

Concept

 <i>inverdan</i>	Voorwoord
	Inleiding
	Huidige situatie
	Positionering en beleid
	Het plan
	Hoofdstructuur
	De Knoop
	Deelgebieden
	Ontwikkelingsstrategie
	Financiën
Fasering	

Masterplan Inverdan

**'Ontdek de verborgen wereld
van Zaanstad'**



Concept

Masterplan Inverdán

‘Ontdek de verborgen wereld
van Zaanstad’

Inhoudsopgave

3	Voorwoord en leeswijzer	
9	Inleiding	
10	Hoofdstuk 1	Huidige situatie
16	Hoofdstuk 2	Positionering en beleid
28	Hoofdstuk 3	Het plan
34	Hoofdstuk 4	Hoofdstructuur
40	Hoofdstuk 5	De Knoop
46	Hoofdstuk 6	Deelgebieden
58	Hoofdstuk 7	Ontwikkelingsstrategie
62	Hoofdstuk 8	Financiën
66	Hoofdstuk 9	Fasering

Bijlagen	
1.	De Knoop
2.	Sociale veiligheid
3.	Branchering Zaancentrum
4.	Voetgangersstromen in het Zaancentrum
5.	De verkeerscirculatie in het Zaancentrum
6.	Inrichtingsprincipes
7.	Sociale Kwaliteit Inverdan
8.	Visie ‘de Krimp’
9.	Sluizencomplex
10.	Markttechnische analyse

Voorwoord

Zaanstad is in 1974 ontstaan door samenvoeging van zeven gemeenten. De stad telt momenteel 140.000 inwoners en is hiermee de veertiende gemeente van Nederland. Zaanstad maakt deel uit van de Amsterdamse agglomeratie en vormt als het ware de noordelijke poort van de Randstad.

De gemeente Zaanstad werkt aan een nieuw hart voor de stad: Inverdan. In Zaandam verrijst een nieuw stadscentrum, een knooppunt in de sociale en economische ontwikkeling van het gebied. Tegelijkertijd wordt een aantal gebieden rondom dat knooppunt gerevitaliseerd en verrijkt met nieuwe functies.

De vormgeving van het stadshart is innovatief: belangrijke gebouwen als een nieuw stadhuis en de centrale bibliotheek verrijzen op en rond een overspanning van spoorlijnen en autowegen.

Daardoor worden op een beperkt oppervlak vele functies gecombineerd en wordt de beschikbare ruimte intensief benut.

In verschillende stroken rondom het stadshart ontstaat ruimte voor kantoren, winkels, onderwijsinstellingen, recreatieve functies en voorzieningen. Het project mikt op vele doelen tegelijk: weg-nemen van fysieke knelpunten in de ruimtelijke structuur, versterking van de economische basis van de regio en verbeteringen in de sociale samenhang van Zaanstad.

Inverdan heeft pretenties, maar het is geen prestigeproject. De urgentie van Inverdan wordt breed gevoeld in Zaanstad en in toenemende mate ook daarbuiten.

Het project Inverdan bestrijkt in totaal ruim 100 hectare stedelijk gebied. Met Inverdan als katalysator wordt een reeks klemmende structurele problemen van Zaanstad en de omliggende regio aangepakt. Hierbij gaat het onder andere om een fundamentele versterking van de economische regio, het aantrekken van meer hoogwaardige werkgelegenheid in de dienstensectoren, een concentratie van economische en sociale functies rond een knooppunt van het openbaar vervoer en een intensiever grondgebruik in het stadscentrum met als gevolg een verminderde druk op de groene ruimte in het landelijk gebied.

Waarom Inverdan

Zaanstad kan worden gezien als de meest noordelijke uitloper van de Deltametropool (de ‘top van de Randstad’), op luttele minuten rijden van Amsterdam en Haarlem. Bij alle goeds dat Zaanstad te bieden heeft kampt de stad echter ook met hardnekkige problemen. Zo lag de groei van het aantal banen het afgelopen decennium aanmerkelijk beneden het landelijk gemiddelde en beschikt Zaanstad buiten het hoofdkantoor van Ahold nauwelijks over kantoorruimte. De stad ligt weliswaar op zes treinminuten van Amsterdam-Sloterdijk, maar wordt nog steeds niet gezien als een logische vestigingsplaats voor kantoren. Verder functioneert het stadscentrum niet als sociaal en economisch hart van de gemeente en maakt het een rommelige en versplinterde indruk. ➔



De kwaliteit van de openbare ruimte wordt door bewoners en bezoekers dan ook laag ingeschat. Tenslotte ontbreekt het aan voldoende sociaal-culturele en recreatieve voorzieningen en heeft Zaanstad een tekort aan kwalitatief goede woningen in het middensegment (kooprijzen tussen 130.000 euro en 200.000 euro).

Wat is Inverdan?

Het Inverdan-project pakt al deze knelpunten aan. Het maakt een onderbenut deel van de stad (tussen het NS-station en het stadscentrum) tot een economisch en sociaal knooppunt. Nabij het station verrijzen gebouwen met een belangrijke sociale functie, zoals een nieuw stadhuis en een centrale bibliotheek. Hierbij wordt gewoekerd met de beschikbare ruimte. De bibliotheek is voorzien op een brug (de Buiging) over de spoorbaan. Het stadhuis ligt aan dezelfde brug boven het busstation. De brug over het spoor, en over de autowegen die de stad doorsnijden, is een centraal element in Inverdan. De woonwijken en de onderwijsinstellingen in het westelijk deel van de stad worden hierdoor verbonden met het centrum, waardoor de samenhang aanmerkelijk verbetert.

Verder worden in het gebied tussen station en centrum diverse functies gecombineerd. Zo is er een nieuw hotel, een bioscoopcomplex en een winkelcentrum voorzien. Maar vooral ook ruimte voor het toevoegen van 140.000 m² kantoren. Daarnaast worden er circa 1900 woningen gebouwd, met name voor de midden- en hogere inkomens. De woningbouw in het nieuwe stadshart krijgt een grote dichtheid, passend bij het stedelijk karakter. Het combineren van wonen met werken en recreëren verbetert de leefbaarheid en de sociale veiligheid van het gebied.

De openbare ruimte in het Inverdan-gebied krijgt een kwaliteitsimpuls. De structuur van de stad wordt duidelijker. De rommelige overgangszones en loze ruimtes die nu de entree tot het winkelgebied vormen worden aangepakt.

Zaanstad is een stad in en aan het water en dat moet zichtbaar zijn. Zo wordt de verstilde oude Vaart, die nu nog verscholen ligt tussen allerlei bebouwing, weer in het zicht gebracht. Ook in het oude winkelhart wordt de band met het water hersteld. De Gedempte Gracht wordt weer een echte gracht.

Wat kost Inverdan?

De totale investeringen in het Inverdan-project tot en met 2013 worden geschat op 700 miljoen euro. Waar dit commercieel onroerend goed betreft worden de investeringskosten vanzelfsprekend opgebracht door de particuliere sector. De gemeente Zaanstad investeert in totaal 224 miljoen euro.

De onrendabele delen van het project worden geschat op ongeveer 11 procent van de totale investeringen. Het betreft hier vooral investeringen in het overkluizen van spoor en busstation (meervoudig grondgebruik), de kwaliteit van de openbare ruimte en de milieuproblematiek op diverse locaties.

De gemeente Zaanstad zet de komende tien jaren een fors deel van het gemeentelijk budget in voor de financiering daarvan. Ongeveer de helft van de onrendabele investeringen zal door Zaanstad worden opgebracht. Daarnaast dragen private partijen bij aan de financiering van onrendabele investeringen door een storting in een planontwikkelingsfonds, een voor Nederland unieke constructie. [n](#)

Leeswijzer

Inleiding

Met het Masterplan geeft de gemeente aan hoe het gebied zich de komende jaren moet ontwikkelen. Verder is het richtinggevend voor de marktpartijen die in het gebied willen ontwikkelen en geeft het subsidieverstrekkers een indruk van de kwaliteit van Zaanstad.

Het Masterplan is gekoppeld aan het structuurplan dat in het kader van de Wet Voorkeursrecht Gemeenten (WVG) de gemeente de mogelijkheid geeft gronden in Inverdan aan te kopen.

Hoofdstuk 1: Huidige situatie

In dit hoofdstuk wordt de huidige situatie van Zaanstad geschetst. Duidelijk is dat Zaanstad kansen heeft. Door de beschrijving van de netwerken, de economische structuur, de woningproductie en welzijn, sociale veiligheid en cultuur wordt Zaanstad helder neergezet.

Hoofdstuk 2: Positionering en beleid

Centrale doelstelling van Inverdan is om Zaanstad een nieuw kloppend hart te geven. Een stadshart waar wordt gewoond, gewerkt en gerecreëerd. Een stadshart waar de inwoners van alle kernen van Zaanstad trots op zijn en waar zij graag willen verblijven. Door het hele gebied in onderlinge samenhang te ontwikkelen, wil de gemeente de verborgen kwaliteit zichtbaar maken en zo de potenties van Zaanstad in zijn geheel beter benutten.

Hoofdstuk 3: Het plan

In dit hoofdstuk wordt dieper ingegaan op het plan waarmee Zaanstad de komende tien tot vijftien jaar een ware metamorfose ondergaat. Kern hiervan is om alle verschillende kwaliteiten die Zaanstad heeft bloot te leggen en te versterken: netwerken worden hersteld en versterkt, bestaande barrières geslecht en de stad wordt stadser gemaakt.

Hoofdstuk 4: Hoofdstructuur

Het Masterplan kent een ruimtelijke hoofdstructuur en een aantal deelgebieden die hier aan vastzitten. Dragere van de hoofdstructuur zijn de netwerken van verkeersroutes, water en groen.

Hoofdstuk 5: De Knoop

Het plan Inverdan is opgeknipt in verschillende plangebieden. Eén van die gebieden, De Knoop, is het verst uitgewerkt. Het gaat om het gebied rond het station en de Gedempte Gracht. Naast de filosofie achter het project wordt in dit hoofdstuk ingezoomd op de verschillende deelgebieden binnen De Knoop.

Hoofdstuk 6: Deelgebieden

Naast De Knoop zijn er in Inverdan nog tien andere deelgebieden. Conform de inzet van Inverdan is de rode draad bij de plannen voor deze deelgebieden het blootleggen en vervolgens versterken van de verborgen kwaliteiten.

Hoofdstuk 7: Ontwikkelingsstrategie

Met de totale ontwikkeling van Inverdan is tien tot vijftien jaar gemoeid. Om vaart in de realisering te houden is een ontwikkelingsstrategie uitgestippeld. Deze strategie is gericht op het laag houden van de gemeentelijke risico's, met behoud van een optimale gemeentelijke regie.

Hoofdstuk 8: Financiën

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de verwachte investeringen en opbrengsten, die de uitvoering van de voorgestelde maatregelen met zich meebrengen. Het gaat hierbij overigens om een globale indicatie die zich beperkt tot het gemeentelijk deel van de investeringen en opbrengsten.

Hoofdstuk 9: Fasering

De ontwikkeling van Inverdan vindt gefaseerd plaats. De totale uitvoering wordt over vier perioden uitgesmeerd. In dit hoofdstuk wordt in tijd inzichtelijk gemaakt hoe de realisering van Inverdan gepland is. Basis van de fasering is de volgtijdelijkheid van de werkzaamheden en de gefaseerde uitgifte die passen bij de marktsituatie.

Bijlagen

Het Masterplan is voor een belangrijk deel opgesteld op basis van rapporten en onderzoeken die de gemeente Zaanstad heeft verricht. Deze rapporten, zoals Veiligheid, Sociale component en Marktverkenningen, zijn als bijlagen opgenomen.





In het westen wordt het plangebied van Inverdan begrensd door de Houtveldweg, de straat Aubade, de watergang ten westen van de voormalige vuilstortplaats (de Bult), de stichting Regionale Opleidingscentra en de Westzanerdijk. In het zuiden ligt de grens bij de Albert Heijnweg, het Schiethavenkanaal

en de Houthavenkade. In het oosten gaat het om de Voorzaan langs de Hogendijk, het Sluizencomplex, de Klauwershoek en de bebouwing aan weerszijden van de Peperstraat en de Vaart. De noordgrens ligt bij de Papenpadsloot.

De afgelopen jaren heeft de gemeente Zaanstad enthousiast en in nauw overleg met de bevolking en belanghebbenden gewerkt aan de plannen voor Inverdan. Het Masterplan is de vrucht van een interactief proces dat in 1998 begon. In dat jaar presenteerde de gemeente het Plan van Aanpak voor de ontwikkeling van het Stationsgebied, in 1999 gevolgd door een Nota van Uitgangspunten. Een belangrijke stap vormde het Ontwikkelingsperspectief Inverdan (april 2001) en het Aangescherpt Ontwikkelingsperspectief dat de gemeenteraad in januari 2002 vaststelde. Dit laatste document gaat met name in op kosten, opbrengsten, planning en realiteitsgehalte van de plannen. Uitgangspunten, randvoorwaarden en kaders zijn tot slot uitgewerkt in het Structuurplan Inverdan.

Inleiding

Het Structuurplan heeft een juridische status en een belangrijke functie in het kader van de Wet Voorkeursrecht Gemeenten (WVG). In november 2000 heeft de gemeenteraad de WVG op het Stationsgebied en centrum gevestigd. Het geeft de gemeente het recht van eerste koop van gronden en gebouwen binnen het plangebied. Het Structuurplan vormt ook de basis voor bestemmingsplannen en biedt een ruimtelijke onderbouwing voor vrijstellingen volgens artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Het structuurplan is een belangrijk hulpmiddel om het Masterplan daadwerkelijk te kunnen realiseren.

Het Masterplan geeft aan hoe de gemeente vindt dat het gebied zich moet gaan ontwikkelen. Voor het gebied De Knoop is een gedetailleerde uitwerking gemaakt. Dit plan voorziet in de herontwikkeling van het gebied rond het NS-station, waaraan de gemeente met NS-Vastgoed, Multi Vastgoed en de Zaanse woningbouwcorporaties Saenwonen en Woonmij heeft gewerkt. De plannen voor de andere gebieden zijn voorsnog globaal uitgewerkt. De definitieve stedenbouwkundige en programmatische invulling zal in de loop van de komende jaren plaatsvinden.

Het Masterplan Inverdan biedt dan ook geen eindbeeld voor het totale plangebied. Gezien de lange tijdshorizon waarin dit soort plannen worden gerealiseerd (tien tot vijftien jaar) is het ook onmogelijk een eindbeeld te presenteren. De ontwikkeling van Inverdan vraagt om een flexibele en procesmatige benadering. Het Masterplan is daarmee echter geen abstract verhaal. Zonder twijfel zullen zich in de toekomst ontwikkelingen voordoen, waardoor het plan moet worden bijgesteld, echter zonder dat de hoofdstructuur wordt aangetast. Het plan beschrijft op hoofdlijnen de ruimtelijke en programmatische ambities en biedt duidelijke criteria om toekomstige voorstellen te beoordelen. Het is dan ook voor de gemeente bij uitstek het instrument om haar regierol de komende jaren optimaal in te vullen.

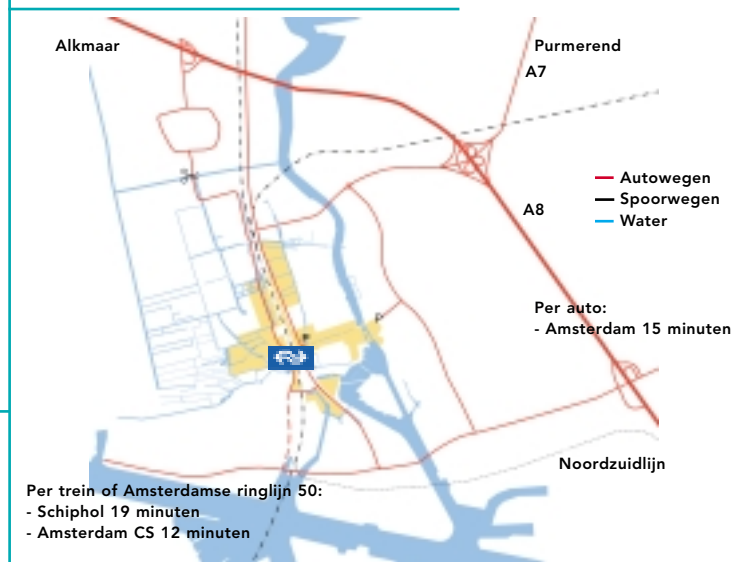
Verder is het Masterplan richtinggevend voor de marktpartijen, die in het gebied aan de slag gaan en geeft het subsidieverstrekken een indruk van de kwaliteit van de stad. Zaanstad zet met de uitvoering van de plannen in op een kwaliteitsverbetering. Een kwaliteitsimpuls die niet los kan worden gezien van de positie die Zaanstad inneemt in de Noordelijke Randstad. [n](#)



Zaanstad heeft de structuur van een bandstad met verschillende kernen. Kernen zoals Zaandam zijn ontstaan als lintdorp aan de Zaan. Vooral pakhuizen en industrie vestigden zich langs de Zaan, de levensader van het gebied. De dijk aan de Westzijde diende als hoofdontsluiting. Via 'slagen' in het landschap ontwikkelde zich de woningbouw in oost-west richting. De woningen werden gebouwd langs paden tussen de Westzijde en de Vaart, een waterloop parallel aan de Zaan. Met de aanleg van het spoor in de negentiende eeuw en de Provincialeweg in de twintigste eeuw ontstonden tussen de Vaart en de nieuwe infrastructuur een aantal op zichzelf staande bedrijfscomplexen. Later zijn aan de westkant van het spoor nieuwe woongebieden gerealiseerd. Met het verdwijnen van de industriële activiteiten langs de

Zaan heeft de rivier zijn oude functie als voersas voor een deel verloren. Deze functie is overgenomen door het spoor en de Provincialeweg, de belangrijkste verbindingroute voor het interne verkeer in Zaandam.

Ontsluiting gebied in het groter geheel



Zaanstad heeft de afgelopen decennia onvoldoende kunnen profiteren van de groeiende economie. Met name de zakelijke dienstverlening en de detailhandel zijn achtergebleven. Dit heeft te maken met de slechte bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteit van het centrum en de onbekendheid van de buitenwereld met Zaanstad. De potenties van de stad komen zo onvoldoende over het voetlicht.

Huidige situatie 1

1.1 Ruimtelijke ordening en netwerken

De noord-zuid gerichte wegen, waterlopen en het spoor zijn herkenbare dragers van de ruimtelijke structuur van Zaanstad. Ze vormen echter tegelijk een fysieke en psychologische barrière in oost-west richting. Dit geldt voor zowel de nieuwe woonwijken ten westen van of achter het station als voor het gebied tussen het centrum en het station.

Het station Zaandam fungeert als voorstadstation van Amsterdam, met dagelijks ruim 15.000 in- en uitstappers. Via Sloterdijk en Amsterdam CS heeft Zaanstad een uitstekende aansluiting op het Amsterdamse metro- en sneltramnet en Schiphol. Voor Zaanstad is de relatie bus-trein is van groot belang. Het totaal aantal busreizigers dat dagelijks van het busstation gebruikmaakt, bedraagt volgens de prognose in de toekomst 8500 (waarvan 5000 overstappers op de trein). Ondanks de goede openbaar vervoerpositie zijn het voorzieningenniveau, zoals wachtruimten en bagagedepots, de sociale veiligheid en het comfort knelpunten. Een barrière voor busreizigers vormt ook het hoogteverschil, dat tussen het busplatform en

de spoorperrons moet worden overwonnen.

Via de autoweg is Zaanstad goed bereikbaar. Immers, Zaanstad ligt op het kruispunt van de A8 en de A7. De A8 sluit in het zuiden aan op de A10 en de Amsterdamse ring, en in het noorden op de A7 richting Purmerend. Het probleem zit hem dan ook vooral in de interne ontsluiting. Met de ontwikkeling van Zaanstad als bandstad en belangrijk woongebied in het noorden, wordt het gemis van een volledige ontsluiting van de Provincialeweg op de A8 steeds groter. Ook de ontsluiting van het gebied ten westen van het spoor (Westerwating en Westerkoog) verdient aandacht. Op termijn zou een duidelijke verbinding tussen de Provincialeweg en deze woonwijken wenselijk zijn.

Verder is de bestaande ontsluiting ter hoogte van het Albert Heijnviaduct en de Houtveldweg indirect en onduidelijk. Vooral bij het station vormt de Provincialeweg voor voetgangers en fietsers een fysieke en psychologische barrière. Tot slot moet worden nagedacht over de bereikbaarheid van het centrum: waar is de

Historisch gezien bepaalt het netwerk van vaarten, gouwen en sloten de ruimtelijke structuur en daarmee ook de identiteit van de Zaanstreek. Door schaalvergroting en het dempen van grachten is deze structuur ernstig aangetast. Teruggeven van het water, door watergangen zichtbaar te maken en nieuw water toe te voegen, heeft dan ook hoge prioriteit. Ook uit het toenemend belang van waterberging.

Overall in het Zaanse en rond Inverdan is de aanwezigheid van het karakteristieke veenweidelandschap met watergangen zichtbaar en voelbaar, maar niet openbaar toegankelijk en vaak onderbroken. Verder heeft het plangebied Inverdan een aantal monumenten en karakteristieke Zaanse plekken met een geheel eigen sfeer.

auto welkom en wat is de beste parkeerroute? Het stallingaanbod voor fietsers is zowel bij het station als in het centrum onvoldoende.

