



Stichting Wetlands in het IJsselmeer

Wetlands in het IJsselmeer, thema Economie

Tussenrapport “Maatschappelijke functies wetlands”

Maart 2006

ECORYS Nederland BV
Bart Witmond
Wouter Vos
Sander Voogt
Koen Vervoort

Een brugproject van



Projectnr. Leven met Water: P2038

Projectnr. Delft Cluster: CT 04.41.11

Stichting Wetlands in het IJsselmeer is een samenwerking van ECORYS Nederland BV, GeoDelft en IMSA Amsterdam. ECORYS Nederland BV behoort tot de grootste economische onderzoeks- en adviesbureaus ter wereld en richt zich met name op economisch onderzoek en advies op het gebied van vastgoed en regionale ontwikkeling, infrastructuur en mobiliteit, arbeid en sociaal beleid en macro en sectorbeleid. GeoDelft is als Groot Technologisch Instituut specialist in het doen van onderzoek op het gebied van grondmechanica, funderingstechniek en geo-ecologie. Het heeft op deze gebieden een internationale reputatie opgebouwd in onderzoek en advisering en vormt een schakelfunctie tussen wetenschap en praktijk. IMSA Amsterdam is een gespecialiseerd internationaal onderzoeks- en adviesbureau voor duurzaamheid en innovatie. IMSA kan maatschappelijke ontwikkelingen doorgronden en begrijpt de dynamiek tussen partijen. De IMSA-adviseurs hebben brede ervaring op het gebied van economie, techniek, biologie, natuurkunde en sociale wetenschappen.

Subsidiegevers:

Brugproject van Leven met Water en Delft Cluster

Sponsors van Stichting Wetlands in het IJsselmeer:

Boskalis

De Alliantie

DHV

ING Real Estate

Rabo Vastgoed

Sunergy Innoplan

Van Oord



ECORYS Nederland BV
Postbus 4175
3006 AD Rotterdam
010 – 4538800



IMSA Amsterdam
Van Eeghenstraat 77
1071 EX Amsterdam
020 - 5787600



GeoDelft
Postbus 69
2600 AB Delft
015 – 2693500

ref. WET625

Copyright © Stichting Wetlands in het IJsselmeer

Alles uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt na toestemming van Stichting Wetlands in het IJsselmeer en onder vermelding van de bron;

Anything from this publication may be copied or transferred in any form after permission of Stichting Wetlands in het IJsselmeer.

Voorwoord

Dit document is een van de resultaten van fase 1 van het project Wetlands in het IJsselmeer. Fase 1 is een haalbaarheidsstudie van de mogelijkheden voor herinrichting van het IJsselmeer.

Projectopzet

Door wetenschappelijk onderzoek en het raadplegen van experts en stakeholders wordt inzicht verkregen in de huidige en toekomstige problemen in het IJsselmeergebied bij ongewijzigd beleid voor natuur, veiligheid en economie, en wordt een inschatting gemaakt van kansen en bedreigingen voortkomend uit het wettelijke kader. Vervolgens wordt gezocht naar innovatieve langetermijnoplossingen voor gesignaleerde problemen. De uitgangshypothese is dat door het aanleggen van wetlands (waaronder o.a. verstaan wordt ver(on)diepingen, moerassen, eilanden, luwtes, onregelmatige kusten, rietlanden etcetera) een drastische verbetering in natuur- en waterfuncties kan worden gerealiseerd, waarna 'rode' functies kunnen worden ingepast. Het project integreert onderzoek naar natuur, landschap, waterkwaliteit en –kwantiteit, veiligheid, klimaatverandering en economische gebruiksfuncties. In dialoog met experts en stakeholders wordt een visie tot herinrichting van het IJsselmeergebied ontwikkeld en getoetst op zijn maatschappelijk draagvlak.

Fase 1 bestaat uit de eerste ontwikkelingsstap: probleemverkenning, ontwerp van oplossingsrichtingen en toetsing van de maatschappelijke haalbaarheid daarvan.

Beoogd resultaat

Beoogd resultaat van het project is een visie tot herinrichting van het IJsselmeergebied, gebaseerd op de oplossingsrichtingen en principes uit dit project en met het oog op het bereiken van een duurzame, robuuste situatie. Op basis van de bevindingen in fase 1 wordt duidelijk of er voldoende grond is voor het voortzetten van het project, gebaseerd op vooraf vastgestelde criteria.

De onderhavige rapportage behoort bij het onderzoeksthema Economie.

Inhoud

Samenvatting	6
1 Inleiding thema economie	12
1.1 Samenhang economie met andere rapporten.....	12
1.2 Eilanden en drijvende structuren.....	13
1.3 Vraagstelling en opbouw rapport	15
2 Langetermijnsenario's	17
2.1 Scenario's CPB.....	17
3 Werken: toerisme en recreatie	24
3.1 Elementen die de vraag naar toerisme beïnvloeden.....	24
3.2 Alternatieve toekomstbeelden/ontwikkelingen.....	24
4 Wonen	31
4.1 Effect van bevolkingsdaling op woningvraag.....	31
4.2 Wonen in relatie met project wetlands	42
5 Verkeer en vervoer	51
5.1 Mobiliteit na 2020.....	51
5.2 Eilanden in het IJsselmeer kunnen amper bijdragen aan vermindering congestieprobleem.....	54
6 Conclusies	57
7 Literatuurlijst	62

Samenvatting

Inleiding

In dit project wetlands wordt anders dan gebruikelijk voor het thema economie niet alleen naar de ontwikkelingen op de korte termijn gekeken, maar ook naar ontwikkelingen op de lange termijn, vanaf 2020 en verder. Dit is nodig om zo meer in de pas te lopen met de ecologische rapportage. Duidelijk is wel dat er op deze wijze aannames voor de ontwikkelingen op de lange termijn gemaakt moeten worden omdat immers vele factoren van invloed zijn op economische processen.

Relatie met deel 1 ‘De nulsituatie’

Er zijn in deze eerste fase twee rapporten over het thema economie opgesteld. Het onderhavige rapport is deel 2, wat handelt over maatschappelijke functies van de wetlands en effecten op de lange termijn. Dit rapport is een aanvulling op deel 1 *De nulsituatie*. Daarom ging het om de ruimtelijk economische ontwikkelingen in het IJsselmeergebied en de voorziene knelpunten. Daarbij wordt inzicht gegeven in de huidige situatie en de verwachte ontwikkelingen bij ongewijzigd beleid. Het zichtjaar hierbij is 2020. In deze nulsituatie is niet gekeken naar beleidsalternatieven en ontwikkelingen op de langere termijn. Dit wordt gerapporteerd in dit tweede deel van het thema economie. Er wordt aandacht besteed aan de aanleg van eilanden en drijvende structuren in het IJsselmeer, zoals die in het kader van het project Wetlands in het IJsselmeer worden onderzocht.

Eilanden, vooroevers en drijvende structuren

Er zijn verschillende vormen van wetlands denkbaar (o.a. moerassen, verdiepingen etc.). Voor het thema economie zijn eilanden, oeverlanden en drijvende structuren interessant omdat daar mogelijkheden liggen om maatschappelijke functies op te vestigen: aanlegplaatsen voor boten, horeca, verblijfsrecreatie (vakantiewoningen), permanente woningen en vervoersinfrastructuur.

Er wordt in dit rapport steeds over eilanden en drijvende structuren gesproken omdat het voor de maatschappelijke functies in principe geen verschil maakt of iets op de bodem is gebouwd (eiland), of dat dit drijft. Vanuit het oogpunt van zeespiegelstijging kan een drijvende structuur het voordeel hebben dat ze peilonafhankelijk zijn.

Voor de waardering van de maatschappelijke functies worden twee modellen van de aanleg van eilanden en drijvende structuren gebruikt; model ‘Randen’ en model ‘Archipel’. Bij het model ‘Randen’ liggen de eilanden dicht bij de bestaande kust, of er aan vast (in dat geval zijn het oeverlanden). Zo kan gedacht worden aan eilanden langs de kusten van Flevoland, Friesland en Noord-Holland. Bij het model ‘Archipel’ liggen eilanden in het midden van de meren.

Langetermijnsenario’s

Het Centraal Planbureau heeft onlangs een nieuwe langetermijnstudie gemaakt voor Nederland gemaakt, *Vier vergezichten voor Nederland*. In deze studie wordt vooruitgekeken naar het jaar 2040. Voor het project wetlands is een dergelijk langetermijnperspectief relevant omdat aanleggen van eilanden in principe voor de ‘eeuwigheid’ is. Het jaar 2040 is nog 35 jaar van ons af. In die tijdspanne zullen er allerlei ontwikkelingen zijn, die niet voorzien zijn. We kunnen daarom niet huidige trends eenvoudigweg extrapoleren om een beeld te krijgen van de situatie in 2040. Daarom wordt met verschillende scenario’s gewerkt.

Uit de scenario’s kunnen voor het IJsselmeergebied de volgende conclusies worden getrokken.

- De bevolking groeit licht en op termijn kan krimp optreden.
- De beperkte groei van de bevolking concentreert zich rond het zuidelijk deel van het IJsselmeergebied.
- Het arbeidsaanbod, de beroepsbevolking groeit minder hard en krimpt sneller dan de totale bevolking.
- Het aanbod aan arbeid houdt hiermee gelijk tred, zodat de werkloosheid redelijk beperkt blijft. In het scenario met de hoogste werkloosheid zijn de sociale voorzieningen het beste, zodat de problematiek gedempt wordt.

- Het inkomen per hoofd van de bevolking stijgt behoorlijk tot fors. Daarmee kunnen de inwoners van Nederland in de toekomst meer besteden. Dit kan effecten op de woningbouw (duurder segment) en toerisme/recreatie hebben.

Toerisme en recreatie

Specifiek voor toerisme en recreatie is het van belang om de gevolgen van klimaatverandering te beschouwen. Met het oog op de toekomst is het namelijk ook mogelijk dat onder druk van het broeikas-effect de temperaturen zullen stijgen in gebieden waar nu veel toeristen naar toe gaan, waaronder het gebied rond de Middellandse Zee. Als het daar te warm wordt, dan wordt Nederland aantrekkelijker. Door een warmer klimaat wordt het toeristische seizoen in Nederland langer. Dit kan de vraag naar waterrecreatie en watertoerisme positief beïnvloeden.

De trend is dat de hoeveelheid vrije tijd niet groeit, maar dat consumenten kiezen voor meer korte vakanties en dagtripjes. Gedurende deze korte perioden heeft men behoefte aan instant toeristische en recreatieve mogelijkheden van hoge kwaliteit. Recreatiemogelijkheden dichtbij een bevolkingsconcentratie zijn daarom raadzaam. Het accent komt steeds meer om kwaliteit te liggen.

Het IJsselmeergebied is goed bereikbaar vanuit de (Noordvleugel van) de Randstad. Voor waterrecreanten is de Oost/West vaarwegverbinding niet optimaal.

Er is behoefte aan vier typen eilanden.

- Fun-eilanden met glamour: casino's, luxe uitgaansgelegenheden, boulevards (inclusief boetiekjes e.d.), evenementencomplexen en dergelijke. Dit combineert de vraag naar luxe en de vraag naar instant-vermaak met de uniekheid van het gebied.
- Natuureilanden: rustig en natuurlijk van karakter. Geen mogelijkheid tot overnachting.
- Natuurbelevingseilanden: bezoekers van deze eilanden kunnen verblijven in meer avontuurlijke omstandigheden en genieten van rust, stilte en donkerte. Er zijn beperkte mogelijkheden om te overnachten.
- Aanlegsteigers: En er kunnen kleine eilanden of drijvende steigers komen, waar kan worden aangelegd en waar op beperkte schaal horeca aanwezig is. Doel hiervan is

om kort te verpozen en zo een nieuw vaardoel te hebben. Hier kan dan niet worden overnacht.

Vanuit toeristisch oogpunt is het belangrijk dat er nieuwe vaardoelen ontstaan. Het is leuk om als je vanuit een haven van het vaste land vertrekt eerst een tijd te varen alvorens aan te leggen. Dit pleit in ieder geval voor (kleinschalige) eilanden of drijvende structuren in het middendeel van de het IJsselmeer en het Markermeer. Echter om de openheid van de meren te kunnen blijven ervaren, is het van belang dat er geen hoge gebouwen op de eilanden komen, zeker niet als ze verder van de kust aflaggen. Dit pleit ervoor om intensiever te gebruiken eilanden dicht bij de kust te leggen, eventueel als oeverland. Dat maakt ook de reistijd naar deze eilanden korter en daarmee zijn ze sneller bereikbaar. Voor het concept van een funeiland met glamour is een locatie aan de rand van bestaand land wenselijk. Wat dit betreft biedt het model ‘Randen’ dus meer dan het model ‘Archipel’.

Wonen

De bevolkingsgroei neemt in alle scenario’s af ten opzichte van het gemiddelde over de periode 1971–2001. De babyboomgeneratie vergrijst en het sterftcijfer stijgt in alle scenario’s. Het effect op de vraag naar woningen is echter betrekkelijk gering. Dit komt doordat het aantal huishoudens nog doorgroeit omdat huishoudens kleiner van omvang worden. In de huidige planning van de woningvraag tot 2030 in de Noordvleugel is hiermee rekening gehouden.

De functie wonen kan leiden tot opbrengsten. Woningbouw genereert twee soorten opbrengsten.

- opbrengsten voor financiering aanleg eilanden en de bijbehorende infrastructuur en ingrepen voor de natuur (zoals vooroevers, verondiepingen) en
- opbrengsten door ruimte te bieden voor de functie wonen waardoor waardevolle groene gebieden (bijv. het Groene Hart of Waterland) groen kunnen blijven.

Woningen op eilanden in het IJsselmeer zullen moeten concurreren met andere woningen die op hetzelfde moment te koop worden aangeboden. De verkoopbaarheid en de

prijs van de woningen is gerelateerd aan hoe de consument deze woningen waardeert ten opzichte van het overige aanbod op dat moment.

Op eilanden in het IJsselmeer kunnen verschillende woonmilieus worden gecreëerd waarbij de (recreatieve) kwaliteit van het water een belangrijke rol speelt. Wij denken vanuit de woonfunctie in eerste instantie aan twee soorten eilanden, die samen het speelveld vormen voor een nadere analyse en uitwerking van het concept.

- Eilanden waar relatief veel mensen wonen (in een range van 500-5.000 woningen), gelegen dicht bij de bestaande steden Amsterdam en Almere.
- Eilanden waar relatief weinig mensen wonen (in een range van 1-500 woningen), verder naar het noorden en van de kust gelegen, minder goed bereikbaar en toegankelijk, met mogelijkheden voor meer exclusieve woningbouw.

Niet alle mensen hebben interesse om op een eiland te wonen. Sommige mensen voelen zich opgesloten op een eiland en anderen roemen het uitzicht. Dit betekent dat er rekening mee moet worden gehouden dat niet iedereen het aantrekkelijk vindt om op een eiland te wonen. Het vraagt een mentaliteit die gericht is op alleen kunnen zijn en niet al te zeer verbonden met andere mensen (privé-wijk en solitair) of juist sterk gericht op een beperkt aantal mensen (dorps). Ook brengt het element van het water consequenties met zich mee. Het is enerzijds aantrekkelijk (uitzicht, varen) en anderzijds ook gevaar (in het water vallen, kinderen verdrinken). Deze emoties spelen ook een rol bij de aantrekkingskracht van het wonen op een eiland.

