⁰. Er is ook een sterke pendelstroom van buiten de MRA naar de Zaanstreek toe. Dit is ongeveer 35 procent van het aantal werkzame personen in de Zaanstreek. Dit heeft echter niet alleen te maken met de ligging van de Zaanstreek maar ook met de economische structuur van de Zaanstreek²¹. De werkgelegenheid in de Zaanstreek sluit meer aan bij een forensengemeente dan een werkgemeente. Er zijn relatief

¹⁹ Bron: Regio in beeld 2015 Zaanstreek-Waterland. UWV

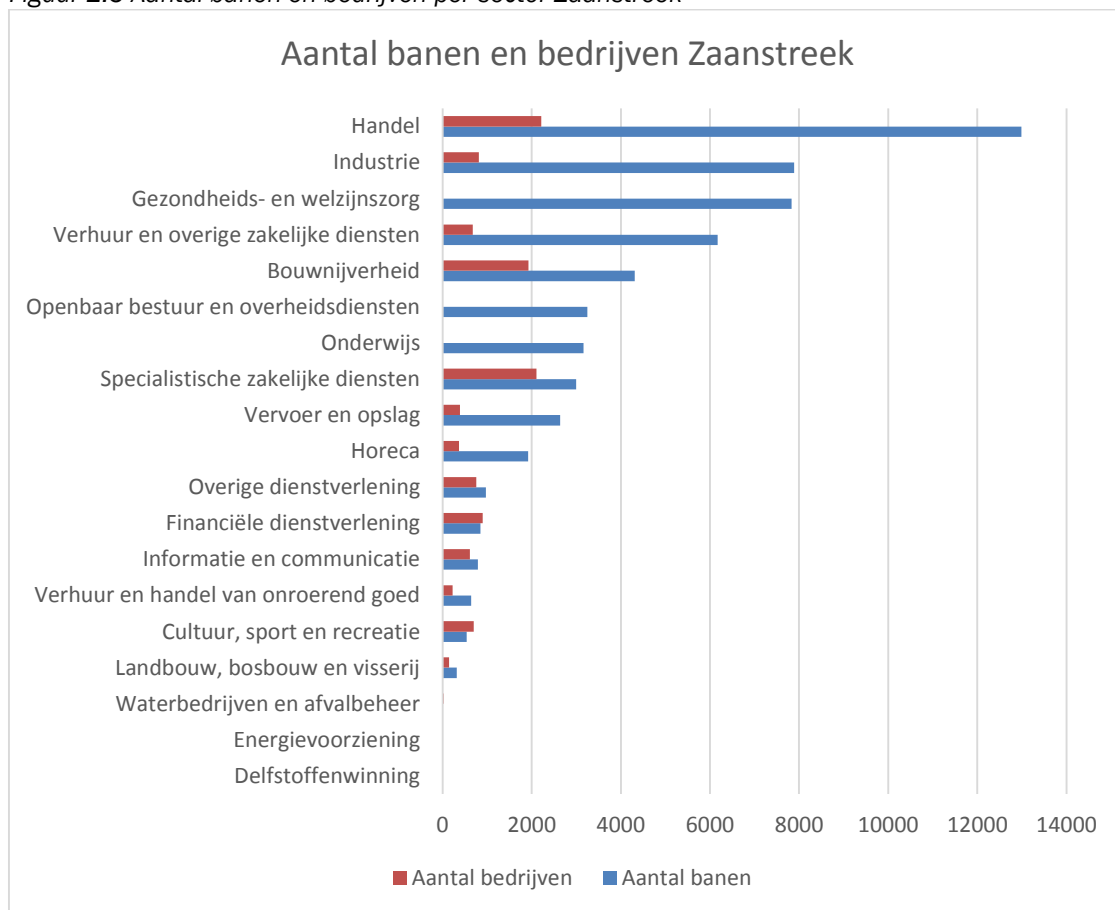
²⁰ Bron: CBS Statline, 2013.

²¹ Bron: Regio in beeld 2015 Zaanstreek-Waterland. UWV

weinig banen in de Zaanstreek ten opzichte van de beroepsbevolking. Het karakter als forensengemeente wordt uiteraard ook veroorzaakt door de ligging nabij Amsterdam²². Doordat de beroepsbevolking in Zaanstad tot 2030 naar verwachting nog toe zal nemen (dit in tegenstelling tot veel andere gemeenten, waarin de vergrijzing de overhand heeft)²³, zal de omvang van de pendelstromen naar verwachting ook blijven groeien. Alleen indien het aantal banen in de eigen gemeente harder groeit dan de beroepsbevolking, wat niet de verwachting is, kan de pendel afnemen.

Slechts een klein percentage van de pendelstromen reist door het gebied waar de A8 – A9 verbinding is voorzien. 7 procent van de uitgaande pendel is gericht op de IJmond en 15 procent van de inkomende pendel is afkomstig uit de IJmond²⁴.

Figuur 2.3 Aantal banen en bedrijven per sector Zaanstreek



Bron: CBS Statline, 2013/2014

²² Bron: Economische structuurvisie 2030. Gemeente Zaanstad, 2012.

²³ Bron: Economische data studiegebied MIRT NOWA A9. MIRT NOWA, 2015.

²⁴ Bron: CBS Statline, 2013.

2.2.2 Arbeidsmarkt

De werkloosheid is afgelopen jaren door de crisis gestegen. Door het aantrekken van de economie is er echter weer een nieuwe trend te zien. De kans op een baan is door een stijging van het aantal vacatures in de Zaanstreek in 2015 groter geworden dan in 2014. Dit heeft met name geresulteerd in een afname in het aantal kortdurend werkzoekenden. De kans op een baan in de Zaanstreek is het groots voor technische beroepen (op middelbaar niveau) en ICT-, onderwijs- en financiële beroepen (op hoger- en wetenschappelijk niveau)²⁵.

Het aantal WW uitkeringen in de Zaanstreek is ten opzichte van 2014 in 2015 met 3,6 procent afgenomen. Verwacht wordt dat ook in 2016 het aantal WW uitkeringen nog zal dalen. De Zaanstreek loopt nog wel achter bij de landelijke daling van het aantal WW uitkeringen van 5 procent²⁶.

Tabel 2.1: Werkloosheid

	Beroepsbevolking Zaanstreek	Werkloze beroepsbe- volking Zaanstreek	Werkloosheidspercen- tage Zaanstreek	Werkloosheidsper- centage Nederland
2011	85.000	4.000	5,2%	5%
2012	87.000	5.000	6,3%	5,8%
2013	89.000	7.000	7,5%	7,3%
2014	88.000	7.000	7,8%	7,4%

Bron: CBS Statline

Tabel 2.2 laat het werkloosheidspercentage per opleidingsniveau zien voor de Zaanstreek. Hieruit blijkt dat het hoogste percentage bij de lager opgeleiden ligt. Dat in deze trend nog geen verandering heeft plaatsgevonden word bevestigd door het rapport 'Regio in beeld 2015' waarin UWV de arbeidsmarkt van Zaanstreek-Waterland analyseert. De positie van laagopgeleiden is de laatste jaren verslechterd door een afname van de economische activiteiten waar de vraag naar laaggeschoolde arbeid traditioneel groot is. Redenen die hiervoor zijn aangedragen zijn bijvoorbeeld automatisering, robotisering en het verschuiven van arbeid naar lage lonenlanden. De ontwikkeling van de positie van lager opgeleiden wijkt voor Zaanstreek niet af van de landelijke trend: naast de eerder genoemde redenen speelde in de crisis verdringing door hoger opgeleiden waarschijnlijk nog een grotere rol. Deze groep is immers grotendeels aan het werk gebleven in de crisisjaren.

²⁵ Bron: Regio in Beeld 2015 Zaanstreek Waterland. UWV, 2015.

²⁶ Bron: Regio in Beeld 2015 Zaanstreek Waterland. UWV, 2015.

Tabel 2.2 Werkloosheidspercentage naar opleidingsniveau

	Laag Zaanstreek	Midden Zaanstreek	Hoog Zaanstreek	Laag Nederland	Midden Nederland	Hoog Nederland
2011	8,1%	4,3%	3,5%	7,8%	4,6%	3,1%
2012	9,1%	5,2%	4,6%	9,3%	5,5%	3,4%
2013	10,7%	7,1%	4,5%	11,3%	7,3%	4,2%
2014	12,2%	6,9%	3,8%	12,2%	7,5%	4,1%

Bron: CBS Statline

Tabel 2.3 Samenvattende tabel Zaanstreek

Banen	60.000	Belangrijkste sectoren:	Handel/industrie/zorg
Werkzame beroepsbevolking	81.000	Werkloze beroepsbevolking:	7.000 (7,8%)
Werkzaam in eigen COROP-regio	35.000		
Inkomende pendel	25.000	Belangrijkste herkomst:	Amsterdam
Uitgaande pendel	46.000	Belangrijkste bestemming:	Amsterdam

2.3 IJmond

COROP-regio IJmond bestaat uit vijf gemeenten waarvan een drietal nauw met elkaar samenwerkt. De gemeenten die bij IJmond horen zijn Heemskerk, Velsen, Beverwijk, Castricum en Uitgeest. Samen tellen deze gemeenten ongeveer 195.000 inwoners²⁷. IJmond kenmerkt zich door een diversiteit aan functies en landschappen. Werken, wonen en recreatie ligt hier allemaal dicht bij elkaar. De haven en Tata Steel zijn prominent aanwezig in het economische landschap. Daarnaast is recreatie ook binnen handbereik, bijvoorbeeld bij De Bazaar in Beverwijk. Dit is een van de grootste overdekte recreatieve markten van Europa²⁸. En ook de gemeenten Uitgeest en Castricum zorgen voor veel mogelijkheden wat betreft recreatie. Het merendeel van de IJmondgemeenten is onderdeel van de MRA. Alleen de gemeente Castricum valt buiten dit samenwerkingsverband. Deze samenwerking is belangrijk, aangezien meerdere vraagstukken in IJmond niet alleen de eigen regio betreffen. Een voorbeeld hiervan zijn vraagstukken over het Noordzeekanaal, die een duidelijke verbindende factor tussen de IJmond en Amsterdam is. Daarnaast kan IJmond ook profiteren van de goede kennis- en fysieke infrastructuur in de MRA. Het internationale aanzien van de MRA biedt extra kansen voor IJmond²⁹, denk aan de Cruisevaart maar ook als vestigingsplaats voor internationale bedrijven is de goede infrastructuur van de regio cruciaal.

²⁷ Bron: Regioatlas. Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

²⁸ Bron: Website De Bazaar Beverwijk.

²⁹ Bron: Kansenonderzoek IJmondgemeenten. Gemeenten Beverwijk, Velsen, Uitgeest en Heemskerk, 2013.

Figuur 2.4 COROP-regio IJmond



2.3.1 Economische structuur

De IJmond is te kenmerken als een haven- en industrieregio, onder andere door de aanwezigheid van Tata Steel. Tata Steel is in de IJmond de grootste werkgever waar ruim 9.000 mensen werken³⁰. Tata Steel is dan ook van groot belang voor de economie van IJmond. De industriesector is een conjunctuurgevoelige sector. Het grote belang van de industriesector in IJmond heeft dan ook tot gevolg dat de werkgelegenheid in deze sector niet stabiel is en gevoelig voor (mondiaal) economische ontwikkelingen³¹. Naast de industrie zijn ook de gezondheids- en welzijnszorg belangrijk voor de werkgelegenheid in IJmond. Het bedrijf dat hier onder andere een grote bijdrage aan levert is het Rode Kruis, gevestigd in Beverwijk. Maar ook de VIVA Zorggroep, die over verschillende locaties in heel IJmond verspreid is, biedt veel werkgelegenheid. De zorgsector is de afgelopen jaren sterk gegroeid³². Door de vergrijzing zal deze trend zich waarschijnlijk voortzetten. Ook de handel levert veel banen in de IJmond. Het aantal banen in deze sector is bijna gelijk aan het aantal banen in de industriesector³³.

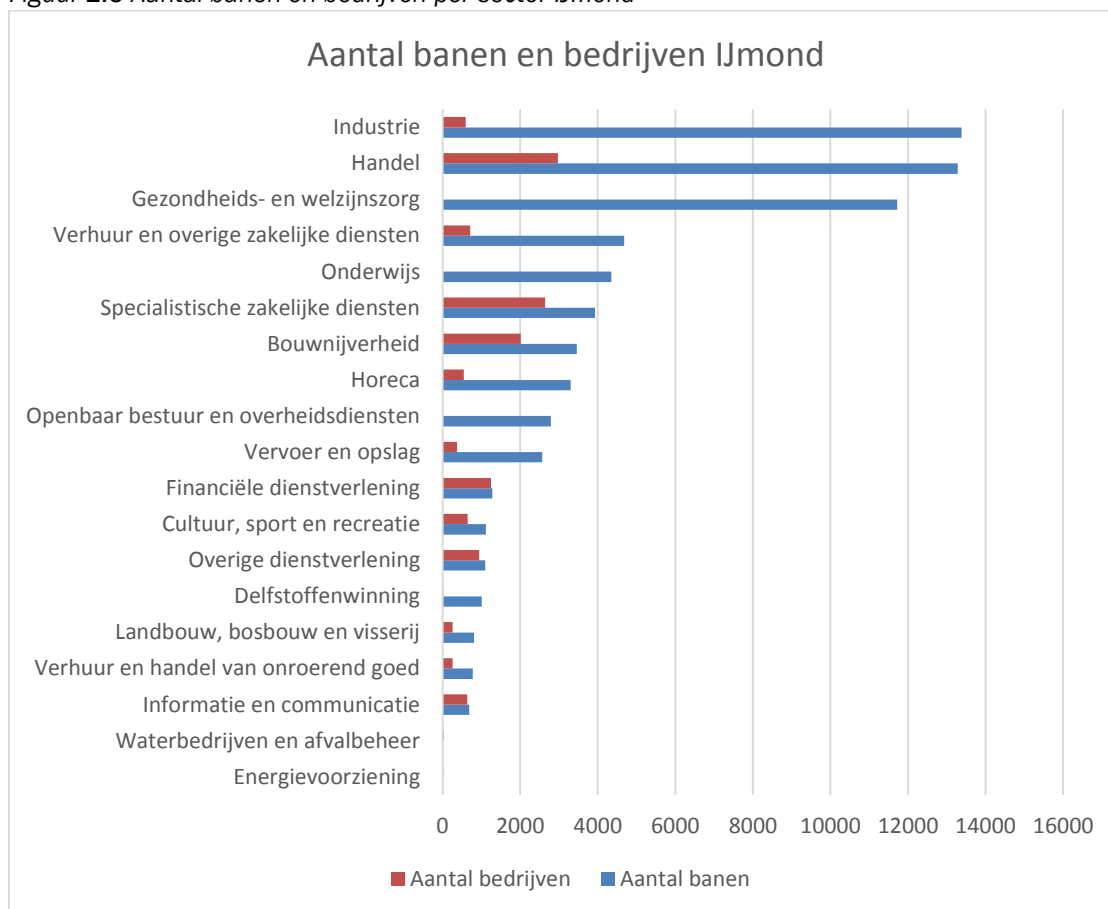
³⁰ Bron: Kansenonderzoek IJmondgemeenten. Gemeenten Beverwijk, Velsen, Uitgeest en Heemskerk, 2013.

³¹ Bron: De kracht van IJmond. Rabobank, 2012.

³² Bron: De kracht van IJmond. Rabobank, 2012.

³³ Bron: CBS Statline, 2013/2014.

Figuur 2.5 Aantal banen en bedrijven per sector IJmond



Bron: CBS Statline, 2013/2014.

Velsen en Beverwijk zijn de gemeenten met het grootste aandeel in de werkgelegenheid en het inwonersaantal van de regio IJmond. Hier zijn dan ook de grootste pendelstromen te vinden. Van de 97.000 personen tellende werkzame beroepsbevolking in de regio IJmond werkt bijna de helft buiten de regio. Van deze uitgaande pendel werkt 75 procent in de MRA³⁴. Hiervan werkt 40 procent in Groot Amsterdam en 25 procent in agglomeratie Haarlem. De inkomende pendel is vooral afkomstig uit de regio Alkmaar (30%). En in mindere mate uit Groot Amsterdam en agglomeratie Haarlem (beide ongeveer 15 procent)³⁵. Pendelstromen met een oost-west oriëntatie zijn minimaal. Van de inkomende pendel komt ongeveer 15 procent uit het westen (Zaanstreek en Waterland). Van de uitgaande pendel gaat ongeveer 10 procent deze kant op. De pendelstromen leiden tot een grote drukte op het wegennetwerk rondom de regio IJmond met name in de noord-zuid-richting. IJmond is afhankelijk van de A9 en de tunnels die onder het Noordzeekanaal doorgaan voor de bereikbaarheid. Wanneer er iets gebeurt op deze plekken is IJmond zeer slecht bereikbaar. Ook het doorgaande verkeer moet dan een andere

³⁴ Bron: Economische verkenning MRA 2015. Gemeente Amsterdam, 2015.

³⁵ Bron: CBS Statline, 2013.

route vinden om bij zijn bestemming te komen. Wegen die deze gevolgen merken zijn de N202, de N203 en de N246.

2.3.2 Arbeidsmarkt

De economische recessie heeft ook voor IJmond effect gehad op de arbeidsmarkt. De werkloosheid is de afgelopen jaren gestegen. Het werkloosheidspercentage van IJmond ligt wel structureel ruim onder het gemiddelde van Nederland. De kans op een baan in IJmond is in 2015 groter geworden in vergelijking met 2014. Het aantal kortdurend werkzoekenden is gedaald en het aantal vacatures gestegen. De kans op een baan ligt relatief hoog bij informatica-beroepen en in de zorgsector. In de zorgsector is er echter vooral vraag naar hoger opgeleiden³⁶. Doordat deze groep in de IJmond zelf ondervetwoordigd is, vindt er een mismatch plaats in deze sector tussen vraag en aanbod³⁷. Voor laag opgeleiden is de kans op een baan het grootst in de sectoren detailhandel en dienstverlening: in deze sectoren is de groei van het aantal vacatures het grootst³⁸.

Verder blijkt uit onderzoek van het UWV blijkt dat er in 2015 een daling van het aantal WW uitkeringen heeft plaatsgevonden. Verwacht wordt dat door het economische herstel het aantal WW uitkeringen ook in 2016 nog verder zal dalen³⁹.

Tabel 2.4 Werkloosheid

	Beroepsbevolking IJmond	Werkloze beroepsbe- volking IJmond	Werkloosheidspercen- tage IJmond	Werkloosheidsper- centage Nederland
2011	101.000	4.000	4,3%	5%
2012	103.000	5.000	4,8%	5,8%
2013	103.000	6.000	6%	7,3%
2014	103.000	7.000	6,4%	7,4%

Bron: CBS Statline

Wanneer de werkloosheidspercentages onderverdeeld worden naar opleidingsniveau liggen alle waarden onder het Nederlandse gemiddelde. Landelijk is er een ontwikkeling merkbaar waarbij laagopgeleiden relatief achtergesteld raken op de arbeidsmarkt. Deze trend lijkt zich ook te ontwikkelen in IJmond, maar de vergrijzing in de metaalindustrie biedt juist in IJmond ook weer kansen voor laagopgeleiden⁴⁰. De staalsector heeft het op dit moment echter moeilijk. Het behoud van Tata Steel in Velsen is voor de kansen van deze groep werknemers dan ook van groot belang.

³⁶ Bron: Regio in Beeld 2015 Zuid-Kennemerland en IJmond. UWV, 2015.

³⁷ Bron: Economische verkenning MRA 2015. Gemeente Amsterdam, 2015.

³⁸ Bron: Regio in Beeld 2015 Zuid-Kennemerland en IJmond. UWV, 2015.

³⁹ Bron: Regio in Beeld 2015 Zuid-Kennemerland en IJmond. UWV, 2015.

⁴⁰ Bron: Regio in Beeld 2015 Zuid-Kennemerland en IJmond. UWV, 2015.

Tabel 2.5 Werkloosheidspercentage naar opleidingsniveau

	Laag IJmond	Midden IJmond	Hoog IJmond	Laag Nederland	Midden Nederland	Hoog Nederland
2011	6,6%	3,8%	2,6%	7,8%	4,6%	3,1%
2012	7,8%	4,4%	2,7%	9,3%	5,5%	3,4%
2013	8,8%	5,7%	3,6%	11,3%	7,3%	4,2%
2014	10,8%	6,3%	3,2%	12,2%	7,5%	4,1%

Bron: CBS Statline

Tabel 2.6 Samenvattende tabel IJmond

Banen	68.000	Grootste sectoren:	Industrie/handel/zorg
Werkzame beroepsbevolking	97.000	Werkloze beroepsbevolking:	7.000 (7,8%)
Werkzaam in eigen COROP-regio	43.000		
Inkomende pendel	25.000	Belangrijkste herkomst:	Alkmaar
Uitgaande pendel	54.000	Belangrijkste bestemming:	MRA

2.4 Alkmaar en omgeving

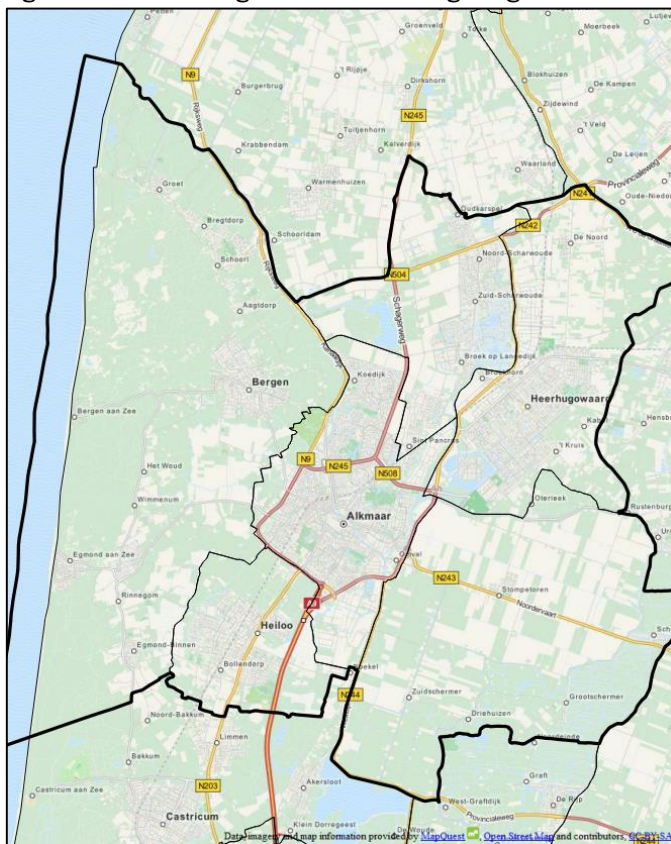
De COROP-regio Alkmaar en omgeving bestaat uit vijf gemeenten: Alkmaar, Heerhugowaard, Lange-dijk, Bergen en Heiloo. In totaal wonen hier ongeveer 240.000 mensen⁴¹. De regio is niet aangesloten bij de MRA zoals de andere COROP-regio's maar geeft wel aan dat ze een samenwerking wil ontwikkelen⁴². De regio heeft vijf ruimtelijk economische clusters benoemd waarop zij de focus wil leggen in haar beleid. Deze clusters zijn agribusiness, duurzame energie, marien/maritiem & offshore, vrijetijds-industrie en medisch. Vooral het agribusinesscluster heeft een positief effect op de ontwikkeling van Noord-Holland Noord. Sinds 2011 heeft het agribusinesscluster in Noord-Holland Noord de status Greenport gekregen. De Greenport in Noord Holland-Noord heeft een productiewaarde van ruim 3 miljard euro, wat dit cluster een belangrijke economische drijfveer voor Noord-Holland Noord maakt. Ook stimuleert de Greenport de samenwerking tussen de MRA en regio Alkmaar⁴³.