Het gebied ten westen van het station heeft een gefragmenteerd karakter met woonwijken, kantoor- en bedrijvengebieden en de Bult. Braakliggende plekken en parkeervelden zijn hier beeldbepalend. Duidelijke routes van het station naar de wijken ontbreken. Ze zijn onveilig voor langzaam verkeer en sociaal onveilig in de avonduren. De oude dijkontsluiting, ten slotte, is ondergeschikt gemaakt aan de nieuwe ontsluiting en moeilijk herkenbaar. Al met al ontbreekt het aan de westkant aan een duidelijke identiteit en kwaliteit.

De relatie tussen het stadscentrum en het spoor vormt al een hele tijd een probleem. Het station bevindt zich op nog geen 250 meter van de Gedempte Gracht, het hoofdwinkelcentrum van Zaanstad. Vergeleken met andere steden is dit natuurlijk een unieke situatie. De kansen die dit biedt zijn tot nu toe echter nauwelijks benut. Verschillende plekken liggen geïsoleerd van elkaar. Het ontbreekt aan een loopcircuit, een dicht en samenhangend netwerk van routes. Het winkelgebied is lineair opgebouwd, met als direct gevolg dat bezoekers heen en weer lopen. Winkelen vindt daardoor vooral plaats op de Gedempte Gracht en dan nog op een deel daarvan. Er is geen stimulans om te dwalen en het gebied te ontdekken.

De steden Beverwijk, Alkmaar en Amsterdam bieden Zaanse veel keus om te winkelen in de omgeving. Het centrum van Zaanstad wordt hoofdzakelijk bezocht door inwoners van Zaandam. Ondanks het feit dat het gemiddelde inkomen van de Zaanse bevolking boven het Nederlands gemiddelde ligt, ontbreekt het Zaanse centrum aan (koopkracht)binding. Het winkelend publiek in Zaanstad is verder overwegend jong en het assortiment eenzijdig. Het aanbod van winkels kan beter. Een groot deel van het winkelend publiek heeft nog steeds kritiek op de parkeergelegenheid, de inrichting van de openbare ruimte, de paviljoens, de routing en de sfeer. Dit ondanks allerlei investeringen van de gemeente en winkeliers om het winkelklimaat rond de Gedempte Gracht te verbeteren. Voor de horeca- en uitgaansvoorzieningen geldt een soortgelijk verhaal. Vooral de bevolking van Zaandam maakt er gebruik van. De horeca is eenvormig en vooral gericht op een jong publiek. Er zijn wel veel bars, maar bijvoorbeeld weinig restaurants, daghoreca en hotels.

De huidige inrichting van het openbaar gebied in het centrum is vanuit de optiek van de sociale veiligheid niet optimaal; er zijn veel onoverzichtelijke en besloten plekken en het is er in de avonduren betrekkelijk stil. Ook ontbreekt het in het centrum aan een goede opvangruimte voor het groeiende aantal dak- en thuislozen.

1.2 Economie

Zaanstad kent een sterke industrie, bouwnijverheid en handel en transport. De dienstverlening is echter slecht vertegenwoordigd. De enige kantorenlocatie van Zaanstad ligt aan de westkant van het NS-station en is maar voor een deel ontwikkeld. Daardoor ontbreken ook functies die voor dynamiek en een entree naar het centrum kunnen zorgen. Belangrijkste oorzaken voor de geringe groei van kantoren bij het station, zijn het industriële imago van Zaanstad, de slechte ontsluiting van de westkant voor de auto, onvoldoende parkeergelegenheid ter plekke en de magere uitstraling van het hele stationsgebied: leeg en kil. Daarnaast speelt het ontbreken van een centrumfunctie Zaanstad parten bij het aantrekken van niet-commerciële diensten, zoals semi-overheidsinstellingen en het onderwijs.

1.3 Welzijn, sociale veiligheid en cultuur

Zaanstad bestond oorspronkelijk uit zeven kernen. Daardoor liggen de gemeentelijke en sociale en culturele voorzieningen verspreid door de stad. Culturele voorzieningen worden steeds belangrijker voor de economische structuurversterking van een stad.

Momenteel zijn de culturele voorzieningen verspreid over het centrum en deels geclusterd in het gebied rond de sluizen (culturele driehoek). Hier bevinden zich met name de podiumfuncties en het Filmhuis. Ook de educatieve instellingen liggen verspreid over meerdere locaties. De hoofdvestiging van de bibliotheek ligt bijvoorbeeld excentrisch buiten het centrum. Bovendien voldoet de vestiging niet meer aan de eisen van deze tijd. Dit geldt ook voor andere culturele voorzieningen (Filmhuis, Fluxus, afdeling Beeldend en Theater, voorheen Komma).

In het plangebied bevindt zich een aantal welzijnsvoorzieningen gericht op informatie, →



advies en (sociale) dienstverlening. Mede door de decentrale structuur van Zaanstad liggen voorzieningen verspreid over de stad. Ook kantoren van de gemeente zijn op verschillende plekken gevestigd.

1.4 Wonen

De afgelopen jaren is er een constante woningbouwproductie van jaarlijks gemiddeld 530 woningen gerealiseerd. Toch trekken met name de gezinnen met kinderen naar de omliggende gemeenten, waar voldoende aanbod is. Er is in Zaanstad sprake van een tekort aan jongerenhuisvesting, wonen boven winkels en levensloopbestendige woningen voor ouderen. Zaanstad heeft in de afgelopen jaren veel nieuwe appartementen gebouwd (Zaanoeversproject).

In het centrum van Zaanstad zijn relatief weinig woningen, zeker voor welgestelden. De nadruk lag in Zaanstad op de bouw van huurwoningen (57 procent), alhoewel het

aandeel koopwoningen de afgelopen vier jaar iets is toegenomen (0,4 procent). Van alle woningen in Zaanstad bevinden zich 1500 tot 2000 in de dure huursector. Dit is 2,6 tot 3,6 procent van de totale woningvoorraad (in heel Nederland 13 procent). Het aanbod aan dure huurwoningen is te laag om aan de vraag te voldoen. Dit uit zich dan ook in lange wachtlijsten bij de makelaars en een lage leegstand (frictie). [n](#)





In de stedelijke ontwikkelingsvisie 'Plannen met Zaanstad' zet de gemeente in op economische, sociale en fysieke structuurversterking van de stad. Inzet is de identiteit te versterken en een impuls te geven aan de zakelijke en niet-zakelijke dienstverlening. Het project Inverdan is van wezenlijk belang om de ambities te realiseren.

Positionering en beleid

2

Centrale doelstelling van Inverdan is Zaanstad een nieuw kloppend hart te geven. Een stadshart waar wordt gewoond, gewerkt en gerecreëerd, een stadshart waar de inwoners van alle kernen van Zaanstad trots op zijn en waar zij graag willen verblijven. Door het hele gebied in onderlinge samenhang te ontwikkelen, wil de gemeente de verborgen kwaliteit zichtbaar maken en de potenties beter benutten.

Door zo'n integrale ontwikkeling kunnen drie slagen in één keer worden gemaakt:

→ Versterken van de ruimtelijke samenhang tussen Zaan, stadshart, stationsgebied en westkant van de stad door de ontwikkeling van een levendig en aantrekkelijk centrumgebied.

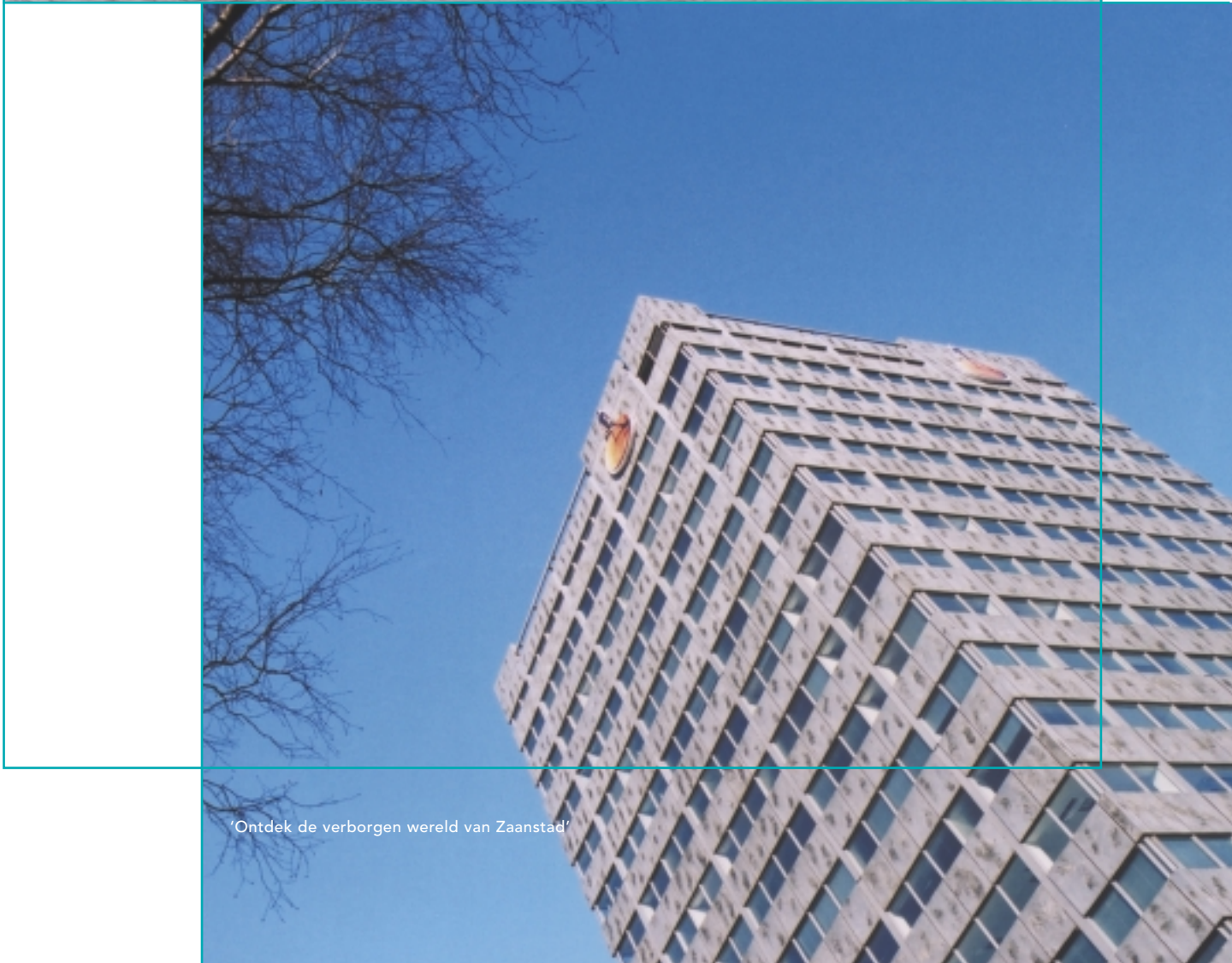
→ Versterken en verbreden van de sociale en economische structuur door het aantrekken van moderne kantoren, het realiseren van nieuwe woningen voor verschillende doelgroepen en kwaliteitsverbetering van voorzieningen.

→ Versterken van de gemeenschappelijke identiteit van de meerkernige gemeente door de upgrading van het centrum en de bouw van een nieuw stadhuis naast het spoor.

2.1 De positie in de Noordvleugel

In de Noordvleugel van de Randstad vormt Inverdan een knooppunt met grote mogelijkheden. De ligging net aan de rand van de stedelijke agglomeratie en met Noord-Holland boven het Noordzeekanaal als achterland is gunstig. De Noordvleugel, van Almere tot de IJmond en van Purmerend tot en met Uithoorn is een gebied met een duidelijke ruimtelijk-economische samenhang. Een gebied ook waar een sterke onderlinge afhankelijkheid bestaat in wonen, werken, recreatie, infrastructuur, voorzieningen, cultuur en scholing.

Station Zaandam is het meest noordelijke voorstadstation van de Amsterdamse agglomeratie. Het belang van Zaanstad als 'Poort naar de Randstad' zal de komende decennia toenemen. Amsterdam kampt met ruimtegebrek en positioneert zich, mede gezien de druk op de markt, vooral in de top van de vastgoedmarkt (Noordelijke IJ-oever, Sloterdijk, Zuidas). Het stationsgebied Zaanstad heeft daardoor een sterke concurrentiepositie. Er is nog volop ruimte en het prijsniveau is van een andere orde dan →



‘Ontdek de verborgen wereld van Zaanstad’

in Amsterdam. Zaanstad is daarmee vooral interessant voor non-profit organisaties, back-offices en callcentra en hoofdkantoren van regionale en lokale bedrijven.

Bovendien krijgt station Zaandam in 2003 via de Hemboog een directe, snelle openbaarvervoersverbinding met Schiphol. Ook zijn er plannen om het station op langere termijn aan te sluiten op de Noord-Zuidlijn en/of metrolijn 50. Dit houdt in dat er ter plaatse van het station Zaandam tussen het bestaande spoor en de rooilijn van het Railpointoffice geen (onomkeerbare) ontwikkelingen worden toegestaan. Vanuit die optiek is Inverdan bij uitstek het gebied waar de economische groei ten noorden van het Noordzeekanaal kan neerslaan. Daarmee draagt Inverdan niet alleen bij aan het genereren van werkgelegenheid aan de noordzijde van de Amsterdamse agglomeratie maar zorgt het ook voor een vermindering van de verkeersinfarcten.

Op het gebied van wonen fungeert Zaanstad ten opzichte van Amsterdam als een typisch randstedelijke gemeente. Vooral door het aanbod van betaalbare woningen is Zaanstad bij Amsterdammers in trek. Zaanstad raakt dan ook steeds meer vervlochten met de Amsterdamse agglomeratie. Dat betekent echter niet dat Zaanstad een buitenwijk van de hoofdstad moet worden. Juist door de eigen identiteit te versterken, levert het een bijdrage aan de kwaliteit van de hele regio.

De positionering van Inverdan als Poort naar de Randstad wordt hieronder verder uitgewerkt naar de beleidsvelden economie, verkeer, wonen, welzijn en cultuur, cultuurhistorie, sociale veiligheid, externe veiligheid en milieu.

Werkgelegenheidsprognose Inverdan			
	2002	2008	2015
Industrie, bouw, autohandel	1822	1700	1250
Detailhandel* en horeca	1176	1450	1550
Dienstverlening (kantoorhoudend)	4875	7500	9500
Overige diensten**	858	900	1000
Totaal	8731	11550	13300

* excl. autohandel

** IKTC, onderwijs, gezondheidszorg, maatschappelijke diensten etc.

2.2 Economie

De economische structuurversterking van Zaanstad wordt in Inverdan langs drie nauw met elkaar samenhangende sporen gerealiseerd: ontwikkeling van werkgelegenheid in de dienstensector, versterking van het kernwinkelapparaat en de sociaal-culturele voorzieningen en tot slot functiemenging en verdichting.

a. Dienstensector

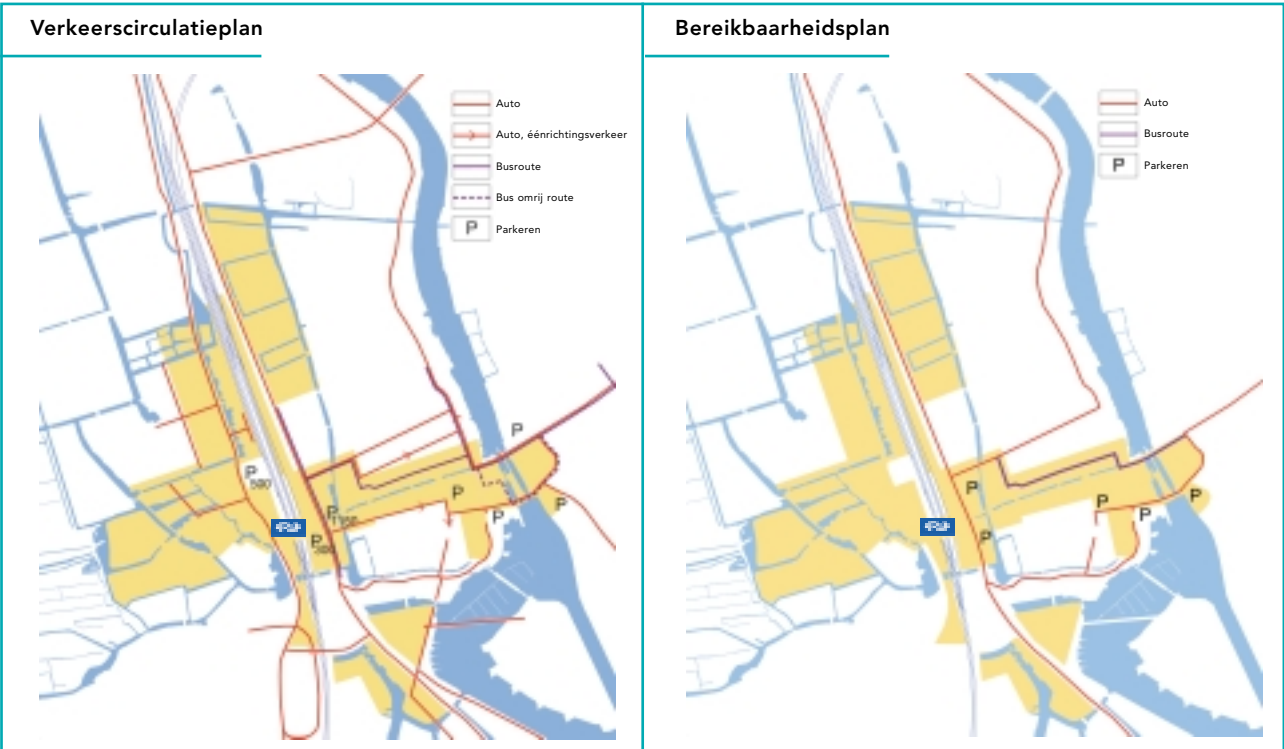
Binnen Inverdan werken momenteel ongeveer 9000 personen (zie tabel). De werkgelegenheid is geconcentreerd langs de Provincialeweg en in het kantorengedebiet Spoorstrip-West en -Oost. Het kantoorprogramma van Inverdan voorziet in de ontwikkeling van circa 140.000 m² kantoren over een periode van circa vijftien jaar. Dit leidt tot een toename van ruim 4500 arbeidsplaatsen. Het programma komt neer op een jaarlijkse toevoeging van ruim 11.000 m² bvo. Dit is inclusief een vervangingsvraag van zo’n 2000 m² bvo per jaar in Zaanstad. Voor het Zaanse is dit een behoorlijk ambitieus programma, gezien de jaarlijkse afzet van nieuwe kantoorruimte in heel Zaanstad van ruim 6000 m² bvo. Succesvoorwaarden zijn dan ook dat Inverdan op de mental map van beslissers komt te staan, de bereikbaarheid en het parkeren daadwerkelijk verbeteren en de gemeente een consequent schaarstebeleid voor kantoren elders voert.

Gezien de positionering van het project in de regio, mikt Inverdan als stationslocatie vooral op nieuwe bedrijven en instellingen met veel werknemers ten noorden van het Noordzeekanaal en op een zekere overloop vanuit Amsterdam. De ligging bij het centrum, de beschikbare ruimte en het aantrekkelijke prijsniveau zijn selling points, vooral voor backoffices van grote bedrijven, instellingen in de non-profit sector en regiokantoren.

b. Winkelen en uitgaan

Ondanks het gemiddeld hoge inkomen per hoofd van de bevolking is de koopkrachtbinding van de Zaanlanders aan het centrum van Zaandam laag. Het wordt momenteel vooral bezocht door de bewoners van Zaandam zelf (60 à 70 procent). Om de winkelstructuur van Zaanstadsentrum te verbeteren zijn forse ruimtelijke





ingrepen nodig. Naar schatting zal zeker zo’n 5000 m² winkelruimte worden vervangen (onder andere Trefpunt, Paviljoens, Ankersmidplein) en 10.000 m² extra winkelruimte worden toegevoegd.

Om het Zaancentrum als winkelgebied aantrekkelijk te maken is het belangrijk de beleevingskwaliteit te versterken. In dit verband wordt in de Gedempte Gracht water teruggebracht en wordt de hele omgeving ingrijpend opgeknapt (zie hoofdstuk 4. De Knoop). Daarnaast wordt ingezet op een verbreding van het aanbod. Daarvoor wordt het kernwinkelgebied op het Ankersmidplein afgerond met grootschalige winkelformules (meer dan 1500 m²). Deze commerciële trekkers worden aangevuld met kleinere winkeleenheden en gecombineerd met andere functies, zoals een multiplexbioscoop (bioscoop met meerdere zalen), informatie- en baliefuncties en horeca. Het Ankersmidplein vormt daarmee de ontbrekende schakel tussen station en het winkelgebied.

Door in het centrum verschillende deelgebieden een geheel eigen sfeer, programma en kwaliteit te geven, wordt het Zaancentrum als geheel versterkt. Het wordt dan ook meer dan alleen een winkelcentrum maar vooral een verblijfs- en uitgaansgebied, dat voor veel doelgroepen aantrekkelijk is. Naast de fysieke ingrepen zijn ook afspraken over branchering en beheer belangrijk. Het instellen van een vorm van centrummanagement is hierbij een belangrijk instrument.

c. Functiemenging en verdichting
Functiemenging en verdichting (in modern jargon meervoudig en intensief ruimtegebruik) zijn kernbegrippen van Inverdan. Op een oppervlakte van 100 hectare worden circa 1900 woningen, 140.000 m² meter kantoren, waaronder het stadhuis en een aantal sociale en culturele voorzieningen, variërend van een multimediasbibliotheek tot de multiplexbioscoop en horeca gerealiseerd.