Het is de vraag of de gevraagde woonkwaliteit (groene milieus, doelgroep alleenstaanden) het beste op een eiland kan worden gerealiseerd. Er zijn ook mogelijkheden om groen/blauw met woningen op het vasteland te combineren. Door vernatting van het Groene Hart en de Flevopolder kunnen er ook natte milieus binnendijks worden gemaakt.

Een punt voor het ontwerp van eventuele wooneilanden is de kans op kruiend ijs. Dit pleit ervoor om eerder te denken aan eilanden met een recreatieve bestemming dan een permanente woonbestemming. De recreant zal er met name zomers zijn en dan is er geen kruiend ijs. De vakantiewoningen zijn minder kostbaar en kunnen wellicht zelfs

tijdelijk worden opgericht. Denk hierbij aan de vakantiehuisjes op het strand, die ook in de lente worden opgebouwd en in de zomer worden neergehaald.

Verkeer en vervoer

Hoewel de groei van de mobiliteit in het algemeen een gelijke tred houdt met de groei van de economie, wijzen de laatste inzichten op een afzwakking van de groei van de mobiliteit op middellange en lange termijn. Daarnaast vinden momenteel allerlei technische ontwikkelingen plaats die op termijn ook de capaciteit van wegen kunnen vergroten. Intelligent Transport systemen en GPS-systemen zorgen voor efficiënt transport van goederen. ADAS-systemen – Advanced Driver Assistance Systems zullen in toenemende mate bestuurders gaan ondersteunen in het vervoer en prijsbeleid. Het uiteindelijke doel van deze technologie is om auto's op bepaalde trajecten volautomatisch te laten voortbewegen, zonder dat hiervoor menselijk tussenkomst noodzakelijk is. En met prijsbeleid is het mogelijk om een deel van het verkeer, dat nu in de spits rijdt buiten de spits te laten rijden.

Eilanden in het IJsselmeer kunnen, naar verwachting, amper een bijdrage leveren aan het oplossen van het fileprobleem op de wegen rond het IJsselmeergebied. Als vanuit de optiek van verkeer en vervoer wordt gekeken naar het model 'Randen' of het model 'Archipel', dan kunnen er conclusies worden getrokken. Als eilanden dicht bij het vaste land liggen, wordt de aanleg van vaste infrastructuur aanzienlijk goedkoper.

1. Inleiding thema economie

1.1. Samenhang economie met andere rapporten

Afbakening in de tijd

In dit project wetlands wordt anders dan gebruikelijk voor het thema economie niet alleen naar de ontwikkelingen op de korte termijn gekeken, maar ook naar ontwikkelingen op de lange termijn, vanaf 2020 en verder. Dit is nodig om zo meer in de pas te lopen met de ecologische rapportage. Duidelijk is wel dat er op deze wijze aannames voor de ontwikkelingen op de lange termijn gemaakt moeten worden omdat immers vele factoren van invloed zijn op economische processen.

Relatie met deel 1 ‘De nulsituatie’

Er zijn in deze eerste fase twee rapporten over het thema economie opgesteld. Het onderhavige rapport is deel 2, wat handelt over maatschappelijke functies van de wetlands en effecten op de lange termijn. Dit rapport is een aanvulling op deel 1 *De nulsituatie*. In deel 1 stonden twee vragen centraal.

- Wat zijn de ruimtelijk economische ontwikkelingen in het IJsselmeergebied en welke knelpunten komen daaruit naar voren?
- Hoe luidt het geformuleerde beleid?

Het antwoord op deze twee vragen schetst de nulsituatie. Daarbij wordt inzicht gegeven in de huidige situatie en de verwachte ontwikkelingen bij ongewijzigd beleid. Er is uitgegaan van het huidig geformuleerde beleid in nota’s van de overheid. Het zichtjaar hierbij is 2020. In deze nulsituatie is niet gekeken naar beleidsalternatieven en ontwikkelingen op de langere termijn. Dit wordt gerapporteerd in dit tweede deel van het thema economie. Er wordt aandacht besteed aan de aanleg van eilanden en drijvende structuren in het IJsselmeer, zoals die in het kader van het project Wetlands in het IJsselmeer worden onderzocht.

Relatie met andere rapporten

Het voor u liggende deelrapport behandelt het thema economie. Centraal in dit rapport staan de onderwerpen recreatie, werken, wonen, en vervoer. Deze zijn voor de ruimtelijk economische ontwikkeling van het IJsselmeer relevant en vertonen onderlinge samenhang.

Er is een duidelijke relatie tussen dit rapport over het thema economie met de andere rapporten over de Wetlands in het IJsselmeer. Het gaat om:

- geo-ecologie: fysieke situatie van het IJsselmeer
- natuur: toestand van de natuur in het IJsselmeer
- wet- en regelgeving: relevante wetgeving over IJsselmeer
- politiek en bestuur: ideeën over het IJsselmeer bij sleutelspelers

Samen vormen deze rapporten een integraal beeld en leiden tot inzicht over de haalbaarheid van het project Wetlands in het IJsselmeer.

1.2. Eilanden en drijvende structuren

In het project wetlands wordt geanalyseerd welke ingrepen in het IJsselmeer noodzakelijk zijn. Daarbij worden verschillende soorten ingrepen geanalyseerd, zoals:

- verdiepingen (bijvoorbeeld slibputten)
- verondiepingen: land dicht onder de waterspiegel, waarop waterplanten kunnen groeien
- moerassen
- zoet-zoutovergangen
- peilbeheer
- vooroevers
- eilanden
- atollen (ringvormig golfbreker)
- drijvende structuren.

De primaire functie van de aanleg van eilanden, ondieptes, atollen en oeverlanden is het vergroten van de natuurwaarden door het scheppen van meer gradiënten in milieus en een verbetering van de waterkwaliteit door het invangen van slib en het versterken van de natuurlijke zuivering door (water)planten. Een secundaire functie van de eilanden en oeverlanden is het verminderen van de golfaanval op de waterkeringen, en een tertiaire functie ligt in de vele mogelijkheden voor vormen van menselijk ruimtegebruik, zoals recreatie, wonen, e.d.

De fysieke kenmerken van de genoemde structuren kunnen grotendeels naar believen worden aangepast. Een eiland kan groot zijn of klein, een vooroever kan breed of smal worden aangelegd: de functie en soms ook de locatie van het aangelegde gebied geven de randvoorwaarden voor de exacte kenmerken. Voor meer informatie over de fysieke kenmerken wordt verwezen naar de rapportage thema Geo-Ecologie.

Voor het thema economie zijn vooral eilanden, vooroevers en drijvende structuren van belang omdat daar mogelijkheden liggen om maatschappelijke functies op te vestigen: aanlegplaatsen voor boten, horeca, verblijfsrecreatie (vakantiewoningen), permanente woningen en vervoersinfrastructuur. In deze eerste verkennende fase is er nog geen helderheid over hoe dergelijke eilanden en drijvende structuren vorm krijgen. Dit is afhankelijk van de uitkomsten uit de andere werkstromen in dit onderzoek. Zo zullen thema's als natuurontwikkeling, veiligheid, landschapswaarden en kosten van aanleg mede bepalen welke typen eilanden, vooroevers of drijvende structuren wenselijk zouden kunnen zijn. Er wordt in dit rapport steeds over eilanden, vooroevers en drijvende structuren gesproken omdat het voor de maatschappelijke functies in principe geen verschil maakt of iets op de bodem is gebouwd (eiland, vooroever) of dat dit drijft. Vanuit het oogpunt van zeespiegelstijging kan een drijvende structuur het voordeel hebben dat deze peilonafhankelijk is. En t.a.v. de kosten is er op voorhand geen uitspraak te doen of een eiland/vooroever goedkoper of duurder is dan een drijvende structuur. Vanuit het thema economie komen we met een lijst met aandachtspunten voor het ontwerp van eilanden of drijvende structuren om uit te werken in fase 2 van het project Wetland.

In samenhang met andere deelprojecten worden drie mogelijke modellen onderscheiden:

- *Nuloptie*: dijkversterking op termijn, geen nieuwe natuur, geen recreatie of wonen in Markermeer/IJmeer of IJsselmeer.
- *Randen*: stelsel van vooroevers, plas-dras-zones, luwe plassen, verondiepingen, eilandjes en golfbrekers vanaf de dijk tot ca 2 km uit de kust aangevuld met verdiepingen (slibvangen).
- *Archipel*: stelsel van eilanden her en der voor de kust en in het open water, aangevuld met verdiepingen (slibvangen).

Het gaat bij deze modellen om denkmodellen, die bedoeld zijn om gevoel te krijgen in welke oplossingsrichting moet worden gedacht. In dit rapport over het thema economie wordt niet naar de nuloptie gekeken omdat daar geen nieuwe economische functies worden toegevoegd. Een belangrijk verschil tussen het model ‘Randen’ en het model ‘Archipel’ is de locatie van de eilanden. Bij het model ‘Randen’ liggen de eilanden/vooroevers dicht bij de bestaande kust. Zo kan gedacht worden aan eilanden/vooroevers langs de kusten van Flevoland, Friesland en Noord-Holland. Ook past in dit model de gedachte om eilanden/vooroevers aan te leggen langs de Houtribdijk en de Afsluitdijk. Daarmee zijn deze eilanden/vooroevers relatief makkelijk fysiek te verbinden met bestaande wegen. Het model ‘Archipel’ kent naast enkele vooroevers bij de kust, met name ook eilanden in het midden van het water (bijvoorbeeld in het IJsselmeer en Markermeer). Deze eilanden zijn niet eenvoudig te ontsluiten met een wegverbinding en zullen alleen per boot bereikbaar zijn.

1.3. Vraagstelling en opbouw rapport

In dit tweede deel starten we met een beschrijving van langetermijnsenario’s voor het studiegebied. Deze scenario’s worden gebruikt om gevoel te krijgen van mogelijke maatschappelijke ontwikkelingen en biedt gelijktijdig een kader waarbinnen de specifieke ontwikkelingen op het vlak van werken, wonen en verkeer & vervoer kunnen worden geplaatst.

In deel 1 ‘Nulsituatie’ van het thema economie is beschreven wat de werkfunctie van het IJsselmeergebied is. De conclusie luidt dat de toeristische, recreatieve sector de be-

langrijkste sector is. Daarnaast is ook beschreven dat IJsselmeervisserij en zandwinning een bescheiden rol spelen. In dit tweede deel verkennen we de kansen op de lange termijn voor toerisme en recreatie. Er wordt niet verder ingegaan op de economische aspecten van visserij en zandwinning. De zandwinning is wel van belang bij de creatie van eilanden en vooroevers en het ligt voor de hand om uit kosten oogpunt gebruik te maken van lokaal gewonnen materiaal, bijvoorbeeld bij verdieping van vaargeulen.

In het eerste deel is ook aangegeven dat er met name in de Noordvleugel een behoefte is aan woonlocaties in groene woonmilieus. In dit tweede deel verkennen we de woningvraag op de lange termijn om zo te bezien of deze vraag robuust is. Daarbij wordt gekeken naar demografie en huishoudverdunding. Vervolgens wordt de vraag gesteld of er een markt is voor het wonen op eilanden. Niet iedereen vindt het aantrekkelijk om op een eiland te wonen. Deze vraag beantwoorden aan de hand van modellen, gebaseerd op identiteit van groepen consumenten.

En in deel 1 kwam de congestieproblematiek in de Randstad aan de orde. Met name de verbinding Almere en Amsterdam staat onder druk. In dit tweede deel gaan we in op de verkeer en vervoer op de lange termijn (na 2020).

Het voorliggende rapport is als volgt opgebouwd:

- langetermijnsenario's
- werken: toerisme en recreatie
- wonen: vraag naar woningen, behoefte aan woningen op eilanden
- verkeer en vervoer: ontwikkelingen op de lange termijn.

2. Langetermijnsenario's

2.1. Scenario's CPB1

2040 is ver weg

Het Centraal Planbureau heeft onlangs een nieuwe langetermijnstudie gemaakt voor Nederland gemaakt, *Vier vergezichten voor Nederland*. In deze studie wordt vooruitgekeken naar het jaar 2040. Voor het project wetlands is een dergelijk langetermijnperspectief relevant omdat de aanleg van eilanden of andere ingrepen in het IJsselmeer vele tientallen jaren een functie kunnen hebben. Het aanleggen van eilanden doe je in principe voor de 'eeuwigheid'. Daarbij komt het effect van klimaatverandering, dat op de lange termijn leidt tot een mogelijke stijging van het waterpeil in het IJsselmeergebied, wat eisen stelt aan de fysieke kenmerken van eventueel aan te leggen eilanden.

Het jaar 2040 is nog 35 jaar van ons af. In die tijdspanne zullen er allerlei ontwikkelingen zijn, die niet voorzien zijn. We kunnen daarom niet huidige trends eenvoudigweg extrapoleren om een beeld te krijgen van de situatie in 2040.

Ter vergelijking; er zijn in de afgelopen 35 jaren veel belangrijke gebeurtenissen zijn geweest, die in 1970 niet voorspelbaar waren. Voorbeelden hiervan zijn:

- het rapport van de Club van Rome (Grenzen aan de groei), waarmee het milieu-thema op de kaart werd gezet
- de massale aanschaf van de kleurentelevisie
- groeiend autobezit
- vliegvakanties
- de computer, zowel in bedrijfsprocessen alsook thuis

¹ Voor dit hoofdstuk is gebruik gemaakt van het rapport *Probleemanalyse Zuiderzeelijn*, ECORYS, januari 2006.

- de (mobiele) telefoon
- satellieten.

Ook in de komende 35 jaar moet rekening gehouden worden met ingrijpende veranderingen. Er kunnen bijvoorbeeld nieuwe milieuproblemen aan de orde komen, die om een remedie vragen. Het is te voorzien dat het broeikas-effect invloed zal hebben op het klimaat en daarmee op de landbouw, natuur en het water(peil). Maar in welke mate er problemen zullen optreden, is nu moeilijk te bepalen en hangt mede af van het beleid dat op mondiale schaal wordt gevoerd. De technologische ontwikkeling zal naar verwachting in een hoog tempo doorgaan, wat enerzijds oplossingen biedt voor bepaalde maatschappelijke problemen, maar ook weer een oorzaak is van (nieuwe) problemen.² Kortom de toekomst is ongewis, maar het is wel mogelijk om hier grip op te krijgen.

Functie van scenario's

Een methode om met onzekerheid om te gaan, is het ontwikkelen van scenario's. Dit zijn intern consistente beelden over mogelijke toekomstige ontwikkelingen. Scenario's zijn geen voorspellingen en geven geen antwoord op de vraag wat de meest waarschijnlijke ontwikkelingen zijn. De onzekerheid is te groot voor zulke uitspraken. In plaats daarvan verkennen scenario's de toekomst door verschillende denkwerelden consistent uit te werken. Die denkwerelden zijn dan meestal geordend door verschillende veronderstellingen over de ontwikkeling van enkele sleutelonzekerheden die cruciaal zijn voor de onderwerpen waarvoor de toekomst in kaart gebracht moet worden.

Nieuwe CPB scenario's³

Het CPB heeft vier scenario's voor de lange termijn ontwikkeld in *Four Futures of Europe*. Deze studie is gebruikt voor een vertaling op nationaal niveau in *Vier vergezichten op Nederland*. Het accent in beide studies ligt op de economische ontwikkeling. Inmiddels is het CPB met andere planbureaus bezig om de interactie tussen economie,

² Denk bijvoorbeeld aan het toegenomen energieverbruik van nieuwe apparaten.