⁴¹ Bron: CBS 2015.

⁴² Bron: Regiobeeld 2025, Regio Alkmaar.

⁴³ Bron: Provincie Noord-Holland.

Figuur 2.6 COROP-regio Alkmaar en omgeving



2.4.1 Economische structuur

De regio Alkmaar heeft een bovengemiddeld aanbod van winkelmogelijkheden. Vooral de stad Alkmaar kenmerkt zich door een binnenstad die zich sterk onderscheidt van andere binnensteden in de regio. Dit komt onder andere door het ruime en niet-alledaagse winkelaanbod in combinatie met vele andere voorzieningen die Alkmaar te bieden heeft. Deze factoren samen met de ligging van Alkmaar zorgen ervoor dat de stad een bovenregionale winkelfunctie heeft. De detailhandel is dan ook niet alleen een belangrijke sector voor de stad Alkmaar, maar ook voor de regio als geheel⁴⁴. De consumentenbestedingen zijn de afgelopen jaren weer gestegen voor regio Alkmaar. Winkeliers hebben echter last van de trend dat er steeds meer via het internet wordt gekocht. Dit wordt deels opgevangen door de focus te verschuiven naar onder andere horeca en toerisme⁴⁵.

Naast de handel is ook de gezondheids- en welzijnszorg een grote sector binnen de regio. Het grote aantal banen in de gezondheids- en welzijnszorg is onder andere afkomstig uit Stichting Medisch Centrum Alkmaar. De sector heeft sinds 2015 wel weer te maken met krimp⁴⁶.

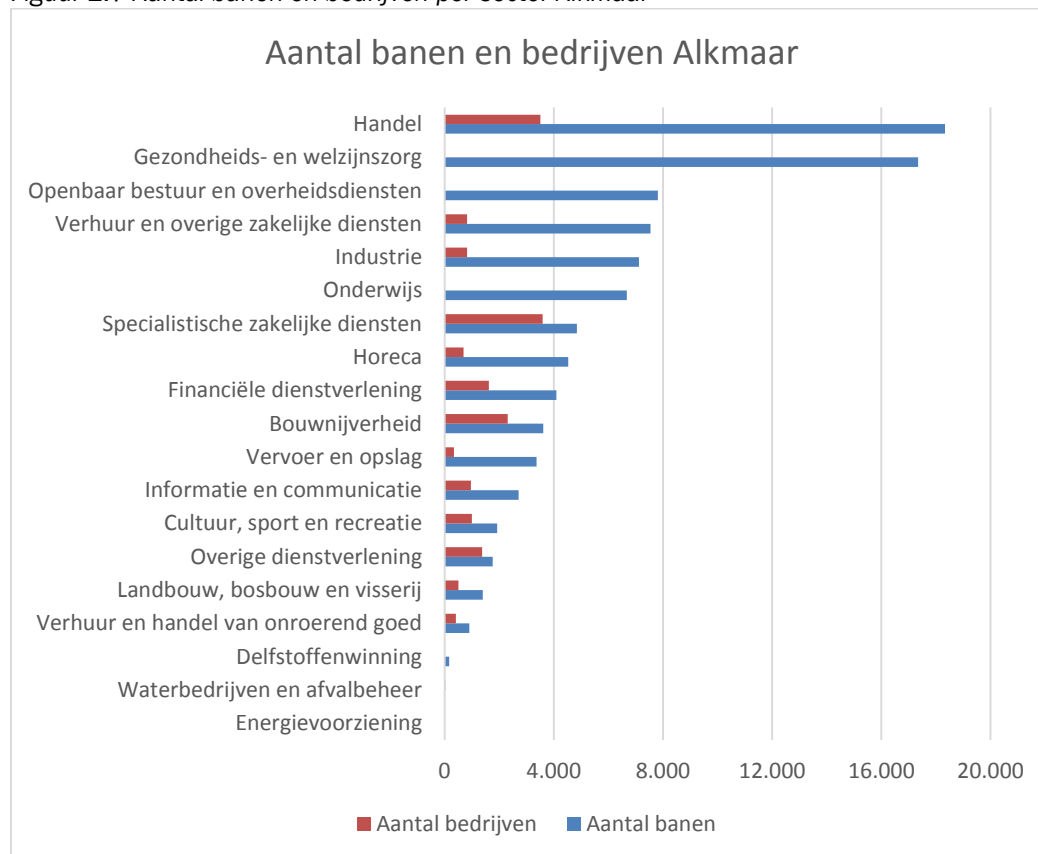
⁴⁴ Bron: Detailhandelvisie regio Alkmaar. Droogh Trommelen en Partners, 2011.

⁴⁵ Bron: Regio's in 2015. ING, 2014.

⁴⁶ Bron: Regio's in 2015. ING, 2014.

Zoals eerder genoemd zorgt Greenport Noord-Holland Noord voor een grote bijdrage aan de regionale economie. De Regio Alkmaar is ook betrokken bij deze greenport. De groei in deze sector is mede afhankelijk van de Agriport A7, gevestigd in Middenmeer. Dit is een projectlocatie met bedrijventerrein, voor glastuinbouw en vollegrond teelten. Microsoft, Shell en diverse transportbedrijven zijn voorbeelden van bedrijven die op dit terrein gevestigd zijn. Door de combinatie van productie, verwerking, logistiek en andere diensten, wordt Agriport A7 als een van de meest moderne Agroparken ter wereld beschouwd⁴⁷. Naast Agriport A7 speelt ook Alton, een grootschalig glastuinbouwgebied in Heerhugowaard, een rol binnen de agribusiness⁴⁸. Greenport Noord-Holland Noord creëert werkgelegenheid en stimuleert de agribusiness sector in Noord-Holland Noord wat bijdraagt aan een sterke economische positie voor Noord-Holland Noord⁴⁹. Om de groei in deze sector te ondersteunen is een goede bereikbaarheid van het gebied van groot belang.

Figuur 2.7 Aantal banen en bedrijven per sector Alkmaar



Bron: CBS Statline 2013/2014

⁴⁷ Bron: Website Agriport A7

⁴⁸ Bron: Website gemeente Heerhugowaard

⁴⁹ Bron: Vizier op de toekomst: innovatiekracht in de agribusiness in Noord-Holland Noord. Agriboard Noord-Holland Noord, 2011.

Van de werkzame beroepsbevolking in regio Alkmaar is ruim 50 procent werkzaam in de eigen regio⁵⁰. De meeste mensen die buiten de regio werken, pendelen heen en weer naar de Randstad. Dit zorgt voor een pendelstroom over de A9 die in de spits leidt tot files op de A9 en de ring van Alkmaar⁵¹. Het grootste deel van de uitgaande pendel is gericht op Amsterdam (40 procent). Daarnaast gaat nog 15 procent van de uitgaande pendel naar IJmond en slechts 6 procent naar de Zaanstreek. De inkomende pendel is in ongeveer gelijke mate afkomstig uit de IJmond (15 procent) en Groot Amsterdam (12 procent)⁵². De regio Alkmaar wil de pendelstroom richting de Randstad terugdringen. Alkmaar heeft relatief veel hoger opgeleiden onder de beroepsbevolking en een laag werkloosheidspercentage onder deze groep⁵³. Een groot deel van deze groep pendelt. Om de pendelstroom terug te dringen zet de regio daarom in op het creëren van meer arbeidsplaatsen gericht op hoger opgeleiden⁵⁴.

2.4.2 Arbeidsmarkt

Het werkloosheidspercentage is de laatste jaren gestegen in de regio Alkmaar. Ondanks deze stijging ligt het percentage onder het gemiddelde van Nederland. Voor 2015 wordt een lichte daling van de werkloosheid verwacht⁵⁵. Wanneer je kijkt naar het werkloosheidspercentage naar opleidingsniveau ligt alleen het percentage van de laag opgeleiden rond het gemiddelde van Nederland. Onder de hoog en middelbaar opgeleiden is het werkloosheidspercentage structureel lager dan gemiddeld in Nederland.

Tabel 2.7 Werkloosheid

	Beroepsbevolking Alkmaar	Werkloze beroepsbevolking Alkmaar	Werkloosheidspercentage Alkmaar	Werkloosheidspercentage Nederland
2011	122	5	4,3%	5%
2012	124	6	5,2%	5,8%
2013	123	8	6,5%	7,3%
2014	122	8	6,6%	7,4%

Bron: CBS Statline

Werkloosheidspercentage naar opleidingsniveau

	Laag Alkmaar	Midden Alkmaar	Hoog Alkmaar	Laag Nederland	Midden Nederland	Hoog Nederland
2011	6,6%	3,7%	3%	7,8%	4,6%	3,1%
2012	8,7%	4,8%	2,6%	9,3%	5,5%	3,4%
2013	11,6%	6,2%	3,5%	11,3%	7,3%	4,2%
2014	12,3%	6,8%	3%	12,2%	7,5%	4,1%

Bron: CBS Statline

⁵⁰ Bron: Grote regionale verschillen in woon-werk balans. ING, 2012.

⁵¹ Bron: Regionale bereikbaarheidsvisie Noord-Kennemerland. Gemeenten Noord-Kennemerland, 2006.

⁵² Bron: CBS Statline, 2013.

⁵³ Bron: CBS Statline.

⁵⁴ Bron: Economische visie Langedijk. Gemeente Langedijk 2012.

⁵⁵ Bron: Regio's in 2015. ING, 2014.

Tabel 2.8 Samenvattende tabel Alkmaar en omgeving

Banen	94.000	Grootste sectoren:	Handel/zorg
Werkzame beroepsbevolking	114.000	Werkloze beroepsbevolking:	8.000 (6,6%)
Werkzaam in eigen COROP-regio	61.000		
Inkomende pendel	33.000	Belangrijkste herkomst:	IJmond
Uitgaande pendel	53.000	Belangrijkste bestemming:	Randstad

2.5 Groot Amsterdam

De COROP-regio Groot Amsterdam bestaat uit 14 gemeenten. Samen tellen deze gemeenten ongeveer 1,3 miljoen inwoners⁵⁶. Hiervan woont ongeveer 60 procent in de gemeente Amsterdam. Daarnaast woont een groot deel in de gemeenten Zaanstad (10%) en Haarlemmermeer (10%). De regio strekt zich uit van de Beemster in Noord Noord-Holland tot aan de Haarlemmermeer in Zuid Noord-Holland. De grote strekking van dit gebied zorgt voor een grote diversiteit aan functies. Groot Amsterdam heeft zich ontwikkeld als een sterke economische regio. Dit komt onder andere door de hoge bevolkingsconcentratie, internationale bedrijvigheid en een groot netwerk van nationale en internationale verbindingen. De internationale bedrijvigheid is terug te zien in de vestiging van bedrijven als Schiphol, Greenport, verschillende havens en hoofdkantoren.

Een ander samenwerkingsverband is de Stadsregio Amsterdam. Groot Amsterdam en de Zaanstreek vormen samen de Stadsregio Amsterdam, wat een formeel samenwerkingsverband is tussen alle gemeenten binnen deze COROP-regio's. Voor de Stadsregio Amsterdam zijn financiële middelen beschikbaar voor de wettelijke taken die dit orgaan heeft. Voorbeelden van deze taken zijn het subsidiëren van regionale infrastructuur, de aansturing van jeugdzorg en het opstellen van regels over de toewijzing van sociale huurwoningen. Het belangrijkste verschil tussen de twee samenwerkingsverbanden waar Groot Amsterdam in betrokken is, is de manier waarop het samenwerkingsverband vastgelegd is. De MRA is een onofficieel samenwerkingsverband en de Stadsregio Amsterdam is een officieel samenwerkingsverband met wettelijke bevoegdheden⁵⁷.

⁵⁶ Bron: OIS, 2015.

⁵⁷ Bron: Regionale Agenda 2014-2018. Stadsregio Amsterdam, 2014.

Figuur 2.8 COROP-regio Groot Amsterdam



2.5.1 Economische structuur

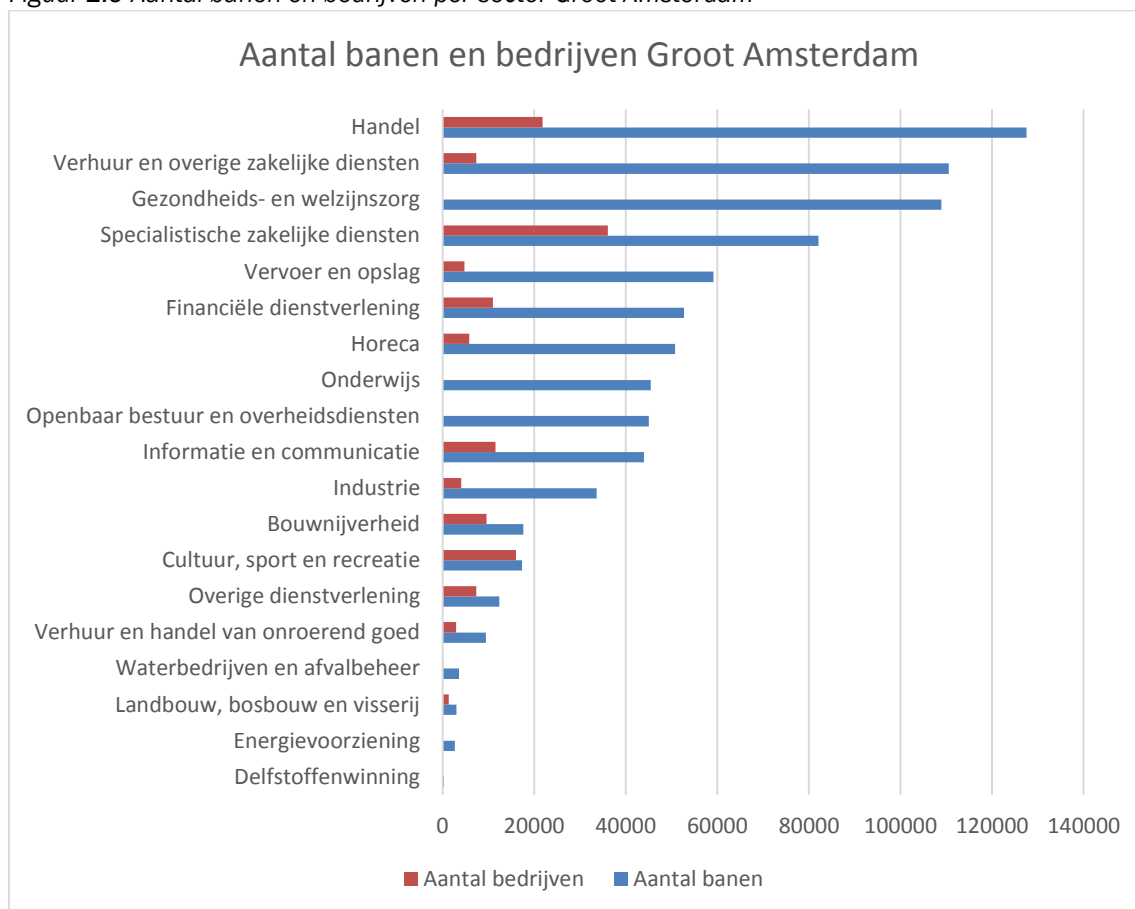
De sectoren die de meeste banen bieden in Groot Amsterdam zijn handel, zakelijke diensten en gezondheids- en welzijnszorg⁵⁸. Hiervan is alleen bij de sector gezondheids- en welzijnszorg een krimp in het aantal banen te zien. De sector zakelijke diensten is de sector met de meeste banen in Groot Amsterdam. Deze sector is, net als de financiële sector, oververtegenwoordigd in vergelijking met Nederland. De krimp in de zorg kan een gevolg zijn van de bezuinigingen en decentralisatie in deze sector. Omdat dit een relatief vergrijsde sector is, komt er waarschijnlijk wel een groei in vacatures⁵⁹.

Ook de grootste bedrijven zijn te vinden in de sectoren met de meeste werkgelegenheid. De vele ziekenhuizen en medische centra in Amsterdam en omgeving bieden een groot aantal banen. De sector zakelijke diensten steunt onder andere op internationale hoofdkantoren van bedrijven die in Amsterdam gevestigd zijn zoals IBM Nederland en Compass Group Nederland (nationaal hoofdkantoor van Eurest catering en facilitaire diensten).

⁵⁸ Bron: CBS Statline, 2013/2014.

⁵⁹ Bron: Regio in Beeld 2015 Groot Amsterdam. UWV.

Figuur 2.9 Aantal banen en bedrijven per sector Groot Amsterdam



Bron: CBS Statline, 2013/2014

Groot Amsterdam heeft landelijk gezien het grootste percentage van de beroepsbevolking dat in de eigen regio werkt. Het aantal banen in deze regio is zelfs 30 procent hoger dan de eigen beroepsbevolking. Er is dus ook automatisch een grote dagelijkse inkomende pendel van werknemers. De werkgelegenheid in Groot Amsterdam is ongeveer gelijk aan 60 procent van de werkgelegenheid in heel Noord-Holland. Het aantal inkomende werknemers is ruim twee keer zo groot als het aantal uitgaande werknemers. De inkomende pendel van Amsterdam komt uit alle richtingen, met Flevoland en Utrecht als belangrijke herkomstregio's. Binnen het studiegebied is de Zaanstreek het belangrijkste herkomst en bestemmingsgebied. De uitgaande pendel is vooral gericht op Utrecht, gevolgd door de Zaanstreek, Haarlem en de Gooi- en Vechtstreek. Ook door een mismatch tussen vraag en aanbod ontstaan er pendelstromen voor de regio. De tekorten van werknemers met specifieke opleidingseisen of juist tekorten aan arbeidsplekken voor minder gekwalificeerde werknemers veroorzaken deze pendelstromen⁶⁰. Het grote aantal forensen heeft gevolgen voor de bereikbaarheid van de regio. Er zijn veel projecten in gang gezet om de bereikbaarheid te verbeteren, zowel op de weg als in het OV⁶¹. Dit heeft onder andere geleid tot verbeteringen in het hoofdwegennet in de regio Amsterdam. De zwaktes liggen

⁶⁰ Bron: Grote regionale verschillen in woon-werk balans. ING, 2012.

⁶¹ Bron: Provincie Noord-Holland

nu vooral nog bij het verbinden van de verschillende netwerken (hoofdwegennet, stedelijk wegennet en OV). De plannen en uitgevoerde projecten lossen de meeste knelpunten tot 2030 op. Alleen ten noorden van Amsterdam worden op het hoofdwegennet nog knelpunten worden voorspeld⁶².

2.5.2 Arbeidsmarkt

De werkloosheid in Groot Amsterdam is sinds 2014 gedaald. Dit is een gemiddelde over alle sectoren. Wel verschilt de kans op een baan per sector. Informaticaberoepen, economisch-administratieve beroepen en medische beroepen bieden goede baankansen. Dit geldt echter niet voor alle opleidingsniveaus. In deze beroepsgroepen hebben vooral middelbaar en hoog opgeleiden een grotere baankans. Voor lager opgeleiden zijn er vooral meer vacatures beschikbaar in verzorgende en dienstverlenende beroepen⁶³.

Het werkloosheidspercentage in Groot Amsterdam ligt nog hoger dan het landelijke gemiddelde. Dit is kenmerkend voor grote steden. De ontwikkelingen in de werkloosheid verschillen per gemeente binnen Groot Amsterdam. De gemeenten Diemen, Uithoorn en Aalsmeer laten een lager dan gemiddelde daling zien in vergelijking met de regio. De gemeente Ouder-Amstel juist een hoger dan gemiddelde daling. En de gemeenten Amsterdam, Amstelveen en Haarlemmermeer laten een gemiddelde daling zien. Verwacht wordt dat de werkloosheid nog verder zal dalen in 2016⁶⁴.

Tabel 2.9 Werkloosheid

	Beroepsbevolking Groot Amsterdam	Werkloze beroepsbevolking Groot Amsterdam	Werkloosheidspercentage Groot Amsterdam	Werkloosheidspercentage Nederland
2011	684.000	39.000	5,7%	5%
2012	705.000	45.000	6,4%	5,8%
2013	718.000	58.000	8,1%	7,3%
2014	721.000	56.000	7,8%	7,4%

Bron: CBS Statline

Wanneer de werkloosheidspercentages onderverdeeld worden naar opleidingsniveaus liggen niet alle percentages meer boven het landelijk gemiddelde. Het werkloosheidspercentage van hoog opgeleiden ligt rond het landelijk gemiddelde. Bij de groep laag opgeleiden in Groot Amsterdam is nog een stijging van het werkloosheidspercentage te zien. Dit kan een gevolg zijn van de (nog steeds) ruime arbeidsmarkt waardoor werkgevers eerder hoger gekwalificeerde werknemers aannemen en hoger opgeleiden sneller een baan onder hun niveau accepteren⁶⁵. Amsterdam heeft een groot aanbod aan hoger opgeleiden (45 procent van de beroepsbevolking, t.o.v. 34 procent landelijk gemiddelde), dat ervoor zorgt dat lager opgeleiden eenvoudig worden verdrongen bij economische krimp.