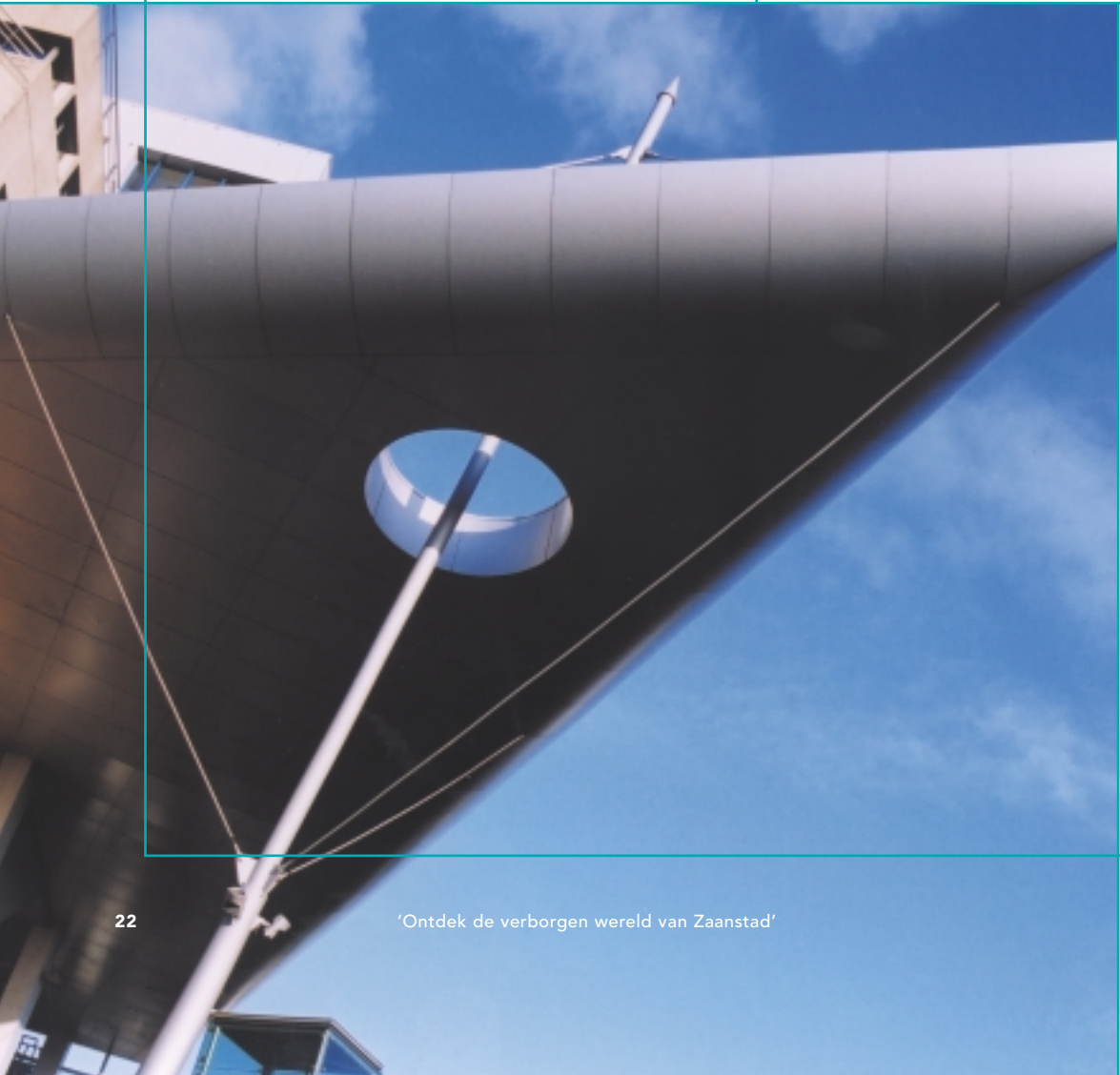
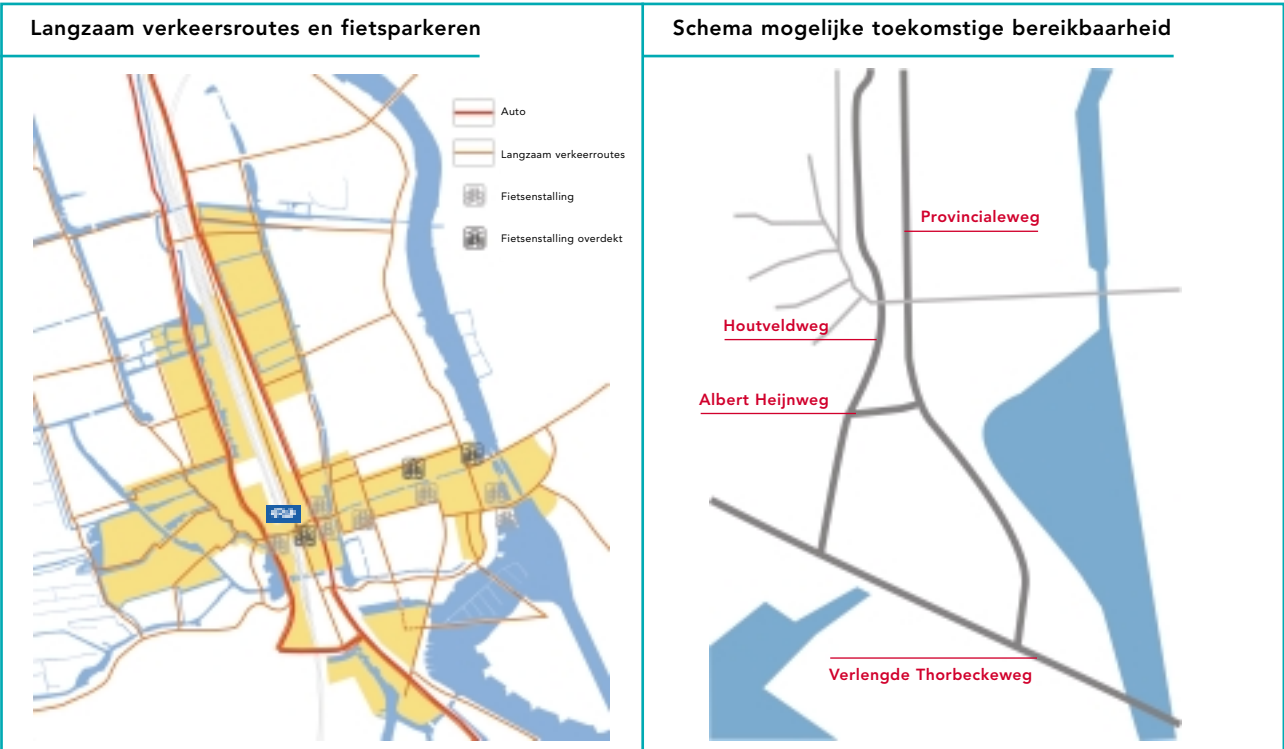
Deze concentratie van verschillende soorten activiteiten en mensen in één gebied, maakt Inverdan tot een stedelijke, maar vooral ook aantrekkelijke en levendige locatie. Waar het

zowel overdag als ‘s avonds goed toeven is, wat ook leidt tot meer bestedingen in het gebied. Omgevingskwaliteit wordt steeds belangrijker als vestigingsfactor voor bedrijven, zeker in een zich verder ontwikkelende 24-uurs economie.

2.3 Verkeer
De ontwikkeling van Inverdan maakt het mogelijk om de bereikbaarheid van het stationsgebied en het centrum van Zaanstad in één keer ingrijpend te verbeteren. Een thema van Inverdan is het duurzaam mobiliteitsmanagement. Inverdan is daarmee gericht op het terugdringen van de uitgaande pendel en het beter benutten van gewenste vervoersmodaliteiten als spoor, bus en (eventueel) waterbus. Ook het meervoudig grondgebruik in het nieuwe stads-hart ondersteunt de denkrichting van duurzaam mobiliteitsmanagement. Dit komt bijvoorbeeld tot uitdrukking in de gebouwde parkeervoorzieningen.

Het toevoegen van functies in een gebied leidt tot een extra parkeerdruk. Om één en ander in goede banen te leiden zijn er gemeentelijke parkeernormen (Nota bouwen en parkeren gemeente Zaanstad, 1998) vastgesteld met betrekking tot het aantal te realiseren parkeerplaatsen. Voor woningen gaat het om minimumnormen en voor de overige functies (zoals kantoren en winkels) gaat het om kerncijfers die als minimum- en tegelijkertijd als maximumparkeernorm worden gehanteerd. Hieronder wordt kort op de plannen ingegaan.

a. Zaancentrum
In het recente Bereikbaarheidsprofiel geeft de gemeente aan hoe de bereikbaarheid van Inverdan en het stadscentrum kan worden verbeterd. Zo dient het centrum van Zaanstad voor een belangrijk deel autoluw te worden. Autoluw betekent niet dat er helemaal geen auto’s in het centrum mogen komen. Waar de auto wel is toegestaan, wordt de inrichting afgestemd op een aantrekkelijk verblijfsklimaat voor het langzaam verkeer. De bereikbaarheid wordt verder verbeterd door de ontwikkeling van nieuwe parkeervoorzieningen aan de randen. Aan de westkant van het centrum met een directe afslag van de Provincialeweg en een goed parkeerverwijzingssysteem langs de wegen. De bezoeker kiest afhankelijk van zijn herkomst een plek in één



van de parkeergarages aan de oostkant (Burcht, Rozenhof en Zaantheater) of aan de westkant (Rustenburg en Noordsebos).

De toename van het aantal parkeerplaatsen blijft echter beperkt, in verhouding met de toename van het aantal kantoren en woningen. Gezocht is naar een slimme mix van functies waarbij er een optimale bezetting en benutting is van de beschikbare parkeergelegenheid. Bovendien wordt er in het gehele plangebied gestreefd naar parkeren in gebouwde voorzieningen zodat de openbare ruimte niet wordt overheerst door de aanwezigheid van geparkeerde auto's en de beheersbaarheid van de parkeergelegenheden verbeterd.

Voordat de situatie van het parkeren aan de randen is ontstaan, wordt een verkeerscirculatieplan voorgesteld. De circulatie is noodzakelijk om alle parkeergelegenheden tijdens de ontwikkeling van Inverdan optimaal te kunnen benutten en de verschillende, nog niet aan elkaar gelegen, centrumfuncties met elkaar te verbinden.

De verbinding voor fietser en voetganger tussen het centrum en de westkant van het station wordt een stuk beter en veiliger met de aanleg van de Buiging. Zo kunnen zij vanaf de Gedempte Gracht via een brug rechtstreeks over

de barrière Provincialeweg, spoor en Houtveldweg naar de westkant toe.

Ook worden voor de fietser op diverse strategische plekken in gebouwde en ongebouwde vorm fietsvoorzieningen geplaatst. Voorbeelden hiervan zijn de gebouwde fietsvoorziening aan de oostkant van het station, de onbewaakte fietsspiraal aan de westkant van het station. Maar ook fietsstallingen aan de voet van de Buiging en een gebouwde voorziening aan de kop van de Gedempte Gracht, nabij de Beatrixbrug. Streven is om in het voetgangersgebied zo min mogelijk wildgeparkeerde fietsen te hebben. In zijn algemeenheid geldt dat bij de grootschalige aanpak van het Inverdangebied een aantal verkeersonveilige situaties in de bestaande stedelijke structuur wordt weggenomen.

b. Stationsgebied

De bereikbaarheid van het stationsgebied wordt aanzienlijk verbeterd, zowel voor de auto als voor het openbaar vervoer. Zo streeft Zaanstad naar een metroverbinding met Amsterdam. Voor automobilisten van buiten de stad is vooral de ontsluiting van de westkant van het stationsgebied een probleem. Door een directe aansluiting vanaf het Albert Heijnviaduct op de Houtveldsingel wordt de routing sneller en duidelijker. Voor wat betreft de Provincialeweg kan de toename van het programma in combinatie met de wens van een stadsstraat leiden tot een vergrote filekans tijdens piekmomenten.

2.4 Woon- en leefmilieu

In de moderne leefstijlbenadering wordt een aantal gebruikersgroepen onderscheiden. Per deelgebied wordt gezocht naar het optimale programma, met een verdeelsleutel voor het aandeel markt en sociale woningen. Dit kan ertoe leiden dat extra marktwoningen in één deelgebied in een ander deelgebied of elders in de stad worden gecompenseerd. In sommige deelgebieden ligt het accent op één- en tweepersoonshuishoudens met een stedelijke leefstijl. Een belangrijke doelgroep, naast starters en studenten, vormen de senioren die behoefte hebben aan een comfortabel appartement, al dan niet gekoppeld aan zorgarrangementen. Voor ouderenhuisvesting zal gezocht worden naar een variatie van aanleunwoningen, woonzorgcombinaties en beschut wonen. Bij de leefmilieus voor gezinnen zal er aandacht zijn voor zaken als kinderopvang, speel- en hangplekken, onderwijsvoorzie-

De bereikbaarheid per trein zal de komende jaren verder verbeteren door de aanleg van de Hemboog. Daarmee krijgt Zaanstad een snelle, directe aansluiting op Schiphol. Verder spelen nog de plannen van RegioNet, een samenwerkingsverband van rijk en gemeenten dat zich richt op de bereikbaarheid van de Noordvleugel van de Randstad op langere termijn (tot 2030). In dit verband wordt voorgesteld om station Zaandam aan te sluiten op de Amsterdamse Noord-Zuidlijn en/of metrolijn 50. Inverdan vormt binnen dit nieuwe systeem een belangrijke schakel.

Leefstijl is een sleutelwoord bij de ontwikkeling van nieuwe woon- en leefmilieus in Inverdan. Dit betekent dat bij de ontwikkeling van nieuwe woonmilieus niet uitsluitend huishoudengrootte of inkomen uitgangspunten vormen voor het woonprogramma, maar gewenste sfeer, indeling van de woning en behoefte aan (combinaties van) voorzieningen. Bij voorzieningen valt te denken aan kinderopvang, cafés, winkels, maaltijdservice, schoonmaakservice et cetera. Wonen boven winkels door jongeren of studenten is ook zo'n voorbeeld. Een benadering vanuit leefstijlen betekent ook dat vaste financieringscategorieën niet zaligmakend zijn.



ningen en een verkeersluwe omgeving. In de kantoorwijk op Spoorzone-West, maar ook in de Overtuinen worden woonwerkwoningen gerealiseerd met faciliteiten voor thuiswerk. Er is volop ruimte voor particulier opdrachtgeverschap, zowel individueel als collectief.

In totaal is er in Inverdan ruimte voor circa 1900 woningen. Dit komt neer op een jaarlijkse productie van zo’n 150 tot 200 woningen. Het gros van de koopwoningen komt in de middeldure sector (1,5 tot 2,5 ton, prijspeil 2003), met rond het station mogelijk dure appartementen van meer dan 3 ton. De prijzen van de huurwoningen liggen globaal tussen de 500 en 800 euro per maand en voor starters rond de 400 euro per maand. Al met al biedt Inverdan een uiterst aantrekkelijke mix aan pure woonmilieus en gemengde milieus waar allerlei doelgroepen zich kunnen thuisvoelen.

2.5 Welzijn en cultuur

Uitgangspunt voor de verbetering van de sociale kwaliteit is de vraag vanuit de bewoners, bezoekers en gebruikers van Inverdan. Inverdan is in de toekomst alleen geslaagd als wordt voorzien in een breed palet aan wensen en behoeften: een groeiende omzet van de winkeliers, meer dagjesmensen en toeristen, een toename van het gebruik van voorzieningen en de gemiddelde verblijfsduur, maar ook tevredenheid over de geboden kwaliteit en een groter gevoel van veiligheid. Benoemen van een aantal noodzakelijke voorzieningen is daarom onvolgende. De sociale kwaliteit moet integraal onderdeel uitmaken van het totale plan.

Met de bouw van nieuwe woningen en bedrijfsruimte in Inverdan is er behoefte aan meer en betere voorzieningen die juist de centrumfunctie van het gebied ondersteunen. Voor het versterken van de stedelijke structuur is een concentratie van voorzieningen gewenst.

De komende decennia vergrijst de bevolking waardoor de bevolkingsopbouw behoorlijk verandert. Tegen de tijd dat Inverdan ongeveer klaar is, zal de vergrijzing nog sneller toenemen dan nu. In de plannen van Inverdan zal hierop worden ingespeeld. Naast deze ontwikkeling speelt nog dat het overheidsbeleid erop gericht is mensen zo lang mogelijk zelfstandig te laten wonen (extramuralisering).

Om de aantrekkelijkheid en gebruikswaarde van het stadscentrum voor verschillende doelgroepen (bezoekers, gebruikers, bewoners) te vergroten wordt uitgegaan van meer diversiteit en clustering van functies.

Om in de culturele sfeer het uitgaansgebied voor allerlei gebruikers aantrekkelijk te maken, is het van belang dat er allerlei goed geoutilleerde voorzieningen aanwezig zijn, evenals allerlei soorten horecagelegenheid. Ook moet er een veelzijdig en hoogwaardig aanbod zijn van theaters en podia, naast activiteiten in de open lucht, zoals manifestaties, muziekgroepen en straattheater. In het centrumgebied is behoefte aan podiumfuncties in de open lucht, bijvoorbeeld in de vorm van festivals en culturele evenementen, zeker in een stad met muzikale tradities. Tot slot kunnen, conform het motto van Inverdan, een aantal voorzieningen beter worden gepresenteerd. Daarbij valt te denken aan het Filmtheater De Fabriek, het Komma-gebouw en de omgeving van het sluisencomplex met de Klauwershoek en de Krimp. Met de nieuwe bibliotheek en het stadhuis bij het station, de nieuwe multiplexbioscoop en andere voorzieningen rond het Ankersmidplein en de culturele driehoek rond de Zaan ontstaat er straks een parelsnoer van plekken waaromheen het culturele leven zich verder kan ontwikkelen.

2.6 (Beeldende) kunst

Kunst kan een belangrijke bijdrage leveren aan de ‘genius loci’, de geest van de plek. Kunst is daarmee een onlosmakelijk onderdeel van Inverdan. Het heeft ook een positieve invloed op de kwaliteit van de openbare ruimte en kan daarmee zelfs een toeristische waarde hebben. Uitgangspunt is dat kunst een wezenlijke inbreng op de omgeving heeft en dat het niet gaat om losstaande objecten.

2.7 Cultuurhistorie

Zaanstad heeft zich met de vaststelling van Plannen met Zaanstad gericht op het ontwikkelen van en vooral het zichtbaar maken van de cultuurhistorische waarden van Zaanstad. Niet voor niets is het motto van Inverdan: ‘ontdek de verborgen wereld van Zaanstad’. Door extra aandacht voor de monumentenzorg worden cultuurhistorische waarden ingezet om de





INVERDAN SLUIT AAN OP BELEID EUROPA, RIJK, PROVINCIE EN ROA

Het Masterplan Inverdan speelt op een aantal punten in op het beleid van Brussel, Den Haag, de provincie en het Regionaal Orgaan Amsterdam. Hieronder volgen enkele voorbeelden.

Europa

Interreg IIIB is een omvangrijk programma van de Europese Gemeenschap. Het beoogt transnationale samenwerking en uitwisseling van ideeën tot stand te brengen tussen gemeenten en regio's, vooral op het gebied van ruimtelijke structuur en ruimtelijke ordening. Zaanstad ziet goede mogelijkheden om deel te nemen aan het programma Interreg IIIB. Inverdan is in vele opzichten een vernieuwend project en kan in aanmerking komen voor ondersteuning vanuit het Europese programma Interreg IIIB. Enkele voor het Inverdan-project cruciale thema's (zoals duurzame mobiliteit, en complementariteit tussen steden) staan ook in het Europese programma centraal.

Rijk

Sleutelwoorden in het beleid van VROM zijn meervoudig ruimtegebruik, binnenstedelijke verdichting, kwaliteitsverbetering, netwerkstad, veiligheid en knooppuntontwikkeling. Inverdan sluit hier naadloos op aan, evenals op het vigerende Vinex-beleid. Ook thema's als marktconform bouwen en zeggenschap van de woonconsument (nota Mensen, Wensen, Wonen) komen volop terug in het Masterplan, evenals het thema cultuurhistorie (nota Belvédère van VROM, V&W en OC&W).

Provincie

Van groot belang is het Streekplan Noord-Holland Zuid. De centrumontwikkeling van Zaanstad wordt daarin gestimuleerd in het kader van de zogenaamde knooppuntontwikkeling. In het

streekplan zijn verder 'rode contouren' aangegeven. Inverdan blijft binnen die grenzen. Ook geeft het Streekplan aan dat metrolijn 50 via de Hemtunnel kan worden doorgetrokken, dan wel dat Zaanstad wordt aangesloten op de noordtak van de Amsterdamse Noord-Zuidlijn. Dit alles in het kader van het openbaar vervoernetwerk Regionet. Een ander belangrijk thema dat de provincie aanvoert is de cultuurhistorie en het lokaal sociaal beleid. Ook deze thema's komen volop terug in het Masterplan.

ROA

Een van de hoofddoelstellingen van het Regionaal Orgaan Amsterdam is het verbeteren van de bereikbaarheid van de regio. Een evenwichtige woon-werkbalans speelt hierin een belangrijke rol. Momenteel ontwikkelt het ROA nieuw beleid voor het bestaande ABC-locatiebeleid en de parkeernormen die daarbij van belang zijn. In de plannen voor Inverdan zal daarop worden ingespeeld.

identiteit van de stad te versterken. Met de snelle en grote veranderingen, zoals die gaan plaatsvinden, zorgen zij voor de 'couleur locale' in de dagelijkse leefomgeving en voorkomen zij dat Zaanstad teveel gaat lijken op de rest van Nederland. Dit levert niet alleen een bijdrage aan de toeristische ontwikkeling van Zaanstad, maar is ook voor de bewoners en de eigen (historische) identiteit gewenst.