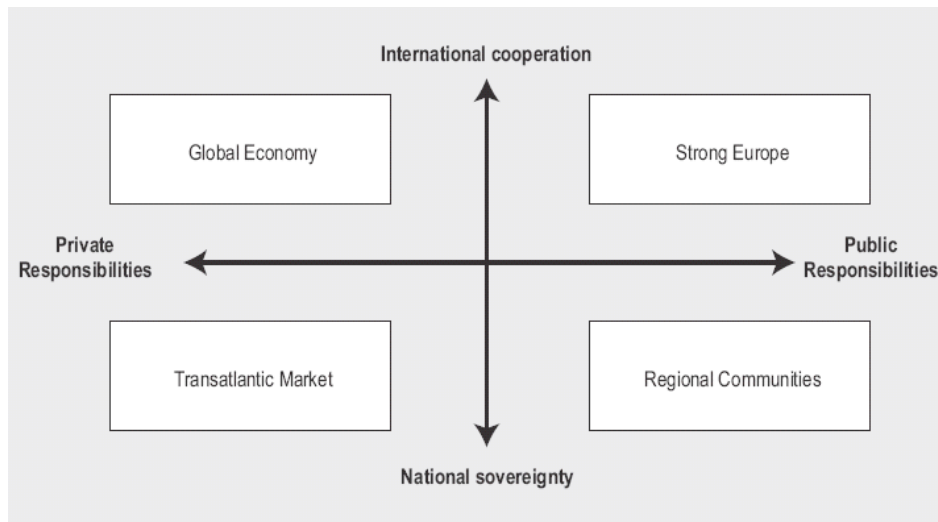
³ De tekst van deze subparagraaf is afkomstig uit *Vier Vergezichten op Nederland van het CPB (2004)*.

milieu en ruimte in deze scenario's uit te werken. Dit vindt plaats in de nog te publiceren studie *Welvaart en Leefomgeving (WLO): in 2040*.

Deze nieuwe CPB-scenario's zijn geordend rond twee sleutelonzekerheden. De eerste betreft de mate waarin landen bereid en in staat zijn om internationaal samen te werken. Op Europees niveau is de uitdaging om slagvaardig te blijven opereren en tegelijkertijd de legitimiteit te behouden. Een belangrijke vraag is of Europa kiest voor een gezamenlijke aanpak van grensoverschrijdende problemen, of dat lidstaten meer belang hechten aan hun eigen soevereiniteit en identiteit. Ook op mondiaal niveau spelen belangrijke vraagstukken van internationale samenwerking, waaronder milieu en handelsliberalisatie.

De tweede sleutelonzekerheid voor Europa is de hervorming van de collectieve sector. Alle Europese landen krijgen in de komende decennia te maken met een vergrijzende bevolking, verdergaande individualisering en een naar verwachting toenemende loonongelijkheid tussen hoog- en laagopgeleiden. Deze trends verhogen de druk op de collectieve sector. De vraag is voor welk niveau van publieke voorzieningen de lidstaten zullen kiezen. Welke taken worden verricht door de collectieve sector en welke worden afgestoten en overgelaten aan de markt?

De twee sleutelonzekerheden vormen de basis van de vier scenario's. De onzekerheden en de daaruit volgende scenario's zijn getekend in figuur 1. Elk kwadrant van deze figuur geeft een scenario weer. In *Regional Communities* hechten landen veel waarde aan hun soevereiniteit en identiteit, en hervormingen in de collectieve sector komen nauwelijks tot stand. In *Strong Europe* blijft het niveau van de collectieve voorzieningen op het huidige peil, en is er veel internationale samenwerking. In *Transatlantic Market* wordt de collectieve sector wel hervormd, maar zijn de Europese landen niet bereid om een deel van hun soevereiniteit in te leveren. In *Global Economy* wordt internationale samenwerking gecombineerd met een grondige herziening van de collectieve sector.

Figuur 1: Sleutelonzekerheden en de vier scenario's

Bron: CPB Vier vergezichten op Nederland, nr. 55, 2004, p. 10

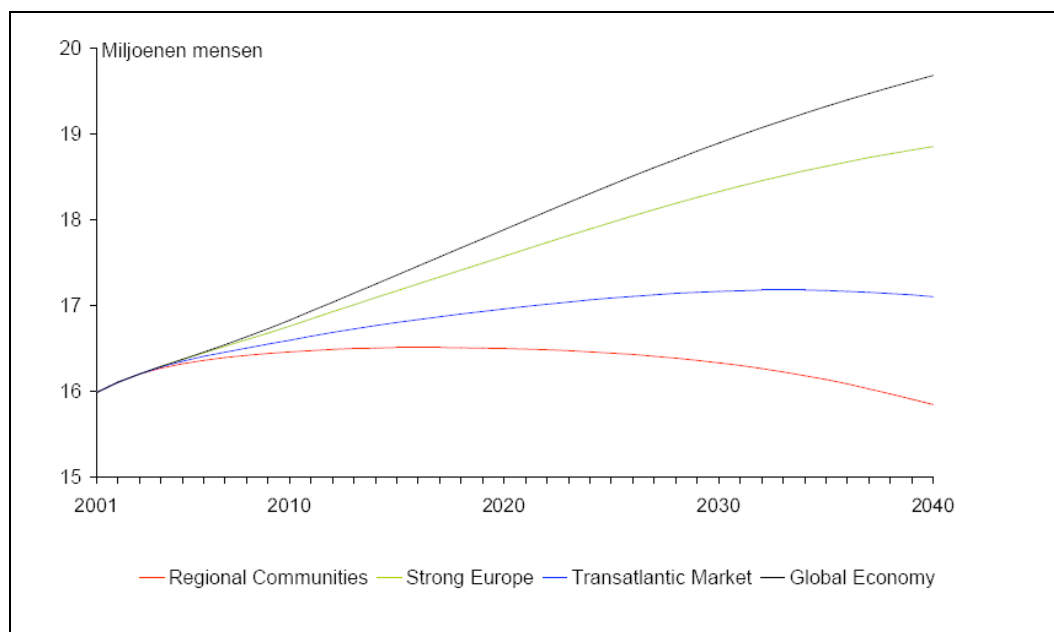
Bevolkingsgroei in vier scenario's

De bevolkingsgroei neemt in alle scenario's af ten opzichte van het gemiddelde over de periode 1971–2001. De babyboomgeneratie vergrijst en het sterftcijfer stijgt in alle scenario's. De verschillen tussen de scenario's komen vooral voort uit verschillen in migratie en vruchtbaarheid. De migratie is een politiek element, dat samenhangt met de openheid van de Nederlandse grenzen voor gezinshereniging en migratie voor werk. De vruchtbaarheid van vrouwen verandert niet in biologische zin, maar er zijn maatschappelijke factoren die het krijgen van kinderen positief beïnvloeden. Hierbij kan gedacht worden aan goede opvang voor kinderen en economische groei.

In *Regional Communities* is de bevolkingsgroei aanvankelijk nog positief, maar na 2010 daalt de bevolking en in 2040 leven er ongeveer evenveel mensen in Nederland als in 2000. De afname van de bevolking na 2010 komt door een streng immigratiebeleid en een laag geboortecijfer. In *Strong Europe* is de bevolkingsgroei hoger, voornamelijk vanwege een ruimer immigratiebeleid en een hoog geboortecijfer. Het immigratiebeleid in *Transatlantic Market* is strikter en vooral gericht op het binnenhalen van kenniswerkers. In *Global Economy* is het migratiesaldo hoog door een relatief open immigratiebeleid. Samen met het hoge aantal geboortes zorgt dit voor de hoogste bevolkingsgroei. De verschillen in groeicijfers zorgen voor een forse bandbreedte in bevolkingsomvang.

Deze varieert van 16 miljoen inwoners in 2040 in *Regional Communities* tot bijna 20 miljoen in *Global Economy*.

Figuur 2: Demografische ontwikkeling in vier scenario's



Bron: Vier Vergezichten op Nederland CPB, 2004

Het is dus goed denkbaar dat al op afzienbare termijn de bevolking in omvang daalt. In ieder geval neemt het groeitempo naar verwachting sterk af. Recente inzichten tonen aan dat de lage groeiscenario's waarschijnlijk zijn. Zo staat in het rapport *Structurele Bevolkingsdaling* het volgende.

“Structurele bevolkingsdaling

De omvang van de bevolking blijft voorlopig nog groeien, echter steeds trager, om omstreeks 2035 structureel te gaan dalen. ... De groei van de omvang tot 2035 gaat ten koste van het aantal inwoners in de perifere gebieden van het land; de lichte groei manifesteert zich hoofdzakelijk in de Randstad.”⁴

Daarbij is van belang op te merken dat de bevolkingsgroei in de Randstad iets hoger zal zijn dan in perifere regio's. In het hoofdstuk over wonen komen we uitgebreid hierop

terug omdat de vraag opkomt of er nieuwe huizen nodig zijn, gegeven een dalende bevolking op de middellange termijn. Ook in de hoofdstukken over toerisme en recreatie, en verkeer en vervoer wordt de invloed van de beperkte bevolkingsgroei behandeld.

Arbeidsaanbod, werkgelegenheid en werkloosheid in vier scenario's

Door de vergrijzing groeit het arbeidsaanbod minder snel dan de totale bevolking; een toenemend aandeel van de bevolking is met pensioen. De grijze druk, gemeten als het aantal 65+-ers gedeeld door het aantal 20–64 jarigen, neemt toe van 22% nu tot 43% in *Global Economy* in 2040 en tot 46% in *Regional Communities*. Op de lange termijn wordt de werkloosheid voor een belangrijk deel bepaald door de wig (verschil tussen bruto en netto loon) en de replacement-rate (verhouding tussen uitkering en netto loon) (Broer et al., 2000). In *Regional Communities* stijgen beide. De werkloosheid stijgt dan ook, tot meer dan 7%. In *Strong Europe* zorgen enige hervormingen van de sociale zekerheid voor een lagere werkloosheid. In *Transatlantic Market* en *Global Economy* zorgen de ont-koppeling en lage belastingtarieven voor een lage werkloosheid, van iets boven de 4%. De lage werkloosheid in de meer marktgerichte scenario's is op zich gunstig. Dit wordt echter bewerkstelligd door sobere sociale voorzieningen en, meer algemeen, sobere publieke diensten. Door de verschillende werkloosheidsontwikkelingen per scenario wijkt de groei van de werkgelegenheid iets af van die van het arbeidsaanbod. Op lange termijn zijn deze verschillen echter klein.

⁴ *Structurele Bevolkingsdaling*, W. Derks e.a., Universiteit Maastricht, 2006

Tabel 3: De belangrijkste uitkomsten van de vier scenario's

Tabel 2 De belangrijkste uitkomsten van de vier scenario's					
	1971–2001	Regional Communities 2002–2040	Strong Europe 2002–2040	Transatlantic Market 2002–2040	Global Economy 2002–2040
mutaties per jaar in %					
Bevolking	0,7	0,0	0,4	0,2	0,5
Arbeidsaanbod	1,1	-0,4	0,1	0,0	0,4
Werkgelegenheid	0,9	-0,5	0,1	0,0	0,4
Arbeidsproductiviteit	1,9	1,2	1,5	1,9	2,1
Volume BBP (marktprijzen)	2,6	0,7	1,6	1,9	2,6
BBP per hoofd	1,9	0,7	1,2	1,7	2,1
gemiddeld niveau					
Werkzoekenden zonder baan (% pnt)	5,5	7,3	5,7	4,6	4,1
niveaus eindjaar					
Collectieve uitgavenquote (% bbp)	42	51	47	38	36

Bron: CPB Vier vergezichten op Nederland, nr. 55, 2004, p. 14

Bovenstaande scenario's zijn uitgewerkt voor Nederland als geheel en niet specifiek voor het IJsselmeergebied (dat in dit rapport centraal staat). Desalniettemin mag aangenomen worden dat de beschreven ontwikkelingen ook voor dit gebied in gelijke mate van toepassing zijn. Voor het IJsselmeergebied zijn dan de belangrijkste conclusies uit de bovenstaande analyse.

- De bevolking groeit licht en op termijn kan krimp optreden.
- De beperkte groei van de bevolking concentreert zich rond het zuidelijk deel van het IJsselmeergebied.
- Het arbeidsaanbod, de beroepsbevolking groeit minder hard en krimpt sneller dan de totale bevolking.
- Het aanbod aan arbeid houdt hiermee gelijk tred, zodat de werkloosheid redelijk beperkt blijft. In het scenario met de hoogste werkloosheid zijn de sociale voorzieningen het beste, zodat de problematiek gedempt wordt.
- Het inkomen per hoofd van de bevolking stijgt behoorlijk tot fors. Daarmee kunnen de inwoners van Nederland in de toekomst meer besteden. Dit kan effecten op de woningbouw (duurder segment) en toerisme/recreatie hebben.

3. Werken: toerisme en recreatie

3.1. Elementen die de vraag naar toerisme beïnvloeden

De volgende elementen zijn van invloed op de vraag naar toerisme en komen hieronder aan bod:

- demografische groei
- economische groei
- verhouding werk/vrije tijd
- prijsontwikkelingen NL in relatie tot buitenland
- ontwikkelingen alternatieve locaties
- uniekheid wetlands (kwaliteit aanbod)
- mogelijkheden tot overnachten in het gebied
- aanwezigheid faciliteiten voor watersport (jachthavens, horeca etc)
- congestie (weg/water)
- Kaderrichtlijnen (VHR, Water).

3.2. Alternatieve toekomstbeelden/ontwikkelingen

De verwachting is dat er de komende decennia een beperkte demografische groei in Europa zal zijn. Belangrijk daarbij is dat de samenstelling van de bevolking verandert door vergrijzing. Deze senioren zijn gewend hun vrije tijd actief te besteden en zetten dit patroon naar verwachting voort. Daarbij beschikken de inwoners van Nederland in 2040 ook over meer inkomen, dan nu. In het scenario *Regional Communities* groeit het inkomen per hoofd van de bevolking met 33% en in *Global Economy* verdubbelt het inkomen ruim (121%). De vraag naar (duurdere) recreatieve voorzieningen zullen derhalve ook toenemen.

Voor de goede orde moet gemeld worden dat er ook een sterk negatief scenario mogelijk is met economische recessies (in binnenland of buitenland) of een meer specifiek

gebrek aan groei van Amsterdam en/of Schiphol. Dit kan leiden tot het wegvallen van draagvlak en daarmee kan de vraag naar voorzieningen in en rondom het IJsselmeergebied dalen.

Effect klimaatverandering

Specifiek voor toerisme en recreatie is het van belang om de gevolgen van klimaatverandering te beschouwen. Met het oog op de toekomst is het namelijk ook mogelijk dat onder druk van het broeikaseffect de temperaturen zullen stijgen in gebieden waar nu veel toeristen naar toe gaan, waaronder het gebied rond de Middellandse Zee. Als het daar te warm wordt, dan wordt Nederland aantrekkelijker. Door een warmer klimaat wordt het toeristische seizoen in Nederland langer. Dit kan de vraag naar waterrecreatie en watertoerisme positief beïnvloeden.