⁶² Bron: Website Investeringsagenda Weg Stadsregio Amsterdam.

⁶³ Bron: Regio in beeld 2015 Groot Amsterdam. UWV.

⁶⁴ Bron: Regio in beeld 2015 Groot Amsterdam. UWV.

⁶⁵ Bron: Regio in beeld 2015 Groot Amsterdam. UWV.

Tabel 2.10 Werkloosheidspercentage naar opleidingsniveau

	Laag Groot Amster- dam	Midden Groot Amster- dam	Hoog Groot Amster- dam	Laag Nederland	Midden Nederland	Hoog Nederland
2011	10,3%	5,8%	3,3%	7,8%	4,6%	3,1%
2012	11,4%	7%	3,7%	9,3%	5,5%	3,4%
2013	14,4%	9,2%	4,4%	11,3%	7,3%	4,2%
2014	14,9%	8,9%	4,1%	12,2%	7,5%	4,1%

Bron: CBS Statline

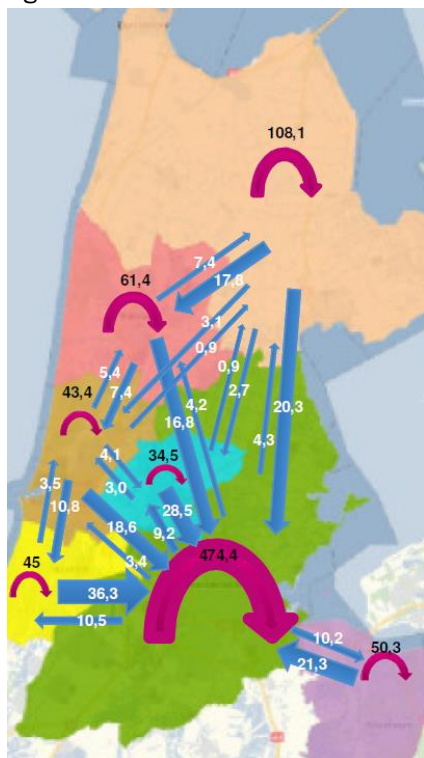
Tabel 2.11 Samenvattende tabel Groot Amsterdam

Banen	833.000	Grootste sectoren:	Handel/zakelijke diensten/zorg
Werkzame beroepsbevolking	665.000	Werkloze beroepsbevolking:	56.000 (7,8%)
Werkzaam in eigen COROP-regio	474.000		
Inkomende pendel	359.000	Belangrijkste herkomst:	Haarlem/Zaan- streek/buiten Noord-Holland
Uitgaande pendel	191.000	Belangrijkste bestemming:	Haarlem/Zaan- streek/buiten Noord-Holland

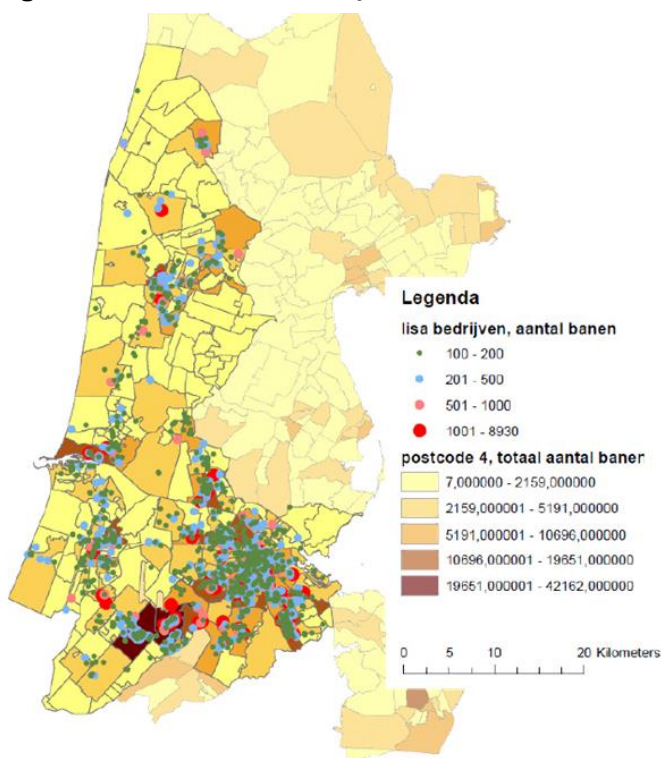
2.6 Conclusie

Uit de economische beschrijving van het studiegebied blijkt dat de verkeerstromen vooral een noord-zuid oriëntatie hebben en in mindere mate een oost-west oriëntatie: dat geldt zowel voor het woon-werkverkeer als het zakelijke en vrachtverkeer, zoals het bedrijfsleven heeft aangegeven. Figuur 2.11 laat dit verband zien voor het woon-werkverkeer. De pendelstromen in Noord-Holland zijn duidelijk gericht op Amsterdam. Waar goede oost-west verbindingen richting Amsterdam ontbreken, zoals in de regio IJmond, zien we een sterkere noord-zuid oriëntatie. De vraag is of de noord-zuid oriëntatie een gevolg is van het ontbreken van een verbinding in de oost-west richting of dat andere oorzaken hebben geleid tot een noord-zuid oriëntatie van werk en wonen zoals de match tussen arbeidsmarkt en woon-omgeving. Uit onderzoek van MIRT NOWA (2015) blijkt bovendien dat de meest noordelijke regio's van Noord-Holland minder pendelen dan de regio's die direct aan Amsterdam grenzen. Amsterdam trekt dus grote pendelstromen aan, mits er een goede verbinding is. De regio Alkmaar laat een relatief grote pendelstroom richting Amsterdam zien die potentieel gebruik kan maken van de A8-A9-verbinding, vooral van en naar Amsterdam Noord. De treinverbinding tussen Alkmaar en Amsterdam is echter ook goed, wat ervoor zorgt dat het aandeel van de auto in deze pendelstroom relatief beperkt is.

Figuur 2.11 Pendelstromen



Figuur 2.10 Concentraties bedrijven



Bron: MIRT NOWA, 2015.

Figuur 2.10 laat het aantal bedrijven en de grootte van die bedrijven zien. Er is een duidelijke concentratie van bedrijven te zien rond Amsterdam. Daarnaast is er ook een concentratie van bedrijven te zien langs de A9 en rond Alkmaar. De concentratie van bedrijven hangt samen met pendelstromen waardoor je ook hier de conclusie kunt trekken dat Amsterdam het zwaartepunt is van het studiegebied. De regio Amsterdam is dan ook de enige regio in het studiegebied die tot 2040 een toename van de potentiële beroepsbevolking laat zien. Dit zal de pendelstromen die er nu zijn doen veranderen. Ten eerste zal de uitgaande pendel in de regio's buiten Amsterdam afnemen doordat door de afname van de potentiële beroepsbevolking er meer ruimte is om in de eigen regio te werken. Andersom zal de uitgaande pendel voor de regio Amsterdam juist toenemen door de groei van de potentiële beroepsbevolking. De ontwikkeling van de inkomende pendel is sterk afhankelijk van de economische ontwikkeling van Amsterdam. Indien de werkgelegenheid harder groeit dan toename van de potentiële beroepsbevolking, zal de inkomende pendel groeien. Bij een kleinere economische ontwikkeling, zal de beroepsbevolking in Amsterdam een groter deel van deze banen vervullen en groeit de inkomende pendel minder snel dan het aantal banen, of kan deze zelfs afnemen.

Verder hebben we kunnen zien dat de IJmond een lager dan gemiddelde werkloosheid heeft onder lager en middelbaar opgeleiden. In Amsterdam ligt deze juist boven het gemiddelde. Ook in Zaanstad is de werkloosheid onder lager en middelbaar opgeleiden hoger dan in de IJmond. Daarnaast bieden vergrijzing onder personeel juist voor de beroepen voor lager opgeleiden in de zorg en industrie kansen. Een betere verbinding tussen deze gebieden kan de totale werkloosheid doen dalen. De groei in

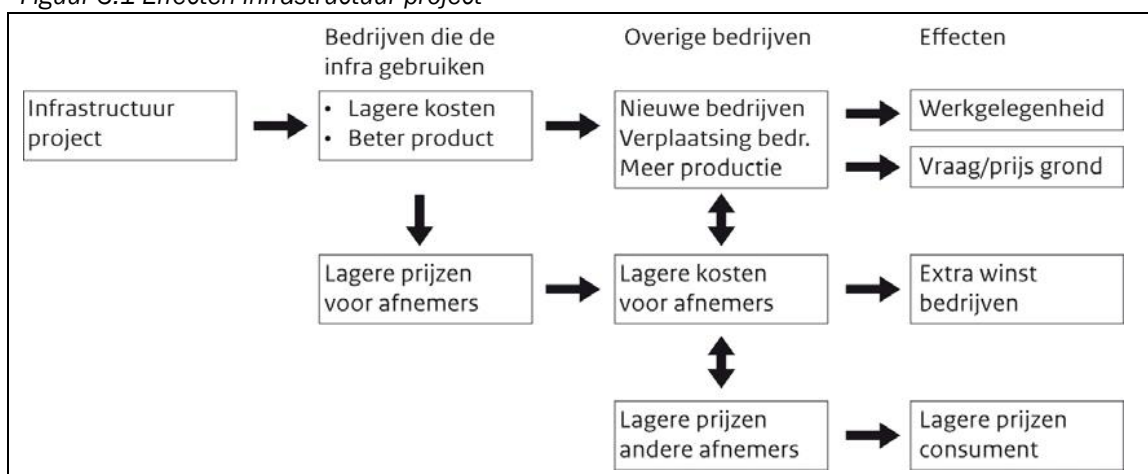
banen voor hoger opgeleiden in de IJmond en het gebrek aan aanbod, zal vermoedelijk ook tot grotere pendelstromen gaan leiden van Amsterdam, met een groot aanbod aan hoger opgeleiden, naar de IJmond en wellicht ook naar Zaanstad waar hetzelfde speelt.

3 Effecten van de verbinding A8-A9 op de regionale economie

3.1 Wisselwerking bereikbaarheid en economische ontwikkeling

Het verbeteren van de bereikbaarheid door een verbetering van de Verbinding A8-A9 leidt tot kortere reistijden in de regio en daarmee tot lagere kosten voor mobiliteit. De kosten van zakelijke ritten en vrachtvervoer worden daardoor lager. Ook kunnen bedrijven werknemers werven in een groter gebied, waardoor de productiviteit toeneemt of de loonkosten verlaagd kunnen worden. Dit leidt ertoe dat kosten voor bedrijven lager worden – hierdoor ontstaat een keten aan effecten, zoals we toelichten in Figuur 3.1. De investering in de verbinding A8-A9 leidt uiteindelijk tot lagere prijzen voor afnemers waardoor de productie stijgt en de prijzen dalen. De consument profiteert uiteindelijk van dit voordeel. Daarnaast versterkt dit de concurrentiepositie van de regio waarin de bereikbaarheid verbetert – bedrijven kunnen immers sneller groeien, er ontstaan nieuwe bedrijven en bedrijven verplaatsen zich van elders naar de regio. Overigens kunnen ook bedrijven van elders de regio beter bereiken – de concurrentie in de regio neemt dus toe. Uiteindelijk ontstaan er effecten in de arbeidsmarkt, de grondmarkt en slaat een deel van de effecten neer in extra winsten en lagere prijzen.

Figuur 3.1 Effecten infrastructuur project



Bron: Rienstra en Visser, 2010.

Het bovenstaande is een schema van de doorwerking van de bereikbaarheidseffecten. In principe maakt het niet uit waar de effecten gemeten worden, maar het is het eenvoudigste om dit aan het begin van de keten te doen: de reistijdeffecten. Regionaal maakt het echter wel uit waar deze neerslaan. Dat is ook bepalend voor wie er uiteindelijk profiteert. In dit hoofdstuk gaan we in op de regio's die voor- en nadeel ondervinden van de A8 – A9 verbinden en bij welke sectoren deze effecten vervolgens naar verwachting terecht komen. De doorwerking richting de consument is daarbij niet expliciet meegenomen: in de analyse in dit hoofdstuk beschrijven we waar de initiële effecten in het bedrijfsleven terechtkomen. Uiteindelijk kan dit via een verandering in prijzen leiden tot een verandering in de concurrentiepositie, regionale werkgelegenheidseffecten en andere consumentenprijzen. Deze effecten zijn echter dusdanig onzeker, dat we ze niet kunnen specificeren (bijvoorbeeld: vestigen meer

bedrijven zich in de regio en produceren ze meer en vervoeren ze meer naar buiten de regio, of gaan bedrijven van buiten de regio meer naar de regio vervoeren, waarmee de bedrijven in de regio het moeilijk krijgen).

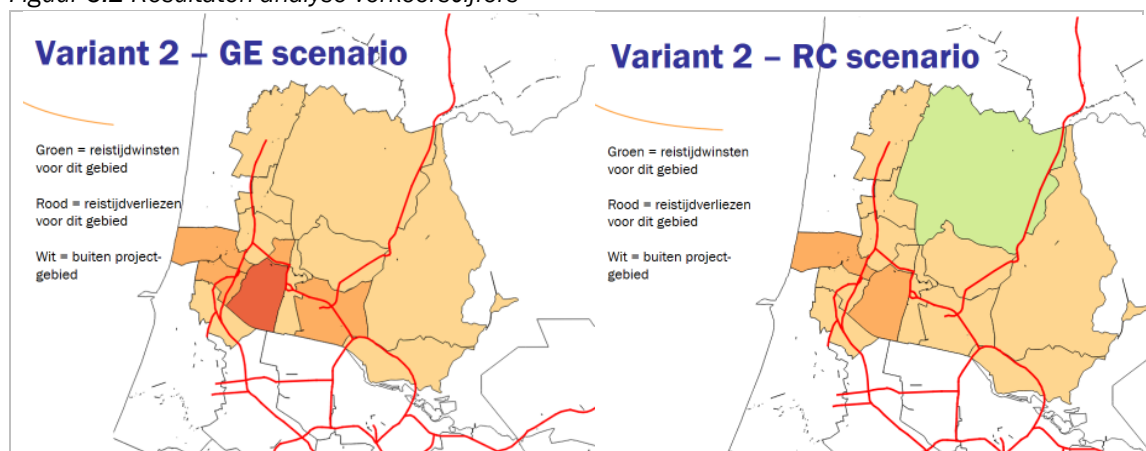
3.2 Verandering regionale bereikbaarheid

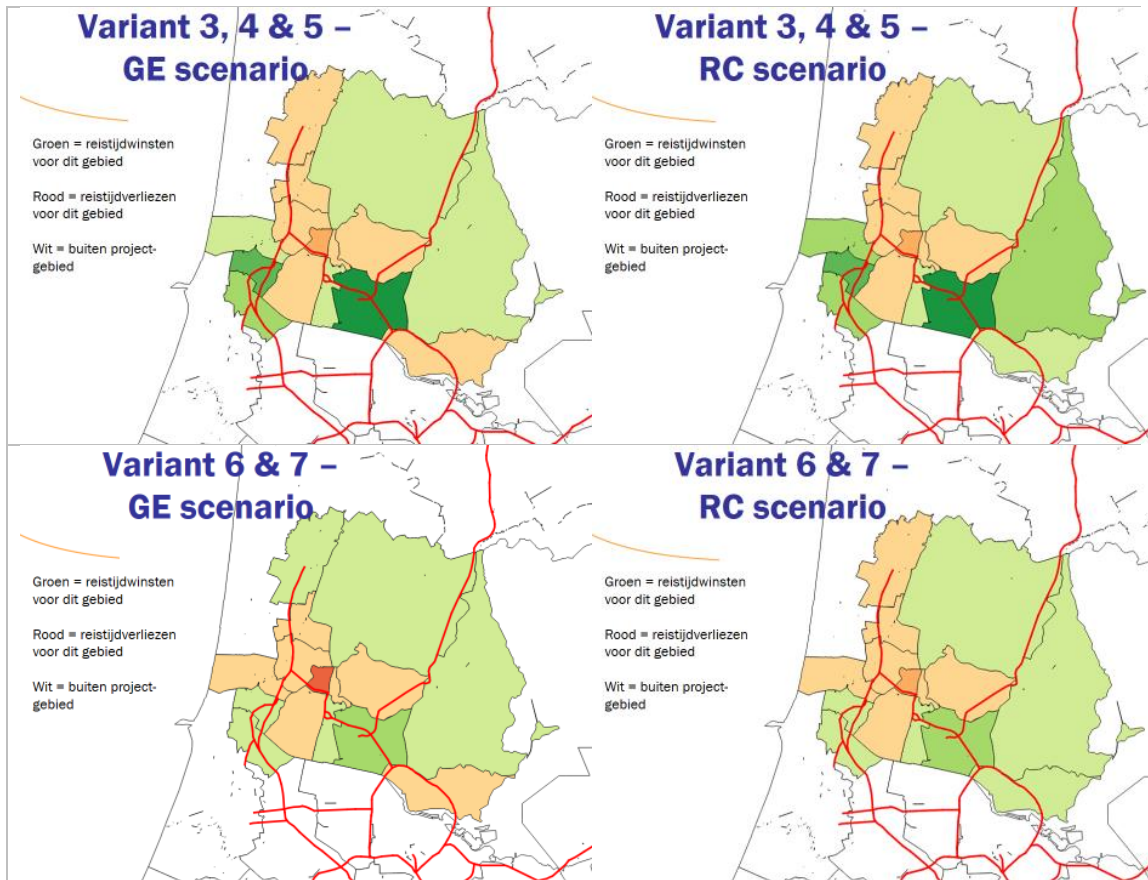
De veranderingen in de regionale bereikbaarheid worden beschreven aan de hand van 2 scenario's. Deze scenario's zijn ook gebruikt voor de MKBA. Deze scenario's zijn het Global Economy (GE) scenario en het Regional Communities (RC) scenario. De grootste verschillen in de scenario's uit zich in de mate van economische groei. Bij het GE scenario wordt uitgegaan van hoge economische groei en bij het RC scenario wordt uitgegaan van lage economische groei.

Figuur 3.2 laat de regionale veranderingen in bereikbaarheid zien voor de verschillende alternatieven en scenario's. We hebben ervoor gekozen om de alternatieven 3, 4, 5 en 5a te clusteren en hetzelfde te doen voor alternatief 6 en 7. Deze alternatieven lijken op elkaar: de absolute omvang van effecten tussen varianten 3 t/m 5 verschilt wel aanzienlijk, maar de regionale neerslag (welke regio profiteert, en welke regio niet en wat is de onderlinge verhouding daartussen?) is nagenoeg gelijk. Voor de onderstaande kaarten is het verschil tussen deze varianten niet onderscheidend.

Voor variant 2 dient de opmerking gemaakt te worden dat het ontwerp is aangepast ten opzichte van de variant die is doorgerekend: in de doorgerekende variant zitten veel snelheidsverlagingen ten behoeve van de leefbaarheid, waardoor de bereikbaarheid afneemt. In de geactualiseerde variant zijn deze snelheidsverlagingen ongedaan gemaakt en zijn enkele optimalisaties doorgevoerd: de variant zou netto geen negatief effect meer moeten hebben op de bereikbaarheid, maar wel een positief effect op de leefbaarheid. Dit is nog niet doorgerekend, dus de omvang van het positieve dan wel negatieve effect is onbekend.

Figuur 3.2 Resultaten analyse verkeerscijfers





Alternatief 2

Alternatief 2 laat overwegend negatieve effecten zien, maar zoals hierboven ook genoemd, optimalisaties voor de bereikbaarheid zijn nog niet meegenomen in de berekeningen. Verwacht wordt dat de bereikbaarheidseffecten van dit alternatief ten opzichte van het nulalternatief beperkt zijn. Het is immers ook een nul-plusalternatief. Dit alternatief zal naar verwachting wel een positief effect hebben op de leefomgeving in de nabij gelegen dorpen zoals Assendelft en Krommenie, mits daadwerkelijk maatregelen worden getroffen om het sluipverkeer tegen te gaan.

Alternatief 3, 4, 5 en 5a

Bij alternatief 3, 4 en 5 zijn de veranderingen voor de regionale bereikbaarheid divers. Er treden, in verschillende mate, zowel reistijdwinsten als reistijdverliezen op. De reistijdwinsten van deze alternatieven slaan vooral neer in de IJmond, Zaandam, de Beemster en Waterland. Vooral voor de IJmond is dit een verbetering ten opzichte van alternatief 2. Voor de Zaanstreek vinden er zowel positieve als negatieve effecten plaats. In Zaandam slaan er reistijdwinsten neer, maar Wormerland, Krommenie en Westzaan gaan er qua bereikbaarheid op achteruit. Ook de regio Alkmaar gaat er licht op achteruit qua bereikbaarheid. Dit is vermoedelijk het gevolg van extra verkeer op de A9 ten opzichte van de referentiesituatie. Dit heeft tot gevolg dat het noord-zuid verkeer van en naar Alkmaar te maken heeft met meer drukte op de weg, terwijl het niet profiteert van de nieuwe oost-west verbinding (daar maakt het meest verkeer van en naar Alkmaar geen gebruik van). De gebieden met reistijdwinsten in deze

alternatieven zijn de gebieden waarvan het verkeer wel gebruik zal maken van de nieuwe oost-west verbinding.

De verschillen in regionale spreiding tussen het GE en RC scenario zijn minimaal, alleen de totale hoogte verschilt. Verschillen in spreiding gelden vooral voor Amsterdam Noord: in het RC-scenario zijn er reistijdwinsten in plaats van verliezen, zoals in het GE scenario. Blijkbaar is de druk rond de A8 en A10 dusdanig in een GE-scenario dat veranderende verkeersstromen als gevolg van A8 - A9 verbinding leiden tot een (kleine) vertraging voor het verkeer van en naar Amsterdam Noord. In een RC-scenario is de druk op het wegennet beperkter en worden de negatieve effecten overtroffen door de positieve effecten.