2.8 Sociale veiligheid

Verbeteren van de sociale veiligheid is integraal onderdeel van het stedenbouwkundig plan voor Inverdan.

Door wonen, werken en recreëren in hoge dichtheden te mengen, ontstaat er een levendig gebied waar zowel overdag als in de avonduren sprake is van sociale controle. In dit verband is het met name van belang dat in de plinten van gebouwen publieksactiviteiten plaatsvinden.

Bij de uitwerking en inrichting verdient een aantal locaties bijzondere aandacht: de stationshal, het busstation, de fietsenstalling, het Kiss&Ride plein, de traverse en het maaiveld van de Provincialeweg. Tegelijk dienen in dit verband afspraken te worden gemaakt rond het beheer van de openbare ruimte en de handhaving en toezicht.

2.9 Externe veiligheid

De externe veiligheid rond het spoor en station is uitermate belangrijk. Zeker nu er sprake is van een aanzienlijke verdichting en meervoudig ruimtegebruik. In dit verband gaat het met name om de veiligheidscontour en milieuruimte die worden bepaald door het vervoer

van gevaarlijke stoffen (RVGS) op de spoorlijn Amsterdam-Alkmaar.

Conclusie is dat er volgens de huidige regelgeving en beschikbare gegevens uit 1998 voor externe veiligheid geen problemen zijn te verwachten. De ontwikkelingen rond de externe veiligheid zullen niettemin voortdurend worden gevolgd.

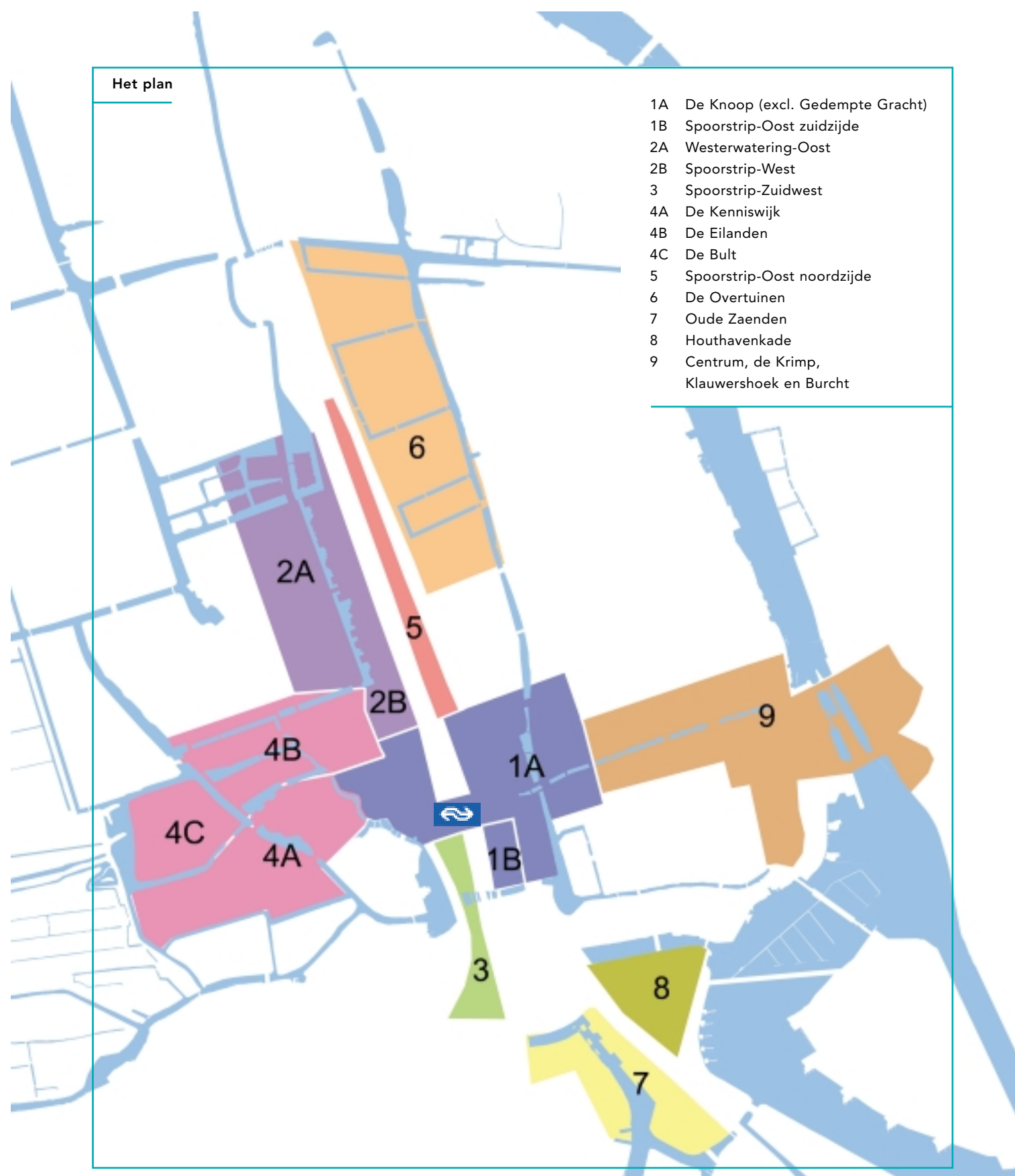
2.10 Milieu

Er is een inventarisatie gemaakt van mogelijk verontreinigde grond in het plangebied. Een planning voor de aanpak van de potentiële verontreinigingen wordt momenteel gemaakt. Voor geur zijn geen concrete, kwalitatieve normen in de huidige wet- en regelgeving vastgesteld. Wel is door het rijk een aantal uitgangspunten geformuleerd waaraan, voor wat betreft geur, moet worden voldaan. In 2003 gaat Zaanstad samen met andere gemeenten en provincies een instrument voor geurbeleid ontwikkelen, zodat hieraan in 2004 uitvoering kan worden gegeven. Voor wat betreft NO₂ en fijn stof, heeft de gemeente geen beleid en zal worden getoetst aan het Besluit luchtkwaliteit.

2.11. Watertoets

In het kader van de watertoets is vanaf januari 2002 overleg met de waterbeheerders gevoerd. Belangrijke aandachtspunten in het kader van de watertoets zijn waterkwaliteit, het waterbergend vermogen en het onderhoud van de waterwegen. Er wordt naar gestreefd om regenwater zoveel mogelijk schoon te houden (materiaalkeuze dakbedekking, eisen duurzaam bouwen), te bergen en vast te houden in het gebied. Afname van waterbergend vermogen (bijvoorbeeld door een toename van verhard oppervlak en door demping van sloten) zal volledig gecompenseerd moeten worden. In beginsel dient compensatie gezocht te worden in het plangebied, eventueel in de waterhuishoudkundige eenheid waarvan het gebied Inverdan deel uitmaakt. n

Samen met NS-Vastgoed zijn de mogelijke beperkingen in beeld gebracht om bij Inverdan te verdichten en boven het spoor te bouwen. De resultaten van het onderzoek zijn getoetst door de regionale brandweer Zaanstad, het adviesbureau AVIV en de specialisten van de provincie Noord-Holland. Volgens het ministerie van Verkeer & Waterstaat moeten het 'plaatsgebonden risico' en het 'groepsrisico' op basis van de huidige regelgeving en de meest recente gegevens opnieuw worden berekend. Dit om een eventuele veiligheidsafstand te bepalen. Naar verwachting levert dit geen andere uitkomsten op dan het onderzoek met NS-Vastgoed. Er vindt momenteel namelijk minder vervoer plaats van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn. Daarbij is ook geanticipeerd op toekomstige regelgeving. Conclusie: er zijn vooralsnog geen problemen te verwachten.



Zaanstad zal de komende tien tot vijftien jaar een metamorfose ondergaan, van een stad met verborgen kwaliteit in een stad die zijn schatten aan de buitenwereld toont. Het Zaanse begrip Inverdan is dan ook heel toepasselijk. Verborgen, iets teruggelegen, vanuit de verte; dat betekent Inverdan. Zaanstad is geen stad van uitbundigheid en allure; dat past niet bij de aard van de bevolking en de ruimtelijke structuur. Valse bescheidenheid is echter nergens voor nodig. Zaanstad moet zich meer naar buiten toe presenteren en laten zien wat het waard is.

Het plan

3

Het totale plangebied van Inverdan is opgedeeld in meerdere deelgebieden. Aan de westkant van het spoor bevinden zich de deelgebieden de Kenniswijk, de Bult, de Eilanden, Spoorstrip-West, Westerwatering-Oost en Spoorstrip-Zuidwest. Aan de oostkant de Overtuinen, het Centrum (de Sluizen, de Gedempte Gracht), Spoorstrip-Oost noordzijde, Spoorstrip-Oost zuidzijde, Oud Zaenden en de Houthavenkade. Centraal in het plangebied over het spoor heen rond het NS-station ligt de Knoop. In dit hoofdstuk worden eerst de ruimtelijke uitgangspunten en de vertaling van de economische, sociale en fysieke uitgangspunten voor Inverdan gepresenteerd. Vervolgens komen enkele strategische, gebiedsgerichte concepten aan bod en tot slot de toekomstige ruimtelijke hoofdstructuur. In de hoofdstukken 4 en 5 worden de plannen voor de verschillende deelgebieden uitgewerkt.

3.1 Uitgangspunten

Een van de opvallende kwaliteiten van Zaanstad en het plangebied is de diversiteit aan sferen en milieus. Inzet bij Inverdan is niet die

verschillende kwaliteiten weg te poetsen door één en hetzelfde nieuw stuk stad te ontwikkelen. Veeleer gaat het erom die verschillende kwaliteiten bloot te leggen en te versterken. Om dit doel te bereiken staan de volgende ruimtelijke uitgangspunten centraal, waar de sociale en economische uitgangspunten in zijn verwerkt.

a. Netwerken herstellen en versterken

Om de herkenbaarheid, oriëntatiemogelijkheden en toegankelijkheid van het gebied te vergroten, worden oude netwerken zoveel mogelijk hersteld en onderling verbonden. Daarbij gaat het zowel om waternetwerken als de groene netwerken en verkeersroutes. De verknoping van netwerken vindt plaats rond de Knoop en aan de westkant van het station. De ruimtelijke en ook de sociaal-economische structuur worden daardoor beter helder en duidelijk.

b. Barrières slechten

De relatie tussen de oost- en westkant van het spoor moet worden verbeterd, evenals de

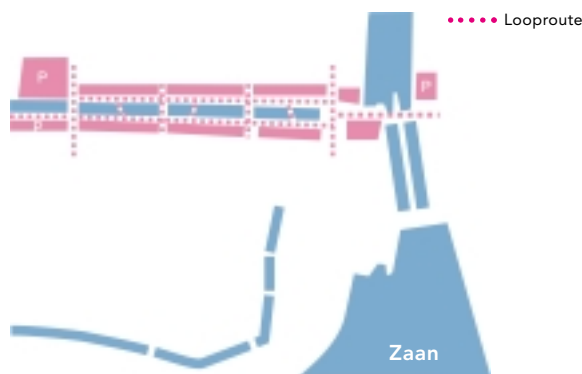
Het kloppend hart – de circuits in het centrum



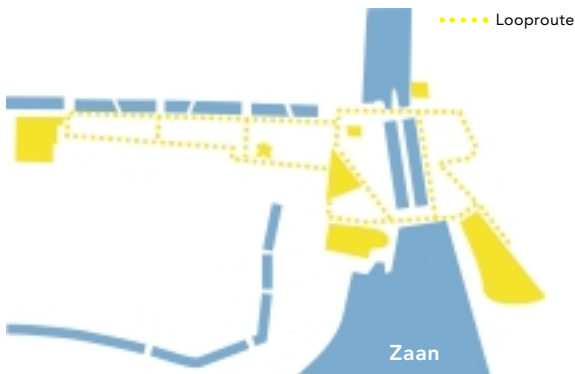
Het historische circuit



Het winkelcircuit



Het uitgaanscircuit



de Gedempte Gracht en het station echter nog een gat dat moet worden overbrugd. Ook ontbreekt er een goede relatie met de wijken aan de westkant. Door de ontwikkeling van de Knoop met de verhoogde Buiging worden centrum, station en de westelijke stadsdelen met elkaar verbonden. De Buiging vormt niet alleen een nieuwe route over bestaande barrières, maar tevens een nieuwe levensader voor Zaanstad, waaraan allerlei nieuwe functies worden gekoppeld, zoals het stadhuis aan de oostkant en de bibliotheek boven het spoor en de Kenniswijk aan de westkant.

b. Het kloppend hart

De aantrekkelijkheid van de rest van het centrum voor Zaankanters en bezoekers van buiten Zaanstad wordt versterkt door de ontwikkeling van een nieuw autoluw winkelcircuit tussen het Ankersmidplein, de Gedempte Gracht (Nieuwe Gracht) en de markt op de Rozengracht. Het uitgaansleven speelt zich af langs een circuit dat loopt vanaf de multiplexbioscoop, de cafés en eethuisjes aan de Rozengracht, of via de Gedempte Gracht naar de cafés op de Dam. Het culturele leven vindt voornamelijk plaats rond de Burcht en het Zaantheater.

c. De Banenmotor

Economische structuurversterking vormt een van de hoofddoelstellingen van het Masterplan Inverdan. Daarbij wordt met name ingezet op een groei van de zakelijke en niet-zakelijke dienstverlening. Gemikt wordt op een mix van kantoren met voorzieningen, wonen en onderwijs aan de westkant van het station en een mix van kantoren, wonen, winkelen en leisure aan de oostkant. Dit alles in een hoge dichtheid, waardoor functies elkaar onderling kunnen versterken. Kwaliteit, dynamiek, sfeer en sociale veiligheid zijn sleutelwoorden voor een werkomgeving die past bij de 24-uurs economie van de

toekomst, alsmede vraaggerichte voorzieningen en dagarrangementen.

Bereikbaarheid is een belangrijke vestigingsvoorwaarde voor bedrijven. Het verbeteren van de bereikbaarheid, door de verbeterde ontsluiting van het gebied per auto en openbaar vervoer heeft namelijk een positief effect op het vestigingsklimaat.

d. De Overstapmachine

NS-station Zaandam en het nieuwe dynamische busstation worden in de toekomst een bruisende overstapmachine waar treinreizigers, busreizigers, automobilisten, fietsers en voetgangers komen en gaan. Met een groeiende bevolking en toenemende mobiliteitsbehoefte zal het gebruik van het openbaar vervoer flink toenemen. De aansluiting op de Noord-Zuidlijn of metrolijn 50, waarop diverse wijken in Zaanstad worden aangehaakt, vormen een verdere impuls voor het openbaar vervoer. Inverdan is straks een essentiële schakel in de vervoersketen in de Noordelijke Randstad, die zich steeds meer als netwerkstad ontwikkelt. De dynamiek van in- en overstappers vormt de kapstok voor de ontwikkeling van talloze nieuwe voorzieningen op en rond het station. Daarmee krijgt het station ook een eigen aantrekkelijk verblijfsklimaat, net als de stations in de negentiende eeuw of het huidige Schiphol.

e. De Kenniswijk

Als stationslocatie is Inverdan een uitstekende plek voor onderwijsvoorzieningen. Veel studenten komen immers per bus of trein. Aan de westkant van het spoor komt er op de Kenniswijk een bundeling van beroepsopleidingen, kennisinstituten, woningen voor studenten en starters op de woningmarkt evenals short stay faciliteiten. Bij de westelijke stationsingang wordt ruimte gereserveerd voor allerlei soorten dienstverlening, zoals horeca, crèches, stomerij, winkel voor kantoorartikelen et cetera. n

De bezoeker of toerist die geïnteresseerd is in cultuurhistorie kan terecht bij de sluizen in de Zaan, de Klauwershoek, de Hogendijk en de Krimp met het Czaar Peter huisje, al dan niet gecombineerd met een boottochtje over de Zaan. Inverdan vormt ook het vertrekpunt voor toeristen en recreanten die interesse hebben in het rijke culturele erfgoed op verdere afstand, zoals de pakhuizen langs de Zaan, het slaggenlandschap, de oude dijkbebouwing en natuurlijk de Zaanse Schans.



De strategische concepten worden stevig verankerd in Inverdan door een sterke hoofdstructuur. Het Masterplan kent een ruimtelijke hoofdstructuur en een aantal deelgebieden die aan die hoofdstructuur vastzitten. Draggers van de hoofdstructuur zijn de netwerken van verkeersroutes, water en groen.

Hoofdstructuur 4

In noord-zuid richting zijn de belangrijkste ruimtelijke dragers de Provincialeweg en de (verplaatste) Houtveldweg met het spoor daartussen. Aan de oostkant loopt een nieuwe fiets- en wandelroute langs de Vaart. In oost-west richting vormen de Gedempte Gracht en 'de Buiging' de belangrijkste dragers. Het historische lint van de Westzanerdijk en de Hogendijk zijn de laatste dragers in het ruimtelijk netwerk. Hieronder worden deze en andere, natuurlijke dragers nader onder de loep genomen.

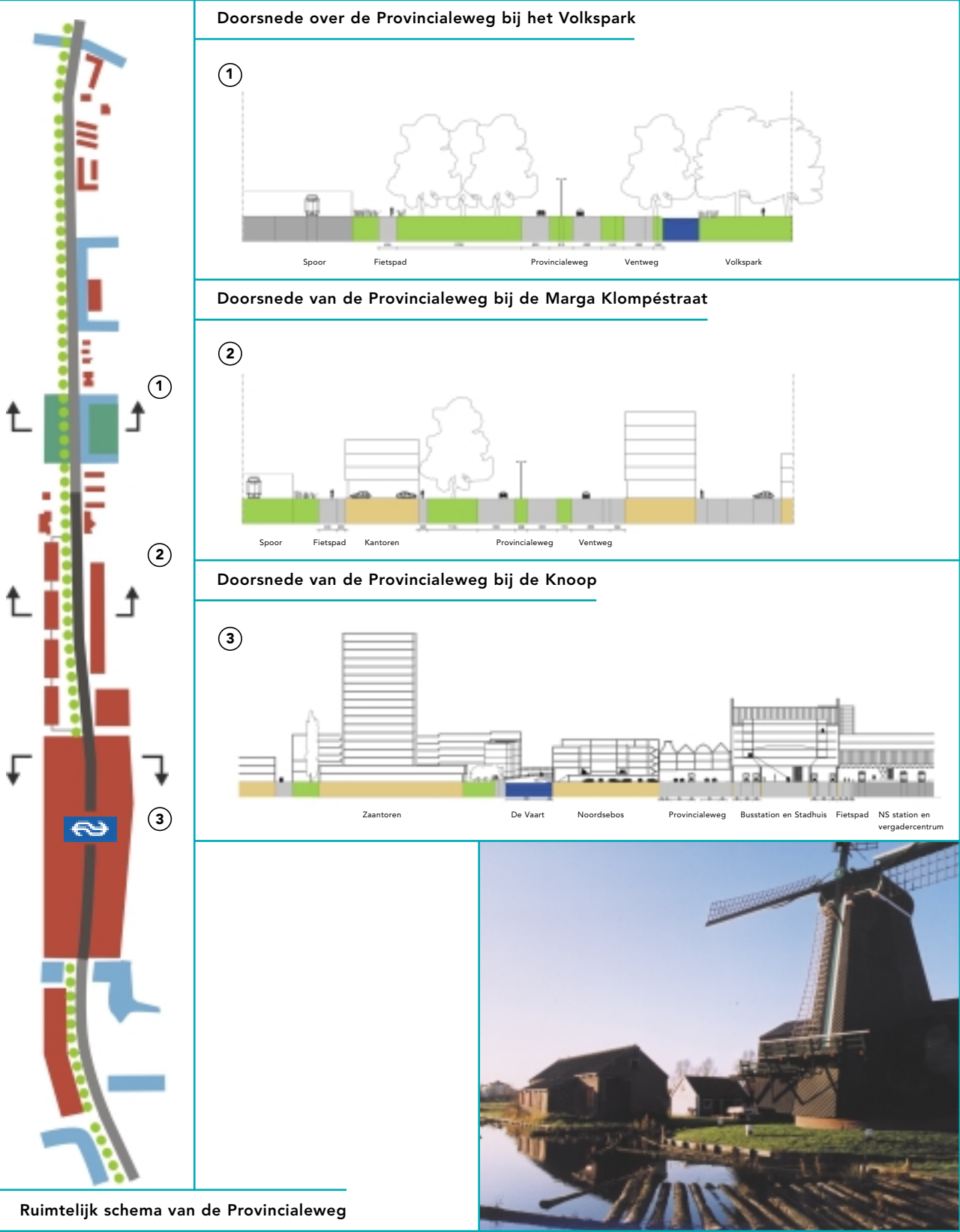
a. Provincialeweg

De Provincialeweg krijgt een asymmetrisch profiel. Langs het spoor komt een bomenrij. Ter hoogte van het centrum bij de Knoop wordt het profiel versmald en houden de bomen op. Aan de westkant tussen de weg en het spoor komt een dienstweg voor de ontsluiting van de bebouwing (erlangs of eronder). Aan de oostkant van de Provincialeweg is een ventweg voorzien. Bij het centrum krijgt de bebouwing aan de noord- en zuidkant een stevige kop en entree.

b. Houtveldweg

Het Albert Heijnviaduct wordt met een T-aansluiting direct aangesloten op de Houtveldweg. Het profiel van de Houtveldweg verandert gaandeweg van karakter. Langs delen van de weg komt water. Aan de westkant van de Houtveldweg loopt een fiets- en voetpad dat op gelijke hoogte aankomt op de Westzanerdijk. Bij het station komt een nieuw stationsplein.