Meer korte vakanties

De krimpende groep werkenden zal financieel een groeiende groep niet-werkenden (met name de ouderen) moeten financieren. Dit betekent dat voor de werkenden de werkweek niet korter zal worden. De werkweek kan ook niet eenvoudig verkort worden door doorgaande automatisering en productiviteitswinst. In een aantal sectoren zijn er beperkte mogelijkheden voor productiviteitsstijging. Denk hierbij aan de zorg, waarbij het om mensenwerk gaat en er weinig efficiencywinst door automatisering is te boeken. In de scenario's van het CPB neemt deze sector in 2040 een kwart van de werkgelegenheid in.

De hoeveelheid vrije tijd zal naar verwachting nauwelijks toenemen bij Nederlanders omdat de krimpende beroepsbevolking een maximale inzet van productieve mensen vereist. De verdeling van de vrije tijd gaat wel wijzigen en deze trend is reeds nu waarneembaar. Het aantal recreatieve momenten stijgt omdat de absolute vrije tijd waarover men kan beschikken meer in mootjes wordt opgedeeld. Gedurende deze korte perioden heeft men behoefte aan *instant toeristische en recreatieve mogelijkheden van hoge kwaliteit*. Kwaliteit wordt belangrijker. Hierbij valt vooral te denken aan een toename van het aantal dagtripjes en een sterke groei van de vraag naar zeer hoogwaardige en luxe recreatieve voorzieningen. De verwachting is dat de vraag naar toeristische en recreatieve

faciliteiten dus zal blijven toenemen. Dit geldt voornamelijk voor kortlopende recreatie en minder voor langdurige vakanties. Mensen zullen in de toekomst hun vrije tijd nog sterker gaan waarderen.

Bereikbaarheid

Het is voor een waterrecreatief kerngebied van groot belang dat er aantrekkelijke vaar-routes van, naar en door het gebied lopen. Het IJsselmeergebied voldoet slechts ten dele aan deze voorwaarde. Het IJsselmeer behoort tot een van de belangrijkste toeristische doorvaarroutes in Nederland, *de staande mast route*. Dit is een belangrijk toeristisch gegeven. Via de staande mast route kunnen zeilschepen via binnenwateren van Zuid-Nederland naar Noord-Nederland reizen.

Waar de binnenlandse Noord/Zuid vaarwegverbindingen zich dus concentreren in het IJsselmeer, en de bereikbaarheid van het gebied derhalve prima is, kan dit zeker niet gezegd worden van de Oost/West vaarwegverbinding. Er komen veel Duitsers naar het IJsselmeergebied. De mogelijkheden om het gebied te bereiken via het water zijn echter zeer beperkt. Dit is eigenlijk alleen mogelijk via de Rijn en de Eems en dit zijn niet de meest aantrekkelijke toeristische vaarwegen. Daarnaast kent het IJsselmeer weinig tot geen 'spannende' vaarroutes wat de aantrekkelijkheid van het gebied als reisdoel vermindert. Toenemende drukte op de nu beschikbare recreatieve vaarwegen zal de aantrekkelijkheid van het gebied doen afnemen en alternatieve routes zijn wenselijk. Het IJsselmeer is nu een grote plas, waar weinig mogelijkheden zijn om een boot onderweg aan te leggen en wat te gaan drinken. Bij verdere toeristische ontwikkeling van het IJsselmeergebied door middel van Wetlands verdient het dus de aanbeveling om de bereikbaarheid per water te vergroten en additionele interessante vaardoelen en vaarwegen te creëren.

Naast de bereikbaarheid via het water zal ook de bereikbaarheid van het gebied per auto onder verdere druk komen te staan. De snelwegen die het zuidelijk deel van het IJsselmeergebied ontsluiten, hebben moeite om de huidige verkeerstromen te faciliteren, niet alleen in de ochtend- en avondspits maar ook op drukke momenten op vrije dagen. De verwachting is dat dit in de toekomst zonder verdere investeringen alleen maar moeilijker wordt, waardoor de toeristische en recreatieve voorzieningen ook

steeds moeilijker te bereiken zullen zijn. Ook hier zal de nodige aandacht voor moeten zijn. Er kan overigens wel genuanceerd tegen dit punt worden aangekeken. Ook al is er in de Randstad congestie, het IJsselmeergebied ligt dichtbij. De reistijd is ondanks congestie beperkt in vergelijking met een aantal andere recreatieve bestemmingen.

Concurrentie

De relatie tussen het IJsselmeergebied en het buitenland is dubbel. Enerzijds vormen toeristen uit het buitenland een belangrijke doelgroep voor het IJsselmeergebied. De mogelijkheden om te varen op een groot meer zijn in de ons omringende landen beperkt en het IJsselmeer biedt mogelijkheden. Anderzijds is het buitenland een belangrijke concurrent in de strijd om de voorkeur van de toerist. Specifiek voor watertoeristen zijn er met name in Scandinavië volop interessante mogelijkheden. Ook binnen Nederland is er concurrentie met andere kustgebieden in ontwikkeling zoals blijkt uit de plannen om een eiland voor de kust in de Noordzee aan te leggen tussen Hoek van Holland en Scheveningen, zoals deze voortvloeiën uit de ‘motie Geluk’. Verder zijn er op dit moment veel recreatiewoningen in aanbouw in Nederland. Dit kan zeker op korte en middellange termijn leiden tot enige verzadiging op de markt voor recreatiewoningen.

Daarnaast ondervindt het IJsselmeergebied natuurlijk sterke concurrentie vanuit warme oorden als Turkije en Griekenland. De bereikbaarheid van deze gebieden is sterk toegenomen de laatste tijd, doordat vliegtarieven zijn gedaald. Bij de voorziene groei van het inkomen per hoofd van de bevolking ligt de drempel lager om bestemmingen verder weg te kiezen. Daarnaast is Nederland een relatief duur vakantiegebied. Dit maakt de Zuid-Europese gebieden tot aantrekkelijke en bereikbare alternatieven. Dit blijkt ook uit het feit dat er steeds minder Duitsers en Britten naar het IJsselmeergebied komen.

Kaders en richtlijnen

Naast de relatief hoge prijzen en de afnemende bereikbaarheid heeft het IJsselmeergebied te maken met strikte richtlijnen ter bevordering van de flora en fauna in het gebied. Dit kan een belangrijke bedreiging voor de recreatieve en toeristische potentie van

het gebied vormen. De wijze waarop hier in de toekomst mee wordt omgegaan zal een belangrijke rol spelen in de verdere ontwikkeling van het IJsselmeergebied. De mogelijkheden van natuurontwikkeling in het gebied en het eventueel inpassen van menselijke functies hierbij worden binnen het wettelijk kader onderzocht. Zie hiervoor de rapportage over wet- en regelgeving.

Uniekheid faciliteren

Gelet op de hierboven beschreven verwachte ontwikkelingen is de uitdaging voor de wetlands op de lange termijn tweeledig. Ten eerste is het belangrijk dat de potentiële vraag daadwerkelijk gefaciliteerd kan worden. Dit betekent dat er in belangrijke mate aandacht besteed zal moeten worden aan de randvoorwaarden binnen het gebied. Hierbij valt onder meer te denken aan de wijze waarop omgegaan wordt met natuurbescherming en milieuriichtlijnen, maar ook aan de ontsluiting van het gebied via het water. Het IJsselmeergebied zou enorm gebaat zijn bij een verbetering/opwaardering van de waterverbindingen met Duitsland.

Ten tweede zal het IJsselmeergebied een uniek toeristisch product moeten creëren waarmee het gebied kan concurreren op de internationale markt. Door middel van Wetlands kan een eerste belangrijke stap gezet worden. De natuurwaarde kan stijgen en door aanleg van vooroevers, eilanden en drijvende structuren ontstaan nieuwe mogelijkheden.

Vier typen eilanden en drijvende structuren

Er zijn vier typen eilanden of drijvende structuren te onderscheiden:

- fun-eilanden
- natuurbelevingseilanden
- natuureilanden
- aanlegsteigers.

Gelet op de vraag naar instant-recreatie en een zeer duidelijke stijging van de vraag naar luxe en comfort kan gedacht worden aan een of meerdere eilanden in de nabijheid van de grote steden (Amsterdam en Almere). Deze kunnen het karakter krijgen van

'fun-eilanden' met veel glamour. Hierbij valt te denken aan casino's, luxe uitgaansgelegenheden, boulevards (inclusief boetiekjes e.d.), evenementencomplexen en dergelijke. Dit combineert de vraag naar luxe en de vraag naar instant-vermaak met de uniekheid van het gebied. Dit zijn geen zeker geen vage toekomstplannen. De gemeente Almere (en andere partijen in de Visie IJmeer) onderzoekt in haar huidige toekomstplannen serieus de mogelijkheid om uit te bouwen middels eilanden met verschillende functies in het IJsselmeer

Daarnaast kan voor het Markermeer en het IJsselmeer gedacht worden aan eilanden of drijvende structuren, die juist rustig en natuurlijk van karakter blijven. Er komen 'echte natuureilanden', waar weinig of geen bezoekers komen. Hier kan niet worden overnacht. En er zijn 'natuurbelevingseilanden' gedacht, waar bezoekers van deze eilanden kunnen verblijven in meer avontuurlijke omstandigheden en genieten van rust, stilte en donkerte. Er zijn beperkte mogelijkheden om te overnachten. Hierbij is een groot aandeel natuur voornamelijk een toegevoegde waarde in plaats van een beperkende factor.

En er kunnen kleine eilanden of drijvende steigers komen, waar kan worden aangelegd en waar op beperkte schaal horeca aanwezig is. Doel hiervan is om kort te verpozen en zo een nieuw vaardoel te hebben. Hier kan dan niet worden overnacht.

In concepten fun-eilanden met glamour en natuurbelevingseilanden is het vanuit toeristisch oogpunt gewenst dat er mogelijkheden zijn om op de eilanden te overnachten. Het gaat daarbij om verblijfsrecreatie (vakantiewoningen) en niet om permanent wonen. De toerist heeft voor waterrecreatie behoefte aan redelijke temperaturen. Er is weinig markt voor winterrecreatie op het water. In het hoofdstuk over wonen wordt geanalyseerd of eilanden interessant zijn voor permanent verblijf.

De aanleg van eilanden in beide concepten hebben ook impact op de huidige jachthavens en ligplaatsen. De toeristen en recreanten, die willen verblijven op een eiland in het IJsselmeergebied zullen hier naar toe moeten varen. De huidige havens kunnen de aan- en afvoer van boten naar deze eilanden faciliteren. Zo kan de ontwikkeling van de eilanden of drijvende structuren in algemene zin een impuls betekenen voor de huidige toeristische en recreatieve sector aan de IJsselmeerkust.

Randen of archipel

In de inleiding zijn twee modellen gepresenteerd van eilanden, namelijk het model ‘Randen’ en het model ‘Archipel’. Bij ‘Randen’ gaat het om de aanleg van eilanden dicht bij de kust. Vanuit toeristisch oogpunt is het belangrijk dat er nieuwe vaardoelen ontstaan. Het is leuk om als je vanuit een haven van het vaste land vertrekt eerst een tijd te varen alvorens aan te leggen. Dit pleit in ieder geval voor (kleinschalige) eilanden of drijvende structuren in het middendeel van de het IJsselmeer en het Markermeer. Echter om de openheid van de meren te kunnen blijven ervaren, is het van belang dat er geen hoge gebouwen op de eilanden komen, zeker niet als ze verder van de kust af liggen. Dit pleit ervoor om intensiever te gebruiken eilanden dicht bij de kust te leggen. Dat maakt ook de reistijd naar deze eilanden korter en daarmee zijn ze sneller bereikbaar. Voor het concept van een funeiland met glamour is een locatie aan de rand van bestaand land wenselijk en voor de concepten van de natuurbelevingseilanden/aanlegsteiger kunnen locaties wat verder van de kust aantrekkelijk zijn.

4. Wonen

4.1. Effect van bevolkingsdaling op woningvraag

In dit hoofdstuk wordt een inschatting gemaakt van de vraag naar nieuwe woningen in Nederland op de lange termijn om de marktkansen in te schatten van een woningbouwontwikkeling in het project Wetlands. In het inleidende hoofdstuk is geconstateerd dat de bevolkingsgroei afneemt en er in bepaalde scenario's krimp optreedt. De demografische ontwikkeling is één aspect dat de vraag naar woningen bepaald. Maar zeker zo belangrijk is de ontwikkeling van het aantal huishoudens.

De vraag naar nieuwe woningen kan opgesplitst worden in een uitbreidingsvraag en een vervangingsvraag, waarbij de uitbreidingsvraag gegenereerd wordt door een toename van het totaal aantal huishoudens (ook wel kwantitatieve vraag genoemd) en een veranderde woningbehoefte (ook wel kwalitatieve vraag); een vraag naar andere woningen dan de bestaande.

Een verandering van de woningbehoefte ontstaat enerzijds door een veranderend aantal huishoudens met dezelfde kenmerken (momenteel bijv. toename alleenstaanden en daardoor toename vraag naar meergezinswoningen) en anderzijds doordat de eisen die huishoudens aan een woning stellen door de tijd verandert (vroeger woonde men bijv. nog met een gezin van acht mensen in een driekamerwoning en nu vindt men dat te klein). De veranderende woningbehoefte waardoor woningen niet meer voldoen aan de huidige eisen leidt tot de vervangingsvraag. Omdat dit laatste moeilijk is in te schatten voor de lange termijn gaan we vooral in op de veranderende samenstelling van de huishoudensgroei. Hierbij sluiten we aan op de bestaande toekomstscenario's, vervolgens gaan we kort in op de vervangingsvraag.

Voor het inschatten van de bevolkingsontwikkeling in Nederland op de (middel)lange termijn wordt gebruik gemaakt van de vier scenario's van het Centraal Planbureau, zoals die in het eerste hoofdstuk zijn besproken. Deze vier scenario's zijn door het CBS en

het RIVM-MNP gebruikt om bevolkingsscenario's op te stellen. Voor achtergronden bij de scenario's wordt daarom verwezen naar de betreffende publicatie.⁵ In navolging op de vier scenario's ten aanzien van de bevolkingsontwikkeling wordt in een opvolgende publicatie ingegaan op vier scenario's ten aanzien van de huishoudensontwikkeling tot 2050 in Nederland.⁶ Ook hier worden per scenario uitgangspunten gehanteerd ten aanzien van de verwachte (verandering van de) omvang en samenstelling van huishoudens.

Uitbreidingsvraag naar woningen

Om een goede inschatting te kunnen maken van de kwantitatieve vraag naar woningen in de periode tot 2050 in Nederland verdient een aantal onderwerpen hier aandacht. Zo wordt in de vier scenario's uitgegaan van verschillende huishoudengroottes in de periode tot 2050. Deze verschillen leiden dan ook tot verschillen in groei van bevolkings- en huishoudenaantal per scenario. Naast de vier scenario's is in onderstaande tabel ook de Primos Prognose weergegeven.⁷ Deze Primos-prognose is van belang omdat deze regionaal is uitgesplitst en in beleidsstukken (bijvoorbeeld de Nota Ruimte) wordt gebruikt.