N.B. Alternatief 5a laat in het GE scenario een fors negatiever reistijdeffect zien voor Krommenie en Assendelft dan de alternatieven 3 t/m 5. De extra aansluiting op de verbinding A8-A9 naar Assendelft leidt tot reistijdbaten van het verkeer dat uit het westen komt/naar het westen gaat. Het verkeer dat vanuit het oosten komt zal waarschijnlijk gebruik blijven maken van de N246 en deze nieuwe aansluiting dus niet gebruiken. Dit verkeer profiteert dus niet van deze aansluiting, maar ondervindt wel hinder van extra drukte op de A8 en mogelijk ook van de extra op en afritten die zorgen voor lagere snelheden op het gehele traject en grotere kansen op congestie. De reistijdverliezen voor het verkeer van/naar het oosten wegen zwaarder dan de reistijdbaten van het verkeer van/naar het westen, waardoor Krommenie en Assendelft gemiddeld genomen minder goed bereikbaar worden. De kleine ingreep in dit alternatief heeft dus nadelige effecten op de bereikbaarheid van dit gebied, terwijl de neerslag van de bereikbaarheidseffecten voor andere gebieden niet sterk verandert. In een RC-scenario zien we dit verschil tussen alternatief 5a en de overige alternatieven niet.

Alternatief 6 en 7

Deze alternatieven laten vergelijkbare effecten zien als de vorige beschreven alternatieven, alleen zijn de effecten over het gehele studiegebied minder positief. Alleen voor de regio Alkmaar geldt dat reistijdverliezen uit alternatief 3 t/m 5 omslaan naar reistijdwinsten. Heemskerk daarentegen krijgt juist te maken met reistijdverliezen in plaats van winsten. Dit is waarschijnlijk een gevolg van de andere aansluiting die deze alternatieven hebben. In plaats van een directe aansluiting op de A9 is er bij deze alternatieven sprake van een aansluiting op de N203. Dit kan de mate van drukte op de A9 beïnvloeden en daarmee de effecten op het Noord-Zuid-verkeer. Voor Amsterdam Noord veranderen, evenals bij de vorige besproken alternatieven, de reistijdverliezen in het GE scenario in reistijdwinsten in het RC scenario.

De grootste reistijdwinsten slaan ook bij deze alternatieven vooral neer aan de west- en oostkant van de weg (Waterland, Beemster, Zaandam en IJmond). De gebieden die door de nieuwe verbinding worden doorsneden (Assendelft en Krommenie) hebben te maken met reistijdverliezen.

Resumerend

De conclusie kan getrokken worden dat vooral het lokale oost-west verkeer positieve effecten ondervindt van de nieuwe verbinding tussen de A8 en de A9. Regio-overstijgend verkeer is meer noord-zuid georiënteerd en heeft dus minder profijt van de verbinding.

De gebieden ten oosten en westen van de weg (IJmond, Zaandam, Waterland en Beemster) hebben daarmee het meeste baat van de verbinding. De gebieden die in het gebied liggen waar de nieuwe verbinding aangelegd zal worden, zoals Krommenie en Assendelft, worden juist slechter bereikbaar. De huidige infrastructuur zorgt voor een betere bereikbaarheid (en daarmee bijvoorbeeld ook meer overlast van sluipverkeer) van de dorpskernen.

De bovenstaande analyse is uitgevoerd op basis van een gemiddelde werkdag. Wanneer niet alleen de gemiddelde werkdag wordt bekeken, maar ook de impact van calamiteiten, kan ook het (regio overstijgende) noord-zuid verkeer profiteren van de nieuwe verbinding. Deze maakt het gehele netwerk rond het Noordzeekanaalgebied en de verbinding van het Noorden van Noord-Holland met de randstad robuuster.

3.3 Regionale economische effecten

Afhankelijk van de regio waarin de baten neerslaan en de economische structuur van deze regio, belanden de baten ook bij verschillende sectoren. In ieder alternatief profiteren vracht- en zakelijk verkeer in verschillende mate van de A8 – A9 verbinding. Zakelijk verkeer heeft in de meeste varianten de grootste baten. Alleen in variant 2 zijn de effecten negatief voor het zakelijke verkeer. Vrachtverkeer profiteert (op een reguliere dag, effecten van calamiteiten zijn niet meegenomen in de onderstaande cijfers) alleen in de varianten 3 t/m 5 in een GE-scenario. In de andere varianten gaat er netto meer vrachtverkeer op achteruit dan op vooruit. Dit verschilt echter wel per regio.

Regionale en sectorale toedeling reistijdbaten.

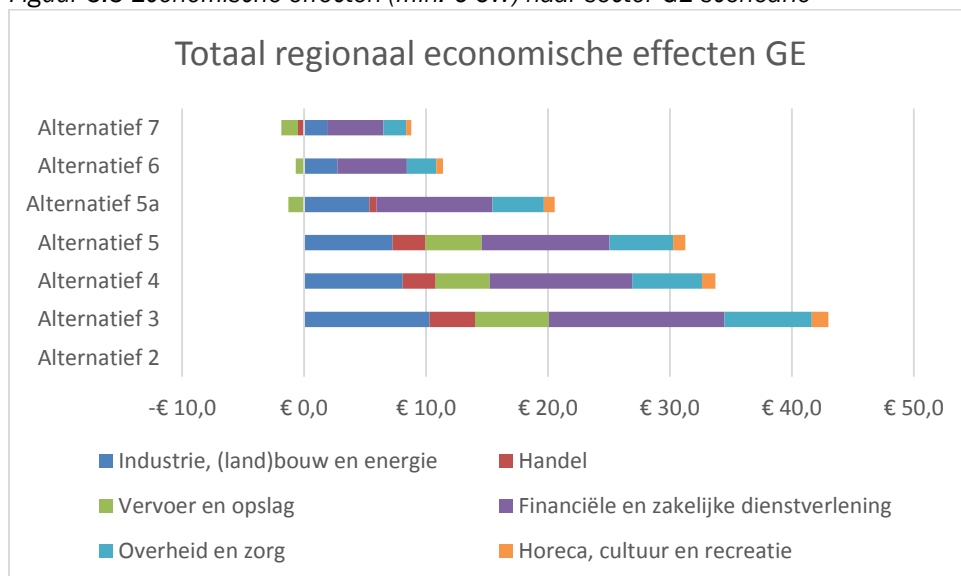
De in de MKBA berekende reistijdbaten voor het vracht- en zakelijke verkeer zijn de baten die bij het bedrijfsleven terechtkomen. De regionale neerslag is afgeleid uit het verkeersmodel. De baten voor het vrachtverkeer zijn vooral relevant voor de sectoren handel, transport en industrie, maar werken (via lagere prijzen) uiteindelijk ook door naar andere sectoren. De baten voor het zakelijk verkeer slaan vooral neer in de ict-sector en de zakelijke dienstverlening. De economische structuur van de regio waarin de baten neerslaan, bepaalt welke sector uiteindelijk het meest profiteert. Per sector is de relatieve omvang van transportkosten en zakelijke reiskosten op de bedrijfsvoering bepaald. Daarmee heeft iedere sector per regio een verwacht aandeel waarin deze profiteert van de neerslag van de reistijdbaten. Uitgangspunt is dat de helft van de baten neerslaan in de herkomstregio en de helft in de bestemmingsregio.

Het onderstaande figuur presenteert hoe de verschillende sectoren in het gehele studiegebied (van Alkmaar tot Amsterdam-Noord) in de verschillende alternatieven profiteren van de nieuwe verbinding. De financiële en zakelijke dienstverlening hebben in bijna ieder alternatief het meeste profijt: dit komt

doordat vooral het zakelijk verkeer profiteert van de nieuwe verbinding. De industrie en overheid hebben vooral baat in alternatieven 3 t/m 5; de verdeling van de baten over sectoren is in deze alternatieven nagenoeg gelijk, net als de verdeling over de regio's. Alleen de totale omvang van de baten verschilt. In alternatief 5a hebben de overheid en industrie ook nog een relatief groot aandeel van de baten (de spreiding van de regionale neerslag lijkt immers ook voor een groot deel op die van alternatieven 3 t/m 5), maar is de som van de baten wel fors lager. Bovendien zijn de effecten voor de handel en transportsector te verwaarlozen, net als in alternatief 6 en 7. Ze kunnen zelfs licht negatief zijn, maar dat is zeer beperkt. Let wel: dit geldt voor reguliere werkdagen. Baten van de weg als alternatieve route voor noord-zuid-verkeer in geval van calamiteiten zijn niet meegenomen in de onderstaande beschouwing. Omdat voor het meest actuele ontwerp van alternatief 2 geen berekeningen zijn gemaakt, stellen we de effecten van dit alternatief op 0.

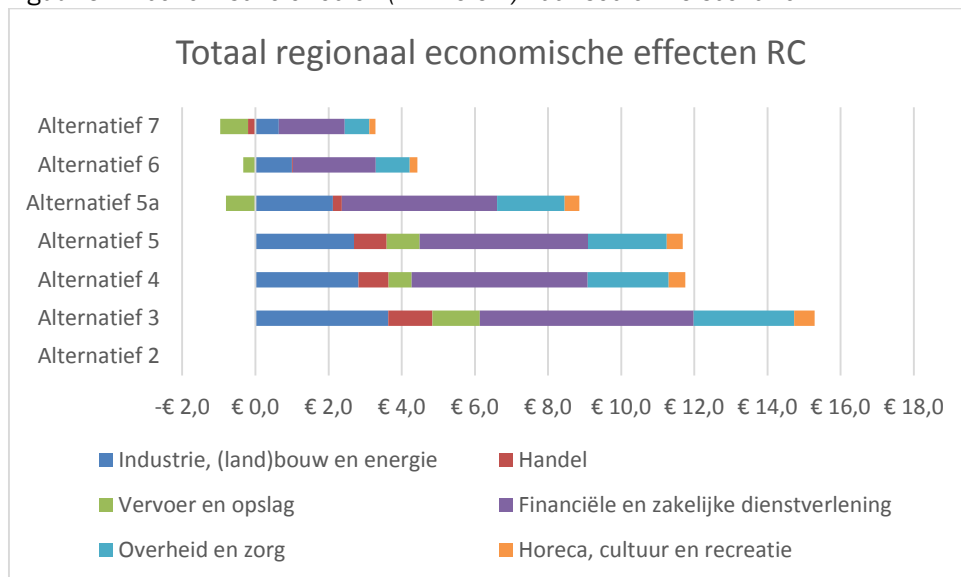
De absolute hoogte van de onderstaande baten is gebaseerd op de omvang van de bereikbaarheidsbaten zoals berekend in de partiële MKBA. Aangezien het lange-afstandsverkeer daarin niet is meegenomen en ook robuustheidseffecten niet zijn gekwantificeerd, liggen de uiteindelijke baten voor het regionale bedrijfsleven vermoedelijk hoger. Daarnaast zorgt een nieuwe verbinding ook voor een mogelijke structuurverandering: dit kan leiden tot meer samenwerking, maar ook meer concurrentie tussen het bedrijfsleven. Het eerste zorgt voor additionele effecten, het laatste zou ervoor kunnen zorgen dat niet het bedrijfsleven, maar vooral de consument profiteert. De onderstaande grafieken moeten dan ook vooral gezien worden als indicatie voor de regionale en sectorale verhoudingen, via doorwerkingen op markten is het mogelijk dat effecten uiteindelijk elders landen.

Figuur 3.3 Economische effecten (mln. € CW) naar sector GE-scenario



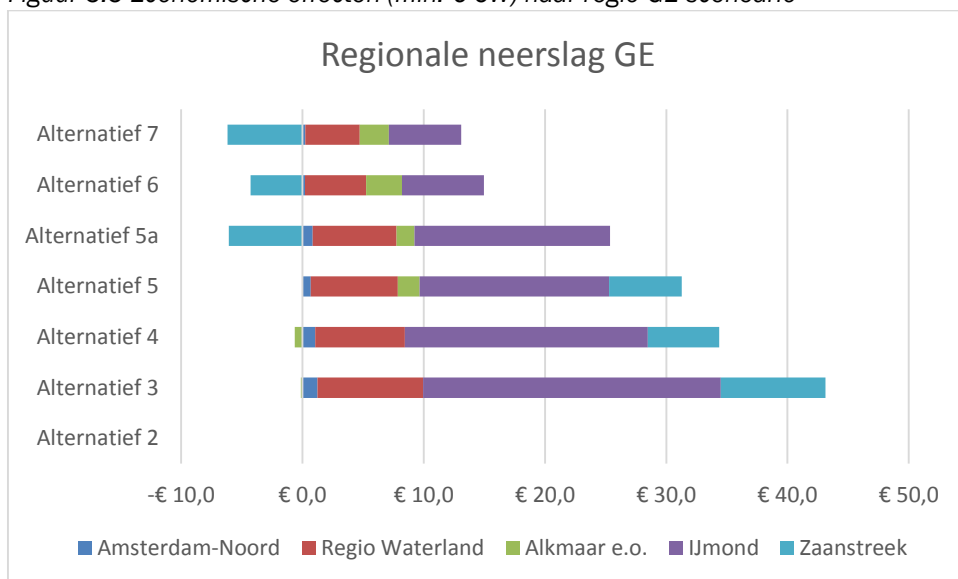
De verschillen in neerslag tussen een GE- en RC-scenario zijn beperkt. Zoals uit de vorige paragraaf bleek, zijn het grotendeels dezelfde regio's die positieve en negatieve effecten ondervinden van de nieuwe verbinding. Daarmee worden ook grotendeels dezelfde sectoren geraakt. Alleen de totale omvang van effecten verschilt duidelijk.

Figuur 3.4 Economische effecten (mln. € CW) naar sector RC-scenario

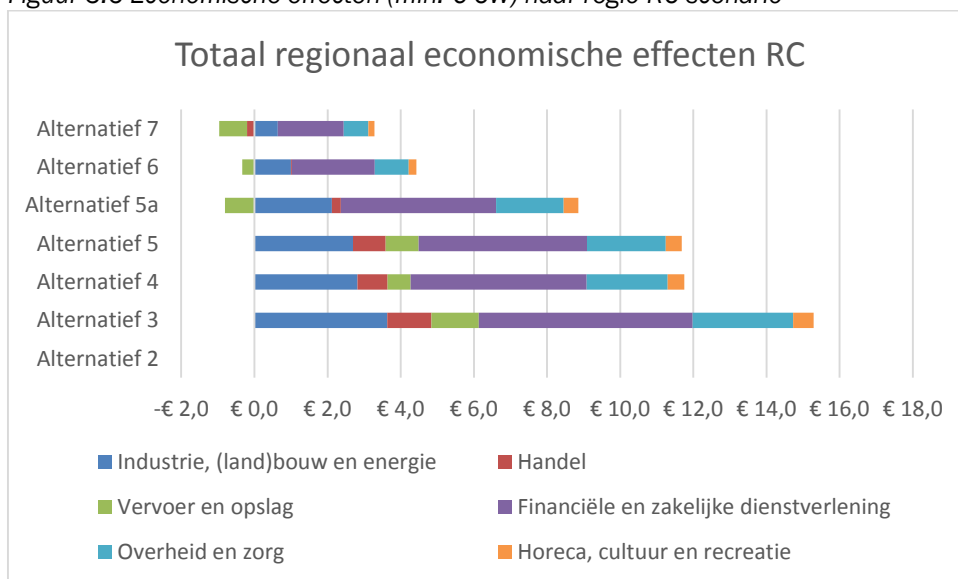


De bedrijvigheid in de IJmond, en dan met name Beverwijk, lijkt het meest te profiteren van de aanleg van de A8 – A9 verbinding. Opvallend aan de regionale neerslag in de alternatieven 5a t/m 7 de Zaanstreek netto negatieve effecten ondervindt. Ook in de alternatieven 3 t/m 5 zijn de effecten hier relatief klein. Zaandam profiteert weliswaar, samen met Beverwijk, het sterkst van alle woonplaatsen, zoals in de vorige paragraaf de zien was. Assendelft en met name Krommenie worden echter per saldo slechter bereikbaar door de nieuwe weg. Dit doet een groot deel van de positieve effecten voor Zaandam teniet. De onderstaande tabel vat dit samen. Omdat in RC en GE de verhoudingen tussen de regio's en sectoren nagenoeg gelijk blijven, bekijken we in de verdere regionale verdieping alleen het GE-scenario.

Figuur 3.5 Economische effecten (mln. € CW) naar regio GE-scenario

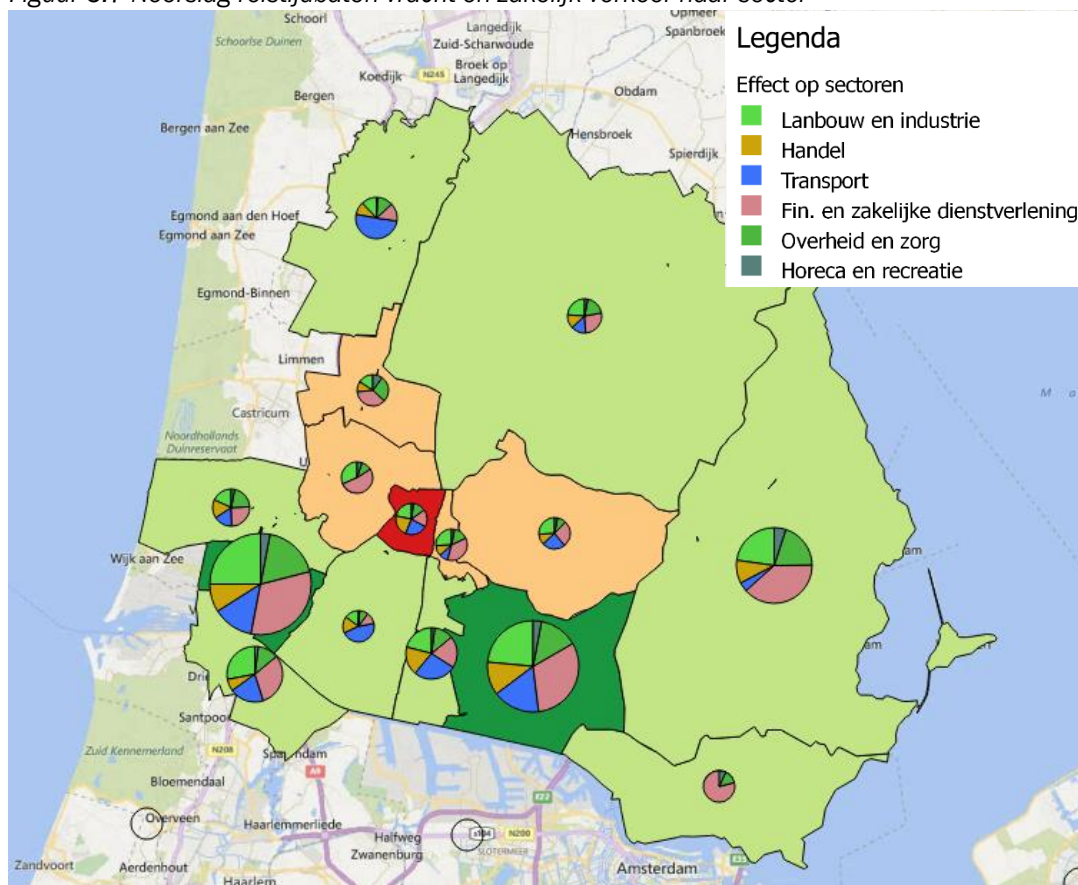


Figuur 3.6 Economische effecten (mln. € CW) naar regio RC-scenario



De regionale en sectorale neerslag zijn in de onderstaande figuur weergegeven voor alternatief 5. De sectorale verdeling per regio blijft in alle overige varianten nagenoeg onveranderd, alleen de omvang (en soms richting) van het effect verandert tussen de scenario's en alternatieven.

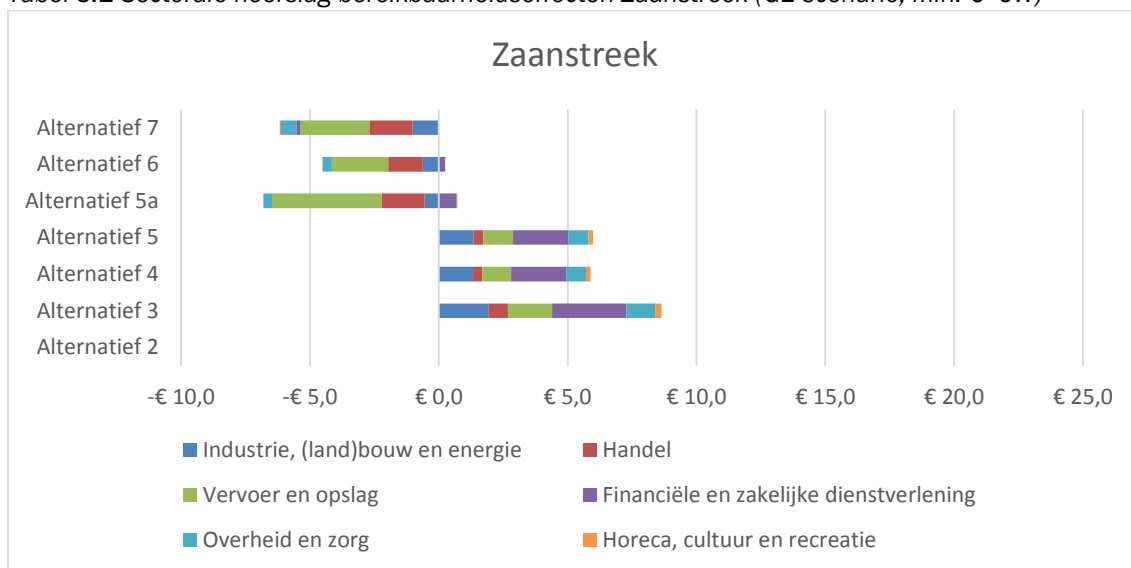
Figuur 3.7 Neerslag reistijdbaten vracht en zakelijk verkeer naar sector



3.3.1 De Zaanstreek

De Handel en Industrie zijn grote sectoren in de Zaanstreek. Deze sectoren maken, net als de transport zelf uiteraard, veel gebruik van vrachtverkeer. Doordat de baten voor het vrachtverkeer in de verschillende alternatieven in de Zaanstreek zeer beperkt zijn en in een aantal gevallen zelfs negatief (met name voor verkeer van en naar Assendelft en Krommenie), profiteren deze sectoren ook zeer beperkt. In de alternatieven 5a t/m 7 heeft het bedrijfsleven zelfs meer last dan baat van de nieuwe verbinding (op dagen zonder calamiteiten). Er zijn wel baten voor het zakelijk verkeer in de varianten 3 t/m 5, hiervan profiteert vooral de zakelijke dienstverlening.