De verlegde Houtveldweg (de Houtveldsingel) loopt met een breed profiel van twee keer twee rijstroken vanaf de T-aansluiting tot even voorbij het Stadskantoor. Vervolgens krijgt de weg in noordelijke richting eenmaal twee rijstroken en water aan de oostkant. Bomen geven de weg een statig karakter. De waterkant wordt natuurlijk ingericht, als verwijzing naar de veenweidegebieden. Vanaf het station tot bij de 'Held Jozua' wordt de huidige Houtveldweg een verkeersluwe en kindvriendelijke route met speelgelegenheden. De verkeersfunctie van de huidige Houtveldweg wordt overgenomen door de Houtveldsingel. →



c. Waternetwerk

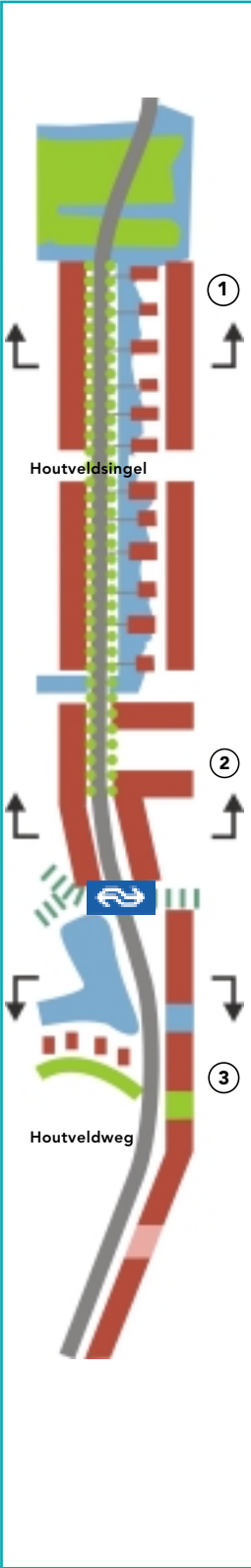
Aan de westkant van het plangebied is het watersysteem momenteel onderbroken. Dit wordt doorgetrokken en aangesloten op het systeem van Westervatering en de veenweidegebieden. Hierdoor krijgen de nieuwbouwlocaties het karakter van eilanden. In het oude Zaandam loopt het water onder het spoor langs de (Korte) Hogendijk. Het wordt verder doorgetrokken naar de Krimp. Daarmee wordt de historische structuur hersteld. Bij de Overtuinen komt een groter wateroppervlak in de vorm van nieuwe watergangen met mooie randen

d. Het groene netwerk

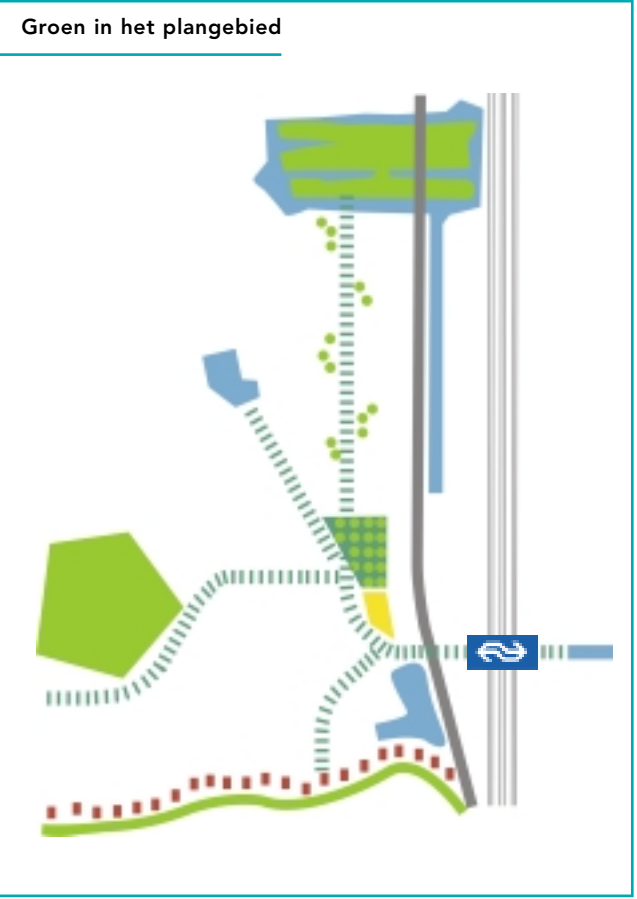
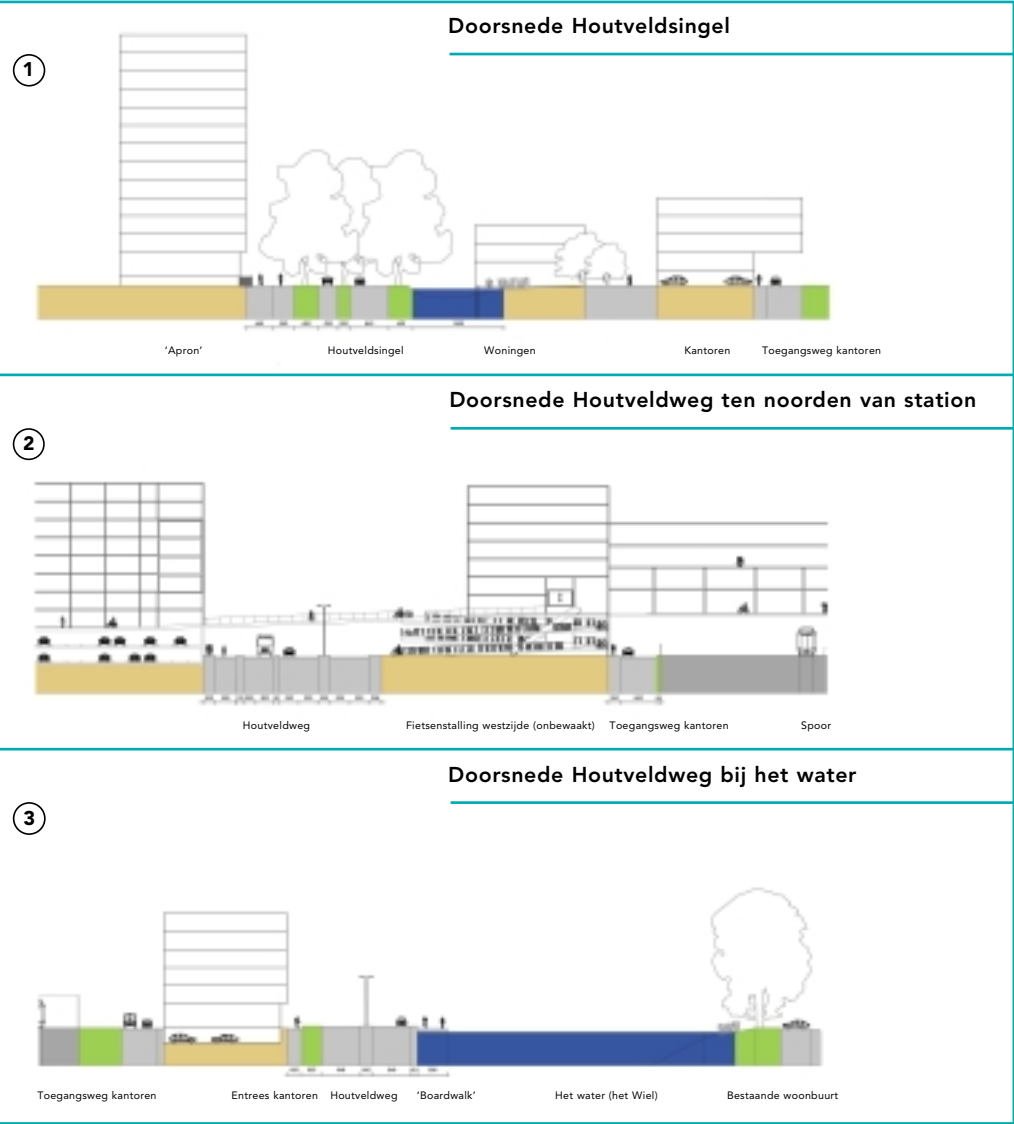
Goede verbindingen tussen verschillende biotopen zijn een voorwaarde voor een bloeiende ecologie. Lange tijd is in het Inverdan gebied geen rekening gehouden met dergelijke verbindingen. Door de verbindingen te herstellen, wordt het groene netwerk gemaakt. De aanwezige kwaliteiten worden versterkt door

de koppeling met de water- en langzaam verkeer routes; sterke dragers in de hoofdstructuur. Zo wordt het Molenpark vergroot door de Houtveldweg te verleggen. De Bult krijgt vervolgens onderlangs een nieuwe route die in verbinding staat met de fietsroute langs het veenweidegebied. Aan de oostkant van het spoor ligt langs de Provincialeweg het Volkspark. Bij de Baai van Zaandam wordt een mooi uitzicht op de Voorzaan en het Eiland gecreëerd. En de Hogendijk krijgt een groene entree. n



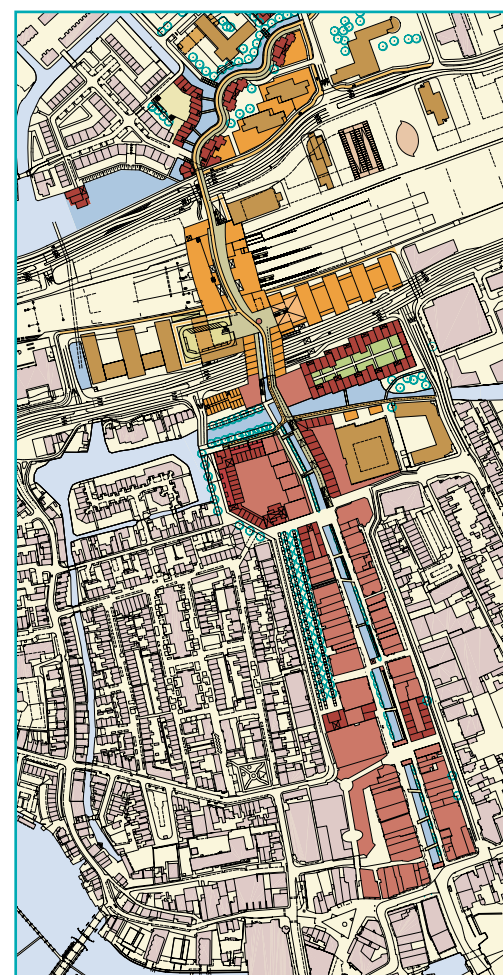


Ruimtelijk schema van de Houtveldweg en Houtveldsingel





- Wonen
- Winkelen en uitgaan
- Werken
- Voorzieningen



De Knoop, het gebied rond het station en de Gedempte Gracht, is het meest gedetailleerd uitgewerkt. Sleutelbegrippen zijn 'genius loci', openbare ruimte als 'room' en gebroken zichtlijnen. Samen met de welstandscommissie bewaakt de supervisor, Sjoerd Soeters, de uiteindelijke invulling. Hieronder volgt eerst de filosofie voor de Knoop. Daarna wordt ingezoomd op de verschillende deelgebieden binnen de Knoop.

De Knoop

5

5.1 Filosofie

a. 'Genius loci' versterken

Aan de geest van de plek ontleen mensen en objecten door de geschiedenis heen hun identiteit. 'Genius loci' is een van de dragende begrippen van heel Inverdan. In de Zaanstreek wordt de 'genius loci' ruimtelijk bepaald door de relatie met het water. In het ontwerp voor de Knoop krijgt water weer structuur en samenhang. Door het terugbrengen van het water in de Gedempte Gracht en het verbreden van het water in de Vaart. En door alleen hekken en afrasteringen te maken waar dit per se noodzakelijk is, worden het water en maaiveld zo dicht mogelijk bij elkaar gebracht.

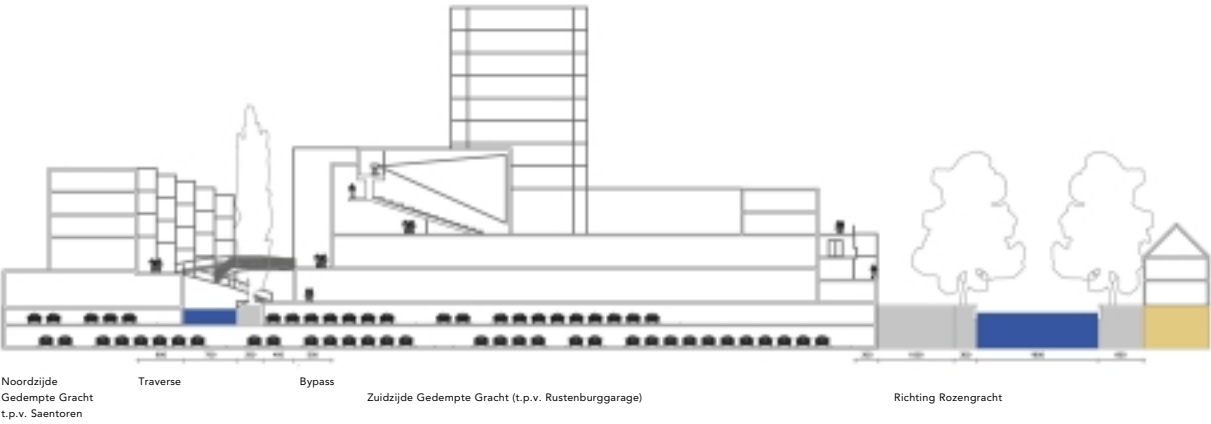
b. Openbare ruimte: geen 'space', maar 'room'

Centraal in de filosofie van Soeters staat het definiëren van de openbare ruimte. Openbare ruimte moet 'room' zijn en geen 'space'. 'Room' staat voor ruimte die niet ondergeschikt is aan de gebouwen eromheen; de gebouwen staan daarentegen in dienst van de openbare ruimte. De openbare ruimte valt te beschouwen

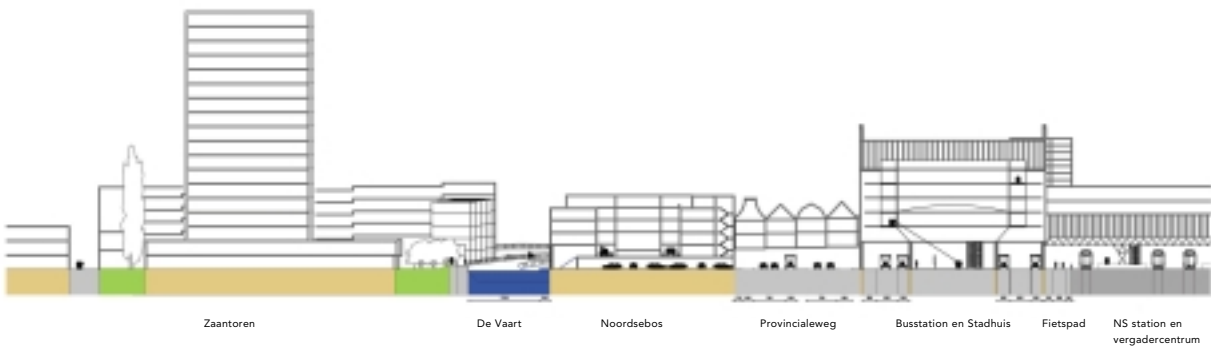
als de constante factor, die een gebied een duurzaam karakter geeft. Gebouwen hebben een tijdelijk karakter en kunnen gesloopt of veranderd worden. De openbare ruimte blijft. Een middel om 'room' te creëren is het terugbrengen van het teveel aan openbare ruimte. Als er teveel openbare ruimte is, ervaren bezoekers die ruimte niet meer als openbaar, maar als anoniem en bedreigend ('space').

In de openbare ruimte van het huidige centrum van Zaandam kan de bezoeker zich verloren voelen. Dit komt doordat de gebouwen in zekere zin losstaan in de openbare ruimte. In de Knoop wordt het teveel aan openbare ruimte teruggebracht door in het gebied een nieuw programma te realiseren: woningen, kantoren, stadhuis, winkels, bioscoop, hotel en een bibliotheek. Rondom bestaande gebouwen met lange, kale, nietszeggende wanden worden kleinschalige wanden geplaatst. Op die manier ontstaat 'room' in plaats van 'space' en er ontstaan kleine intieme herkenbare gebouwen. Het autoverkeer krijgt een ondergeschikte rol in het centrumgebied.

Doorsnede over het Ankersmidplein



Doorsnede over de Provincialeweg bij de Knoop



‘Ontdek de verborgen wereld van Zaanstad’

c. Zichtlijnen doorbreken

Een ander uitgangspunt is het creëren van een voortdurend veranderend profiel. In het ontwerp voor de Knoop ontbreken dan ook lange zichtlijnen. Lopend door het gebied ontstaat een serie van beelden die onderling sterk verschillen. Door hun impact komt het gebied tot leven. Er is sprake van een ‘spel van verhul-lingen’, door knikken in de straatgevels, door versmallingen en verbredingen en door losse objecten die in de ruimte staan. Zowel het pro-fiel van de straat als het profiel van het water zijn niet helemaal recht. Bezoekers die door het gebied lopen, moeten daarvoor beloond wor-den. Passanten lopen als het ware van object naar object; ze zien steeds iets anders. Dit zorgt voor spanning in het ontwerp.

d. Regionale architectuur

Kenmerkend voor de ‘genius loci’ van de Zaanstreek zijn ook de grote verschillen in schaal; kleine houten Zaanse huisjes naast grote industriële fabrieken en gebouwen. In het plan voor de Knoop worden deze verschillende scha-len en stijlen gecombineerd. Grootchalige gebouwen, zoals een multiplexbioscoop, staan naast subtiele toevoegingen, zoals nieuwe hui-zen met traditionele Zaanse gevels. Verder krijgt de architectuur een verticale geleding. Hoogbouw en laagbouw wisselen elkaar af.

5.2 Deelgebieden binnen de Knoop

a. Gedempte Gracht

De Gedempte Gracht is momenteel te breed: gemiddeld 24 meter. Daardoor ontbreekt de interactie tussen de twee straatgevels en heeft de openbare ruimte onvoldoende intimiteit. Door water in de gracht terug te brengen wordt de openbare ruimte ingekrompen. Zo wordt tevens de ‘genius loci’ hersteld. Door het water wordt een duidelijke kwaliteit aan de winkel-straat toegevoegd.

Het water mag geen nieuwe barrière vormen voor de bezoekers van het gebied. Daarom zijn verschillende grote en kleine pleinbruggen over

het water opgenomen. Zo ontstaan er meerdere mini-loopcircuits voor het winkelend publiek. De kiosken op de Gedempte Gracht verdwijnen. In plaats daarvan komen er op de grotere plein-bruggen nieuwe openbare ruimtes. Hier kunnen bijvoorbeeld terrassen komen.

De gracht krijgt geen recht profiel. Door de kades schuin te leggen, worden de zichtlijnen gebroken en de kijkrichting veranderd. Dit kan ook door objecten te plaatsen op de doorgan-gen (fontein, beelden). Langs de gracht komen bomen, die eveneens de zichtlijnen doorbreken en verder het straatbeeld een intiem karakter geven.

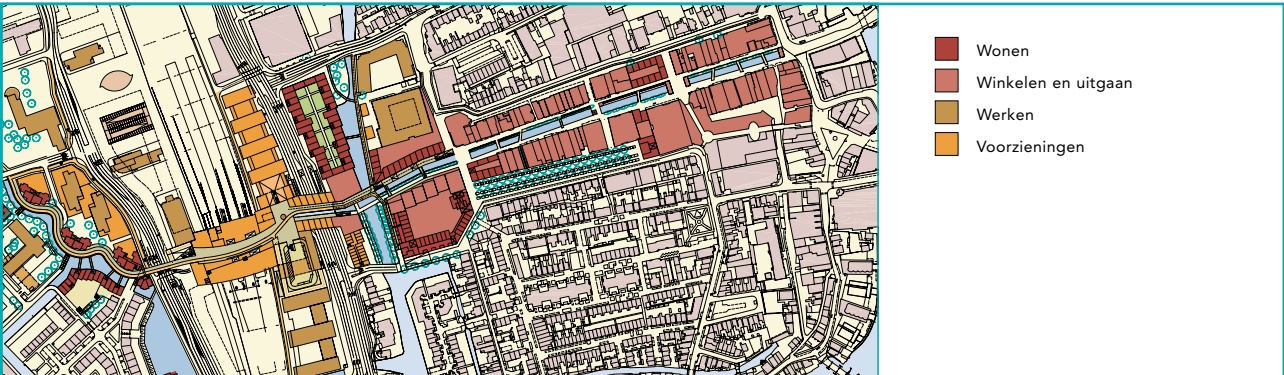
De relatie tussen de parallel met de Gedempte Gracht lopende Rozengracht en Vinkenstraat verbetert door tussenliggende stra-ten beter toegankelijk te maken en nieuwe doorgangen te creëren. Momenteel functione-ren de twee straten in het stedelijk weefsel te los van de hoofdwinkelstraat. Op de Rozengracht wordt de bestaande marktfunctie gehandhaafd. De gevels aan beiden zijden van de Gedempte Gracht, de Vinkenstraat en de Rozengracht, krijgen meer kwaliteit en eenheid door eisen aan materiaal- en kleurgebruik en reclame-uitingen van de winkels. Daarvoor wordt onder andere een beeldkwaliteitplan ont-wikkeld en is het opstellen van een beheercon-venant noodzakelijk.