⁵ Lange-termijn bevolkingsscenario's voor Nederland, CBS & RIVM-MNP, februari 2004

⁶ Scenario's voor huishoudensontwikkelingen in Nederland, MNP-RIVM, ABF, CBS, CPB, RPB en SCP, maart 2005

⁷ De Primos Prognose is overigens consistent met de nationale huishoudensprognose 2003-2050 van het CBS

Groei van bevolking en huishoudens in de perioden 2000-2020 en 2020-2040

7	2000-2020	Relatief (%)	Jaarlijkse groei	2020-2040	Jaarlijkse groei	Relatief (%)	2000-2040
	Abs (×1.000)			Abs (×1.000)			Totaal (×1.000)
Bevolkingsgroei							
Global Economy Transatlantic Market	2.020	13	101.000	1.794	89.700	10	3.814
Strong Europe Regional Communities	1.097	7	54.850	143	7.150	1	1.240
Primos Prognose	1.710	11	85.500	1.278	63.900	7	2.988
	636	4	31.800	-654	-32.700	-4	-18
	1.348	8	67.400	503	25.150	3	1.851
Huishoudensgroei							
Global Economy Transatlantic Market	1.816	27	90.800	1.454	72.700	17	3.270
Strong Europe Regional Communities	1.172	17	58.600	558	27.900	7	1.730
Primos Prognose	1.239	18	61.950	607	30.350	8	1.846
	551	8	27.550	-385	-19.250	-5	166
	1.143	17	57.150	375	18.750	5	1.518

Bron: Scenario's voor huishoudenontwikkelingen in Nederland, bewerking ECORYS

Hoewel de bevolkingsgroei in de scenario's Transatlantic Market (TM) en Strong Europe (SE) duidelijk van elkaar verschilt, komt de totale huishoudensontwikkeling van deze twee scenario's vrijwel gelijk uit. Oorzaak is dat in TM er meer kleine huishoudens zijn. Deze twee scenario's komen iets hoger uit dan de huishoudensontwikkeling volgens de Primos Prognose. De scenario's Regional Communities (RC) en Global Economy (GE) komen aanzienlijk lager respectievelijk aanzienlijk hoger dan de Primos Prognose uit.

Doordat ook de groei van het aantal huishoudens *per jaar* is weergegeven in bovenstaande tabel ontstaat een eerste inzicht in de verwachte uitbreidingsvraag van de kwantitatieve woningvoorraad, nog even losstaand van huidige tekorten en de kwalitatieve vervangingsvraag. Verderop in deze studie zal hier uitgebreider op in worden gegaan. Eerst wordt verder stilgestaan bij de huishoudenontwikkelingen volgens de verschillende scenario's.

Behalve verschillen in (de groei van) aantallen huishoudens verschillen de scenario's ook naar samenstelling van het huishouden en leeftijd van het huishouden. In de volgende tabel zijn naast aantallen huishoudens naar samenstelling in het jaar 2000 ook de scenario's voor 2020 en 2040 weergegeven. Eveneens zijn de verwachte bevolkingsgroottes en huishoudengroottes weergegeven.

Aantal huishoudens naar type (x 1.000)

	2000	GE		SE		TM		RC	
		2020	2040	2020	2040	2020	2040	2020	2040
Alleenstaand	2.319	3.861	5.405	3.189	3.520	3.341	4.078	2.675	2.439
Samenwonend zonder kinderen	2.016	2.181	1.915	2.292	2.354	2.226	2.111	2.250	2.304
Samenwonend met 1 kind	763	710	646	700	665	668	515	726	661
Samenwonend met 2 kinderen	916	952	1.060	973	1.075	891	846	941	962
Samenwonend met 3+ kinderen	403	384	406	395	421	355	338	363	354
Eenoudergezin	385	527	636	539	610	538	641	404	245
Institutioneel	224	136	190	170	256	162	220	204	268
Totaal	6.801	8.614	10.069	8.088	8.644	8.018	8.529	7.360	6.965
Bevolking	15.864	17.884	19.678	17.574	18.852	16.961	17.104	16.500	15.846
Huishoudengrootte	2,33	2,08	1,95	2,17	2,18	2,12	2,01	2,24	2,28

Bron: Scenario's voor huishoudenontwikkelingen in Nederland, bewerking ECORYS

Interessant om te zien is dat, hoewel de totale huishoudensontwikkeling in scenario's SE en TM vrijwel gelijk uitkomt, er in het scenario SE wordt uitgegaan van een (ongeveer) gelijkblijvende grootte van het huishouden en in scenario TM van een verder afnemende huishoudengrootte. Omdat totale aantallen huishoudens geen duidelijk inzicht geven in de groei is in onderstaande tabel de groei per jaar weergegeven.

Jaarlijkse verwachte groei huishoudens naar type in periode 2000-2020 en 2020-2040

	GE		SE		TM		RC	
	2000 - 2020	2020 - 2040	2000 - 2020	2020 - 2040	2000 - 2020	2020 - 2040	2000 - 2020	2020 - 2040
Alleenstaand	77.100	77.200	43.500	16.550	51.100	36.850	17.800	-11.800
Samenwonend zonder kinderen	8.250	-13.300	13.800	3.100	10.500	-5.750	11.700	2.700
Samenwonend met 1 kind	-2.650	-3.200	-3.150	-1.750	-4.750	-7.650	-1.850	-3.250
Samenwonend met 2 kinderen	1.800	5.400	2.850	5.100	-1.250	-2.250	1.250	1.050
Samenwonend met 3+ kinderen	-950	1.100	-400	1.300	-2.400	-850	-2.000	-450
Eenoudergezin	7.100	5.450	7.700	3.550	7.650	5.150	950	-7.950
Institutioneel	-4.400	2.700	-2.700	4.300	-3.100	2.900	-1.000	3.200
Totaal	90.650	72.750	64.350	27.800	60.850	25.550	27.950	-19.750

Bron: Scenario's voor huishoudenontwikkelingen in Nederland, bewerking ECORYS

Groen gemarkeerd is de belangrijkste groeier en geel gemarkeerd is de grootste daler. De scenario's verschillen onderling sterk van elkaar. Conclusies die met name relevant zijn op het gebied van de verwachte woningvraag zijn de volgende.

- De groei van het aantal huishoudens is het grootste in het scenario GE en dat is ook het scenario met de hoogste bevolkingsgroei, economische groei en open grenzen. Een groeiende economie stimuleert het nemen van kinderen. Open grenzen leidt tot een hoger migratiesaldo.
- De jaarlijkse totale huishoudensgroei en daarmee de kwantitatieve woningbehoefte is alleen negatief in het scenario RC in de periode 2020-2040. Dit scenario kent lage bevolkingsgroei, economische groei en 'gesloten grenzen' (nationaal georiënteerd). De andere scenario's gaan uit van een jaarlijkse toename van ten minste 25.000 huishoudens in deze periode.
- In de scenario's GE, SE en TM neemt het aantal huishoudens in de periode 2000-2020 jaarlijks toe met 60.000 huishoudens. Met name het aantal kleine huishoudens groeit: alleenstaanden, samenwoners zonder kinderen en eenoudergezinnen. Deze huishoudens verschillen onderling wat betreft woonwensen en -mogelijkheden.
- Alleen in het scenario RC is er in de periode 2020-2040 jaarlijks een afname van het aantal alleenstaanden. In de andere scenario's is er in beide perioden jaarlijks een groei van ten minste ca. 16.500 alleenstaande huishoudens.

Wat met name dus speelt, is de grote behoefte aan nieuwe woningen voor kleinere huishoudens. Dit blijkt ook uit de volgende tabel waar de relatieve groei per huishoudegroep is weergegeven. De tabel geeft met andere woorden weer voor welke doelgroep welk deel van de te bouwen woningen gebouwd dient te worden om aan de uitbreidingsvraag te voldoen⁸.

Jaarlijkse verwachte relatieve groei huishoudens naar type in periode 2000-2020 en 2020-2040

	GE		SE		TM		RC	
	2000-2020	2020-2040	2000-2020	2020-2040	2000-2020	2020-2040	2000-2020	2020-2040
Alleenstaand	85%	106%	68%	60%	84%	144%	64%	60%
Samenwonend zonder kinderen	9%	-18%	21%	11%	17%	-23%	42%	-14%
Samenwonend met 1 kind	-3%	-4%	-5%	-6%	-8%	-30%	-7%	16%
Samenwonend met 2 kinderen	2%	7%	4%	18%	-2%	-9%	4%	-5%
Samenwonend met 3+ kinderen	-1%	2%	-1%	5%	-4%	-3%	-7%	2%
Eenoudergezin	8%	7%	12%	13%	13%	20%	3%	40%
Institutioneel	-5%	4%	-4%	15%	-5%	11%	-4%	-16%
Totaal	90.650	72.750	64.350	27.800	60.850	25.550	27.950	-19.750

Bron: Scenario's voor huishoudenontwikkelingen in Nederland, bewerking ECORYS

Als we nu een (kindvriendelijke) grove indeling naar woonwensen maken, waarbij alleenstaande en samenwonende huishoudens zonder kinderen meer geneigd zijn naar (een woonmilieu met) een meergezinswoning en huishoudens met kinderen naar (een woonmilieu met) een eengezinswoning, dan blijkt, om aan woonwensen te voldoen, de vraag naar nieuwe woningen zich met name voor te doen naar (woonmilieus met) meergezinswoningen.

In de volgende tabel is, om een richting aan te geven, het gemiddelde van de scenario's genomen en is weer aangegeven voor welke doelgroep welk deel van de te bouwen woningen gebouwd dient te worden om aan de uitbreidingsvraag te voldoen.

⁸ Uitgaande van 1 huishouden per woning

Gemiddelde jaarlijkse verwachte relatieve groei huishoudens naar type in periode 2000-2020 en 2020-2040 en totaal

	Relatief			Abs.		Totaal		
	2000-2020	2020-2040	2000-2040			2000-2020	2020-2040	2000-2040
Alleenstaand	78%	112%	88%	47.375		29.700		38.538
Samenwonend zonder kinderen	18%	-12%	9%	11.063		-3.313		3.875
Samenwonend met 1 kind	-5%	-15%	-8,1%	-3.100		-3.963		-3.531
Samenwonend met 2 kinderen	2%	9%	4,0%	1.163		2.325		1.744
Samenwonend met 3+ kinderen	-2%	1%	-1,3%	-1.438		275		-581
Eenoudergezin	10%	6%	8,5%	5.850	+	1.550	+	3.700
				2.475		188		1.331
Institutioneel	-5%	12%	0,5%	-2.800		3.275		238
Totaal	60.950	26.588	43.769	60.950		26.588		43.769

Bron: Scenario's voor huishoudenontwikkelingen in Nederland, bewerking ECORYS

Lichtblauw gearceerd weergegeven is de gemiddelde jaarlijks te verwachten uitbreidingsvraag van doelgroepen met kinderen, waarschijnlijk naar (woonmilieus met) eengezinswoningen. Deze verwachte uitbreidingsvraag is nihil ten opzichte van de verwachte uitbreidingsvraag van de andere doelgroepen, maar geeft wel aan dat de verwachte afname van gezinnen volledig gecompenseerd wordt door de verwachte toename van eenoudergezinnen en er naar verwachting (op landelijk niveau) dus geen expliciet overschot aan eengezinswoningen zal ontstaan.

Regio's onderscheiden zich op allerlei terreinen: zoals de bevolkingsopbouw, huishoudensamenstellingen, opleidingsniveau, arbeidsmarkt, economische ontwikkeling, woningvoorraad en woningbehoefte. In tegenstelling tot de 4 scenario's voor huishoudenontwikkelingen houdt de Primos Prognose 2005 wel rekening met de belangrijkste regionale verschillen. Zo wordt er bijvoorbeeld rekening gehouden met verhuispatronen. Deze verhuispatronen worden bepaald door vraag- en aanbodverhoudingen op de woningmarkt in woonmilieus⁹ binnen gemeenten. De Primos Prognose 2005 doet uitspraken per regio over de periode tot 2015.

⁹ Verschillende woonmilieus komen verderop in dit hoofdstuk ter sprake

De bevolking van de provincies Flevoland, Utrecht en Gelderland groeien het snelst in de betreffende periode. In Flevoland groeit de bevolking tussen 2005 en 2015 met 96 duizend, een toename van 26%. Ter vergelijking: nationaal bedraagt de groei in deze periode 5,5%. Op Flevoland na haalt geen enkele provincie het nationale groeipercentage; alleen Utrecht komt met 5,0% in de buurt¹⁰. Belangrijkste groeicomponent van Flevoland is de binnenlandse migratie. Vooral veel woningzoekenden uit Noord-Holland vestigen zich in Flevoland, dit zijn veelal gezinnen. Over de ontwikkelingen op de lange termijn worden geen uitspraken gedaan. De sterke groei van de bevolking in de periode 2005-2015 in Flevoland (door migratie van vooral veel gezinnen) heeft naar verwachting op lange termijn (2040) een positieve invloed op de omvang van de kwalitatieve woningbehoefteuitoefening van kleine huishoudens.

Vervangingsvraag naar woningen

Om een inschatting te maken van de vraag naar nieuwe woningen in Nederland op de lange termijn en de marktkansen van woningbouw in de Wetlands, dient, naast een inschatting van de bouwopgave om in de uitbreidingsvraag te voorzien, te worden ingegaan op de verandering van de bestaande woningvoorraad om de kwaliteit aan te passen aan de woningbehoeften. De eisen die huishoudens aan een woning stellen veranderen door de tijd. De veranderende woningbehoefte waardoor woningen niet meer voldoen aan de huidige eisen leiden tot een vervangingsvraag. Omdat de vervangingsvraag niet gemeten kan worden is deze, zeker op de lange termijn, ook moeilijk in te schatten.

Woningen die niet meer voldoen aan de huidige eisen kunnen leeg komen te staan. Momenteel is dit veelal het geval bij verouderde (vaak relatief kleine) huurwoningen en een gevolg van een strategische beslissing van een woningcorporatie, die anticipeert op de veranderende kwalitatieve vraag naar woningen. Nadat een woning leeg is komen te slaan volgt in de regel sloop en vervangende nieuwbouw. Vervangende nieuwbouw wordt wel gezien als de *geëffectueerde* vervangingsvraag. Als inschatting van de vervan-

¹⁰ Bron: ABF Research (2005) Primos Prognose 2005. De toekomstige ontwikkeling van bevolking, huishoudens en woningbehoefte. Delft: oktober 2005

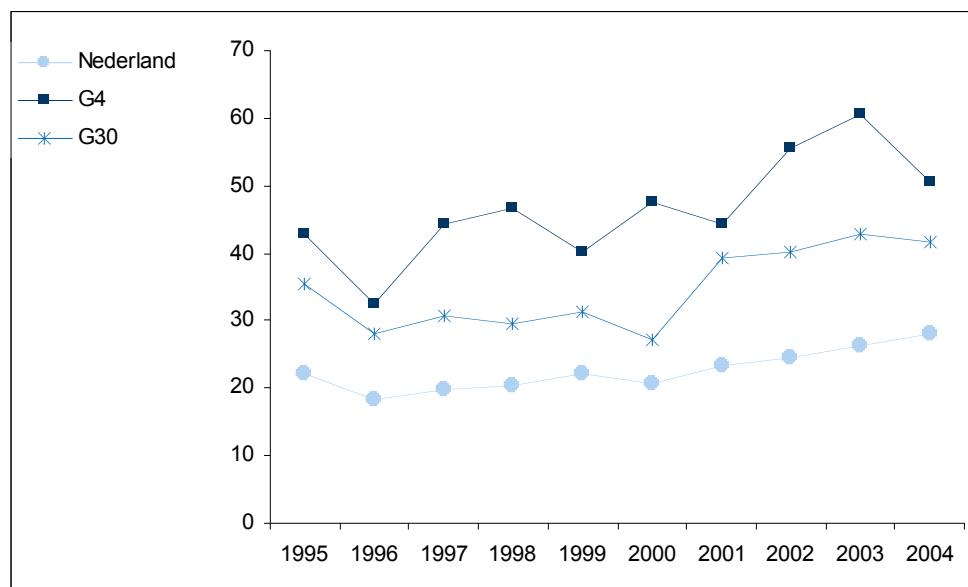
gingsvraag dient in deze benadering dan ook het jaarlijks aantal gesloopte woningen in Nederland. In de volgende tabel is weergegeven hoeveel woningen jaarlijks gesloopt zijn in de periode 1995-2004. Dit aantal is door de jaren heen toegenomen. Gemiddeld zijn dat er ca. 15.000 per jaar in Nederland, 8.000 in de G30¹¹ en 4.500 in de G4¹².