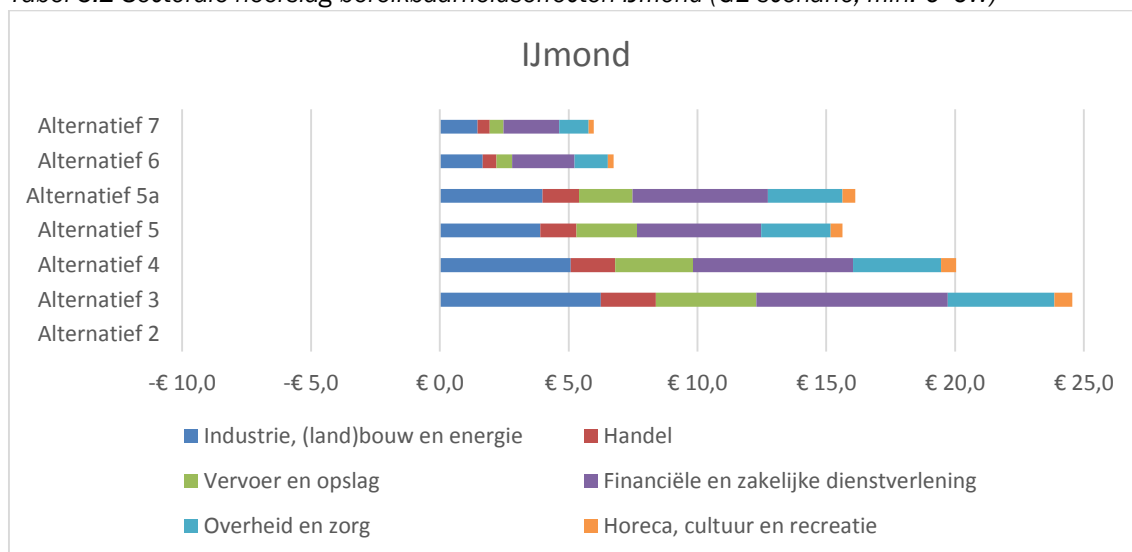
Tabel 3.1 Sectorale neerslag bereikbaarheidseffecten Zaanstreek (GE-scenario, mln. € CW)



3.3.2 IJmond

In de IJmond zijn de handel en industrie de grootste sectoren. Deze profiteren dan ook het sterkst van de baten voor het vrachtverkeer die met name in alternatieven 3 t/m 5a optreden. Daarnaast zijn ook de effecten voor het zakelijke verkeer het grootste in deze varianten. Daar profiteren de industrie en zeer grote zorgsector uiteraard ook van, maar doordat de financiële en zakelijke dienstverlening als sector meer zakelijk verkeer genereert, profiteren deze sterk ondanks een relatief kleine omvang in de regio.

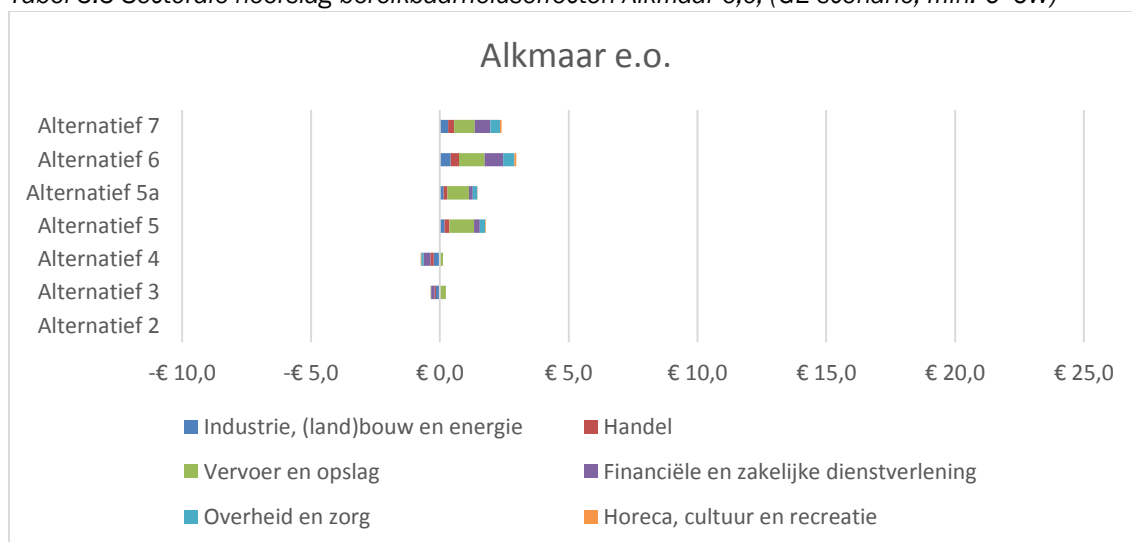
Tabel 3.2 Sectorale neerslag bereikbaarheidseffecten IJmond (GE-scenario, mln. € CW)



3.3.3 Regio Alkmaar

De regio Alkmaar profiteert vooral in de alternatieven 5 t/m 7 en dan vooral het vrachtverkeer. Ondanks dat de transportsector niet heel groot is in de regio, profiteert deze dus het sterkste van de verbeterde bereikbaarheid. De baten van alternatieven 5 t/m 7 zijn in deze regio aanzienlijk kleiner dan in de regio's IJmond en Zaanstreek. De A8 – A9 verbinding heeft dus geen grote gevolgen voor een verbetering of verslechtering van de bereikbaarheid van de regio.

Tabel 3.3 Sectorale neerslag bereikbaarheidseffecten Alkmaar e.o. (GE-scenario, mln. € CW)

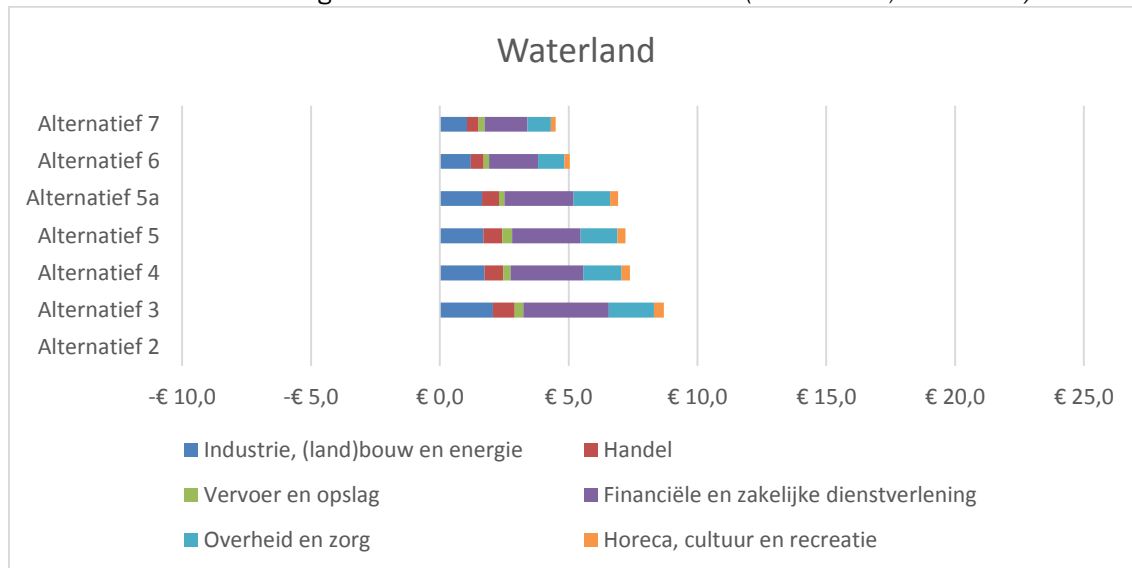


3.3.4 Groot Amsterdam

Groot Amsterdam hebben we opgedeeld in twee delen. Waterland en Amsterdam-Noord. Enerzijds omdat de economische structuur sterk verschilt, anderzijds ook omdat de bereikbaarheidseffecten in

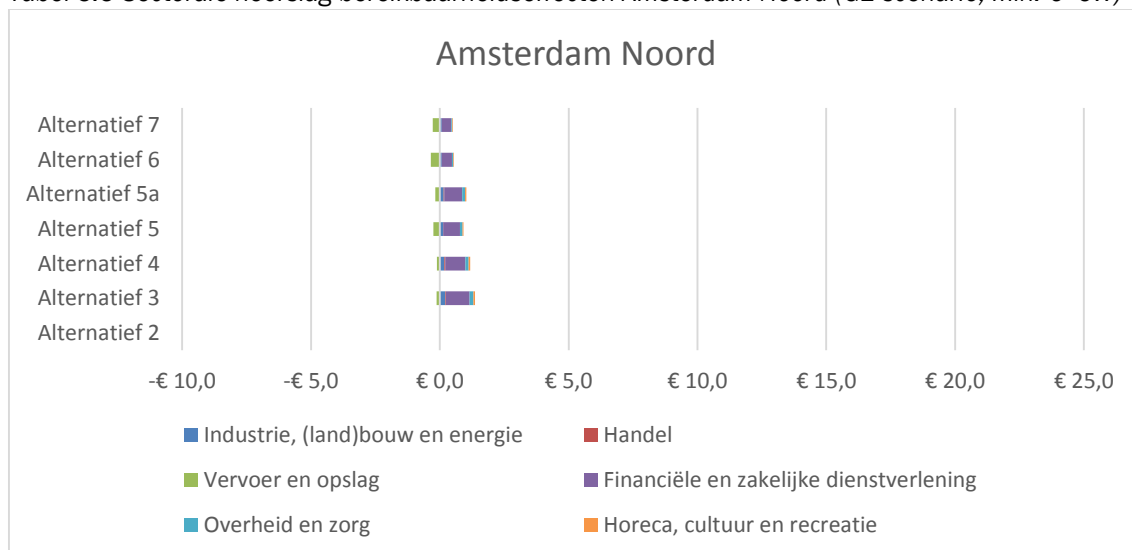
beide regio's fors verschillen. In Waterland slaat een aanzienlijk deel van de effecten neer. Zakelijke dienstverlening, industrie en de zorg&overheidsector profiteren van een verbeterde bereikbaarheid in alternatief 3 t/m 7.

Tabel 3.4 Sectorale neerslag bereikbaarheidseffecten Waterland (GE-scenario, mln. € CW)



In Amsterdam-Noord zijn de effecten eigenlijk nihil. De (relatief beperkte) negatieve effecten voor het vrachtverkeer komen in de transportsector terecht. De positieve effecten grotendeels bij de zakelijke dienstverlening. In een RC-scenario worden de licht negatieve effecten voor vracht in Amsterdam Noord licht positief. Verder verandert er weinig.

Tabel 3.5 Sectorale neerslag bereikbaarheidseffecten Amsterdam-Noord (GE-scenario, mln. € CW)



3.4 Conclusie

De regio's die vooral profiteren van de A8 – A9 verbinding zijn de IJmond en Waterland. In de Zaanstreek profiteert Zaandam wel, maar Assendelft en Krommenie hebben in ieder alternatief te maken met negatieve effecten op de bereikbaarheid. Waar in de varianten 3 t/m 5 het bedrijfsleven in deze regio als geheel nog profiteert, slaat dit in de varianten 5a t/m 7 om naar een negatief effect. De regio Alkmaar heeft juist van deze alternatieven het meeste profijt, varianten 3 en 4 doen niet veel voor deze regio. De effecten op Amsterdam zijn in alle varianten beperkt. Op de regio Alkmaar na, profiteert iedere regio het sterkst van alternatief 3, gevolg door de alternatieven 4 en 5.

Verder is te zien dat vooral de zakelijke dienstverlening profiteert van de weg, gevolgd door de industriële sector die sterk vertegenwoordigd is in de regio. Het grote aandeel in baten voor de dienstverlenende sector komt doordat vrachtverkeer naar verwachting beperkt gebruik zal maken van de route en het vooral zakelijk verkeer is dat profiteert. Vrachtverkeer heeft in verschillende regio's in een aantal alternatieven zelfs te maken met negatieve bereikbaarheidseffecten. Op gemiddelde dagen wordt het vermoedelijk drukker op de belangrijkste noord-zuid routes en knooppunten, waardoor het verkeer hinder ondervindt. Doordat het gebruik door vrachtverkeer van de A8 – A9 verbinding zelf beperkt is (zolang er geen calamiteiten zijn), heeft het vrachtverkeer op reguliere dagen in die gevallen meer hinder dan profijt van de nieuwe verbinding door toegenomen drukte op andere trajecten.

4 Conclusies

De gemeenten aan de noordelijke kant van het Noordzeekanaalgebied kennen een grote economische diversiteit. Van handel, haven en industriële activiteiten in de IJmond en Zaanstad tot de recreatieve werkgelegenheid rond het Uitgeestermeer, Waterland, Assendelft en de badplaatsen. Het economisch verkeer is vooral noord-zuid gerelateerd. De oost-westrelaties, waar de A8 – A9 verbinding vooral in voorziet, zijn op dit moment onderontwikkeld.

Dat geldt niet alleen voor het vracht en zakelijke verkeer. Ook de pendelstromen zijn bijna allemaal noord-zuid georiënteerd. Vooral Amsterdam trekt grote pendelstromen aan. Hier zal de A8-A9 verbinding dan ook beperkt aan bijdragen. Het bedrijfsleven geeft aan dat de A8-A9 verbinding in mindere mate een functie zal vervullen in het dagelijkse gebruik, maar vooral van belang is voor de robuustheid bij calamiteiten in een van de tunnels onder het Noordzeekanaal.

Een deel van de beperkte oost-west stromen komt uiteraard ook voort uit de slechte verbinding tussen deze twee gebieden. Gezien de vergelijkbare economische structuur tussen Zaanstad en IJmond zou de weg wel bij kunnen dragen aan een versteviging van de regionaal economische structuur via clustervorming en een meer geïntegreerde arbeidsmarkt. IJmond heeft een lager dan gemiddelde werkloosheid onder lager en middelbaar opgeleiden. In Amsterdam ligt deze juist boven het gemiddelde. Ook in Zaanstad is de werkloosheid onder lager en middelbaar opgeleiden hoger dan in de IJmond. Daarnaast bieden vergrijzing onder personeel juist voor de beroepen voor lager opgeleiden in de zorg en industrie in IJmond en Zaanstad kansen. Een betere verbinding tussen deze gebieden kan de totale werkloosheid doen dalen. Daarmee is het mogelijk dat de baten van de wegverbinding verder reiken dan alleen de directe bereikbaarheidsbaten.

De regio's die vooral profiteren van de A8 – A9 verbinding zijn de IJmond en Waterland. In de Zaanstreek profiteert Zaanstad wel, maar Assendelft en Krommenie hebben in ieder alternatief te maken met negatieve effecten op de bereikbaarheid. Waar in de varianten 3 t/m 5 het bedrijfsleven in deze regio als geheel nog profiteert, slaat dit in de varianten 5a t/m 7 om naar een negatief effect. De regio Alkmaar heeft juist van deze alternatieven het meeste profijt, varianten 3 en 4 doen niet veel voor deze regio. De effecten op Amsterdam zijn in alle varianten beperkt. Op de regio Alkmaar na, profiteert iedere regio het sterkst van alternatief 3, gevolgd door de alternatieven 4 en 5. Alternatieven 2, 6 en 7 zullen weinig betekenen voor de regionale economie.

Verder is te zien dat vooral de zakelijk dienstverlening profiteert van de weg, gevolgd door de industriële sector die sterk vertegenwoordigd is in de regio. Vooral zakelijk verkeer profiteert dagelijks van de verbinding: met een groeiende zakelijke dienstverlening in de regio, kan de weg daarmee een goede bijdrage leveren aan het vestigingsklimaat. Vrachtverkeer profiteert op reguliere dagen beperkt. Het vrachtverkeer zal namelijk beperkt gebruik maken van de A8-A9 verbinding, tenzij er calamiteiten zijn. In verschillende regio's in een aantal alternatieven heeft het vrachtverkeer zelfs te maken met negatieve bereikbaarheidseffecten. Dit is het gevolg van toenemende drukte rond de knooppunten en de

noord-zuidverbindingen als gevolg van de nieuwe verbinding, maar over het algemeen zijn deze negatieve effecten te verwaarlozen. In geval van calamiteiten heeft de A8-A9 verbinding als alternatieve route juist een zeer belangrijke functie en garandeert deze route een betrouwbaar logistiek netwerk over de voor de grote handel- en industrie sector in de IJmond en Zaanstreek. Dit verstevigt mogelijk ook het vestigingsklimaat voor deze bedrijven in de regio. De huidige bedrijven in de regio vinden de betrouwbaarheid belangrijker dan een kortere reistijd.

Bijlage 1 Literatuur

Agriboard Noord-Holland Noord, 2011. *Vizier op de toekomst: innovatiekracht in de agribusiness in Noord-Holland Noord*.

Agriport A7.

<http://agriporta7.nl/agropark/>

CBS, 2013/2014. *CBS Statline, Banen van werknemers in december; economische activiteit (SBI2008), regio*.

CBS, 2013/2014. *CBS Statline, Vestigingen van bedrijven; economische activiteit (SBI 2008), regio*.

CBS, 2013. *CBS Statline, Banen werknemers en afstand woon-werk; woon- en werkregio's*.

Droogh Trommelen en Partners, 2011. *Detailhandelvisie regio Alkmaar*.

Gemeente Aalsmeer, 2009. *Gebiedsvisie Aalsmeer*.

Gemeente Alkmaar. *Alkmaar economisch hart van de regio, excellent gastheerschap: Alkmaar als gastvrije gemeente voor ondernemers Actieprogramma economie 2015-2019*.

Gemeente Amstelveen. *Amstelveen in cijfers*.

<http://www.amstelveen.incijfers.nl/>

Gemeente Amsterdam, 2015. *Economische verkenning Metropoolregio Amsterdam*.

Gemeente Amsterdam. *Onderzoek, informatie en statistiek (OIS)*.

<http://www.ois.amsterdam.nl/>

Gemeente Amsterdam, stadsdeel Noord. *Toekomstvisie 2030*.

Gemeente Amsterdam, stadsdeel Noord. *Beantwoording motie 182: werkgelatenheidsonderzoek*.

Gemeente Amsterdam, 2012. *Demografische en ruimtelijke analyse Nieuw-West*.

Gemeente Amsterdam, 2012. *Economische visie Nieuw-West 2012-2020*.

Gemeente Amsterdam, 2011. *Economische waarde Westpoort*.

Gemeente Amsterdam, 2015. *Bouwstenen visie Zuidas 2015*.

Gemeente Beemster, 2012. *Beemstermaat, Structuurvisie van de gemeente Beemster.*

Gemeente Beverwijk, Gemeente Heemskerk, Gemeente Uitgeest en Gemeente Velsen, 2013. *Kansenonderzoek IJmondgemeenten.*

Gemeente Castricum, 2014. *Castricum op weg naar 2030, structuurvisie.*

Gemeente Diemen, 2011. *Structuurvisie Diemen.*

Gemeente Diemen, 2014. *Detailhandelvisie Diemen 2014, onderzoeksrapport.*

Gemeente Haarlemmermeer, 2012. *Structuurvisie Haarlemmermeer 2030.*

Gemeente Edam-Volendam, 2012. *Economische agenda 2020.*

Gemeente Heerhugowaard.

<https://www.heerhugowaard.nl/inwoners/>

Gemeente Heerhugowaard, 2011. *Structuurvisie Heerhugowaard 2020.*

Gemeente Langedijk, 2012. *Langedijk onderneemt, economische visie Langedijk.*

Gemeente Oostzaan, 2014. *Structuurvisie Oostzaan 2025.*

Gemeente Ouder-Amstel, 2009. *Visie 2020.*

Gemeente Purmerend, 2006. *Structuurvisie Purmerend 2005-2020.*

Gemeente Uitgeest, 2012. *Visie buitengebied Uitgeest.*

Gemeente Uithoorn, 2011. *Structuurvisie gemeente Uithoorn.*

Gemeente Waterland, 2015. *Toeristische visie 2015-2025, focus en samenwerking.*

Gemeente Zaanstad, 2012. *Economische structuurvisie 2030.*

Gemeente Zaanstad, 2013. *Noordzaan, uitzicht op een energieke toekomst.*

Greenport Aalsmeer.

<http://www.greenportaalsmeer.nl/>

ING economisch bureau, 2014. *Regio's in 2015.*

ING economisch bureau, 2012. *Grote regionale verschillen in woon-werk balans.*

MIRT NOWA, 2015. *Presentatie economische data studiegebied A9.*

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. *RegioAtlas*.
http://www.regioatlas.nl/kaarten#_coropsubregios

Provincie Noord-Holland.
<https://www.noord-holland.nl/>

Rabobank, 2012. *De kracht van de IJmond.*

Regio Alkmaar. *Regiobeeld 2025.*

Regio Alkmaar. *Toeristische speerpunten regio Alkmaar 2013-2015.*

Regio Noord-Kennemerland, 2006. *Regionale bereikbaarheidsvisie Noord-Kennemerland.*

Stadsregio Amsterdam. *Investeringsagenda Weg*.
<http://www.investeringsagenda-stadsregioamsterdam.nl/investeringsagenda-weg/home-weg>

Stadsregio Amsterdam, 2014. *Regionale agenda 2014-2018.*

UWV, 2015. *Regio in Beeld 2015 Zaanstreek-Waterland.*

UWV, 2015. *Regio in Beeld 2015 Zuid-Kennemerland en IJmond.*

UWV, 2015. *Regio in Beeld 2015 Groot Amsterdam.*

Bijlage 2 economische profielen gemeenten

B2.1 Gemeente Zaanstad

De gemeente Zaanstad telt bijna 150.000 inwoners⁶⁶. Handel, gezondheids- en welzijnszorg en zakelijke diensten zijn de sectoren die de meeste banen bieden in de gemeente Zaanstad⁶⁷. Wat opvalt, is dat de sector industrie hier niet tussen staat terwijl voor de gehele Zaanstreek dit een van de grootste sectoren is. CBS heeft voor de gemeente Zaanstad alleen het aantal banen in de industriector voor het jaar 2009. Dit is na handel de sector die de meeste banen biedt in 2009. Kijkend naar de ontwikkeling van de economische structuur van Zaanstad is de industriector ook nu nog een van de grootste sectoren binnen de gemeente. Een van de bedrijven die een groot aandeel heeft in de werkgelegenheid voor Zaanstad is Forbo Flooring. Dit is een bedrijf in Assendelft dat vloeren produceert. Ook Loders Crokiaan, actief in de voedingsmiddelenindustrie, en StvdBrink Transportgroep bieden een groot aantal banen.