Boven de winkels wordt de mogelijkheid geschapen voor woningen voor kleine huishou-dens. Wonen boven winkels is immers goed voor de sociale veiligheid, vooral in de avondu-ren. De huidige winkelpanden zullen daarom op enkele plekken aangepast moeten worden. Per pand wordt dit onderzocht.

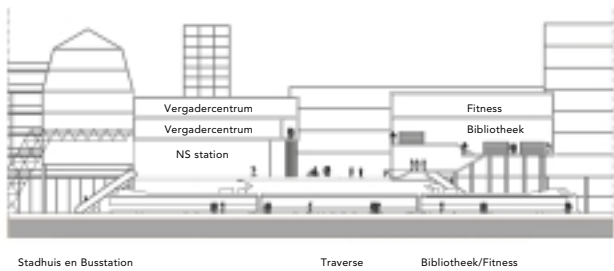
b. De Vaart, Saentoren en omgeving

Het water van de Vaart valt momenteel niet op tussen de bestaande gebouwen en wordt verbreed. Bezoekers zullen dit water straks meer dan nu ervaren. Ter plaatse van de Rustenburggarage wordt een flink programma gerealiseerd: wonen, winkels, een hotel en een multiplexbioscoop. Parkeren kan hier op twee lagen (geheel of half) verdiept. Deze garages worden onderling verbonden en direct ontslo-ten vanaf de Provincialeweg. Aan de kant van het Ankersmidplein wordt het winkelprogramma van de Gedempte Gracht doorgezet. Aan het

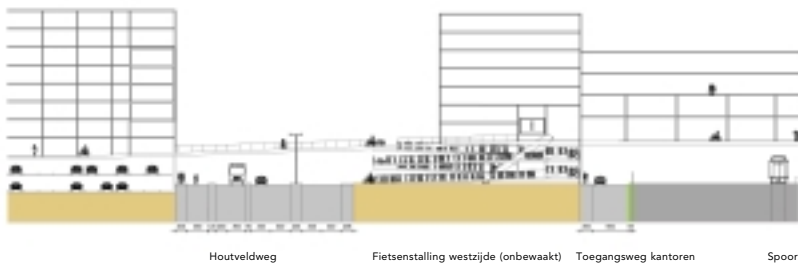
De Knoop	
Woningen	664
Voorzieningen	35.000 m² bvo
Kantoren	35.000 m² bvo



Doorsnede over de traverse, boven het spoor



Doorsnede over het Stationsplein aan de westzijde



‘Ontdek de verborgen wereld van Zaanstad’

huidige programma van de Saentoren wordt een substantieel deel toegevoegd. Ook komen er nieuwe ruimtes voor voorzieningen zoals restaurants en kinderdagverblijf.

c. De Buiging

Opgave bij de Knoop is oost en west met elkaar te verbinden en de barrière van het spoor, Provincialeweg en Houtveldweg te overbruggen. Dit gebeurt met de aanleg van de Buiging. De openbare ruimte, met als een van de belangrijkste uitgangspunten de sociale veiligheid, wordt daarmee zo vanzelfsprekend mogelijk over het spoor en de weg voortgezet. Langs de Buiging en op de spoortraverse zijn bovendien allerlei voorzieningen gepland, zoals de bibliotheek en informatiebalies. Het moet er een voortdurend komen en gaan zijn van bezoekers en passanten.

Aan de linkerzijde van de gracht blijft er een wandelroute op maaiveld. Bij het Noordsebos brengen een verbindende roltrap en een lift de bezoekers naar het hogere niveau van de Buiging. Aan beide kanten van de Buiging boven de Provincialeweg komen woningen met de sfeer en de schaal van traditionele Zaanse huisjes. Door de hoogteverschillen is winkelen in twee lagen mogelijk.

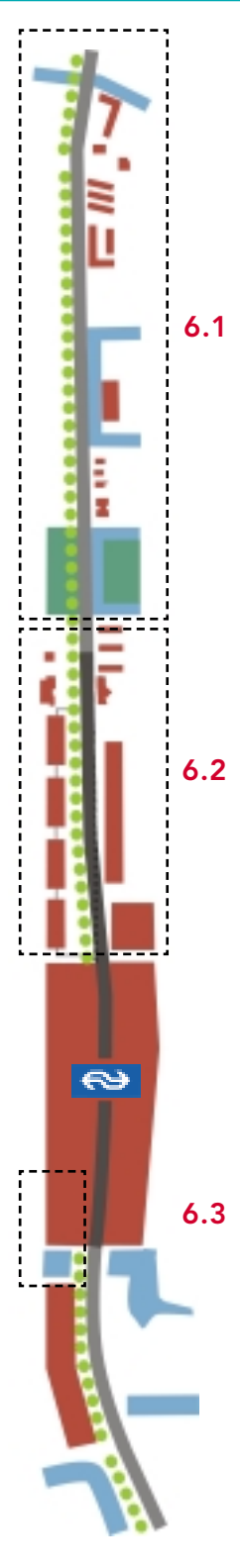
d. Boven rijweg en spoor

Dit gebied wordt in het plan gezien als openbare ruimte. Het wordt een bijzondere plek; dus meer dan alleen een traverse over het spoor. Er komen met name baliefuncties langs de route. Op een nieuw dynamisch busstation komt het nieuwe stadhuis. De gebouwen maken deel uit van de kamstructuur, waarmee door het nieuwe hoofdkantoor van Ahold de toon is gezet. Aan de overzijde van het station komen op het spoor de bibliotheek en een groot-

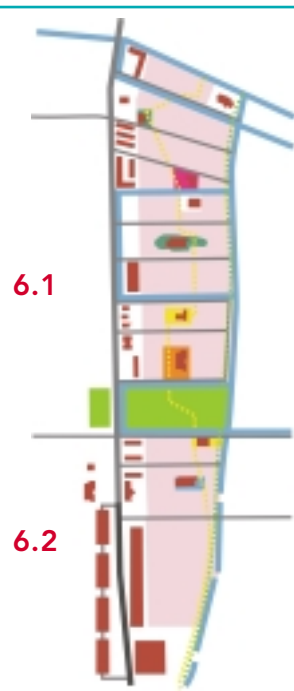
schalig fitnesscentrum. Boven de stationshal komt een vergader- en zalencentrum.

e. Westkant station

Het westelijke stationsplein is straks een echt plein met een goed zichtbare entree naar het station. Water en groen zijn nadrukkelijk aanwezig. Terwijl de oostkant van het station een binnenstedelijk karakter krijgt, wordt de westkant groen en rustig. De belangrijkste functies zijn hier straks wonen, kantoren en onderwijs. Maar ook specifieke voorzieningen zoals bijvoorbeeld een ontmoetingscentrum, een wijksteunpunt, servicediensten, kinderopvang en eerstelijnsgezondheidszorg. Het water wordt teruggebracht in het openbaar gebied. De Houtveldweg wordt verlegd (Houtveldsingel) voor het Railpointgebouw langs en komt parallel aan het spoor te liggen. Ten noorden van het Stads kantoor komen kantoren. Deze kantoren werken als geluidsbarrière voor de achterliggende woningen. Parkeren komt hier voornamelijk in gebouwde voorzieningen. n



Ruimtelijk schema van de Overtuinen

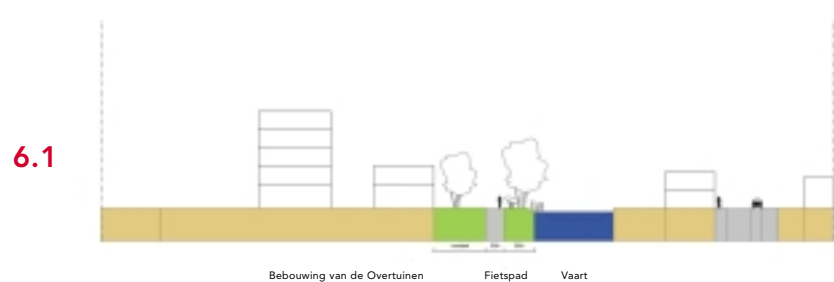


6.1

6.2

6.3

Doorsnede over de Vaart in de Overtuinen



6.1

Bebouwing van de Overtuinen

Fietspad

Vaart



Naast de Knoop zijn er in Inverdan nog tien andere deelgebieden. Gelijk aan de inzet van Inverdan is de rode draad bij de plannen voor deze deelgebieden het blootleggen van de verborgen kwaliteiten. Variatie en samenhang zijn sleutelwoorden. Variatie doordat ieder deelgebied een eigen programma en sfeer heeft. Samenhang doordat de gebieden met elkaar worden verbonden via karakteristieke netwerken van wegen, water en groen.

Deelgebieden 6

De plannen voor de deelgebieden zijn nog globaal van karakter en worden de komende jaren gefaseerd uitgewerkt. Het is om deze reden dat de deelplannen Entree, Oud Zaenden en Houthavenkade, De Sluizen, de Klauwershoek en de Burcht en de Krimp niet in de exploitatie zijn opgenomen.

6.1 De Overtuinen

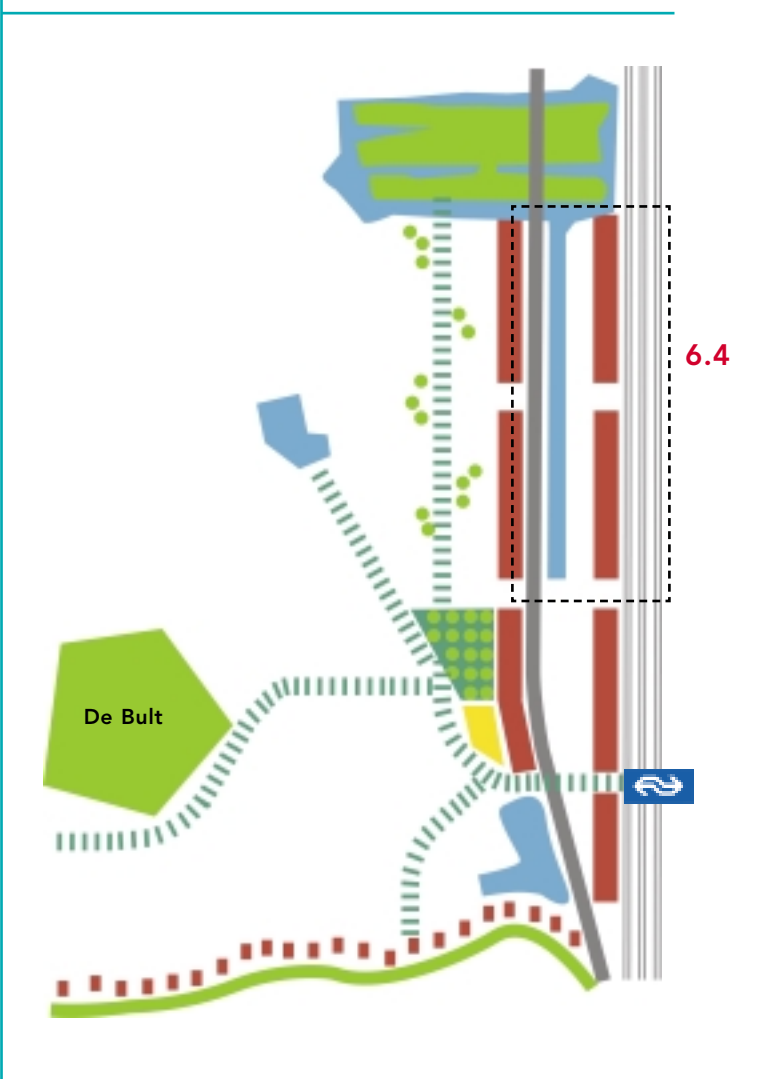
Het gebied tussen de Vaart en de Provincialeweg bestaat uit afzonderlijke ruimtelijke eenheden, de Overtuinen. Deze Overtuinen hebben nu nog vaak een bedrijfsbestemming. Straks worden het woonbuurtjes met ieder een eigen sfeer en karakter. Er komen grondgebonden woningen, maar ook appartementen en kleinschalige complexen met service- of zorgarrangementen, waarbij gebruik wordt gemaakt van voorzieningen in de directe omgeving, zoals verzorgingshuis Zaenden. In sommige Overtuinen komen ook woonwerkwoningen.

Vanuit elke Overtuin is er een verbinding naar de ventweg langs de Provincialeweg. De ventweg hoort bij een strook op de kop

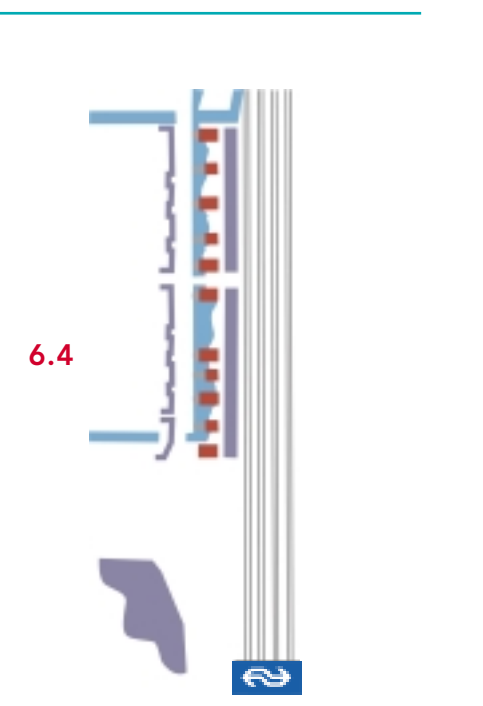
van de Overtuinen die evenwijdig loopt aan de Provincialeweg. Hier staan gebouwen met een publieke functie of opvallende uitstraling, die zich presenteren aan de stad. Daaraan zijn entrees en bezoekersparkeren gekoppeld. Daarachter is woonbebouwing opgenomen. Deze voegt zich naar de strakke oost-west slagen van het achterliggende stadsweefsel van Oud West.

Aan de oostzijde van de Overtuinen loopt de Vaart. Telkens als er een Overtuin wordt ontwikkeld, worden het bijbehorende deel van de route en de openbare ruimte langs de Vaart aangelegd. De route zal dus pas klaar zijn als alle Overtuinen zijn ontwikkeld. Dwars door de Overtuinen wordt in noord-zuid richting nog een tweede route gemaakt. Langs die route komt een bijzondere (woon)gebouw; bijvoorbeeld het servicecomplex of woonwerkcomplex. Wat schaal betreft kan worden aangesloten op de kerken in het weefsel van Oud West; dit als afwijking van het patroon. Aan deze route wordt de openbare ruimte van de Overtuinen gekoppeld, zodat iedere Overtuin ook op dat punt een eigen karakter heeft.

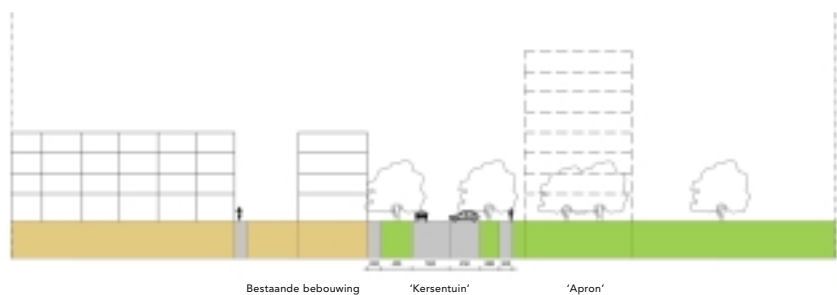
Ruimtelijk schema van het westelijk deel van het plangebied



Ruimtelijk schema van Spoorstrip-West



Doorsnede over de 'Kersentuin'- de voormalige Opera



Programma de Overtuinen			
Woningen	563	grondgebonden of gestapeld	
Woonwerkeenheden	30		
Aantal bouwlagen	Grondgebonden: 3		
Appartementen	4/5		
Verhouding sociaal-duur/middelduur	20/80		
Bedrijvigheid	8000 m² bvo		
Parkeren	Wonen	1:1,3 =	731
	Woon-werk	1:1,3 =	30
	Bedrijvigheid	1:70 m² bvo =	114
Totaal	884	pp	

Programma Spoorstrip-Oost noordzijde	
Bedrijvigheid	11.000 m² bvo kantoren
Bouwlagen	4
Parkeren	1:60 m² bvo = 183 pp

Programma Spoorstrip-Oost zuidzijde	
Bedrijvigheid	25.000 m² bvo
Bouwlagen	Circa 10
Parkeren	1:100 = 250 pp

Programma Spoorstrip-West	
Kantoorruimte	28.000 m² bvo
Aantal bouwlagen	5 en 3
Parkeren bedrijven	1:70 bvo = 140 pp
Parkeren wonen	1:1,3 = 136 pp
Wonen	105 woningen
waarvan woonwerkeenheden 10	

Programma Westerwatering-Oost	
Aantal woningen	
zuid + noord + toren	210 + 280 + 36= 526 woningen
Aantal lagen	4 tot 13
Parkeren	1:1,5 = 789 pp

Programma Spoorstrip-Zuidwest	
Kantoorruimte	ca. 35.000 m² bvo
Aantal bouwlagen	6
Parkeren	1:100 = 350 pp
Brandweer	1000 m² bvo
Garage	1250 m² bvo

Programma de Kenniswijk, de Bult en de Eilanden	
Kantoorruimte	8000 m² bvo
Voorzieningen	7000 m² bvo
Woningen	317 woningen
Aantal bouwlagen	de Eilanden gemiddeld 3

6.2 Spoorstrip-Oost noordzijde

De Spoorstrip-Oost noordzijde bestaat uit kantoren voor kleine, zelfstandige bedrijven uit de regio. Ook hier hebben de gebouwen een publieke, opvallende uitstraling. Ze zijn niet anoniem maar afficheren zich met naam en toenaam. Het eerste deel wordt gevormd door bedrijfsverzamelgebouwen en komt wat betreft maat en schaal overeen met het woongebouw er tegenover, aan de Lucy Stonestraat. Bedrijfsgebouwen en woongebouw samen vormen de wand van de Provincialeweg. Zij functioneren aan de noordkant als de entree naar het nieuwe centrum.

Vorbij de Marga Klompéstraat komen nog twee kleinere kantoorvilla's, die qua beeld aansluiten bij de koppen van de Overtuinen. De ontsluiting en het parkeren van deze gebouwen lopen half verdiept onder de gebouwen door. Voor de gebouwen langs lopen een voetpad en de bomerij aan de Provincialeweg. De entrees van de gebouwen liggen aan dit voetpad. De strip versmalt naar het noorden toe. Bij het Volkspark wordt het park visueel 'over de weg' getrokken. Daardoor ervaart de passant door welk gebied hij rijdt en kijkt hij uit op de Overtuinen.

6.3 Spoorstrip-Oost zuidzijde

Aan de zuidkant van het station komt een stedelijke bebouwingsstrip, bestemd voor hoofdkantoren en frontoffices van regionale bedrijven en instellingen. Het wordt uitgevoerd in de vorm van een kamstructuur dwars op de Provincialeweg, net als het hoofdkantoor van Ahold. De gebouwen hebben een hoogte die vergelijkbaar is met het Ahold-gebouw en staan op een doorlopende plint. Het water doorsnijdt de strip en versterkt de waterverbinding tussen de Vaart in het oosten en de Watering in het westen.

6.4 Spoorstrip-West

Hier wordt gedacht aan een mix van wonen en werken. De Spoorstrip-West heeft een hoge rug naar het spoor met bedrijfsverzamelgebouwen voor kantoren in een hoge dichtheid. De rug dient als geluidsscherm naar het achterliggende gebied en is vijf lagen hoog. Onder de rug is de parkeerruimte voor het hele deel-

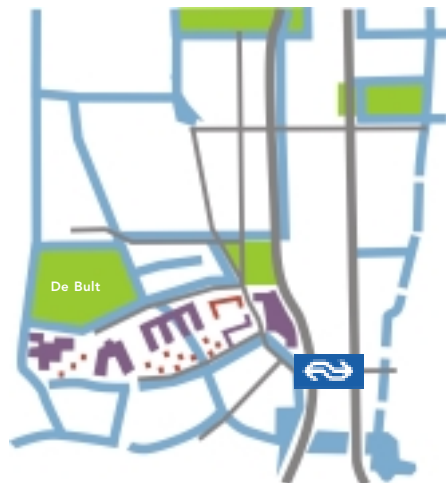
Ruimtelijk schema Westerwatering-Oost



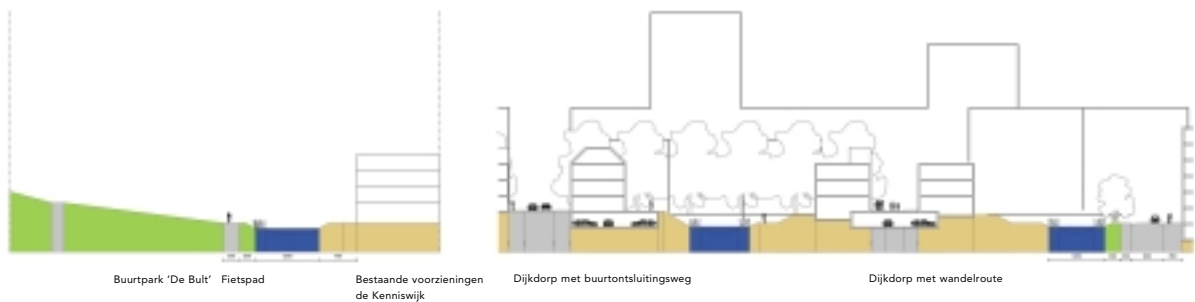
Ruimtelijk schema Spoorstrip-Zuidwest



Ruimtelijk schema van de Kenniswijk, de Bult en de Eilanden



Doorsnede over de Eilanden, vanaf de Bult naar de Buiging



gebied in de eerste bouwlaag opgenomen. De parkeerruimte wordt ontsloten vanaf een bedieningsweg, die grenst aan het spoor.