Aantal woningen onttrokken van de woningvoorraad 1995 t/m 2004

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Nederland	13.688	11.513	12.527	13.098	14.354	13.528	15.555	16.410	17.763	19.313
G4	4.057	3.097	4.242	4.497	3.911	4.667	4.371	5.551	6.095	5.131
G30	7.814	6.261	6.922	6.767	7.235	6.311	9.201	9.497	10.243	10.044

Bron: GSB Jaarboek 2005, ECORYS

Het aantal gesloopte woningen per 10.000 woningen in de voorraad is als volgt.



Bron: GSB Jaarboek 2005, ECORYS

¹¹ De 30 geselecteerde gemeenten voor het Grote StedenBeleid.

¹² Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht.

Een andere inschatting van de jaarlijkse vervangingsvraag ontstaat door te kijken naar woningvoorraadprognoses. De Primos Prognose houdt rekening met het Rijksbeleid op nationaal en regionaal niveau.

Ontwikkeling van de woningvoorraad 2005 t/m 2020

	2005-2009		2010-2014		2015-2020	
Aantal onttrekkingen (jaarlijks)	19.400	22%	21.400	30%	23.400	34%
Aantal uitbreiding (jaarlijks)	70.400	78%	51.000	70%	45.200	66%
Aantal nieuwbouw (jaarlijks)	89.800		72.400		68.600	

Bron: Primos Prognose 2005, bewerking ECORYS

De Primos Prognose 2005 schat in dat het aantal te slopen woningen tot 2020 oploopt tot ruim 23.000 per jaar. Ook is te zien dat het aantal onttrekkingen¹³ (de vervangingsvraag) uit een steeds groter gedeelte van het totale aantal nieuwbouwwoningen bestaat. De verdeling van het aantal te slopen woningen verschilt naar regio; de ene regio herbergt namelijk meer (oude steden met) niet courante woningen dan de ander, waardoor aantallen te vervangen woningen verschillen. In de volgende tabel is dit aangegeven per provincie.

Jaarlijkse ontwikkeling woningvoorraad per provincie, 2005-2014

	Nieuwbouw	Onttrekkingen		Uitbreidingen	
Groningen	3.500	1.100	31%	2.400	69%
Friesland	2.600	800	31%	1.800	69%
Drenthe	1.700	500	29%	1.300	76%
Overijssel	4.400	1.200	27%	3.200	73%
Gelderland	9.300	1.300	14%	8.000	86%
Utrecht	6.700	1.000	15%	5.700	85%
Noord-Holland	14.900	4.400	30%	10.500	70%
Zuid-Holland	20.100	6.800	34%	13.300	66%
Zeeland	1.100	500	45%	600	55%
Noord-Brabant	10.300	2.000	19%	8.400	82%
Limburg	2.000	800	40%	1.200	60%
Flevoland	4.400	0	0%	4.400	100%
Nederland	81.100	20.400	25%	60.800	75%

Bron: Primos Prognose 2005, bewerking ECORYS

¹³ Het aantal onttrekkingen is overigens inclusief 'productie anderszins'. Dat zijn toevoegingen aan de woningvoorraad door verbouwing van bestaande panden tot woningen en door samenvoegingen en splitsingen van woningen.

Het prognosemodel Socrates gaat op basis van WBO 2002 gegevens verder in op de verwachte kwalitatieve ontwikkelingen in de voorraad tot 2020, waarbij vraag- en aanbodontwikkelingen worden uitgesplitst naar woningtype en woonmilieu¹⁴. Geconstateerd wordt dat, naast een verschuiving van de vraag van koop naar huur, in de toekomst de vraag naar kwalitatief betere woningen blijft toenemen en de vraag naar woningen aan de onderkant van het kwaliteitsspectrum verder afneemt. In bepaalde delen van de goedkope huursector zullen verhuurbaarheidsproblemen en afzetrisico's gaan ontstaan. De vraag is of de herstructureringsambities realistisch en haalbaar zijn en of de consument op tijd bediend kan worden. Met andere woorden er bestaat onveranderd een belangrijke kwaliteitsopgave in de woningvoorraad, waarbij het verbreden van het spectrum aan kwalitatief goede woonproducten voorop moet staan.

Er van uitgaande dat de relatie tussen aantallen te slopen woningen en de vervangingsvraag op lange termijn blijft bestaan, schatten we in dat ca. 15.000 tot 25.000 woningen per jaar vervangen dienen te worden omdat zij niet meer voldoen aan de woningbehoefte¹⁵. De woningen die vervangen worden zijn momenteel veelal verouderde en relatief kleine huurwoningen. Of dit zo zal blijven is onwaarschijnlijk. De onttrekkingen zijn veelal het gevolg van strategische beslissingen van woningcorporaties, die anticiperen op een mismatch tussen de vraag naar en het aanbod van woningen om de waarde van hun beleggingen voor de toekomst veilig te stellen. Een verdere privatisering van deze sector zal de strategische vernieuwingsdrang verder doen toenemen. Minder gevraagde woningen en woningen die bij vervangende nieuwbouw direct of indirect veel rendement opleveren zullen naar verwachting versneld worden vervangen. De woningbouwproductie wordt daarmee niet zo zeer een vervangingsmarkt, maar een rendementaangestuurde markt. Dit impliceert trouwens ook dat vervangende bouw niet per se in bestaand stedelijk gebied geconcentreerd hoeft te zijn.

Wanneer beleggingen in woningen in Nederland afnemen, bijvoorbeeld omdat gepri-vatiseerde en tegen 2040 wellicht volledig gecommmercialiseerde en internationale woningcorporaties meer rendement kunnen (en mógen) maken in andere landen, zal dat

¹⁴ Zie Woningmarktverkenningen, Socrates 2004, Min VROM.

¹⁵ De Primos Prognose gaat niet uit van 4 toekomstscenario's, maar gaat uit van het meest waarschijnlijke toekomstscenario.

leiden tot een kleinere behoefte aan het vervangen van woningen in de voorraad en een lager aantal nieuwbouwwoningen per jaar. Wanneer beleggingen in Nederland goed blijven renderen, bijvoorbeeld door verschuivingen van regionale economieën en woonbehoeften binnen Nederland of het blijvend verplicht beleggen van woningcorporaties in Nederland, zal de nieuwbouwproductie (aanzienlijk) hoger blijven dan alleen op basis van de uitbreidingsbehoefte verwacht kan worden.

Conclusie

De bevolkingsgroei neemt af. Het is niet zeker wanneer het omslagpunt komt dat de bevolking gaat krimpen. Het aantal huishoudens zal naar verwachting wel stijgen omdat er verdunning van huishoudens plaatsvindt. Met name het aantal kleine huishoudens groeit: alleenstaanden, samenwoners zonder kinderen en eenoudergezinnen. Deze huishoudens verschillen onderling wat betreft woonwensen en –mogelijkheden. Met name in de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland wordt relatief veel gesloopt en is er een vervangingsvraag.

4.2. Wonen in relatie met project wetlands

In deel 1 van het thema economie is ingegaan op het WBO 2002 (woningbehoeftenonderzoek) en is geconstateerd dat er potentiële en urgente tekorten aan woningen zijn in de woonmilieus centrumdorps en landelijk wonen. In dit hoofdstuk wordt onderzocht of een deel van deze vraag op eilanden of drijvende structuren in het IJsselmeer gerealiseerd kan worden. Hieronder schetsen we de mogelijkheden voor wonen op het water. Hierbij is nog niet de confrontatie gezocht met de randvoorwaarden, die vanuit de ecologische motieven naar voren komen. Deze confrontatie vindt plaats in het eindrapport dat de integratie vormt van de verschillende deelrapporten.

De functie wonen kan leiden tot opbrengsten. Woningbouw genereert twee soorten opbrengsten.

- opbrengsten voor financiering aanleg eilanden en de bijbehorende infrastructuur en ingrepen voor de natuur (zoals vooroevers, verondiepingen) en
- opbrengsten door ruimte te bieden voor de functie wonen waardoor waardevolle groene gebieden (bijv. het Groene Hart of Waterland) groen kunnen blijven.

Nauw gerelateerd aan het nemen van ruimtelijke keuzen ten aanzien van de Wetlands is het vaststellen van de potentiële vraag naar wonen in het Wetland IJsselmeer. De potentiële vraag, en dus ook de potentiële opbrengst, verschilt namelijk per ruimtelijk concept.

De markt voor woningbouw wordt ten dele door de vraag bepaald, maar het aanbod is zeker zo belangrijk. De oorzaak hiervan is dat de woningmarkt geen goede marktwerking kent. Het ruimtelijke ordeningsbeleid creëert schaarste en particulieren kunnen niet eenvoudig een vrije kavel bemachtigen. Dit betekent dat de keuze van het woningbouwprogramma in belangrijke mate bepaalt in welke prijsklasse en kwaliteiten wordt gebouwd. En vervolgens heeft deze keuze invloed op welke doelgroepen worden aangesproken. Zo zullen woningbouwontwikkelingen met een meer stedelijk karakter en een hogere dichtheid (woningen per ha) een andere doelgroep uit een ander gebied trekken dan wanneer woningen in een lagere dichtheid gebouwd worden. Een meer extensief bebouwde ontwikkeling kent een groter markt bereik dan een intensief bebouwde locatie.

Positionering

Woningen op eilanden in het IJsselmeer zullen moeten concurreren met andere woningen die op hetzelfde moment te koop worden aangeboden. De verkoopbaarheid en de prijs van de woningen is gerelateerd aan hoe de consument deze woningen waardeert ten opzichte van het overige aanbod op dat moment. Van belang is daarom de positionering van de woningen in het IJsselmeergebied ten opzichte van het overige aanbod op dat moment. Belangrijk is dat het programma voldoende flexibiliteit krijgt, /te behouden, zodat het ‘veranderings-proof’ /voldoende robuust is. De te realiseren woningen kunnen zo aangepast worden aan veranderingen in de vraag en kan bekeken worden of de gehele ontwikkeling (incl. infra- en natuurontwikkeling) financieel haalbaar is.

Eilanden en woonmilieus

Het project Wetlands wordt primair onderzocht vanuit ecologische motieven. Door eilanden, verondiepingen, vooroevers e.d. in het IJsselmeer aan te leggen wordt de natuurwaarde van het IJsselmeer vergroot. Door woningbouw in het IJsselmeer te realiseren, neemt de druk af om woningen te bouwen in andere waardevolle ecologische gebieden (zoals in bijvoorbeeld het Groene Hart of Waterland).

Gelet op de doelstelling natuurontwikkeling ligt het voor de hand de gemiddelde dichtheid van de bebouwing in het IJsselmeer relatief laag te houden, waarbij de dichtheid hoger dan gemiddeld is in het zuidelijke gedeelte van het IJsselmeer (IJmeer en Markermeer) en lager dan gemiddeld is in het meer noordelijk gelegen gedeelte. Een woningbouwontwikkeling in het IJsselmeer kan in zijn algemeen en ook vanuit de setting, de uitgestrektheid van het landschap, getypeerd worden als een vorm van landelijk wonen.

Vanuit de financieringsmogelijkheden geredeneerd, heeft woningbouw een behoorlijke opbrengst als er redelijke aantallen woningen (in een middelmatige tot hoge bebouwingsdichtheid) worden gerealiseerd op één of enkele locaties. Ook voor het ontzien van groene locaties op het vasteland zijn redelijke aantallen nodig. Hoewel een toename van de dichtheid op sommige plekken meer aan een stedelijk woonmilieu kunnen gaan doen denken, wordt een meer langgerekte en aan de kust gelegen woonvorm in de vakliteratuur gerekend tot de landelijke woonvormen. Daarnaast kunnen op andere eilanden, met primair een natuur- of recreatieve functie ook enkele woningen worden geplaatst. In financiële zin kan dit toch aantrekkelijk zijn omdat een vraag uit de markt wordt bediend. Zeker als dergelijke eilanden aan particulieren of bedrijven worden verkocht.

Op basis van landschapskenmerken wordt binnen het landelijk wonen verder onderscheid gemaakt tussen waterwonen, weidewonen, kustwonen en boswonen. Daarnaast

kunnen verschillende submilieus worden benoemd met termen als dorpsrand, villa-wijk, vrij landelijk, buurtschap, gehucht, lintbebouwing en landgoed¹⁶.

Op eilanden in het IJsselmeer kunnen verschillende woonmilieus worden gecreëerd waarbij de (recreatieve) kwaliteit van het water een belangrijke rol speelt. Wij denken vanuit de woonfunctie in eerste instantie aan twee soorten eilanden, die samen het speelveld vormen voor een nadere analyse en uitwerking van het concept.

- Eilanden waar relatief veel mensen wonen (in een range van 500-5.000 woningen), gelegen dicht bij de bestaande steden Amsterdam en Almere.
- Eilanden waar relatief weinig mensen wonen (in een range van 1-500 woningen), verder naar het noorden en van de kust gelegen, minder goed bereikbaar en toegankelijk, met mogelijkheden voor meer exclusieve woningbouw.

De eerstgenoemde eilandengroep is goed bereikbaar per auto, kent een hoog (recreatief) voorzieningenniveau, naast (duurdere) laagbouw ook veel appartementencomplexen en hotelaccommodaties met uitzicht over het IJsselmeer, jachthavenfaciliteiten en horeca. Deze eerste groep eilanden kent veelal projectmatig ontwikkelde (woning)bouw en is als lint gelegen tussen de gemeenten Amsterdam en Almere.

De tweede groep eilanden is meer gericht op de ecologisch ingestelde woonconsument; de eilanden zijn per boot bereikbaar en niet per auto. Er zijn beperkte commerciële voorzieningen. Wel kunnen er, naast privé aanlegplaatsen bij de woningen, aanlegplaatsen voor boten zijn met een horecafunctie.

Binnen deze tweede groep eilanden kan nog een onderscheid gemaakt worden tussen grotere en kleinere eilanden. Grotere eilanden (ca. 50-500 woningen, waarvan deel recreatiewoningen), hebben een kleine jachthaven met enkele commerciële voorzieningen en zijn ingesteld op recreatie. Kleinere eilanden (ca. 1-10 woningen) zijn (voor 'het publiek') hebben geen jachthaven of commerciële voorzieningen, de woningen hebben hun eigen aanlegsteiger en (collectief) particulier opdrachtgeverschap is eerder regel dan uitzondering. De grond is veelal in handen van particulieren/bedrijven.