De gemeente Zaanstad kent een kleinere inkomende pendel dan uitgaande pendel van werknemers. Ongeveer 50 procent van de 56.000 banen in gemeente Zaanstad wordt vervuld door werknemers die ook in de gemeente wonen. De inkomende pendel is vooral afkomstig uit de COROP-regio Groot Amsterdam. Van de werknemers in Zaanstad woont 15 procent in deze COROP-regio. Slechts 12,5 procent van de inkomende pendel komt vanuit het westen van Noord-Holland. De uitgaande pendel gaat vooral naar de gemeente Amsterdam. Slechts 7 procent van de uitgaande pendel is gericht naar het westen van Noord-Holland. Dit betreft de gemeenten IJmond, Haarlem en Alkmaar⁶⁸.

Tabel 0.1 Samenvattende tabel Zaanstad

Banen	56.000	Belangrijkste sectoren:	Handel/industrie/zorg
Werkzame beroepsbevolking	73.000	Werkloze beroepsbevolking:	6.000
Werkzaam in eigen gemeente	30.000		
Inkomende pendel	26.000	Belangrijkste herkomst:	Groot Amsterdam
Uitgaande pendel	43.000	Belangrijkste bestemming:	Amsterdam

B2.2 Gemeente Wormerland

De gemeente Wormerland telt bijna 16.000 inwoners⁶⁹. Wormerland kenmerkt zich door een combinatie van grote fabriekscomplexen en een uitgestrekt natuurgebied. Het industriële landschap heeft zich van oudsher ontwikkeld mede door de ligging aan de Zaan. De industriële functie wordt in de

⁶⁶ Bron: RegioAtlas, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

⁶⁷ Bron: CBS Statline, 2013/2014.

⁶⁸ Bron: CBS Statline, 2013.

⁶⁹ Bron: RegioAtlas, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

gemeente Wormerland minder belangrijk. De gemeente wil zich meer gaan richten op de functies wonen en recreëren⁷⁰. De sectoren die de grootste werkgelegenheid bieden zijn handel en gezondheids- en welzijnszorg⁷¹. Het CBS heeft geen cijfers over het aantal banen in de sector industrie. Cargill is een van de grootste bedrijven binnen de gemeente. Cargill verwerkt onder andere cacao wat gezien kan worden als een industriële activiteit. Cargill is binnen Nederland een van de grootste verwerkers van cacao⁷².

Van de 3.400 banen in Wormerland wordt ongeveer 30 procent door inwoners van de gemeente Wormerland vervuld. Daarnaast komt het grootste deel van de inkomende pendel uit de gemeente Zaanstad. Deze groep vervult 26 procent van het aantal banen in Wormerland. Daarnaast komt ook een deel van de inkomende pendel uit COROP-regio Amsterdam. Deze groep vervult 15% van het totaal aantal banen in de gemeente. De uitgaande pendel is bijna drie keer zo groot als de inkomende pendel. De uitgaande pendel gaat vooral naar de gemeente Zaanstad en COROP-regio Groot Amsterdam. 70% van de uitgaande pendel is naar deze regio's gericht waarbij Zaanstad het grootste aandeel inneemt⁷³.

Tabel 0.2 Samenvattende tabel Wormerland

Banen	3.400	Belangrijkste sectoren:	Handel/zorg
Werkzame beroepsbevolking	8.000	Werkloze beroepsbevolking:	1.000
Werkzaam in eigen gemeente	1.000		
Inkomende pendel	2.400	Belangrijkste herkomst:	Gemeente Zaanstad
Uitgaande pendel	7.000	Belangrijkste bestemming:	Zaanstad/Groot Amsterdam

B2.3 Gemeente Velsen

Velsen is de grootste gemeente binnen IJmond. Er wonen ongeveer 67.000 mensen. Het grootste deel daarvan woont in de woonkern IJmuiden⁷⁴. De gemeente Velsen wordt door het Noordzeekanaal opgedeeld in twee gebieden, het noordelijk deel en het zuidelijk deel. Het zuidelijke deel van Velsen wordt gekenmerkt door een diversiteit aan functies. Zowel de economische bedrijvigheid (o.a. de Haven van IJmuiden) als de woon- en recreatiefunctie komen in dit gebied tot uiting. Het noordelijke deel van Velsen wordt gedomineerd door de economische bedrijvigheid, vooral door de aanwezigheid van TATA Steel. De sectoren waar de meeste banen in te vinden zijn industrie, gezondheids- en welzijnszorg en handel. Tata Steel creëert de grootste werkgelegenheid in IJmond (ruim 9.000 banen) maar ook de Viva Zorggroep heeft een groot aandeel in het aantal banen in IJmond (ongeveer 800 banen)⁷⁵.

⁷⁰ Bron: Noordzaan, uitzicht op een energieke toekomst. Gemeente Zaanstad, 2013.

⁷¹ Bron: CBS Statline, 2013/2014.

⁷² Bron: Website Cargill.

⁷³ Bron: CBS Statline, 2013.

⁷⁴ Bron: Provincie Noord-Holland.

⁷⁵ Bron: CBS Statline, 2013/2014.

Velsen heeft ongeveer een gelijke stroom aan inkomende en uitgaande pendel. Van de 31.000 banen in Velsen wordt bijna 40 procent vervuld door werknemers die in de eigen gemeente wonen. De inkomende pendel wordt niet gedomineerd door een bepaalde regio⁷⁶. De uitgaande pendel is vooral richting de COROP-regio's Haarlem en Groot Amsterdam.

Tabel 0.3 Samenvattende tabel Velsen

Banen	31.000	Belangrijkste sectoren:	Industrie/zorg/handel
Werkzame beroepsbevolking	34.000	Werkloze beroepsbevolking:	2.000
Werkzaam in eigen gemeente	12.000		
Inkomende pendel	19.000	Belangrijkste herkomst:	Geen specifieke regio
Uitgaande pendel	22.000	Belangrijkste bestemming:	Haarlem/Groot Amsterdam

B2.4 Gemeente Beverwijk

De gemeente Beverwijk telt 40.000 inwoners⁷⁷. Beverwijk is naast Velsen de gemeente binnen IJmond waar de grootste werkgelegenheid is. Onder andere door de vestiging van staalbedrijf Tata Steel heeft Beverwijk geprofiteerd van een economische ontwikkeling. Beverwijk heeft een diverse economische structuur. Ongeveer 4 sectoren overheersen. Dit zijn handel, zakelijke diensten, onderwijs en de gezondheids- en welzijnszorg⁷⁸. Bedrijven in deze gemeente met een grote werkgelegenheid zijn bijvoorbeeld het Rode Kruis en het distributiecentrum van de Etos. Naast deze sectoren hebben de bouwnijverheid en industrie ook een groot aandeel in de werkgelegenheid in Beverwijk.

Net zoals in Velsen zijn de inkomende en uitgaande pendelstromen in Beverwijk ongeveer gelijk. Van de 19.000 banen in Beverwijk wordt ruim 30 procent vervuld door mensen die in de eigen gemeente wonen⁷⁹. De inkomende pendel is vooral afkomstig uit de IJmondgemeenten (35%). Van dit percentage komt de grootste inkomende pendel uit Heemskerk. De uitgaande pendel gaat vooral naar de IJmondgemeenten (25%) en dan vooral Velsen⁸⁰.

Tabel 0.4 Samenvattende tabel Beverwijk

Banen	19.000	Belangrijkste sectoren:	Handel/zakelijke diensten/zorg/onderwijs
Werkzame beroepsbevolking	20.000	Werkloze beroepsbevolking:	2.000
Werkzaam in eigen gemeente	6.000		
Inkomende pendel	13.000	Belangrijkste herkomst:	IJmond/Heemskerk

⁷⁶ Bron: De kracht van de IJmond. Rapport Rabobank, 2012.

⁷⁷ Bron: Provincie Noord-Holland.

⁷⁸ Bron: CBS Statline, 2013/2014.

⁷⁹ Bron: CBS Statline, 2013.

⁸⁰ Bron: De kracht van de IJmond. Rapport Rabobank, 2012.

Uitgaande pendel	14.000	Belangrijkste bestemming:	IJmond/Velsen
-------------------------	--------	---------------------------	---------------

B2.5 Gemeente Heemskerk

De gemeente Heemskerk telt 40.000 inwoners⁸¹. Sectoren met het grootste aantal banen zijn de landbouw, handel en de gezondheidszorg. Heliomare en Viva Zorggroep, beide uit deze sector, zijn de bedrijven in de gemeente Heemskerk met het grootste aantal banen⁸².

Heemskerk heeft een grote uitgaande pendelstroom wat een kenmerk is van een typische woongemeente. De uitgaande pendel is ruim drie keer zo groot als de inkomende pendel. Van de 8.500 banen in Heemskerk wordt ongeveer 50 procent vervuld door werknemers uit de eigen gemeente⁸³. De inkomende pendel is vooral afkomstig uit de IJmondgemeenten. De uitgaande pendel is vooral gericht op de IJmond en voor een klein deel gericht op Amsterdam⁸⁴.

Tabel 0.5 Samenvattende tabel Heemskerk

Banen	8.500	Belangrijkste sectoren:	Landbouw/handel/zorg
Werkzame beroepsbevolking	19.000	Werkloze beroepsbevolking:	1.000
Werkzaam in eigen gemeente	4.000		
Inkomende pendel	4.500	Belangrijkste herkomst:	IJmond
Uitgaande pendel	15.000	Belangrijkste bestemming:	IJmond

B2.6 Gemeente Castricum

De gemeente Castricum telt ongeveer 34.000 inwoners⁸⁵. In tegenstelling tot de voorgaande gemeenten kenmerkt Castricum zich als een kustgemeente. Dit uit zich in de sector recreatie en toerisme. Dit blijkt ook uit cijfers van de gemeente Castricum. De werkgelegenheid in de sector recreatie en toerisme is in de afgelopen jaren gestegen terwijl dit in bijna alle andere sectoren gedaald is⁸⁶. De gemeente heeft er daarom voor gekozen om in deze sector meer te investeren. Het aantal banen in de horecasector is 960. Dit is na de handel de sector met de meeste banen⁸⁷. Er is ook een aantal kleinschalige bedrijventerreinen in de gemeente Castricum. Hier zijn vooral bedrijven gevestigd uit de sectoren industrie, handel, bouwnijverheid en dienstverlening.

⁸¹ Bron: Provincie Noord-Holland.

⁸² Bron: CBS Statline, 2013/2014.

⁸³ Bron: CBS Statline, 2013.

⁸⁴ Bron: CBS Statline, 2013.

⁸⁵ Bron: Provincie Noord-Holland.

⁸⁶ Bron: Castricum op weg naar 2030. Structuurvisie gemeente Castricum, 2014.

⁸⁷ Bron: CBS Statline, 2013/2014.

Van de 7.000 banen in de gemeente Castricum wordt ruim 50 procent vervuld door inwoners van de gemeente zelf. De inkomende pendel komt vooral uit de COROP-regio IJmond en voor een kleiner deel uit Alkmaar. De uitgaande pendel is vier keer zo groot als de inkomende pendel. De uitgaande pendel is vooral gericht op Alkmaar en Amsterdam⁸⁸.

Tabel 0.6 Samenvattende tabel Castricum

Banen	7.000	Belangrijkste sectoren:	Handel/horeca
Werkzame beroepsbevolking	17.000	Werkloze beroepsbevolking:	1.000
Werkzaam in eigen gemeente	4.000		
Inkomende pendel	3.000	Belangrijkste herkomst:	IJmond
Uitgaande pendel	13.000	Belangrijkste bestemming:	Alkmaar/Amsterdam

B2.7 Gemeente Uitgeest

Uitgeest is met 13.000 inwoners de kleinste gemeente binnen IJmond⁸⁹. Uitgeest is een gemeente die goed te bereiken is via het regionale wegennetwerk maar ook met het openbaar vervoer. Er is een bedrijventerrein dat qua functie opgedeeld kan worden in twee gebieden. Het zuidelijke deel van het bedrijventerrein is het voormalige havengebied waar vooral bedrijven in de bouwnijverheid sector gevestigd zijn. De recreatieve functie in dit gebied neemt toe. Hierdoor vestigen zich steeds meer bedrijven die affiniteit hebben met de pleziervaart. In dit gebied komen de functies wonen en werken samen. Het noordelijk deel van het bedrijventerrein heeft overwegend een bedrijfsmatige functie. Het bedrijventerrein ligt aan de A9 waardoor het goed bereikbaar is. De sectoren waar het grootste aantal banen in te vinden zijn, zijn de handel, industrie en bouwnijverheid⁹⁰. De gemeente Uitgeest wil zich echter steeds meer gaan richten op de recreatieve functie van het gebied⁹¹. De ligging aan het Uitgeestermeer biedt potentie voor het verder ontwikkelen van waterrecreatie. De gemeente Uitgeest is van mening dat het Uitgeestermeer van grote economische waarde is.

Van de 3.000 banen in de gemeente Uitgeest wordt een derde vervuld door werknemers uit de eigen gemeente. De inkomende pendel is klein en komt vooral uit de IJmondgemeenten. De uitgaande pendel is drie keer zo groot en is verspreid over Noord-Holland. 15 procent gaat naar Amsterdam, 30 procent naar Beverwijk en 20 procent naar Zaanstad⁹².

Tabel 0.7 Samenvattende tabel Uitgeest

Banen	3.000	Belangrijkste sectoren:	Handel/industrie/bouw
Werkzame beroepsbevolking	7.000	Werkloze beroepsbevolking:	

⁸⁸ Bron: CBS Statline, 2013.

⁸⁹ Bron: Provincie Noord-Holland.

⁹⁰ Bron: CBS Statline, 2013/2014.

⁹¹ Bron: Visie buitengebied Uitgeest. Gemeente Uitgeest, 2012.

⁹² Bron: De kracht van de IJmond. Rabobank rapport, 2012.

Werkzaam in eigen gemeente	1.000		
Inkomende pendel	2.000	Belangrijkste herkomst:	IJmond
Uitgaande pendel	6.000	Belangrijkste bestemming:	Heel Noord-Holland

B2.8 Gemeente Alkmaar

De gemeente Alkmaar telt ruim 100.000 inwoners⁹³. Alkmaar kenmerkt zich als een diverse gemeente door zowel een stadskarakter in Alkmaar als een landelijk karakter in de oostelijk gelegen gebieden zoals de Schermer. Daarnaast ligt de gemeente Alkmaar op een scheidingsvlak tussen de MRA en Noord-Holland Noord wat resulteert in een impuls voor de economie⁹⁴. De sectoren die de grootste werkgelegenheid bieden zijn handel, gezondheids- en welzijnszorg en zakelijke diensten⁹⁵. Samen zijn deze sectoren verantwoordelijk voor 45 procent van alle banen in de gemeente⁹⁶. Bedrijven die een groot aandeel hebben in de werkgelegenheid zijn onder andere Stichting Medisch Centrum Alkmaar en Reaal Levensverzekeringen. Binnen de sector handel is vooral de detailhandel een belangrijke sector voor de economie van de gemeente Alkmaar⁹⁷.

Van de 54.000 banen in de gemeente Alkmaar wordt ongeveer 40 procent vervuld door werknemers die ook in deze gemeente wonen. De inkomende pendel is voornamelijk afkomstig uit de COROP-regio Alkmaar (24%) en de COROP-regio Kop van Noord-Holland (15%). Binnen de COROP-regio is de inkomende pendel voor het grootste deel afkomstig uit de gemeente Heerhugowaard. De inkomende pendel vanuit de COROP-regio is echter vrij gelijk verdeeld over de gemeenten die hierbinnen vallen. De uitgaande pendel gaat vooral naar Amsterdam en COROP-regio Alkmaar en omgeving⁹⁸.

Tabel 0.8 Samenvattende tabel Alkmaar

Banen	54.000	Belangrijkste sectoren:	Handel/zorg/zakelijke diensten
Werkzame beroepsbevolking	47.000	Werkloze beroepsbevolking:	4.000
Werkzaam in eigen gemeente	22.000		
Inkomende pendel	32.000	Belangrijkste herkomst:	Alkmaar/Kop van Noord-Holland
Uitgaande pendel	25.000	Belangrijkste bestemming:	Amsterdam/Alkmaar en omgeving

⁹³ Bron: Provincie Noord-Holland

⁹⁴ Bron: Actieprogramma economie Alkmaar 2015-2019. Gemeente Alkmaar.

⁹⁵ Bron: CBS Statline, 2013/2014.

⁹⁶ Bron: Actieprogramma economie Alkmaar 2015-2019. Gemeente Alkmaar.

⁹⁷ Bron: Actieprogramma economie Alkmaar 2015-2019. Gemeente Alkmaar.

⁹⁸ Bron: CBS Statline, 2013.

B2.9 Gemeente Heerhugowaard

De gemeente Heerhugowaard telt 53.500 inwoners⁹⁹. De sectoren die een groot aantal banen bieden in de gemeente zijn handel, gezondheids- en welzijnszorg en industrie¹⁰⁰. Een van de bedrijven die een groot aantal banen biedt is Stichting Esdege-Reigersdaal. Dit is een stichting die diensten verleend aan gehandicapten. De meeste bedrijven zijn gevestigd op een van de acht bedrijventerreinen. Daarnaast is er in het buitengebied van Heerhugowaard een gebied voor glastuinbouw gevestigd. Er is een groei van het aantal bedrijven dat zich in de gemeente Heerhugowaard vestigt. Deze groei is echter niet genoeg om de gehele werkzame beroepsbevolking in Heerhugowaard een baan te bieden. Om dit in de toekomst wel te kunnen, wil de gemeente meer banen creëren voor hoger opgeleiden, zo hoopt de gemeente deze groep werknemers in de gemeente te houden¹⁰¹.

Op dit moment wordt ongeveer 36 procent van de 22.000 banen in de gemeente Heerhugowaard vervuld door inwoners van de gemeente zelf. De inkomende pendel komt voornamelijk uit de COROP-regio Alkmaar en omgeving. Binnen deze COROP-regio woont men dan vooral in Alkmaar en Langedijk. De uitgaande pendel is vooral gericht op de gemeenten Alkmaar (30%) en Amsterdam (15%)¹⁰².

Tabel 0.9 Samenvattende tabel Heerhugowaard

Banen	22.000	Belangrijkste sectoren:	Handel/zorg/industrie
Werkzame beroepsbevolking	27.000	Werkloze beroepsbevolking:	2.000
Werkzaam in eigen gemeente	8.000		
Inkomende pendel	14.000	Belangrijkste herkomst:	Alkmaar/Langedijk
Uitgaande pendel	19.000	Belangrijkste bestemming:	Alkmaar/Amsterdam

B2.10 Gemeente Langedijk

De gemeente Langedijk telt 27.000 inwoners¹⁰³. De sectoren die de meeste banen bieden zijn handel en gezondheids- en welzijnszorg¹⁰⁴. Er zijn 4 bedrijventerreinen in de gemeente Langedijk. Hiervan is nog maar één bedrijventerrein beschikbaar voor nieuwe ondernemers. De functies van de andere bedrijventerreinen veranderen deels naar woongebied. De sector recreatie en toerisme is in tegenstelling tot de kustgemeenten van de regio Alkmaar geen grote sector in Langedijk. Dit komt met name door de ligging. Vooral de kust, het IJsselmeergebied en de historische steden trekken veel toeristen in Noord-Holland¹⁰⁵.

⁹⁹ Bron: Provincie Noord-Holland.

¹⁰⁰ Bron: CBS Statline, 2013/2014.

¹⁰¹ Bron: Structuurvisie Heerhugowaard. Gemeente Heerhugowaard, 2011.

¹⁰² Bron: CBS Statline, 2013.

¹⁰³ Bron: Provincie Noord-Holland.

¹⁰⁴ Bron: CBS Statline, 2013/2014.

¹⁰⁵ Bron: Economische visie Langedijk. Gemeente Langedijk, 2012.

Van de 7.000 banen in de gemeente Langedijk wordt ruim 40 procent vervuld door werknemers uit de eigen gemeente. De inkomende pendel is vooral afkomstig uit de COROP-regio's Alkmaar en omgeving en de Kop van Noord-Holland. Beide regio's vervullen ruim 20 procent van de banen in de gemeente Langedijk¹⁰⁶. De uitgaande pendel is bijna drie keer zo groot als de inkomende pendel. Deze pendel vindt vooral plaats richting de kop van Noord-Holland¹⁰⁷.

Tabel 0.10 Samenvattende tabel Langedijk

Banen	7.000	Belangrijkste sectoren:	Handel/zorg
Werkzame beroepsbevolking	14.000	Werkloze beroepsbevolking:	1.000
Werkzaam in eigen gemeente	3.000		
Inkomende pendel	4.000	Belangrijkste herkomst:	Alkmaar/Kop van Noord-Holland
Uitgaande pendel	11.000	Belangrijkste bestemming:	Kop van Noord-Holland

B2.11 Gemeente Bergen

De gemeente Bergen telt 30.000 inwoners¹⁰⁸. De sectoren waar de meeste banen in te vinden zijn de gezondheids- en welzijnszorg, horeca en handel¹⁰⁹. Dat de zorgsector een grote sector is blijkt uit de bedrijven die relatief veel banen bieden in de gemeente Bergen. Dit zijn Magentazorg en zorgcentrum de Marke. De sectoren horeca en handel zijn onder andere zo groot vanwege de toeristische en recreatieve functie van het gebied. Na Alkmaar is Bergen de gemeente met de meeste banen in recreatie en toerisme¹¹⁰.

Van de 6.000 banen in de gemeente Bergen wordt 50 procent vervuld door werknemers die ook in de gemeente Bergen wonen. De inkomende pendel is vooral afkomstig uit de COROP-regio Alkmaar en omgeving (30%). Hiervan wonen de meeste mensen in de gemeente Alkmaar. Daarnaast woont een klein deel in de Kop van Noord-Holland (10%)¹¹¹. De uitgaande pendel is ruim drie keer zo groot als de inkomende pendel. Verder is er over de uitgaande pendel geen informatie bekend.