Achter de rug, aan de kant van Westerwatering, ligt de Houtveldweg. De bebouwing is daar kleinschalig en er zijn natuurlijke oevers en groen. Het betreft kleine blokken met kantoorvilla's of blokken woningen of woonwerkwoningen van drie lagen hoog. De woningen hebben geen eigen tuin, maar terrassen. Afhankelijk van de vraag uit de markt kunnen woningen (gedeeltelijk) als kantoren worden ontwikkeld.

6.5 Westerwatering-Oost

Westerwatering-Oost krijgt een hoge dichtheid. Hier komen veel woningen voor starters op de woningmarkt die aangewezen zijn op openbaar vervoer. Ook Westerwatering-Oost heeft een hoge rug aan de Houtveldweg, met ten westen daarvan lagere woonblokken. De bebouwingshoogte in de rug varieert van 8 tot 13 lagen. De woonblokken aan de westzijde zijn lager. Parkeren is opgenomen in een plint onder de bebouwing. Op maaiveld komen onder meer openbare speel- en ontmoetingsvoorzieningen die voor verschillende leeftijdsgroepen attractief zijn en interactief uitgewerkt worden.

Het noordelijk blok grenst aan het Molenpark. Het blok heeft dezelfde opzet als het zuidelijk blok, maar de dichtheid loopt af naar het Molenpark toe. Een deel van de woningen is bestemd voor gezinnen met jonge kinderen, die in de directe omgeving kunnen spelen. Op de kop van het blok kunnen buurtvoorzieningen worden opgenomen, zoals een buurtwinkel, kinderopvang en dergelijke.

In het noordelijk deel van dit gebied is plek voor een woontoren. Hier kan een exclusief woonmilieu worden gecreëerd, met uitzicht op de wijde omgeving. De toren bestaat uit 12 lagen en 1 laag voor bergingen en heeft half verdiepte parkeerruimte. Onder de toren kunnen een kinderdagverblijf of andere voorzieningen komen.

6.6 Spoorstrip-Zuidwest

In de Spoorstrip-Zuidwest zijn verzamelgebouwen voor regionale bedrijven gesitueerd. De bebouwing op de kop bij de aansluiting met

het Albert Heijnviaduct vormt de entree naar de westkant van het plangebied. Gedacht wordt aan kantoorgebouwen van 6 lagen met een hovenstructuur. Langs het spoor wordt ruimte gereserveerd voor de Noordzuidlijn. De Houtveldweg loopt voor de Westzanerdijk in de richting van de nieuwe T-aansluiting geleidelijk omhoog. De gebouwen krijgen daardoor steeds een andere aansluiting op de weg. Ze worden ontsloten vanaf de Houtveldweg met bedieningswegen achter en onder de bebouwing langs het spoor. Ter plaatse van het 'dunste' punt is een waterplein, waar de waterstructuur van west en oost ondergronds samenkomt. Op die locatie is ruimte voor een nieuw gebouw.

6.7 De Kenniswijk, de Bult en de Eilanden

Gezien vanaf het station, komt achter de verlegde Houtveldweg (Houtveldsingel) de Kenniswijk. Langs de Buiging, die ongelijkvloers kruist met de Houtveldweg, zijn nieuwe woontorens gesitueerd. Ook bij de woonwijken aan de westkant van het spoor speelt de sociale veiligheid een rol; woningen en entrees worden zo gesitueerd dat er voortdurend uitzicht is op het langslappende fiets- en voetpad.

In de Kenniswijk zijn ook de scholen en het Kenniscentrum gesitueerd. Via de Buiging lopen studenten, bezoekers en werknemers straks direct vanaf het station naar hun opleidingsinstituten. De wijk is ook met de auto vanaf de Houtveldweg makkelijk bereikbaar. Onderdeel van de Kenniswijk vormt de Bult. De Bult is een groenvoorziening in de wijk. De polder kruipt als het ware de berg op. Er is hier altijd het uitzicht over de stad of op het veenweidegebied. En het is juist het uitzicht dat dit extraverte buurtpark een bijzondere kwaliteit geeft.

In het gebied tussen de Bult en de huidige Houtveldweg, de Eilanden, komen woningen langs twee dijken. De woningen hebben allemaal een tuin aan het met riet beplante water. Er wordt onder de dijken geparkeerd, waardoor er geen overlast van geparkeerde auto's is. Een van de dijken is zelfs geheel autovrij.

6.8 Entree: Oud Zaanden en Houthavenkade

Oud Zaanden en de Houthavenkade vormen de entree van Zaandam via de Provincialeweg. →

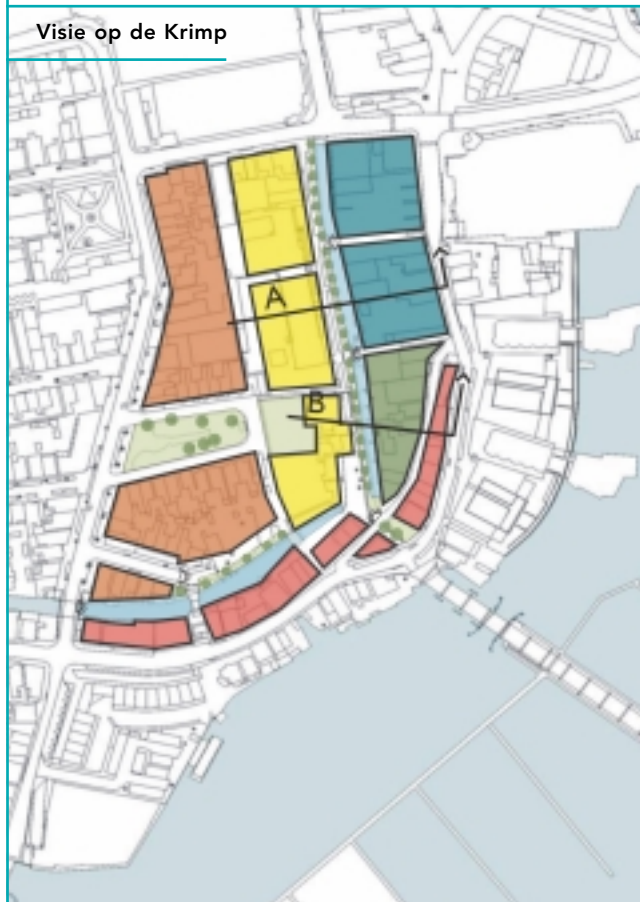
Ruimtelijk schema van de entree naar het centrum - de Houthavenkade en Oud Zaenden



Circuit van de Sluizen en Klauwershoek



Visie op de Krimp



- Dijkbebouwing met voor- en achterhuis
- Zaans groen
- Dijkbebouwing
- Kleinschalig Krimp
- Water of speciaal profiel
- Groen
- Uitzicht
- Profiel



De gebieden hebben nu nog een ‘werkuitstraling’ en missen ruimtelijke kwaliteit. Ter plekke wordt een uitzicht gecreëerd op de ‘Baai van Zaandam’ met aan de oostkant de promenade langs de kade, de jachthaven en het Zaaneland en aan de westkant het achterliggende haven-terrein. Dit zal, naar verwachting, op de lange termijn van kleur verschieten en bij de stad worden getrokken.

Langs Oud Zaenden is begeleidende bebouwing gesitueerd, met doorkijkjes naar het achterliggende gebied. Er komt een mix van grootschalige detailhandelsvestingen met show-rooms aan de zuidzijde en kantoren aan de noordzijde. De Pieter Ghijsenlaan wordt doorgetrokken tot in het gebied en sluit aan op de Provincialeweg tegenover de doorgetrokken Houthavenkade.

De Houthavenkade heeft nu nog bedrijfsbe-
bouwung die niet harmonieert met de kleinscha-

lige opzet van de Russische Buurt en het nieuwe stadshart. Er wordt gedacht aan een kleinschalige, compacte Zaanse woonbuurt met een menging van wonen en werken. Het gebied sluit met zijn fijnmazige weefsel aan bij de Russische Buurt. Er wordt bij de school een brug naar de Hogendijk aangelegd. Dit vormt de eerste aankondiging van het historische en kleinschalige Zaandam. Langs de Houthavenkade komt een promenade langs het water. De ontsluiting vindt plaats via de kade aan de Provincialeweg.

6.9 De Sluizen, de Klauwershoek en de Burcht

Rond de Oostkade en Westkade van de Zaan hangt een authentieke Zaanse sfeer. Het is een uitgaansgebied met de bioscoop, het Filmhuis, Zaantheater, poppodium De Kade, bruine cafés, restaurants en grand cafés. Het sluizencomplex, de Dam, Klauwerhoek en de Burcht zijn zowel historisch als programmatisch sterk aan elkaar gekoppeld. Binnen Inverdan vormen zij, met de ➔





programmaonderdelen horeca, wonen en cultuur, één van de polen waartussen het winkelcentrum zich beweegt (de andere pool is de omgeving rond het station). Met de verbinding langs de Zaan wordt het netwerk versterkt. Maar ook door een uitbreiding van het cultuurprogramma, aanleggen van voetgangersroutes en het realiseren van voldoende woningen wordt het gebied tot één geheel ontwikkeld.

Op de Klauwershoek worden de historische omgeving en functies versterkt. Het sluisencomplex is het oude vervoersknooppunt in de stad. Het belang van dit knooppunt was vroeger afleesbaar aan de bebouwing op en rondom het complex. Vooral langs de oostwand is dit monumentale karakter verloren. Het historische karakter wordt hersteld. Via een doorkijkje naar de kerk erachter, valt de plek meer op in de stad. Het sluisencomplex wordt aangesloten op het wandelcircuit van de Dam en het winkelcentrum. De Burcht vormt een ankerpunt in het centrum. De voorstellingen in Theater de Burcht dragen bij aan het culturele leven in het stads-hart. Het plein blijft beschikbaar voor manifestaties en andere activiteiten.

6.10 De Krimp

De Krimp vormt een wezenlijk onderdeel van het centrum van Zaandam en Inverdan. De Krimp kan door haar potentiële kwaliteiten een goede bijdrage leveren aan de kwaliteit en identiteit van Inverdan. De Krimp is een oud deel van Zaandam en ligt op en aan de Hogedijk, de voormalige Noorder IJ- en Zeedijk. Het is nu nog gedeeltelijk verborgen en verwaarloosd. Door deze karaktervolle buurt op te knappen en aan te sluiten op het centrum wordt het historisch netwerk zichtbaar gemaakt. In de Krimp zal worden gewoond en gewerkt.

Dit fijnmazige buurtje is vooral interessant om de cultuurhistorie te versterken. Het gebied zelf biedt daarvoor ook de nodige ingrediënten. Zo is het historisch stratenpatroon nog in delen aanwezig. Dit vormt dan ook de basis voor de visie op de Krimp. De morfologie, schaal en maat van de historische bebouwing is de andere drager voor de visie. Uitgangspunt is immers het behoud en versterking van de historische kwaliteiten. De Krimp wordt aangevuld met

nieuwe structuren die het gebied verbeteren en goed laten aansluiten op de omliggende buurten. In dit deel van het centrum is de historie van de stad goed 'afleesbaar'. De aanpak van de Krimp versterkt daarmee het toeristisch product van de stad: het Czaar Peterhuisje komt beter tot zijn recht. De Krimp draagt op deze manier bij aan de vergroting van de diversiteit van het centrum van de stad en dus ook aan een versterking van het economisch draagvlak voor het centrumgebied.

Het water is een belangrijk onderdeel van het nieuwe netwerk. Op de Krimp kan de voormalige dijsloot terugkomen. Hierdoor wordt het historische karakter hersteld en kan het water weer (via een duiker) doorlopen naar de Nieuwe Gracht.

Vanwege functie en sfeer worden de verschillende onderdelen van de Krimp onderscheiden. Een deel met bebouwing bestaat uit dijkwoningen met voor- en achterhuizen en Zaanse groen, en in een domein van water en groen. Beide domeinen krijgen verschillende karakteristieken en bouwregels. [n](#)

Voorbeeldverkavelingen

De Eilanden en de Bult

1



De Kenniswijk

2



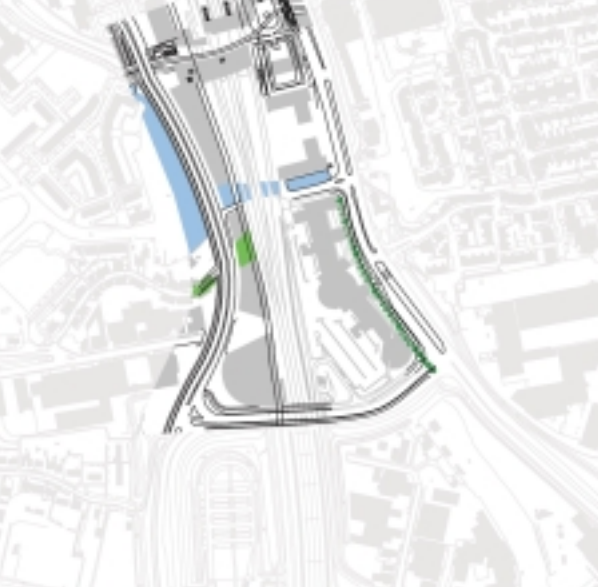
Oud Zaanden en Houthavenkade

3



Spoorstrip Zuid-West en Zuid-Oost

4



De Overtuinen

5



Westerwatering-Oost en Spoorstrip-West

6



- Bebouwing
- Water
- Openbare ruimte
- Groen tussen bebouwing



Met de totale ontwikkeling van Inverdan is tien tot vijftien jaar gemoeid. Om vaart in de realisering te houden is een ontwikkelingsstrategie uitgestippeld. Deze strategie is gericht op het laag houden van de gemeentelijke risico's, met behoud van optimale gemeentelijke regie. De invulling van de (deel)gebieden wordt fasegewijs en flexibel gerealiseerd. Dit geeft ook de mogelijkheid om in te spelen op veranderingen in de markt.

Ontwikkelings- 7 strategie

De ontwikkelingsstrategie geeft aan hoe de gemeente Zaanstad het omvangrijke project de komende jaren gaat ontwikkelen. In deze strategie zijn zaken als de rol van de supervisor, maar ook het planontwikkelingsfonds, regierol en beheer en organisatie vastgelegd.

Bij het opstellen van de ontwikkelingsstrategie is uitgegaan van vier punten:

- Maak de kosten zo laag mogelijk en ontwikkel/verdien zo vroeg mogelijk.
- Ontwikkel strategische locaties als eerste.
- Richt de uitvoering zodanig in dat optimaal gebruik kan worden gemaakt van fondsen en subsidies.
- Draag als gemeente gericht bij aan relevante en breekijzer-projecten.

7.1 Samenwerking en organisatie

De samenwerking met marktpartijen is vastgelegd in de intentie- en samenwerkingsovereenkomst. De samenwerking zal plaatsvinden op projectgroepniveau, onder aansturing en verantwoordelijkheid van de programma-manager. Verder is er de stuurgroep waarin onder andere de samenwerking met de provin-

cie gestalte krijgt. De organisatie rond Inverdan is zo vormgegeven dat het in het ambtelijk apparaat is ingebed.

De organisatie zal er in de realisatiefase uitzien zoals het schema op bladzijde 60.

7.2 Planontwikkelingsfonds

Voor de ontwikkeling van Inverdan heeft Zaanstad een Planontwikkelingsfonds in het leven geroepen. Het fonds zal worden gevuld door de rendabele onderdelen in het programma als woningen en kantoren. Op dit moment omvat het programma circa 1900 woningen en ongeveer 140.000 m² kantoren. Verdere groei van het kantorenprogramma is niet uitgesloten. Daarnaast is een aantal andere voorzieningen gepland, bijvoorbeeld op het gebied van leisure.

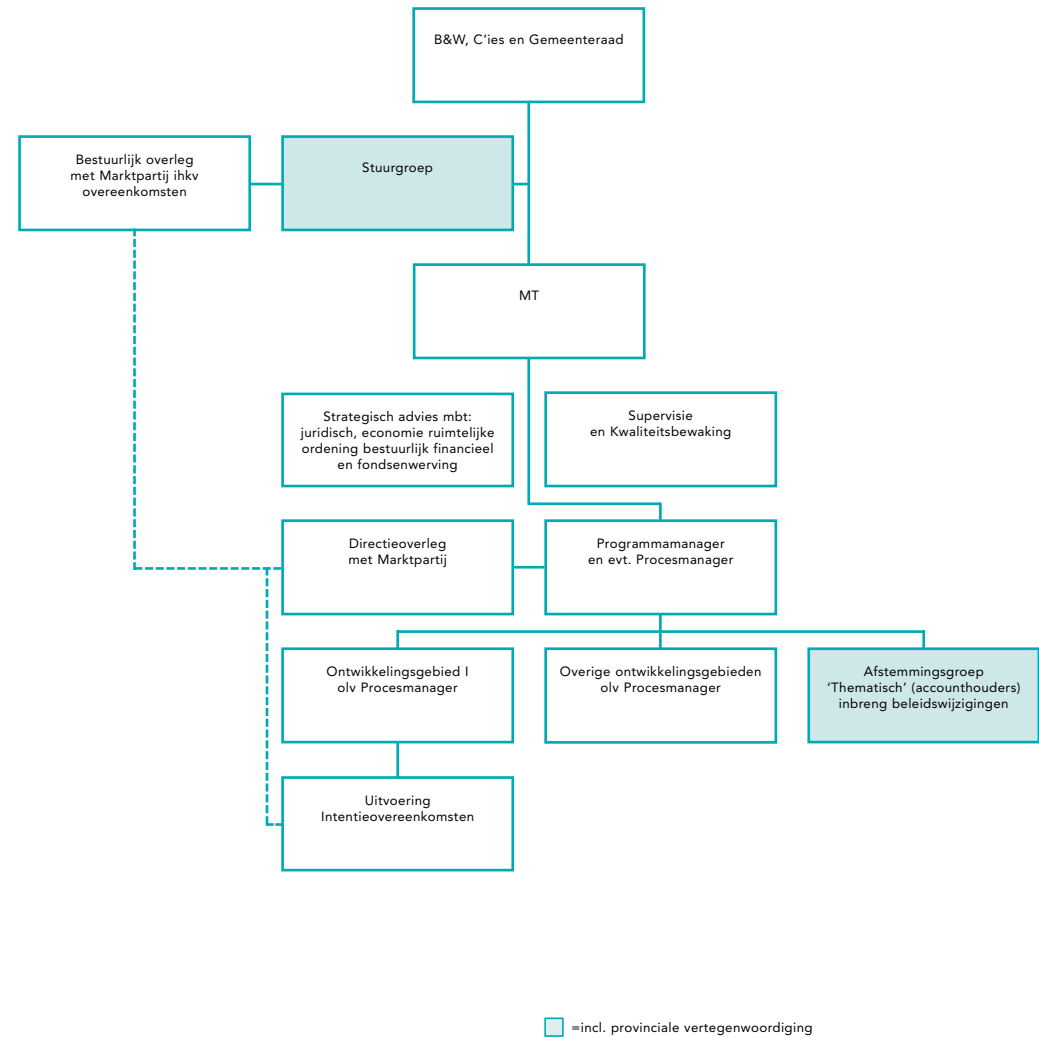
Uit het fonds kunnen minder rendabele onderdelen in het plan worden gefinancierd. De centrale gedachte is dat alleen door een integrale benadering de totale ontwikkeling van Inverdan succesvol kan verlopen. Daarnaast maakt het Planontwikkelingsfonds extra →

kwaliteit mogelijk in planvorming, openbare ruimte en infrastructuur. De gemeente is beheerder van het fonds en kan hieruit circa 20 miljoen euro financieren.

7.3 Maatwerk en regierol

Inverdan is groot. Om die reden wordt de begeleiding van de ontwikkeling opgeknipt in een aantal onderdelen. Daarbij wordt maatwerk geleverd. De gemeentelijke regie concentreert zich met name op de aanpak van de infrastructuur (als belangrijk onderdeel in de vestigingsvoorwaarden) en het Zaancentrum. Daarbij wordt (naast de grootschalige aanpak van de Gedempte Gracht) ingezet op kleine ingrepen in het stedelijk weefsel. Op die wijze kan groei

van het kernwinkelapparaat worden gestimuleerd. Dit maatwerk vormt een belangrijk instrument in een succesvolle aanpak. Het gehele plangebied wordt opgedeeld in een aantal ontwikkelingslocaties. Deze komen overeen met eigendomssituaties en/of deelgebieden. De gemeente heeft een sturende en regisserende rol bij de ontwikkeling van deze locaties. Met de huidige eigenaren/grondbezitters worden afspraken gemaakt over de ontwikkeling van hun eigendom. Bij deze afspraken is het Masterplan leidend. Het ligt in de bedoeling om de marktpartijen hun eigendom voor eigen risico te laten (her)ontwikkelen. Daarbij worden afspraken gemaakt over de ruimtelijke en programmatische structuur, de fasering (meer hier-



over in Hoofdstuk 9) en realisatiesnelheid en kwaliteit. Ook worden afspraken gemaakt over de bijdrage aan het Planontwikkelingsfonds. Deze afspraken worden vastgelegd in een intentie- en samenwerkingsovereenkomst die met de marktpartijen worden gesloten.