¹⁶ Bron: Landelijk-dorps wonen: vraag en aanbod, Rigo i.o.v. Ministerie van VROM, DG Ruimte, juli 2004.

Duidelijk is dat een woningbouwontwikkeling met een meer stedelijk karakter en een hogere dichtheid zoals de eerste eilandengroep een andere doelgroep trekt dan eilandengroep twee. In het algemeen geldt dat een meer extensieve ontwikkeling een kleinere doelgroep kent en een groter markt bereik (nodig) heeft dan een intensief bebouwde locatie.

Bij de eilanden in het IJsselmeer wordt aan relatief lage dichtheden gedacht (gemiddeld circa 15 woningen per ha), wat duidelijk lager is dan in de stedelijke woonmilieus (bijv. VINEX-wijken 25-30 woningen per ha). Rondom de gemiddelde dichtheid op zo'n eiland kunnen dichtheden per eiland / woonmilieu verder gevarieerd worden. Flexibiliteit in het programma is belangrijk met het oog op beoogde opbrengsten.

Community concepts

Niet alle mensen hebben interesse om op een eiland te wonen. Sommige mensen voelen zich opgesloten op een eiland en anderen roemen het uitzicht. Om inzicht te krijgen in de doelgroepen die mogelijk interesse hebben wordt hieronder gebruikt gemaakt van onderzoek van The SmartAgent Company naar *Community Concepts*¹⁷.

Wensen ten aanzien van de woonomgeving van consumenten verschillen sterk. De een wil bijvoorbeeld privacy en anonimiteit en de ander levendigheid en gezelligheid. Bewoners kiezen hun woonplek op basis van praktische criteria (in de buurt van werk, familieleden) en op basis van gevoelsmatige elementen (waar voel ik me thuis). Wonen is te beschouwen als een vorm van gemeenschappelijke culturele identiteit.

The SmartAgent Company onderscheidt acht verschillende typen community concepts:

- de buurt: ontmoeting, gezelligheid en saamhorigheid;
- dorps: vereniging, brink, kerktoren en privacy;
- de woonwijk: kinderen, speelgrond, netjes, rustig, veilig en voorzieningen;
- de privéwijk: fysiek onderscheiden, alles onder controle;
- solitair wonen: bewegingsvrijheid, anoniem;

¹⁷ *Community concepts*, the Smart Agent Company, Leusden, mei 2005

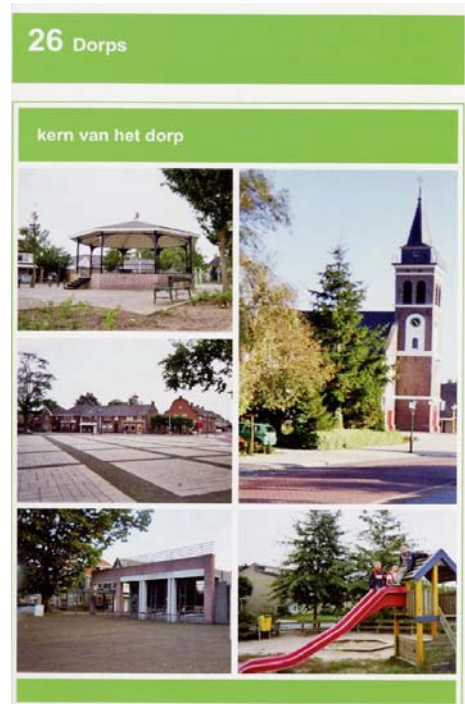
- de broedplaats: vrijplaats, atelier/werkplaats;
- samen leven: bakker, markt, multi-culti;
- the scene: vriendengroep en uitgaanscultuur.

Van deze community concepts komen er drie in aanmerking in het denken aan woonbebouwing op de eilanden in het IJsselmeer, te weten het dorpse concept, de privé wijk en solitair wonen. In onderstaand kader wordt ingegaan op deze drie concepten. Bij de illustraties moet bedacht worden dat deze bedoeld zijn om een indruk te geven van het type mens per concept en dat dit niet gezien mag worden als wenselijke woningbouw op eilanden in het IJsselmeer.

Dorps: Betrokkenheid staat centraal. Er is een sterk verenigingsleven. Dit past goed bij woningbouw op een eiland omdat men het in eerste instantie met elkaar op het eiland zal moeten rooien. Een dorp kan pas als dorp functioneren als er een zekere omvang is. Er zijn dagelijkse voorzieningen nodig. Als er veel senioren wonen, dan zullen zorgvoorzieningen van belang zijn. Bij een jongere populatie kan aan een basisschool worden gedacht.

Annelies (38 jaar, getrouwd, 3 kinderen, gerswerk, opgegroeid in Nijmegen): Leuk kassa van de Albert Heijn kennen. Je komt den tegen en dat geeft een veilig en ver- En dan de kleinschaligheid van het dorp, de den: ik kan lopend naar het centrum. En noodzakelijke voorzieningen, alles is er, kerkgenootschappen, scholen. Iedereen goedendag.

Elina (40 jaar, 2 kinderen, doe vrijwilligers- opgegroeid in Rotterdam): De uitstraling goed verzorgd, alles is goed onderhouden. wordt minder goed bijgehouden dan een zorgd. Een dorp heeft een centrum, een kerk waar iets omheen is gebouwd. Een karakter, er zit een hart in.



doet vrijwilli- dat ze je bij de overal beken- trouwd gevoel. korte afstan- toch met alle qua winkels, zegt elkaar

werk, van de huizen: Een buitenwijk dorp, beter ver- bijvoorbeeld dorp heeft

De Privé-wijk: In de Privé-wijk wonen 'ons soort mensen'. Het zijn mensen uit eenzelfde sociaal economische klasse met vergelijkbare interesses. Zij sluiten zich in bepaalde mate af van de omgeving. Dit past goed bij het eilandkarakter. De wijken zijn vaak parkachtig, zie de bijgaande foto's.

Dirk Jan (42 jaar, getrouwd, heeft een woont in jaren '30 huis, 2 onder 1 kap, denk dat het op een ander niveau ligt. wijk komt wonen, dan moet je daar ook betalen, dat is logisch. En als je er dan dan moeten zaken dus ook worden op-een huismeester, etc.

Karel (54 jaar, getrouwd, heeft een jaar, werkt als staf functionaris bij een zorgverzekeraar, is opgegroeid in Den Helmond: Het voordeel van zo'n nieuwe bij het ontwerp rekening gehouden is zaken, zoals bijvoorbeeld veiligheid. Er de wijk geen achterdoorgangen meer, de elkaar aangesloten, het hang en sluiten er komt dan ook bijna geen inbraak goed aangepakt dat er gewoon helemaal regelen valt.

Solitair: Mensen die solitair wonen hebben maken met eventuele anderen in de omgeving. Je kan volledig je eigen gang gaan en de zaken regelen zoals jij dat wilt. De woning is ook anders dan andere woningen, van alle gemakken voorzien en je woont er afgezonderd van eventuele burens. Het gaat om vrijheid en anonimiteit. Solitaire wijken hebben vaak een weids uitzicht en water speelt vaak een rol.

Henk (48 jaar alleenstaand, doet administratieve zaken op het platteland in Abcoude, woont nu in Uithoorn aan de Amstel): Ik heb een Uithoorn, kleinschalig, drie woonlagen aan de wege die plek ben ik daar gaan wonen, voor ter is altijd boeiend. Ik hoef niet per se in een maar mooi vrij uitzicht en vrij zitten, dat

mij aan: ik kies voor alleen-wonen. Op het altijd druk en daarom wil je thuis rust, als compensatie, dat je even op jezelf bent, zelf



eigen bedrijf, Baarn): Ik Als je in zo'n voor willen voor betaalt, gelost. Service,

dochter van 24

Haag, woont in wijk is dat er met allerlei zijn bij mij in tuinen zijn op werk is goed voor. Alle is zo niets meer te

ben weinig te



tief werk, geen in een appartementswoning in Amstel. Van het water. Wastad te wonen, spreekt mij aan. Privacy spreekt werk is het een soort van kunt bepalen.

De uitwerking van het concept en de inrichting van de woonontwikkeling op eilanden zou kunnen vertrekken vanuit het denken zoals geschetst in bovenstaand kader. Dit betekent dat er rekening mee moet worden gehouden dat niet iedereen het aantrekkelijk vindt om op een eiland te wonen. Het vraagt een mentaliteit die gericht is op alleen kunnen zijn en niet al te zeer verbonden met andere mensen (privé-wijk en solitair) of juist sterk gericht op een beperkt aantal mensen (dorps). Ook brengt het element van het water consequenties met zich mee. Het is enerzijds aantrekkelijk (uitzicht, varen) en anderzijds ook gevaar (in het water vallen, kinderen verdrinken). Deze emoties spelen ook een rol bij de aantrekkingskracht van het wonen op een eiland.

Randen of archipel

Eilanden in het IJsselmeer mogen niet vergeleken worden met bijvoorbeeld Texel of Terschelling. De gedachte omvang van de eilanden in het IJsselmeer is veel kleiner. Dit betekent ook dat de eilanden in beperkte mate zelfvoorzienend zullen zijn. Op een groot eiland met een omvang van bijv. 5.000 inwoners is het denkbaar dat er dagelijkse voorzieningen zijn (school, supermarkt). Maar de werkfunctie van de inwoners zal niet op het eiland liggen. Dat betekent dat er dagelijks forensen naar het vaste land zullen reizen. Dit vraagt om ontsluiting via de weg, of een zeer regelmatige veerverbinding. Een dergelijk wooneiland zou het beste dicht bij de kust kunnen liggen om de reistijd te beperken. Dit pleit voor het model ‘Randen’. Het model ‘Archipel’ laat zich moeilijk combineren met hoge aantallen woningen. Natuurlijk is het mogelijk om kleine aantallen woningen op een eiland te plaatsen, maar gegeven de beperkte bereikbaarheid van eilanden midden in het water, is de doelgroep klein. Het zullen eerder mensen zijn, die een tweede woning op een dergelijk eiland wensen dan een eerste woning. Het is veel logischer om kleinschalige eilanden in het model ‘Archipel’ te realiseren vanuit de recreatieve behoefte, dan vanuit de woonfunctie.

Het is de vraag of de gevraagde woonkwaliteit (groene milieus, doelgroep alleenstaanden) het beste op een eiland kan worden gerealiseerd. Er zijn ook mogelijkheden om groen/blauw met woningen op het vasteland te combineren. Zo zijn er in de transformatiezones langs het Groene Hart en de Flevopolder mogelijkheden. Door vernatting van deze gebieden kunnen er ook natte milieus binnendijks worden gemaakt.

Belangrijk bij de keuze om eilanden aan te leggen, zijn de kosten van de aanleg van de eilanden en de opbrengsten van de woningen. Dit is niet onderzocht in deze eerste fase. Duidelijk is wel dat de aanleg van een eiland duurder is in water dat diep is, in vergelijking met ondiepe locaties. En, uitgaande van een vaste verbinding (weg) nemen de kosten toe naarmate de afstand tot het vaste land groter is.

Een belangrijk punt voor het ontwerp van eventuele wooneilanden is de kans op kruisend ijs. Het IJsselmeer, het Markermeer en het IJmeer kunnen omdat ze zoet water bevatten dichtvriezen. Dit gebeurt zelden (de laatste strenge winter was in 1996 en daarvoor 1979 en 1963). Door de wind kan het ijs gaan kruisen en hierbij komen forse krachten vrij. Als er eilanden in deze meren komen, en de eromheen liggende dijken zijn niet hoog genoeg, dan kunnen de woningen of andere gebouwen beschadigd raken. Dit pleit ervoor om eerder te denken aan eilanden met een recreatieve bestemming dan een permanente woonbestemming. De recreant zal er met name zomers zijn en dan is er geen kruisend ijs. De vakantiewoningen zijn minder kostbaar en kunnen wellicht zelfs tijdelijk worden opgericht. Denk hierbij aan de vakantiehuusjes op het strand, die ook in de lente worden opgebouwd en in de zomer worden neergehaald.

5. Verkeer en vervoer

5.1. Mobiliteit na 2020

De toekomstige mobiliteit is in het rapport 'De nulsituatie' beschreven voor de periode tot en met 2020, maar voor het project Wetlands is de lange termijn relevant. Je legt eilanden aan om honderden jaren te laten bestaan. Gedetailleerde verkeers- en vervoersprognoses ontbreken voor de periode na 2020. Wel heeft het CPB in 2004 vier economische vergezichten op Nederland ontwikkeld voor de periode tot 2040, zoals ook in hoofdstuk 2 toegelicht. Stuk voor stuk laten deze scenario's een groei van het bruto binnenlands product zien ten opzichte van het 2000, hoewel de mate van groei tussen de scenario's sterk varieert (van +32 tot en met +172 procent). Momenteel (april 2006) wordt gewerkt aan de effecten van deze vergezichten op de mobiliteit in Nederland, maar deze uitkomsten waren voor dit rapport helaas nog niet beschikbaar.

Hoewel de groei van de mobiliteit in het algemeen een gelijke tred houdt met de groei van de economie, wijzen de laatste inzichten op een afzwakking van de groei van de mobiliteit op middellange en lange termijn. Daarbij moet ook worden aangehaald dat de bevolkingsgroei afneemt en op de middellange termijn kan omslaan naar krimp van de bevolking. De huidige verkeersprognoses zijn momenteel gebaseerd op het European Coordination (zie ook de uitkomsten in het tussenrapport 'Nulsituatie'), een economisch 'middenscenario'. Het Centraal Planbureau heeft al een aantal keren recentelijk aangegeven dat dit scenario een te hoge groei van de mobiliteit veronderstelt in relatie tot de groei van de economie en ook de bevolkingsgroei is in dit scenario duidelijk te hoog t.o.v. nieuwe inzichten. In recente studies wordt (mede vooruitlopend op de mobiliteitseffecten van de vier vergezichten) de mobiliteitsgroei na 2020 dan ook vaak sterk afgevlakt of op nihil gesteld. Let wel, huidige inzichten wijzen op niet op een (sterke) afname van de mobiliteit in Nederland.

De huidige congestieproblematiek is niet alleen een vraag- maar ook een 'aanbodsprobleem'; de capaciteit van de infrastructuur is onvoldoende om de (groeiende) vraag

naar mobiliteit te kunnen opvangen. Maar ook op dit punt vinden ontwikkelingen plaats. Niet alleen neemt door de aanleg van nieuwe weginfrastructuur de totale capaciteit van het infrastructuur netwerk in Nederland toe, maar de beschikbare infrastructuur zal in de toekomst ook steeds meer verkeer kunnen verwerken. In lopende verkeersstudies wordt uitgegaan van een hogere wegcapaciteit in de toekomst in vergelijking met heden. Berekeningen door Rijkswaterstaat Noord-Holland voor de Coentunnel en de Westrandweg gaan bijvoorbeeld van 4 % meer rijstrookcapaciteit in 2020 in vergelijking met 2000. Als gevolg van geavanceerde geleidingssystemen (o.a. verkeerssignalering, toeritdosering, DRIPS) en een aangepast rijgedrag is de verwerkingscapaciteit van rijstroken op autosnelwegen in 2020 4 procent hoger dan in 2000.

Daarnaast vinden momenteel allerlei technische ontwikkelingen plaats die op termijn ook de capaciteit van wegen kunnen vergroten. Enkele van de meest belovende ontwikkelingen zijn de volgende.