Tabel 0.11 Samenvattende tabel Bergen

Banen	6.000	Belangrijkste sectoren:	Zorg/horeca/handel
Werkzame beroepsbevolking	13.000	Werkloze beroepsbevolking:	1.000
Werkzaam in eigen gemeente	3.000		
Inkomende pendel	3.000	Belangrijkste herkomst:	COROP Alkmaar
Uitgaande pendel	10.000	Belangrijkste bestemming:	-

¹⁰⁶ Bron: CBS Statline, 2013.

¹⁰⁷ Bron: Economische visie Langedijk. Gemeente Langedijk, 2012.

¹⁰⁸ Bron: Provincie Noord-Holland.

¹⁰⁹ Bron: CBS Statline, 2013/2014.

¹¹⁰ Bron: Toeristische speerpunten regio Alkmaar 2013-2015. Regio Alkmaar.

¹¹¹ Bron: CBS Statline, 2013.

B2.11 Gemeente Heiloo

Heiloo telt ongeveer 22.500 inwoners en is daarmee de kleinste gemeente binnen de COROP-regio Alkmaar en omgeving¹¹². Het midden- en kleinbedrijf (MKB) is een belangrijke groep ondernemers in Heiloo. De werkgelegenheid die deze bedrijven bieden, concentreert zich op de 2 bedrijventerreinen in Heiloo. De Oude Werf richt zich vooral op de lokale markt en de Boekelermeer richt zich meer op de regionale economie onder andere door de ligging aan de A9¹¹³. De sectoren die de meeste banen bieden zijn handel en gezondheids- en welzijnszorg¹¹⁴. Onder andere de locatie van de GGZ Noord-Holland Noord in Heiloo biedt een groot aantal banen in de gezondheids- en welzijnszorg.

Van de 5.000 banen in de gemeente Heiloo wordt 40 procent door inwoners van de gemeente zelf vervuld. De inkomende pendel komt vooral uit de COROP-regio Alkmaar en omgeving en dan vooral uit de gemeente Alkmaar (27%). Daarnaast komt nog een klein deel van de inkomende pendel uit de IJmond. De uitgaande pendel is drie keer zo groot als de inkomende pendel. Deze pendel stroom gaat vooral naar de gemeenten Alkmaar (30%) en Amsterdam (20%)¹¹⁵.

Tabel 0.12 Samenvattende tabel Heiloo

Banen	5.000	Belangrijkste sectoren:	Handel/zorg
Werkzame beroepsbevolking	11.000	Werkloze beroepsbevolking:	1.000
Werkzaam in eigen gemeente	2.000		
Inkomende pendel	3.000	Belangrijkste herkomst:	COROP Alkmaar
Uitgaande pendel	9.000	Belangrijkste bestemming:	Alkmaar/Amsterdam

B2.12 Gemeente Amsterdam

De gemeente Amsterdam telt ruim 800.000 inwoners. De gemeente Amsterdam kenmerkt zich als een gemeente met een diverse economie. De sectoren die de meeste banen bieden zijn handel en gezondheids- en welzijnszorg¹¹⁶. De vele medische centra die Amsterdam kent spelen hier een grote rol in. Maar ook de vele hoofkantoren, zoals ABN Amro en ING zorgen voor een grote werkgelegenheid. In totaal zijn er 651.000 arbeidsplaatsen in de gemeente Amsterdam. Hiervan worden bijna 300.000 arbeidsplekken door inwoners van de gemeente Amsterdam gevuld. Het overige deel van de arbeidsplekken wordt opgevuld door gelijke inkomende pendelstromen van binnen en buiten de MRA. De uitgaande pendel is vooral gericht op de MRA¹¹⁷.

¹¹² Bron: Provincie Noord-Holland.

¹¹³ Bron: Toekomstvisie 2030. Gemeente Heiloo, 2013.

¹¹⁴ Bron: CBS Statline, 2013/2014.

¹¹⁵ Bron: CBS Statline, 2013.

¹¹⁶ Bron: CBS Statline, 2013/2014.

¹¹⁷ Bron: Economische verkenning MRA 2015.

Vanwege de economische structuur en de ligging ten opzichte van de verbinding A8-A9 verwachten we dat de economische effecten van de A8-A9 binnen Amsterdam vooral zichtbaar zullen zijn Amsterdam Noord en in het westelijk havengebied. Onderstaand gaan we daarom nadere op de gebieden Amsterdam Noord en Amsterdam Nieuw-West en Westpoort in. Vanwege het belang voor de internationale concurrentiepositie van de stad kijken we daarnaast ook specifiek naar de de Zuidas.

Amsterdam Noord

Stadsdeel Amsterdam Noord telt ongeveer 90.000 inwoners¹¹⁸. Stadsdeel Noord kenmerkt zich door een omgeving met veel groen en water. Amsterdam Noord zal zich verder gaan ontwikkelen als vestigingsplaats voor zowel bedrijven als mensen. De toekomstige Noord-Zuidlijn, het groene karakter van Noord en de ruimte voor binnenstedelijke ontwikkeling zullen hieraan bijdragen¹¹⁹. De sectoren die meeste werkgelegenheid bieden zijn Advisering en onderzoek, Zorg en welzijn en Industrie. Hiervan is Advisering en onderzoek de sector die het sterkst groeit. Een derde van de totale werkgelegenheid van Amsterdam Noord bevindt zich in de sectoren Advisering en onderzoek en Zorg en welzijn. Ondanks de economische crisis is de werkgelegenheid in Amsterdam Noord blijven groeien¹²⁰. De inkomende en uitgaande pendel in Amsterdam Noord is ongeveer even groot. De inkomende pendel komt vooral van buiten Amsterdam en de uitgaande pendel gaat vooral naar Amsterdam. De uitgaande pendel is de laatste 10 jaar toegenomen voor Amsterdam Noord¹²¹.

Amsterdam Nieuw-West en Westpoort

De stadsdelen Nieuw-West en Westpoort tellen samen bijna 147.000 inwoners¹²². Nieuw-West is een van de grootste stadsdelen van Amsterdam en staat van oudsher bekend als tuinstad. Sectoren die belangrijk zijn voor Nieuw-West zijn de Gezondheids- en welzijnszorg, Zakelijke dienstverlening en het modecluster. Een kwart van de totale werkgelegenheid van stadsdeel Nieuw West bevindt zich in de Gezondheids- en welzijnszorg. De sector zakelijke diensten heeft ook een groot aandeel in de werkgelegenheid. Ook wordt van deze sector een sterke groei verwacht de komende jaren. Het Rieker Businesspark is een van de grotere clusters voor deze sector binnen Nieuw-West. Als laatste heeft ook het modecluster een belangrijke positie in Nieuw-West. Het World Fashion Center speelt hierin een grote rol. Dit (inter)nationale centrum voor modehandel is een van de grootste centra ter wereld¹²³. Westpoort staat bekend als havengebied en heeft een beperkte woonfunctie¹²⁴. In totaal telt dit gebied ongeveer 400 inwoners, waarbij de bewoners van woonboten niet zijn meegeteld¹²⁵. De sectoren die het grootste aandeel hebben in de werkgelegenheid zijn Zakelijke diensten, Transport, Industrie en

¹¹⁸ Bron: OIS 2015.

¹¹⁹ Bron: Toekomstvisie Stadsdeel Noord 2030. Gemeente Amsterdam.

¹²⁰ Bron: Werkgelegenheidsonderzoek Amsterdam Noord. Gemeente Amsterdam, 2014.

¹²¹ Bron: Werkgelegenheidsonderzoek Amsterdam Noord. Gemeente Amsterdam, 2014.

¹²² Bron: OIS 2015.

¹²³ Bron: Economische visie Nieuw-West. Gemeente Amsterdam, 2012.

¹²⁴ Bron: Demografisch en ruimtelijke analyse Nieuw-West. Gemeente Amsterdam, 2012.

¹²⁵ Bron: OIS 2015.

Handel¹²⁶. Bedrijven die een groot aandeel in de werkgelegenheid hebben in deze sectoren zijn onder andere Cargill, Cofely, Nuon en GVB.

Beide stadsdelen hebben te maken met pendelstromen. Van het stadsdeel Nieuw-West werkt 15 procent van de inwoners in het eigen stadsdeel. De inkomende pendel komt vooral uit de rest van Amsterdam (75%). De uitgaande pendel bestaat voor een groot deel uit inwoners die op Schiphol werken¹²⁷. Voor het stadsdeel Westpoort bestaat het aantal werknemers voor bijna 70 procent uit forensen. Van het aantal werknemers woont twee derde niet in Amsterdam. De inkomende pendel komt vooral uit de Zaanstreek¹²⁸.

Amsterdam Zuidas

Het stadsdeel Amsterdam Zuid telt ongeveer 140.000 inwoners, van wie er ruim 1000 op de Zuidas wonen¹²⁹. Op de Zuidas werken ongeveer 31.000 mensen bij 700 bedrijven die vaak internationaal georiënteerd zijn. De meeste bedrijven zijn werkzaam in de dienstensector en dan vooral in financiële dienstverlening, juridische dienstverlening en overige zakelijke dienstverlening. De Zuidas staat bekend om zijn architectuur, hoge huren en toonaangevende bedrijven. Dit laat zien dat de Zuidas een populaire vestigingslocatie is voor bedrijven. De bereikbaarheid en ligging van de Zuidas spelen hierin ook een grote rol. Zowel met het openbaar vervoer als met de auto is de Zuidas goed bereikbaar. Ook de ligging nabij Schiphol en het centrum maakt de locatie aantrekkelijk. Om de Zuidas interessant te houden als internationaal zakengebied zal de Zuidas investeren in de woonfunctie van het gebied¹³⁰.

Specifieke cijfers over pendelstromen van en naar de Zuidas zijn niet bekend. Wel kunnen er conclusies worden getrokken over pendelstromen uit informatie over het aantal inwoners en werkenden. Het aantal werkenden op de Zuidas is vele malen groter dan het aantal mensen dat er woont. Dit betekent dat de inkomende pendel groter zal zijn dan de uitgaande pendel.

B2.13 Gemeente Amstelveen

De gemeente Amstelveen telt ongeveer 87.000 inwoners waarvan ongeveer 13.000 geen Nederlandse nationaliteit hebben. Het grootste deel van deze buitenlandse inwoners komt uit India, Japan en China (samen 36%)¹³¹. Dit geeft aan dat gemeente Amstelveen zich richt op internationale bedrijven en internationale samenwerking. Onder andere door de ligging en de goede bereikbaarheid heeft de gemeente Amstelveen een goed vestigingsklimaat voor internationale bedrijven. De sectoren die de meeste banen bieden, zijn handel en zakelijke diensten¹³².

¹²⁶ Bron: Economische waarde Westpoort. Gemeente Amsterdam, 2011.

¹²⁷ Bron: Economische visie Nieuw-West. Gemeente Amsterdam, 2012.

¹²⁸ Bron: Economische waarde Westpoort. Gemeente Amsterdam, 2011.

¹²⁹ Bron: OIS 2015, Bouwstenen visie Zuidas 2015. Gemeente Amsterdam.

¹³⁰ Bron: Bouwstenen visie Zuidas 2015. Gemeente Amsterdam.

¹³¹ Bron: Gemeente Amstelveen in cijfers. 2015.

¹³² Bron: CBS Statline, 2013/2014.

Van de 37.000 banen in de gemeente Amstelveen wordt bijna 30 procent door inwoners van de gemeente zelf vervuld. De inkomende pendel is vooral afkomstig uit Groot Amsterdam. In totaal wordt ongeveer 60 procent van de banen in Amstelveen vervuld door werknemers die in Groot Amsterdam wonen. De rest van de inkomende pendel komt vooral van buiten de provincie Noord-Holland (30%). Binnen Groot Amsterdam is de inkomende pendel vooral afkomstig uit Amsterdam. De uitgaande pendel is vooral gericht op Amsterdam¹³³.

Tabel 0.13 Samenvattende tabel Amstelveen

Banen	37.000	Belangrijkste sectoren:	Handel/zakelijke diensten
Werkzame beroepsbevolking	41.000	Werkloze beroepsbevolking:	3.000
Werkzaam in eigen gemeente	10.000		
Inkomende pendel	27.000	Belangrijkste herkomst:	Amsterdam
Uitgaande pendel	31.000	Belangrijkste bestemming:	Amsterdam

B2.14 Gemeente Aalsmeer

De gemeente Aalsmeer telt ongeveer 31.000 inwoners¹³⁴. De ligging van de gemeente zorgt voor een diversiteit aan functies in het gebied. Aalsmeer wordt omsloten door Nationaal Landschap het Groene Hart, Schiphol en Amsterdam. Deze omsluiting heeft verschillende effecten op de gemeente. De ligging dichtbij Amsterdam leidt tot een hoge uitstroom van jongeren om te gaan studeren of werken in de stad¹³⁵. Maar de gemeente Aalsmeer kan ook profiteren van de MRA als sterke economische regio. Onder andere door de ligging in het Groene Hart en de aanwezigheid van de Westeinderplassen is er in het gebied potentie voor recreatie en toerisme. Op dit moment wordt deze sector nog niet optimaal benut. Door verschillende sectoren te combineren kunnen de bestedingen recreatie en toerisme omhoog¹³⁶. De nabijheid van Schiphol legt de gemeente Aalsmeer diverse restricties op. Maar Schiphol zorgt ook voor een focus op bereikbaarheid waar Aalsmeer van kan profiteren¹³⁷. Aalsmeer staat onder andere bekend om de bloemenveiling. De bloemenveiling is onderdeel van Greenport Aalsmeer. Dit is een wereldhandels- en kenniscentrum voor de sierteeltsector. Niet alleen telers en handelaars zijn hierin betrokken maar ook bedrijven uit bijvoorbeeld de financiële dienstverlening¹³⁸. Handel en zakelijke diensten zijn dan ook de sectoren met het grootste aanbod aan banen in de gemeente Aalsmeer¹³⁹. Bloemhandel bedrijf FloraLand is het bedrijf dat het grootste aantal banen biedt.

¹³³ Bron: CBS Statline, 2013.

¹³⁴ Bron: OIS 2015.

¹³⁵ Bron: Gebiedsvisie Aalsmeer 2020. Gemeente Aalsmeer, 2009.

¹³⁶ Bron: Gebiedsvisie Aalsmeer 2020. Gemeente Aalsmeer, 2009.

¹³⁷ Bron: Gebiedsvisie Aalsmeer 2020. Gemeente Aalsmeer, 2009.

¹³⁸ Bron: Website Greenport Aalsmeer.

¹³⁹ Bron: CBS Statline, 2013/2014.

Ongeveer 35 procent van de 13.000 banen in Aalsmeer wordt vervuld door werknemers die in de eigen gemeente wonen. De inkomende pendel is vooral afkomstig uit Groot Amsterdam (35%). Daarnaast komt ook een groot deel van buiten Noord-Holland (25%). Binnen Groot Amsterdam is de inkomende pendel vooral afkomstig uit de gemeenten Uithoorn, Haarlemmermeer en Amsterdam¹⁴⁰. De uitgaande pendel is alleen bekend voor de regio Haarlemmermeer. Hieronder vallen de gemeenten Haarlemmermeer, Aalsmeer en Uithoorn. De uitgaande pendel is vooral richting Amsterdam (38%) en regio's buiten de MRA (33%)¹⁴¹.

Tabel 0.14 Samenvattende tabel Aalsmeer

Banen	13.000	Belangrijkste sectoren:	Handel/zakelijke diensten
Werkzame beroepsbevolking	16.000	Werkloze beroepsbevolking:	1.000
Werkzaam in eigen gemeente	4.500		
Inkomende pendel	8.500	Belangrijkste herkomst:	Groot Amsterdam/buiten Noord-Holland
Uitgaande pendel	11.500	Belangrijkste bestemming:	Amsterdam/buiten MRA

B2.15 Gemeente Haarlemmermeer

De gemeente Haarlemmermeer telt ruim 140.000 inwoners¹⁴². De regio ligt op de scheiding tussen de noordelijke en zuidelijke helft van de Randstad. Ook bevindt Schiphol zich in deze gemeente wat een belangrijk internationaal knooppunt is voor de infrastructuur. Onder andere door deze factoren heeft de gemeente Haarlemmermeer kunnen uitgroeien tot een sterke economische regio¹⁴³. Het noordelijke deel van de gemeente Haarlemmermeer wordt gedomineerd door Schiphol en de omliggende werkgebieden. Het zuidelijke deel ligt in het Groene Hart en heeft daardoor meer een recreatieve functie. Schiphol is een belangrijke factor voor Haarlemmermeer. Schiphol draagt bij aan de internationale economische uitstalling van Haarlemmermeer en biedt een hoge werkgelegenheid. Van de werkende mensen in de gemeente Haarlemmermeer werkt bijna de helft bij Schiphol¹⁴⁴. De sectoren die de meeste banen bieden in de gemeente Haarlemmermeer zijn vervoer en opslag en zakelijke diensten¹⁴⁵. Naast Schiphol bieden bedrijven als het Spaarne ziekenhuis en Sanoma Uitgevers veel banen.

¹⁴⁰ Bron: CBS Statline, 2013.

¹⁴¹ Bron: Economische verkenning MRA 2015.

¹⁴² Bron: OIS 2015.

¹⁴³ Bron: Structuurvisie Haarlemmermeer 2030. Gemeente Haarlemmermeer 2012.

¹⁴⁴ Bron: Structuurvisie Haarlemmermeer 2030. Gemeente Haarlemmermeer 2012.

¹⁴⁵ Bron: CBS Statline, 2013/2014.

De gemeente Haarlemmermeer is goed bereikbaar door de hoofdwegen die aangevuld worden met lokale en regionale verbindingen. 25 procent van de 138.000 banen in de gemeente Haarlemmermeer wordt vervuld door werknemers uit de eigen gemeente. De inkomende pendel komt vooral vanuit Groot Amsterdam en van buiten Noord-Holland. Binnen Groot Amsterdam is de inkomende pendel vooral afkomstig uit Amsterdam (12%)¹⁴⁶. De inkomende pendel is ruim twee keer zo groot als de uitgaande pendel. De uitgaande pendel is alleen bekend voor de regio Haarlemmermeer. Hieronder vallen de gemeenten Haarlemmermeer, Aalsmeer en Uithoorn. De uitgaande pendel is vooral richting Amsterdam (38%) en regio's buiten de MRA (33%)¹⁴⁷.

Tabel 0.15 Samenvattende tabel Haarlemmermeer

Banen	138.000	Belangrijkste sectoren:	Vervoer en opslag/zakelijke diensten
Werkzame beroepsbevolking	74.000	Werkloze beroepsbevolking:	5.000
Werkzaam in eigen gemeente	35.000		
Inkomende pendel	103.000	Belangrijkste herkomst:	Amsterdam/buiten Noord-Holland
Uitgaande pendel	39.000	Belangrijkste bestemming:	Amsterdam/buiten MRA

B2.16 Gemeente Uithoorn

De gemeente Uithoorn telt bijna 29.000 inwoners¹⁴⁸. Uithoorn is een gemeente die wordt gekenmerkt door twee verschillende karakters. Ten eerste kent Uithoorn een tuinstedelijk en economisch karakter. Dit karakter komt vooral terug in het noorden en westen van de gemeente waar Greenport Aalsmeer, Schiphol en het stedelijke gebied van Amstelveen en Amsterdam het beeld bepalen. Deze factoren spelen niet alleen een rol voor het karakter van Uithoorn maar leveren ook een bijdrage aan de economie van Uithoorn. Daarnaast wordt Uithoorn ook gekenmerkt door het landelijke karakter wat vooral naar voren komt door de ligging aan de Amstel en in het Groene Hart¹⁴⁹. De sector handel biedt de meeste banen in de gemeente Uithoorn¹⁵⁰. PPG Coating Nederland speelt daar ook een grote rol in. Dit bedrijf biedt bijna 800 banen en heeft daarmee een groot aandeel in de werkgelegenheid binnen de gemeente.

Van de 12.000 banen in de gemeente Uithoorn wordt ongeveer 30 procent vervuld door werknemers die wonen in de eigen gemeente. De inkomende pendel is vooral afkomstig uit Groot Amsterdam en voor een kleiner deel van buiten Noord-Holland. Binnen Groot Amsterdam is de inkomende pendel

¹⁴⁶ Bron: CBS Statline, 2013.

¹⁴⁷ Bron: Economische verkenning MRA 2015.

¹⁴⁸ Bron: OIS 2015.

¹⁴⁹ Bron: Structuurvisie gemeente Uithoorn. Gemeente Uithoorn, 2011.

¹⁵⁰ Bron: CBS Statline, 2013/2014.

vooral afkomstig uit de gemeente Aalsmeer (12%). Daarnaast hebben de gemeenten Amsterdam, Amstelveen en Haarlemmermeer ook een aandeel in de inkomende pendel¹⁵¹. De uitgaande pendel is alleen bekend voor de regio Haarlemmermeer. Hieronder vallen de gemeenten Haarlemmermeer, Aalsmeer en Uithoorn. De uitgaande pendel is vooral richting Amsterdam (38%) en regio's buiten de MRA (33%)¹⁵².

Tabel 0.16 Samenvattende tabel Uithoorn

Banen	12.000	Belangrijkste sectoren:	Handel
Werkzame beroepsbevolking	14.000	Werkloze beroepsbevolking:	1.000
Werkzaam in eigen gemeente	3.400		
Inkomende pendel	8.600	Belangrijkste herkomst:	Aalsmeer
Uitgaande pendel	10.600	Belangrijkste bestemming:	Amsterdam/buiten MRA

B2.17 Gemeente Ouder-Amstel

De gemeente Ouder-Amstel telt ruim 13.000 inwoners waarvan de meeste mensen in de kern Duivendrecht wonen¹⁵³. Ouder-Amstel is een gemeente die bekend staat om zijn diverse karakter. Het stedelijke en economische karakter van Duivendrecht aan de ene kant en het landelijke en cultuur-historische karakter van de rest van Ouder-Amstel¹⁵⁴. De sectoren die de meeste banen bieden in deze gemeente zijn handel en zakelijke diensten¹⁵⁵. Het Amstel Business Park (ABP) speelt een belangrijke rol in de werkgelegenheid voor Ouder-Amstel. Op het ABP zijn ongeveer 500 bedrijven actief en biedt daarmee ongeveer 7000 banen.