7.4 Supervisor

Sjoerd Soeters blijft als supervisor bij de uitvoering van Inverdan betrokken. In deze rol moet hij de architecten zo sturen dat ze de oorspronkelijke gedachte van het plan versterken. Bij zijn werkzaamheden wordt de supervisor bijgestaan door een kwaliteitsteam, waarin de gemeentelijke stedenbouwkundige en een vertegenwoordiger van zowel de Stichting Welstandscommissie Noord-Holland als de monumentencommissie zitting hebben.

De supervisor en het kwaliteitsteam hebben de volgende manier van werken met de ontwikkelaars:

→ De tekeningen van bureau Soeters Van Eldonk Ponc (bijlage Masterplan) en de hoofdstructuur zoals vastgelegd in het Masterplan geven aan welk programma voor welk gebied is gedacht, met de oppervlakten, de rooilijnen en de begrenzing van de openbare ruimte en de bouwhoogtes.

→ De tekeningen van bureau Soeters Van Eldonk Ponc worden vergezeld van een nadere toelichting waarin zaken worden ondervangen die moeilijk uit de tekening zijn te lezen, zoals de gewenste sfeer ('bruine' boek).

→ In het, nog te maken, beeldkwaliteitplan, wordt nader ingegaan op de aankleding van de openbare ruimte.

→ Als laatste stap zal, door de gemeente Zaanstad en supervisor samen, een herijking naar de actuele situatie worden gemaakt.

7.5 Beheer en onderhoud

In het Masterplan ligt de lat hoog als het gaat om het kwaliteitsniveau van de openbare ruimte. Inverdan wordt immers het visitekaartje van Zaanstad en dat vraagt om een grotere inspanning op het gebied van het beheer. Om dit ook in de toekomst vast te houden zijn voor het beheer en onderhoud extra middelen nodig. Met als doel de financiële consequenties hiervan in kaart te brengen wordt voorgesteld een

beheerplan op te stellen. Dit plan moet aangeven op welke wijze en met welke extra middelen het kwaliteitsniveau duurzaam in stand kan worden gehouden. Er zal extra geld nodig zijn voor de onderhoudsbegroting. Mogelijke financieringsbronnen zijn: een percentage van de opbrengst OZB, en/of een wijze van fondsvorming, waaruit de extra middelen kunnen worden gefinancierd.

Voor het beheer en de marketing van het winkelgebied wordt een centrummanager aangesteld. In overleg met de winkeliers richt hij zich op zaken als aan- en afvoer van goederen, afvalmanagement, schoonmaken van de openbare ruimte en promotieactiviteiten.

7.6 Communicatie

De communicatie over Inverdan vormt een cruciaal onderdeel van de Ontwikkelingsstrategie. Enerzijds om partijen te interesseren zich in Zaanstad te vestigen en/of te investeren, anderzijds om burgers, maar ook hogere overheden, te informeren over de voortgang van het project (Zaanstad op de kaart). Een belangrijk pion in de communicatie vormt de supervisor. Sjoerd Soeters staat bekend als een succesvol supervisor. Hij vormt daarmee een herkenbaar gezicht van Inverdan en kan daardoor een belangrijke rol spelen om Inverdan op de agenda van de beslissers te zetten.

Een ander onderdeel van de communicatie richt zich op het aangaan van strategische allianties: Inverdan werkt reeds samen met de provincie. Samenwerking met Amsterdam, het ROA, Den Haag en Brussel draagt in positieve zin bij aan de naamsbekendheid en daarmee het succes van Inverdan.

7.7 Nadere planontwikkeling

Een Masterplan of structuurplan kent geen 'de burger bindende' wettelijke regels. Een bestemmingsplan heeft die wel. Daarom zullen voor het Inverdan-gebied of gedeelten daarvan één of enkele zogenaamde globale bestemmingsplannen met uitwerkingsverplichting worden gemaakt. In globale bestemmingsplannen wordt de bestemming van deelgebieden globaal aangegeven. In daarna te maken uitwerkingsplannen worden de bestemmingen en de daaraan verbonden voorschriften, zoals bouwhoogten, nader uitgewerkt. n



‘Ontdek de verborgen wereld van Zaanstad’

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de verwachte investeringen en opbrengsten, die de uitvoering van de voorgestelde maatregelen met zich meebrengt. Het gaat hierbij overigens om een globale indicatie, die zich beperkt tot het gemeentelijk deel van de investeringen en opbrengsten.

Financiën8

Voor de plannen, onder andere De Knoop, die in de eerste fase worden gerealiseerd, is doorgerekend welke kosten en opbrengsten de uitvoering met zich meebrengt. Concreet gaat het hierbij om de Knoop, de Overtuinen, Spoorstrip-Oost noordzijde, Spoorstrip-Oost zuidzijde, Spoorstrip-West, Westwatering-Oost, de Kenniswijk, de Bult en de Eilanden.

8.1 Investerings en opbrengsten
Met de realisering van het totale Inverdan-project is 700 miljoen euro gemoeid. Dit bedrag wordt door marktpartijen (476 miljoen euro) en gemeente (224 miljoen euro) bij elkaar gebracht.

Investerings Inverdan in miljoenen euro's	
Gemeentelijke Investerings	224
Private Investerings	
→ Wonen	236
→ Werken en overig	240
Totaal	700

De financiële beschouwing laat nog een tekort zien van 19 miljoen euro. Hierbij is al rekening gehouden met een gefaseerde gemeentelijke bijdrage van 50 miljoen euro en een bijdrage van de provincie van 11 miljoen euro. Het terugdringen van het tekort moet op twee manieren gebeuren. Enerzijds door het plan in de uitwerking verder te optimaliseren, anderzijds door het verkrijgen van subsidies. Overigens is in deze fase van de planvorming het tekort acceptabel.

Kosten in miljoenen euro's	
Boekwaarde	46
Verwerving en Beheer	50
Sloop	3
Bouw- en Woonrijpmaken	53
Sanering	4
Onvoorzien	6
Voorbereiding en Toezicht	24
Kostenstijging	13
Rentelasten	25
Totaal kosten	224 →



Opbrengsten in miljoenen euro's	
Verkoop	89
Kwaliteitsfonds	21
Huuropbrengsten	8
Bijdrage Gemeente	51
Bijdrage Provincie	11
Opbrengstenstijging	13
Totaal opbrengsten	193
Exploitatietekort op eindwaarde	
01-01-2013	31
Exploitatietekort op startwaarde	
01-01-2003	19

8.2. Risico's

De noodzakelijke verwervingen zijn tot op heden voorspoedig verlopen. Met als gevolg dat nu reeds aanzienlijk in het plan is geïnvesteerd. Naar verwachting worden op korte termijn nog meer panden aangekocht. Hierdoor wordt er vaart in de realisatie van de plannen gebracht en vertraging zo veel mogelijk voorkomen. Planvertraging heeft immers extra rentekosten tot gevolg. De huidige fasering brengt reeds 24,5 miljoen euro aan rentekosten met zich mee.

Het plan bevat 140.000 m² kantoren. Voor circa 46.000 m² zijn er afnemers (gemeente, AH en DHV). Voor de rest moet de komende tien à vijftien jaar gebruikers worden gevonden. Daarnaast komt in 2006 bij de ingebruikname van het nieuwe stadhuis, het Stadskantoor en het Railpoint Office vrij (15.000 m²).

Gezien de huidige kantorenmarkt en de sterke schommelingen in vraag en aanbod voor deze categorie moet rekening worden gehouden met mogelijke afzetrisico's. Investerings in parkeerplaatsen moeten worden gedekt uit de parkeeropbrengsten (=budgetneutraal).

Het is lastig te voorzien of de vraag naar woningen de komende jaren op het huidige niveau blijft. In belangrijke mate is dit afhankelijk van de renteontwikkeling. Vooralsnog wordt het afzetrisico van het aantal te realiseren woningen van circa 1900 in een periode van tien jaar als laag ingeschat. Inspelend op nieuw beleid is in de exploitatie van het woningbouwprogramma uitgegaan van een verhouding sociaal-duur/middelduur van 20/80.

De gehanteerde grondprijzen zijn, conform de nota Gemeentelijk Grondprijsbeleid, marktconform volgens de residuele waarde methode bepaald. Bij deze methode worden de grondprijzen als onderdeel van de stichtingskosten gezien. De stichtingskosten worden verminderd met de bouwkosten en het residu is de grondprijs. Bij een afname van de vraag naar kantoren, winkels en/of woningen komen de grondprijzen onder druk te staan en kunnen daardoor lager uitvallen dan waarmee bij de bepaling van de opbrengsten is gerekend.

Binnen de financiële beschouwing zijn verder geen bedragen opgenomen voor eventuele tekorten op de gemeentelijke plannen voor stadhuis, busstation en bibliotheek. [n](#)



De ontwikkeling van Inverdan vindt gefaseerd plaats. Er wordt begonnen met De Knoop. Niet alleen omdat dit deelgebied het meest gedetailleerd ontwikkeld is, maar vooral omdat het de grootste bijdrage levert aan de kwaliteitsslag en de ontwikkeling van een echt Zaanse centrum. Bij de fasering wordt uitgegaan van een logische volgorde van de werkzaamheden.

Fasering

9

De realisering van het Masterplan is in de tijd gezet. Daarbij is rekening gehouden met de inzichten van nu over de mogelijke afzet van kantoren en woningen. De fasering is zo gekozen dat de gemeentelijke investeringen op een verantwoord moment zijn ingepland. Er is gekozen voor een balans tussen investeren en het uitgeven van grond. Daarbij wordt sterk ingezet op de snelle aanpak van de ontwikkeling van De Knoop. Dit is ook verreweg het belangrijkste planonderdeel en feitelijk de motor van Inverdan. In dit gebied heeft Zaanstad al veel eigendom verworven. Hierdoor kan ook snel aan de gang worden gegaan.

Door dure investeringen later te doen kunnen de rentelasten zo laag mogelijk worden gehouden. Concreet gaat het daarbij om investeringen in de Houtveldweg (zuidkant) en de Gedempte Gracht. Het streven is dat de fasering in de praktijk geen problemen oplevert. Immers, Inverdan ligt geheel in de bestaande stad en dit betekent dat reeds aanwezige voorzieningen zo min en het liefst zo kort mogelijk hinder van bouwactiviteiten hebben.

Een aantal gebieden binnen Inverdan heeft raakvlakken met gebieden die worden genoemd in de Cultuurhistorische Waardenkaart. Verder zijn er voor bepaalde gebieden specifieke welstandscriteria. Zoveel mogelijk wordt hier bij de planvorming rekening mee gehouden. Bij de planontwikkeling zal aandacht aan de technische randvoorwaarden moeten worden besteed. Tot slot zal op een aantal plaatsen bij graafwerkzaamheden in het centrum archeologisch onderzoek moeten plaatsvinden.

9.1 Speerpunten

Binnen het ontwikkelgebied III De Knoop (zie blz. 70) zijn het Stadhuis, de Buiging en het Ankersmid-plein en omgeving (het huidige Rustenburg en het gebied rondom de Saentower) als speerpunten aangemerkt.

Om deze speerpunten te kunnen ontwikkelen moeten bijvoorbeeld tijdelijke voorzieningen op het Noordsebos zijn ingericht en een aantal verkeersmaatregelen zijn doorgevoerd (autovrij maken van het Ankersmidplein). Hiermee wordt dan ook meteen in de eerste fase begonnen zodat in de tweede fase de ontwikkeling van



ontwikkelgebied III kan starten.

Aan de westkant van het spoor is, naast de reeds in gang gezette projecten (de Kenniswijk, Westerwatering-Oost), het verleggen van het noordelijke tracé van de Houtveldweg als speerpunt benoemd. Een randvoorwaarde voor het begin van de aanleg van het nieuwe tracé is dat er eerst voldoende parkeergelegenheid wordt gecreëerd, voordat de huidige parkeerplaatsen zullen verdwijnen. Ook hiermee wordt meteen in de eerste fase gestart, zodat in de tweede fase het noordelijke tracé van de Houtveldweg kan worden verlegd.

In de derde fase wordt aan de oostkant de Nieuwe Gracht en omgeving ontwikkeld. Aan de westkant bestaat deze fase uit het ontwikkelen van het gebied dat na het verleggen van de noordkant van de Houtveldweg is vrijgekomen.

In de vierde fase staat de uitvoering van die projecten gepland die nu nog het minst ver zijn uitgewerkt. Elk project heeft zijn eigen redenen waarom het in een latere fase wordt ontwikkeld.

Vaak gaat het hierbij om de eigendomssituatie en de verwachte afzetbaarheid op de markt.

Er zijn in de uitvoering van Inverdan in totaal vier perioden te onderscheiden. Hieronder worden deze kort toegelicht, met aandacht voor de projecten in uitvoering en de projecten in voorbereiding.

9.2 Periode 2003 – 2004

Projecten in uitvoering

In de eerste twee jaar wordt in twee ontwikkelgebieden gebouwd. In ontwikkelgebied II betreft het de eerste fase van de Kenniswijk en de eerste fase van Westerwatering-Oost. In ontwikkelgebied III wordt een groot deel van de geplande kantoren op Spoorstrip-Oost zuidzijde gebouwd.

Naast deze bouwactiviteiten wordt in ontwikkelgebied III een aantal tijdelijke voorzieningen voorbereid en ingericht. Het gaat hier vooral om de inrichting van een tijdelijk busstation op

Spoorstrip-Oost noordzijde en het realiseren van een wissellocatie voor de tijdelijke huisvesting van voorzieningen op het Noordsebos. Beide tijdelijke voorzieningen moeten gereed en in gebruik zijn, voordat kan worden begonnen met de bouwactiviteiten in ontwikkelgebied III. Datzelfde geldt voor het autovrij maken van het Ankersmidplein. Hiervoor is het noodzakelijk dat er gestart wordt met het treffen van maatregelen die voortkomen uit het verkeerscirculatieplan.

Projecten in voorbereiding

Wanneer het Masterplan definitief is vastgesteld wordt begonnen met de planvorming van een groot aantal projecten. Het gaat hierbij om het ontwerp van de Overtuinen in ontwikkelgebied I, het ontwerp van de eerste fase van ontwikkelgebied II en het ontwerp van geheel ontwikkelgebied III. De eerste fase van ontwikkelgebied II bestaat uit die programmaonderdelen die niet afhankelijk zijn van de verlegging van de Houtveldweg.

9.3 Periode 2005 - 2006

Projecten in uitvoering

Een groot deel van de Overtuinen wordt in deze periode opgeleverd. Net als de eerste fase projecten in ontwikkelgebied II (de Eilanden en een deel van Spoorstip-West Noord). In ontwikkelgebied II wordt tevens het noordelijke deel van de Houtveldweg verlegd. In ontwikkelgebied III wordt aan het eind van deze periode het Stadhuis en omgeving (de Buiging, busstation) opgeleverd.

Projecten in voorbereiding

In deze periode start de planvorming van de projecten die in de volgende uitvoeringsfase gepland zijn. Dit om ervoor te zorgen dat, zodra de bouw van deze projecten aan de beurt is, alles gereed is om te kunnen beginnen.

Hierbij gaat het om de planvorming van het Noordsebos, Spoorstrip-Noordoost en het centrum. Tevens wordt een eerste begin gemaakt met de planvorming rondom het zuidelijke tracé van de Houtveldweg.

Verder wordt, terwijl het noordelijke tracé van de Houtveldweg in uitvoering is, al volop gewerkt aan de planvorming van het gebied dat na verlegging van de weg vrij komt.

9.4 Periode 2007 – 2008

Projecten in uitvoering

Nu het noordelijke tracé van de Houtveldweg is verlegd, biedt het oude tracé ruimte voor de bouw van de woningen uit de tweede fase van Westerwatering-Oost en de woningen rondom en in het verlengde van de westkant van de Buiging.

In ontwikkelgebied III worden in 2007 de laatste bouwactiviteiten in de omgeving van het huidige Rustenburg afgerond. Zodra deze werkzaamheden gereed zijn, kan namelijk de nieuwe parkeergarage in gebruik worden genomen. Ook verhuizen dan de voorzieningen die gebruik hebben gemaakt van de wissellocatie naar hun definitieve locatie.

Hiermee vervalt het tijdelijk gebruik van het Noordsebos en kan worden begonnen met de bouw op deze locatie. Ook verhuist het hotel naar het nieuwe gebouw en kan Spoorstrip-Oost zuidzijde worden afgemaakt.

Halverwege deze periode verschuiven de bouwactiviteiten van de Knoop naar het centrum en wordt er een begin gemaakt met de aanleg van de Nieuwe Gracht en de overige programmaonderdelen.

Projecten in voorbereiding

Het noordelijke tracé van de Houtveldweg is in de vorige periode gereed gekomen.

In de periode 2007/08 wordt het zuidelijke tracé van Houtveldweg ontworpen en voorbereid.

9.5. Na 2008

De bouw van een groot deel van de projecten uit de vorige periode loopt in 2009 door. Zo vinden nog zeker een jaar bouwwerkzaamheden in het centrum plaats. Verder wordt een aantal projecten in een latere fase ontwikkeld. Het betreft in ontwikkelgebied IV de Sluis, de Krimp, Klauwershoek en de Burcht. In ontwikkelgebied V betreft het Spoorstrip-Zuidwest, de Houthaven en Oud Zaenden. Het gaat hier vooral om Spoorstrip-Zuidwest, de Houthavenkade en Oud Zaenden in ontwikkelgebied V. [n](#)

Andere infrastructuur



Inverdan planning bouwprojecten op hoofdlijnen																											
Inverdan	2003			2004			2005			2006			2007			2008			na 2008								
	2e	3e	4e	1e	2e	3e	4e	1e	2e	3e	4e	1e	2e	3e	4e	1e	2e	3e	4e	1e	2e	3e	4e				
Ontwikkelgebied I																											
De Overtuinen																											
Spoorstrip-Oost noordzijde																											
Ontwikkelgebied II																											
De Kenniswijk en Westerwatering-Oost	1e fase Kenniswijk			1e fase Westerwatering-Oost			2e fase Kenniswijk						2e fase Westerwatering-Oost														
De Eilanden, omgeving Buiging,																											
Spoorstrip-West noord									1e fase					2e fase													
Houtveldweg 1e fase												Noordelijke deel															
Ontwikkelgebied III																											
De Knoop: Stadhuis e.o.																											
De Knoop: Rustenburg e.o., locatie Trefpunt																											
Spoorstrip-Oost zuidzijde, Noordsebos	Kantoren spoorstrip zuidzijde															Noordschebos + laatste fase Spoorstrip Zuidoost											
Ontwikkelgebied IV																											
De Nieuwe Gracht e.o.																											
Ontwikkelgebied V																											
Houtveldweg 2e fase																											

Legenda

Ontwerpfase (VO, DO)

Vorbereidingsfase (bestek, aanbesteding, vergunningen)

Uitvoeringsfase (bouwperiode en oplevering)

Infrastructuur voorbereidingsfase

Infrastructuur uitvoering

*) aantallen zijn cumulatief

**) onderscheid kantoren - voorzieningen

overgenomen uit de exploitatie Inverdan Gemeente Zaanstad

De uitvoering van de plannen voor Inverdan neemt zeker tien tot vijftien jaar in beslag. Dit betekent dat niet alles tegelijk aangepakt wordt. Een goede planning is erg belangrijk. De uitvoering van alle plannen moet logisch op elkaar aansluiten. Er kan bijvoorbeeld geen parkeergarage gesloopt worden als er niet eerst een (tijdelijke) andere voorziening is gerealiseerd. Daarnaast is het zo dat de wereld in die tien tot vijftien jaar natuurlijk niet stilstaat. In de plannen en in de uitvoering moet ruimte blijven voor nieuwe inzichten, een veranderende markt en nieuwe mogelijkheden. Ook de kosten moeten aanleiding kunnen zijn voor aanpassingen. Het plan Inverdan is dan ook een ‘open’ plan, waarbij aanpassingen en andere invullingen goed inpasbaar blijven.



Dit Masterplan Inverdan is uitgebracht in het kader van het project 'Inverdan- een stadshart voor Zaanstad'. In dit project worden het centrumgebied en de stationsomgeving van Zaandam ingrijpend vernieuwd en verbeterd. Inverdan is onderdeel van 'Plannen met Zaanstad'. 'Plannen met Zaanstad' vormt de basis voor meerdere projecten en gebieden waarin wordt samengewerkt aan economische, fysieke en sociale vernieuwing en verbetering binnen Zaanstad.

Aan dit Masterplan Inverdan kunnen geen rechten worden ontleend.

Gemeente Zaanstad
Projectbureau Inverdan
Postbus 2000
1500 GA Zaandam
T 0900 235 235 2
E inverdan@zaanstad.nl

www.zaanstad.nl

Kaartmateriaal en artist impressions
Gemeente Zaanstad i.s.m.
Reitsma Stedebouw, Amsterdam
Soeters Van Eldonk Ponec architecten, Amsterdam
Procesmanagement Masterplan
Witteveen+Bos (Liesbeth Krol), Amsterdam
Fasering
Triode (Ester Verweij), Amsterdam
Fotografie
Anton van Daal, Zaanstad
Piet Hermans Photography, Amsterdam
Bart Homburg, Zaanstad
Tekstredactie
Rutten Communicatie advies, Amsterdam
Vormgeving
cg ontwerpers, Amsterdam
Drukwerk
DPP, Houten

Februari 2003

Oplage 200