Het aantal banen is twee maal zo groot als de beroepsbevolking in Ouder-Amstel. Toch is er een nog een grote uitgaande pendel¹⁵⁶. Ongeveer 15 procent van de 6.000 banen in de gemeente Ouder-Amstel wordt vervuld door werknemers woonachtig in de eigen gemeente. De inkomende pendel is vooral afkomstig uit Groot Amsterdam (45%). Daarnaast komt ook een deel van buiten Noord-Holland (35%). Binnen Groot Amsterdam is de inkomende pendel vooral afkomstig vanuit Amsterdam (30%)¹⁵⁷. De uitgaande pendel is alleen bekend voor de regio Amstel-Meerlanden. Deze regio bestaat uit de gemeenten Amstelveen, Ouder-Amstel en Diemen. Ongeveer 30 procent van de werkende inwoners van de regio Amstel-Meerlanden werkt in de eigen regio. Het grootste deel van de inwoners van deze regio werkt in Amsterdam¹⁵⁸.

¹⁵¹ Bron: CBS Statline, 2013.

¹⁵² Bron: Economische verkenning MRA 2015.

¹⁵³ Bron: OIS 2015.

¹⁵⁴ Bron: Visie 2020. Gemeente Ouder-Amstel

¹⁵⁵ Bron: CBS Statline, 2013/2014.

¹⁵⁶ Bron: Visie 2020. Gemeente Ouder-Amstel, 2009.

¹⁵⁷ Bron: CBS Statline, 2013.

¹⁵⁸ Bron: Economische verkenning MRA 2015.

Tabel 0.17 Samenvattende tabel Ouder-Amstel

Banen	6.000	Belangrijkste sectoren:	Handel/zakelijke diensten
Werkzame beroepsbevolking	6.000	Werkloze beroepsbevolking:	
Werkzaam in eigen gemeente	1.000		
Inkomende pendel	5.000	Belangrijkste herkomst:	Amsterdam/buiten Noord-Holland
Uitgaande pendel	5.000	Belangrijkste bestemming:	Amsterdam

B2.18 Gemeente Diemen

De gemeente Diemen telt 26.700 inwoners. De gemeente ligt tussen de Amsterdamse wijken IJburg, Watergraafsmeer en Zuid-Oost. In de gemeente Diemen zijn ruim 2.000 bedrijven gevestigd die samen ongeveer 17.000 arbeidsplaatsen bieden¹⁵⁹. Zakelijke diensten en industrie zijn de sectoren die de meeste banen bieden¹⁶⁰. De sector zakelijke diensten is onder andere zo groot door de aanwezigheid van een aantal nationale hoofdkantoren in Diemen zoals de hoofdkantoren van Randstad en Tele 2¹⁶¹. De bedrijvigheid is vooral geconcentreerd op drie verschillende bedrijventerreinen. Daarnaast is er nog een apart bedrijventerrein waar warmtekrachtcentrales staan¹⁶².

Van de 13.000 banen in de gemeente Diemen wordt slechts 10 procent vervuld door werknemers woonachtig in deze gemeente. De inkomende pendel is vooral afkomstig van buiten Noord-Holland (45%) maar voor een groot deel ook uit de COROP-regio Groot Amsterdam (35%). Binnen Groot Amsterdam is de inkomende pendel vooral afkomstig uit Amsterdam (20%)¹⁶³. De uitgaande pendel is alleen bekend voor de regio Amstel-Meerlanden. Deze regio bestaat uit de gemeenten Amstelveen, Ouder-Amstel en Diemen. Ongeveer 30 procent van de werkende inwoners van de regio Amstel-Meerlanden werkt in de eigen regio. Het grootste deel van de inwoners van deze regio werkt in Amsterdam¹⁶⁴.

Tabel 0.18 Samenvattende tabel Diemen

Banen	13.000	Belangrijkste sectoren:	Zakelijke diensten/industrie
Werkzame beroepsbevolking	13.000	Werkloze beroepsbevolking:	1.000
Werkzaam in eigen gemeente	1.500		

¹⁵⁹ Bron: Detailhandelvisie Diemen 2014. Gemeente Diemen.

¹⁶⁰ Bron: CBS Statline, 2013/2014.

¹⁶¹ Bron: Detailhandelvisie Diemen 2014. Gemeente Diemen.

¹⁶² Bron: Structuurvisie Diemen. Gemeente Diemen, 2011.

¹⁶³ Bron: CBS Statline, 2013.

¹⁶⁴ Bron: Economische verkenning MRA 2015.

Inkomende pendel	11.500	Belangrijkste herkomst:	Buiten Noord-Holland/Amsterdam
Uitgaande pendel	11.500	Belangrijkste bestemming:	Amsterdam

B2.19 Gemeente Oostzaan

De gemeente Oostzaan telt ongeveer 9.000 inwoners¹⁶⁵. De gemeente kenmerkt zich als een landelijke gemeente omringd door stedelijke bebouwing van onder andere gemeenten als Amsterdam, Zaandam en Purmerend. Recreatiegebied Het Twiske en de vaak nauwelijks toegankelijke water- en rietlandschappen zorgen voor de landelijke uitstraling van het gebied. In tegenstelling tot het relatief lege landelijke deel van Oostzaan zijn de dorpen dicht bebouwd. Binnen de gemeente zijn er 3 bedrijventerreinen¹⁶⁶. De sector die een groot aandeel heeft in de werkgelegenheid is de handel¹⁶⁷.

Van de 2.500 banen in de gemeente Oostzaan wordt 40 procent vervuld door werknemers uit de eigen gemeente. De inkomende pendel is vooral afkomstig vanuit Groot Amsterdam en in mindere mate vanuit de Zaanstreek. Binnen Groot Amsterdam is deze pendel vooral afkomstig uit de gemeenten Amsterdam en Purmerend. Het grootste deel van de uitgaande pendel, 50 procent, werkt in de gemeente Amsterdam. In mindere mate is er een uitgaande pendel naar de Zaanstreek (20%) en regio's buiten Noord-Holland¹⁶⁸.

Tabel 0.19 Samenvattende tabel Oostzaan

Banen	2.500	Belangrijkste sectoren:	Handel
Werkzame beroepsbevolking	5.000	Werkloze beroepsbevolking:	
Werkzaam in eigen gemeente	1.000		
Inkomende pendel	1.500	Belangrijkste herkomst:	Amsterdam/Purmerend
Uitgaande pendel	4.000	Belangrijkste bestemming:	Amsterdam

B2.20 Gemeente Waterland

De gemeente Waterland telt ongeveer 17.000 inwoners waarvan het grootste deel, ruim 50 procent, in Monnickendam woont¹⁶⁹. Naast Monnickendam telt Waterland nog 9 andere woonkernen. Waterland is door de ligging naast Amsterdam en het landschappelijke en cultuurhistorische karakter een

¹⁶⁵ Bron: OIS 2015.

¹⁶⁶ Bron: Structuurvisie Oostzaan 2025. Gemeente Oostzaan, 2014.

¹⁶⁷ Bron: CBS Statline, 2013/2014.

¹⁶⁸ Bron: CBS Statline, 2013.

¹⁶⁹ Bron: OIS 2015.

populaire toeristische bestemming¹⁷⁰. De sector handel heeft het grootste aandeel in de werkgelegenheid in Waterland¹⁷¹. Ook de toeristische sector speelt een belangrijke rol. 15 procent van alle banen in Waterland wordt vervuld door de toeristische sector¹⁷². Daarnaast biedt ook de gezondheids- en welzijnszorg een groot aantal banen in de gemeente Waterland¹⁷³.

De helft van de 3.000 banen in de gemeente Waterland wordt vervuld door werknemers woonachtig in de gemeente Waterland. De inkomende pendel komt vooral uit Groot Amsterdam. Binnen groot Amsterdam komt de inkomende pendel vooral uit de gemeenten Purmerend en Edam-Volendam. De uitgaande pendel gaat vooral naar Amsterdam. 60% van de uitgaande pendel is op deze gemeente gericht¹⁷⁴.

Tabel 0.20 Samenvattende tabel Waterland

Banen	3.000	Belangrijkste sectoren:	Toerisme/zorg
Werkzame beroepsbevolking	9.000	Werkloze beroepsbevolking:	
Werkzaam in eigen gemeente	1.500		
Inkomende pendel	1.500	Belangrijkste herkomst:	Purmerend/Edam-Volendam
Uitgaande pendel	7.500	Belangrijkste bestemming:	Amsterdam

B2.21 Gemeente Purmerend

De gemeente Purmerend telt bijna 80.000 inwoners¹⁷⁵. Purmerend kenmerkt zich als een stedelijke gemeenten in een landschappelijke omgeving. Handel en gezondheids- en welzijnszorg zijn de sectoren waar de meeste banen in te vinden zijn¹⁷⁶. Dat de gezondheids- en welzijnszorg een groot aandeel heeft in het aantal banen in Purmerend blijkt ook uit de grote bedrijven binnen de gemeente. Dit zijn onder andere het Waterlandziekenhuis en de Prinsentichting die samen ruim 2.000 banen bieden in de gezondheids- en welzijnszorg.

In totaal telt Purmerend ruim 20.000 arbeidsplaatsen. Ten opzichte van de beroepsbevolking van 50.000 in Purmerend zijn dit relatief weinig arbeidsplaatsen. Dit heeft tot gevolg dat er een grote uitgaande pendel is. Deze uitgaande pendel wordt versterkt door een tekort aan gepaste arbeid voor de beroepsbevolking van Purmerend¹⁷⁷. Het grootste deel van de uitgaande pendel, 75 procent, werkt in de gemeente Amsterdam. In mindere mate is er een uitgaande pendel naar de Zaanstreek

¹⁷⁰ Bron: Toeristische visie 2015-2025. Gemeente Waterland, 2015.

¹⁷¹ Bron: CBS Statline, 2013/2014.

¹⁷² Bron: Toeristische visie 2015-2025. Gemeente Waterland, 2015.

¹⁷³ Bron: CBS Statline, 2013/2014.

¹⁷⁴ Bron: CBS Statline, 2013.

¹⁷⁵ Bron: OIS 2015.

¹⁷⁶ Bron: CBS Statline, 2013/2014.

¹⁷⁷ Bron: Structuurvisie Purmerend 2005-2020. Gemeente Purmerend, 2006.

(8%) en regio's buiten Noord-Holland¹⁷⁸. De inkomende pendel is vooral afkomstig uit de gemeente Amsterdam¹⁷⁹.

Tabel 0.21 Samenvattende tabel Purmerend

Banen	20.000	Belangrijkste sectoren:	Handel/zorg
Werkzame beroepsbevolking	39.000	Werkloze beroepsbevolking:	3.000
Werkzaam in eigen gemeente	11.000		
Inkomende pendel	9.000	Belangrijkste herkomst:	Amsterdam
Uitgaande pendel	28.000	Belangrijkste bestemming:	Amsterdam

B2.22 Gemeente Beemster

De gemeente Beemster telt bijna 9000 inwoners verdeeld over vier woonkernen waarvan Midden-beemster de grootste is¹⁸⁰. De Beemster is een Droogmakerij die sinds 1999 als een UNESCO werelderfgoed is aangewezen¹⁸¹. De sectoren die in deze gemeente de meeste banen bieden zijn handel en gezondheids- en welzijnszorg¹⁸². Dit blijkt ook uit een van de grotere bedrijven binnen de gemeente, namelijk het Breidablick Instituut. Dit is een woon-werk gemeenschap voor mensen met een verstandelijke beperking en biedt ruim 300 banen.

30 procent van de 3.000 banen in de gemeente Beemster worden vervuld door werknemers die ook in deze gemeente wonen. De inkomende pendel komt vooral uit Groot Amsterdam (30%) en voor een deel ook uit de Kop van Noord-Holland (20%). Binnen Groot Amsterdam komt het grootste deel van de inkomende pendel uit de gemeente Purmerend. Het grootste deel van de uitgaande pendel gaat naar de gemeente Purmerend en gemeente Amsterdam. Gezamenlijk ontvangen deze gemeenten 50% van de uitgaande pendel van de gemeente Beemster¹⁸³.

Tabel 0.22 Samenvattende tabel Beemster

Banen	3.000	Belangrijkste sectoren:	Handel/zorg
Werkzame beroepsbevolking	4.000	Werkloze beroepsbevolking:	
Werkzaam in eigen gemeente	1.000		
Inkomende pendel	2.000	Belangrijkste herkomst:	Purmerend/Kop van Noord-Holland
Uitgaande pendel	3.000	Belangrijkste bestemming:	Amsterdam/Purmerend

¹⁷⁸ Bron: Economische verkenning MRA 2015.

¹⁷⁹ Bron: CBS Statline, 2013.

¹⁸⁰ Bron: IOS 2015.

¹⁸¹ Bron: Structuurvisie van de gemeente Beemster. Gemeente Beemster, 2012.

¹⁸² Bron: CBS Statline, 2013/2014.

¹⁸³ Bron: CBS Statline, 2013.

B2.23 Gemeente Edam-Volendam

De gemeente Edam-Volendam telt ongeveer 29.000 inwoners¹⁸⁴. De gemeente kent twee woonkernen, Edam en Volendam, en een kern waar de focus ligt op landelijk gebied, de Purmer. Sinds januari 2016 is de gemeente Edam-Volendam gefuseerd met de gemeente Zeevang waardoor het inwoneraantal van de gemeenten samen op 35.000 komt met in totaal 10 kernen. De cultuurhistorische waarde in het gebied en de ligging nabij Amsterdam zorgt ervoor dat de gemeente Edam-Volendam een populaire bestemming is voor zowel nationale als internationale toeristen¹⁸⁵. De sectoren die de meeste werkgelegenheid bieden in de gemeente zijn bouwnijverheid, handel en zakelijke diensten¹⁸⁶. Edam-Volendam kenmerkt zich door een economische structuur met veel kleine bedrijven en zzp'ers.

Ook kenmerkend aan de gemeente is de sterke binding met de eigen gemeente. Bijna 50 procent van de werkzame beroepsbevolking werkt in de eigen gemeente. Hierdoor vervullen zij 70 procent van de 10.000 arbeidsplekken in de gemeente. De inkomende pendel is vooral afkomstig uit Groot Amsterdam en de Kop van Noord-Holland. Binnen Groot Amsterdam komt de inkomende pendel vooral uit Amsterdam en Purmerend. De uitgaande pendel is vooral gericht op Amsterdam (30%) en Purmerend (10%)¹⁸⁷.

Tabel 0.23 Samenvattende tabel Edam-Volendam

Banen	10.000	Belangrijkste sectoren:	Bouw/zakelijke diensten/handel
Werkzame beroepsbevolking	15.000	Werkloze beroepsbevolking:	1.000
Werkzaam in eigen gemeente	7.000		
Inkomende pendel	3.000	Belangrijkste herkomst:	Amsterdam/Purmerend
Uitgaande pendel	8.000	Belangrijkste bestemming:	Amsterdam/Purmerend

B2.24 Gemeente Landsmeer

De gemeente Landsmeer telt ruim 10.000 inwoners verdeeld over drie woonkernen. Landsmeer is daarvan de grootste woonkern¹⁸⁸. De rest van de gemeente wordt gekenmerkt door veel groen en water. De sectoren die de meeste banen bieden, zijn handel en gezondheids- en welzijnszorg¹⁸⁹.

¹⁸⁴ Bron: OIS 2015.

¹⁸⁵ Bron: Economische agenda 2020. Gemeente Edam-Volendam, 2012.

¹⁸⁶ Bron: CBS Statline, 2013/2014.

¹⁸⁷ Bron: CBS Statline, 2013.

¹⁸⁸ Bron: OIS 2015.

¹⁸⁹ Bron: CBS Statline, 2013/2014.

Van de 2.000 banen in de gemeente Landsmeer wordt bijna 40 procent vervuld door werknemers die ook in deze gemeente wonen. De inkomende pendel komt voornamelijk uit Groot Amsterdam en dan vooral de gemeente Amsterdam (15%). De uitgaande pendel is vooral gericht op Amsterdam. 60 procent van de uitgaande pendel werkt in deze gemeente¹⁹⁰.

Tabel 0.24 Samenvattende tabel Landsmeer

Banen	2.000	Belangrijkste sectoren:	Handel/zorg
Werkzame beroepsbevolking	5.000	Werkloze beroepsbevolking:	
Werkzaam in eigen gemeente	700		
Inkomende pendel	1.300	Belangrijkste herkomst:	Amsterdam
Uitgaande pendel	4.300	Belangrijkste bestemming:	Amsterdam

¹⁹⁰ Bron: CBS Statline, 2013.

Bijlage 3 Verslag bijeenkomst bedrijfsleven A8-A9

Verslag van	:	Bijeenkomst bedrijfsleven A8-A9
Datum bespreking	:	14 december 2015
Locatie	:	Provincie Noord-Holland, Houtplein, Haarlem
Aanwezigen	:	Ton van der Scheer (OV IJmond), René Ton (EVO), Petra Tiel (VNO-NCW), Jaap Verkiel (TLN), Fabian Nagtzaam (MKB Noord-Holland), Ernst-Paul Beukema (ABIN/Forbo), Eric van Walsteijn (ABIN/CuraMedical), Rein Aerts (ORAM), G. J. Stokreef (Ondernemend Alkmaar), Theo van Eijk (Provincie Noord-Holland), Edwin Rem (Provincie Noord-Holland), Jaap Broer (Decisio), Renee van der West (Decisio)
Opgemaakt door	:	Renee van der West

Op 14 december 2015 was er een bijeenkomst met het bedrijfsleven over de verbinding tussen de A8 en de A9. Deze bijeenkomst werd georganiseerd door de Provincie Noord-Holland in samenwerking met Decisio. Aan de hand van een presentatie zijn de aanwezigen geïnformeerd over het lopende onderzoek naar de economische effecten en was er aansluitend discussie.

De discussie ging over de volgende onderwerpen:

- Wat vindt het bedrijfsleven van de alternatieven?
 - Men vindt alternatief 2 geen oplossing voor het probleem, het verkeer loopt dan nog steeds vast. Dit alternatief heeft alleen effect op de leefbaarheid. Alternatief 5 sluit in de kaart van de verschillende alternatieven aan op de A9 bij Heemskerk. Hier staat het nu ook altijd al vast in de spits. Er spelen soortgelijke problemen bij Uitgeest. De aansluiting op de A9 vindt men dan ook een belangrijk punt van aandacht. Rijkswaterstaat zal in dit verband niet met de plannen akkoord gaan wanneer die plannen een negatief effect hebben op de doorstroming op de A9. Alternatieven 6 en 7 vormen geen oplossing voor het probleem. Men vindt dat het probleem bij deze alternatieven alleen maar wordt verschoven. Bij alternatief 7 speelt ook nog dat toekomstige uitbreiding van woningen bij Krommenie en Assendelft wordt uitgesloten.
- Waar zie je de effecten van een verbinding tussen de A8-A9?
 - Uit onderzoek uit 2012 (inmiddels nagestuurd door TLN) bleek dat een verbetering in het wegennetwerk regionaal meer positieve effecten heeft dan lokaal. Hieruit kan geconcludeerd worden dat verbinding een sterke regionale functie heeft. Echter, wanneer er calamiteiten zijn dan wordt het een lokaal probleem. Er moet een alternatieve route gekozen worden maar die alternatieve routes zijn op dit moment niet optimaal. Dat het een regionaal probleem betreft blijkt ook uit het woon/werk verkeer. Veel werknemers komen ook vanuit de buitengebieden. Dit omdat de juiste kwaliteiten van arbeiders niet altijd te vinden zijn in de directe omgeving van de werklocaties. De regionale verbinding is dus van groot belang voor zowel werknemers als werkgever.
- Regionaal wegennetwerk

- De verbinding A8-A9 zal de robuustheid van het netwerk verbeteren. Nu is het zo dat het bij calamiteiten helemaal vastloopt. Als er een extra en betere oost-westverbinding is ten noorden van het Noordzeekanaal wordt het systeem minder kwetsbaar. De MRA is een snel groeiende regio terwijl Noord-Holland Noord krimp toont. Het wegennetwerk rond het MRA is niet optimaal voor deze schaal van stedelijkheid.
- Een robuust netwerk is ook nodig om het woon-werk klimaat te verbeteren, wat steeds meer van belang wordt door de verstedelijking. Maar ook voor de havens en industrie die goede verbindingen met het achterland nodig hebben. Goede verbindingen voegen ook capaciteit toe.
- Noord-Holland Noord: Hoewel Noord-Holland Noord met krimp te maken heeft, vindt er in Alkmaar wel groei plaats. Agriport en Digiport zijn daarnaast belangrijke ontwikkelingen in NH-Noord die om goede infrastructuur vragen.
- Alkmaar is een restlocatie voor de MRA die steeds voller raakt
- Er moet een 'trap' gebouwd worden voor de bereikbaarheid van Noord-Holland Noord, de A8-A9 is daarin een belangrijke ontbrekende trede. Er zijn nu te weinig oost-west verbindingen.
- Nader uit te zoeken: gevolgen van wel/geen nieuwe verbinding met het oog op de toekomstige ontwikkelingen rondom Petten?
- Resumerend: het gaat met name om robuustheid
 - De focus ligt bij het bedrijfsleven op een betrouwbare en robuuste verbinding. Wanneer er nu calamiteiten zijn is er geen goed alternatief. Hiervoor is de nieuwe verbinding belangrijk. Ook wordt benadrukt dat alternatieven 2, 6 en 7 hiervoor in de ogen van de bedrijven geen optie zijn, omdat er dan bij calamiteiten alsnog geen goed alternatief is. Het onderliggende wegennetwerk moet ook sterk zijn. Dit kan alleen bij alternatief 3, 4 en 5. Ook zal de N203 dan niet afgewaardeerd moeten worden.
 - Robuustheid en betrouwbaarheid van het wegennetwerk wegen zwaarder dan reistijdwinsten.

Aan het eind van de bijeenkomst is aan de aanwezigen gevraagd om, indien mogelijk, aanvullende, concrete informatie toe te sturen aan Decisio, om de problemen te illustreren en de argumenten verduidelijken.