- Intelligent Transport systemen – De toename van RFID-technologie, sensoren en zendapparatuur in infrastructures, met name in transport netwerken, zal leiden tot een verhoogde hoeveelheid en beschikbaarheid van informatie. De grote uitdaging ligt in een efficiënt gebruik van deze informatie om de infrastructuur te optimaliseren.
- GPS-systemen – Het Navigation Satellites Global Positioning System en het Europese Galileo Satellite Radio Navigation System zullen de komende jaren belangrijker worden. Veel objecten zullen worden uitgerust met deze technologie. De mogelijkheid voor een voertuig om zichzelf te lokaliseren met behulp van GPS zal de basis zijn voor vele innovaties, onder meer een vergrote capaciteit en verbeterde efficiëntie van het transport netwerk.
- ADAS-systemen – Advanced Driver Assistance Systems zullen in toenemende mate bestuurders gaan ondersteunen in het vervoer. Het uiteindelijke doel van deze technologie is om auto's op bepaalde trajecten volautomatisch te laten voortbewegen, zonder dat hiervoor menselijk tussenkomst noodzakelijk is. Zo ontstaan een soort autotreinen, waarbij de auto's dicht achter elkaar rijden en de capaciteit van

een wegvak sterk stijgt.

- Prijsbeleid: Hoewel al jarenlang wordt gesproken over de invoering van prijsbeleid en er tot nu toe geen realisatie in Nederland is, is de kans zeer groot dat na 2020 wel een werkend systeem van prijsbeleid zal zijn. Dit optimisme baseren we op de Commissie Nouwen, die aangetoond heeft dat er in Nederland breed draagvlak bestaat voor invoering. Ook de successen in het buitenland, bijvoorbeeld in Londen maken invoering geloofwaardig. Door het prijsbeleid is het mogelijk om een deel van het verkeer, dat nu in de spits rijdt buiten de spits te laten rijden. Hierdoor wordt doorstroming in de spits beter en neemt de congestie af.

Een kanttekening hierbij is dat er technisch veel mogelijk is, maar dit vraagt ook om maatschappelijke acceptatie. Dan gaat het zowel om het bedrijfsleven (worden de nieuwe technieken door de autobranche opgepakt?) en de consument (wil iemand zich laten rijden?). De maatschappij laat een focus op individualisering, vrijheid en uniciteit zien, waarbinnen een bijv. ADAS-systeem heel lastig is in te passen. Maar er zijn hoopvolle voorbeelden dat gedragsverandering mogelijk is, zoals bijvoorbeeld roken van een volstrekt normaal maatschappelijk verschijnsel nu wordt gezien als een probleem. Roken op de werkplek en in openbare ruimten is uitgebannen, door een combinatie van politieke druk, regelmatige informatie en maatschappelijke acceptatie bij grote groepen.

Bovengenoemde ontwikkelingen bevinden zich momenteel nog in een te vroeg stadium om aan te geven wat de werkelijke impact op de infrastructuur zal gaan worden (met uitzondering van prijsbeleid). Duidelijk is echter wel dat zij bij maatschappelijke acceptatie zullen dragen aan een toename van het aantal voertuigen dat kan worden afgewikkeld binnen bestaande wegencapaciteit. Dit zou ertoe kunnen leiden dat er geen of in beperkte mate nieuwe wegen in de toekomst (na 2020) aangelegd hoeven te worden en dat ook nieuwe verbreding van bestaande wegen (spitsstroken e.d.) niet meer nodig zal zijn.

5.2. Eilanden in het IJsselmeer kunnen amper bijdragen aan vermindering congestieprobleem

In deel 1 ‘De Nulsituatie’ van het thema economie is beschreven dat er de congestie rond het IJsselmeer met name tussen Amsterdam en Almere problematisch is. Er wordt ook gewerkt aan een oplossing voor dit probleem (Planstudie Haarlemmermeer-Almere) en de Zuiderzeelijn (als verbinding via het IJmeer of de Hollandse Brug). De plannen voor de corridor Haarlemmermeer – Almere zijn sterk gerelateerd aan de concrete woningbouwopgave voor de Noordvleugel van de Randstad en in het bijzonder de opgave voor Almere. Stel dat een deel van de woningbouwopgave op eilanden in het IJsselmeer wordt gerealiseerd, dan vermindert dit misschien de noodzaak voor de geplande investeringen in infrastructuur voor de corridor. De vraag is dan wel waar de nieuwe wooneilanden gesitueerd worden. Als deze een plaats krijgen bij bestaande infrastructuur, dan kan dit een enige verlichting geven, afhankelijk van de beschikbare wegcapaciteit. Zo kan gedacht worden aan locaties rond de Houtribdijk of bij IJburg. Er zullen op de eilanden in beperkte mate werkfuncties komen (dagelijkse verzorging) en de meeste zullen forensen naar werklocaties buiten de eilanden, met name in de Randstad.

Overigens is het sterk de vraag of de wetlands een significante bijdrage kunnen leveren aan het fileprobleem in dit deel van Nederland. Als gevolg van het ontbreken noemenswaardige hoeveelheden werkgelegenheid op de wetlands, blijven er omvangrijke woon-werkstromen met steden als Amsterdam en Utrecht bestaan. De A7 Purmerend – Amsterdam is ook nu al een traject met veel files en dit zal bij na realisatie van de wetlands niet veranderen.

De nieuwe wooneilanden kunnen ook tot nieuwe congestie kunnen leiden. De A7 Purmerend – Amsterdam is een traject met veel files. De afstand tot veel werklocaties, zeker in het Zuidelijke deel van de Randstad, worden te lang vanaf de Houtribdijk. Het is hetzelfde argument dat geldt waarom woningbouw in de omgeving van Purmerend in de Nota Ruimte zijn afgevalen als locatie voor grootschalige nieuwe woningbouw. Almere ligt veel centraler ten opzichte van Amsterdam, Utrecht en de Zuidvleugel. Ook bij grootschalige uitbreiding van IJburg kunnen problemen met congestie op het on-

derliggend wegnen in en rond Amsterdam ontstaan. Eilanden in het IJsselmeer kunnen, naar verwachting, amper een bijdrage leveren aan het oplossen van het fileprobleem op de wegen rond het IJsselmeergebied. Daarbij zal de infrastructuur in dit gebied op de toeleidende wegen naar Amsterdam sowieso worden verbeterd om de huidige en toekomstige problemen op te lossen, los van de vraag of er honderden of duizenden woningen in het IJmeer of Markermeer worden gebouwd.

Ontsluiting eilanden kan op verschillende manieren worden vormgegeven

De aan te leggen eilanden kunnen op verschillende manieren worden ontsloten. Als gewenst is dat de eilanden over weg (en/of spoor/tram/metro) bereikt kunnen worden, verdient het aanbeveling om bij bestaande infrastructuur in het gebied aan te sluiten. Zo is realisatie van de eilanden aan de Afsluitdijk en de dijk Enkhuizen – Lelystad (Houtribdijk) gewenst door de al aanwezige ontsluitende infrastructuur. De kosten van ontsluiting blijven beperkt. De Houtribdijk beschikt over voldoende capaciteit om de extra vervoervraag op te vangen. Bij de A7 kunnen wel problemen ontstaan. Er is overigens wel spanning met de conclusies, die eerder in het hoofdstuk over wonen zijn gesteld, namelijk dat de vraag naar woningen zich vooral rond het IJmeer concentreert.

Als wordt gekozen van de aanleg van nieuwe eilanden, waarvan gewenst is dat ze over weg of spoor te bereiken zijn, zijn de aanlegkosten aanzienlijk. Voor de ontsluiting met weg of spoor zullen altijd zeer kostbare tunnels of bruggen gerealiseerd dienen te worden, bijkomend ‘probleem’ is dat de fundering altijd op de bodem van het meer dient te worden gerealiseerd. De kosten van een weg met twee rijstroken op een viaduct bedragen naar verwachting tenminste 40 miljoen Euro per kilometer. De kosten van een spoorlijn met dubbelspoor zijn vergelijkbaar. Bij de keuze voor een tunnel verdubbelen de kosten per kilometer, zo ook bij de aanleg van een autosnelweg (twee x twee rijstroken).

Natuurlijk kunnen eilanden ook los van bestaande hoofdinfrastructuur worden gerealiseerd. Als een eiland uitsluitend geschikt is voor recreatiewoningen kan worden volstaan met een veerdienst. Zie bijvoorbeeld ook Noorwegen en Zweden waar vele eilandjes met kleinschalige functies (saunacomplexen, paar huizen, vakantieparkje) alleen

met een boot te bereiken zijn. Daar varen veren die allerlei eilandjes aan doen. Voordeel van dit type eilanden is dat de kosten van ontsluiting relatief gering zijn.

Naast de bestaande weginfrastructuur zijn ook de huidige binnenvaartroutes door het IJsselmeer elementen waarbij de vormgeving en keuze voor eilanden rekening mee moet worden gehouden. Deze verbindingen liggen 'vast' en daarbij zal het vervoervolume over deze verbindingen naar verwachting ook sterk toenemen. Zeker de verbinding Amsterdam – Lemmer zal ook in de toekomst een drager van vervoer over de binnenvaart blijven. Deze binnenvaartverbindingen bieden feitelijk het kader waarbinnen van verstedelijking vanuit verkeersoogpunt wel of niet kan plaatsvinden. Een vaargeul kan immers niet zomaar verplaatst worden, daarvoor zijn de gemoeide investeringen vermoedelijk te groot.

Tenslotte is de Zuiderzeelijn een element om bij de vormgeving van de eilanden mee rekening te houden. Hoewel over het nut en noodzaak momenteel nog veel discussie bestaat, zal er een vorm van nieuw openbaar vervoer tussen Amsterdam en Almere komen en is het de vraag of ook Noord-Nederland direct wordt aangesloten. Zolang het tracé nog niet vaststaat, biedt dit ook kansen voor aanleg van eilanden in het IJsselmeer. Een tracé door of rakend aan het IJsselmeer biedt de mogelijkheid om eilanden door snel en hoogwaardig openbaar vervoer zowel met de Randstad als met Noord-Nederland te verbinden. De huidige plannen voorzien in een tracé over land via Almere, Lelystad en Emmeloord. Idem voor de Hanzelijn die over land tussen Lelystad en Zwolle gerealiseerd wordt. Wel is er een regionale verkenning gemaakt naar een IJmeerverbinding. Deze kan verschillende vormen krijgen (brug of tunnel) en verschillende modaliteiten (alleen OV, of gecombineerd OV/weg).

Randen of archipel

Als vanuit de optiek van verkeer en vervoer wordt gekeken naar het model 'Randen' of het model 'Archipel', dan kunnen er conclusies worden getrokken. Als eilanden dicht bij het vaste land liggen, wordt de aanleg van vaste infrastructuur aanzienlijk goedkoper.

6. Conclusies

- Er zijn verschillende vormen van wetlands denkbaar (o.a. moerassen, verdiepingen etc.). Voor het thema economie zijn eilanden, oeverlanden en drijvende structuren interessant omdat daar mogelijkheden liggen om maatschappelijke functies op te vestigen: aanlegplaatsen voor boten, horeca, verblijfsrecreatie (vakantiewoningen), permanente woningen en vervoersinfrastructuur.
- Er wordt in dit rapport steeds over eilanden en drijvende structuren gesproken omdat het voor de maatschappelijke functies in principe geen verschil maakt of iets op de bodem is gebouwd (eiland), of dat dit drijft. Vanuit het oogpunt van zeespiegelstijging kan een drijvende structuur het voordeel hebben dat ze peilonafhankelijk zijn.
- Voor de waardering van de maatschappelijke functies worden twee modellen van de aanleg van eilanden en drijvende structuren gebruikt; model ‘Randen’ en model ‘Archipel’. Bij het model ‘Randen’ liggen de eilanden dicht bij de bestaande kust, of er aan vast (in dat geval zijn het oeverlanden). Zo kan gedacht worden aan eilanden langs de kusten van Flevoland, Friesland en Noord-Holland. Bij het model ‘Archipel’ liggen eilanden in het midden van de meren.

Uit de scenario’s kunnen voor het IJsselmeergebied de volgende conclusies worden getrokken.

- De bevolking groeit licht en op termijn kan krimp optreden.
- De beperkte groei van de bevolking concentreert zich rond het zuidelijk deel van het IJsselmeergebied.
- Het arbeidsaanbod, de beroepsbevolking groeit minder hard en krimpt sneller dan de totale bevolking.
- Het aanbod aan arbeid houdt hiermee gelijk tred, zodat de werkloosheid redelijk beperkt blijft. In het scenario met de hoogste werkloosheid zijn de sociale voorzieningen het beste, zodat de problematiek gedempt wordt.

- Het inkomen per hoofd van de bevolking stijgt behoorlijk tot fors. Daarmee kunnen de inwoners van Nederland in de toekomst meer besteden. Dit kan effecten op de woningbouw (duurder segment) en toerisme/recreatie hebben.

Toerisme

- Specifiek voor toerisme en recreatie is het van belang om de gevolgen van klimaatverandering te beschouwen. Met het oog op de toekomst is het namelijk ook mogelijk dat onder druk van het broeikaseffect de temperaturen zullen stijgen in gebieden waar nu veel toeristen naar toe gaan, waaronder het gebied rond de Middellandse Zee. Als het daar te warm wordt, dan wordt Nederland aantrekkelijker. Door een warmer klimaat wordt het toeristische seizoen in Nederland langer. Dit kan de vraag naar water recreatie en watertoerisme positief beïnvloeden.
- De trend is dat de hoeveelheid vrije tijd niet groeit, maar dat consumenten kiezen voor meer korte vakanties en dagtripjes. Gedurende deze korte perioden heeft men behoefte aan *instant toeristische en recreatieve mogelijkheden van hoge kwaliteit*. Recreatiemogelijkheden dichtbij een bevolkingsconcentratie zijn daarom raadzaam. Het accent komt steeds meer om kwaliteit te liggen.
- Het IJsselmeergebied is goed bereikbaar vanuit de (Noordvleugel van) de Randstad. Voor waterrecreanten is de Oost/West vaarwegverbinding niet optimaal.
- Er zijn door middel van eilandje, oeverlanden en drijvende structuren additionele interessante vaardoelen te creëren.
- Er is behoefte aan vier typen eilanden.
 - Fun-eilanden met glamour: casino's, luxe uitgaansgelegenheden, boulevards (inclusief boetiekjes e.d.), evenementencomplexen en dergelijke. Dit combineert de vraag naar luxe en de vraag naar instant-vermaak met de uniekheid van het gebied.
 - Natuureilanden: rustig en natuurlijk van karakter. Geen mogelijkheid tot overnachting.

- Natuurbelevingseilanden: bezoekers van deze eilanden kunnen verblijven in meer avontuurlijke omstandigheden en genieten van rust, stilte en donkerte. Er zijn beperkte mogelijkheden om te overnachten.
 - Aanlegsteigers: En er kunnen kleine eilanden of drijvende steigers komen, waar kan worden aangelegd en waar op beperkte schaal horeca aanwezig is. Doel hiervan is om kort te verpozen en zo een nieuw vaardoel te hebben. Hier kan dan niet worden overnacht.
- Vanuit toeristisch oogpunt is het belangrijk dat er nieuwe vaardoelen ontstaan. Het is leuk om als je vanuit een haven van het vaste land vertrekt eerst een tijd te varen alvorens aan te leggen. Dit pleit in ieder geval voor (kleinschalige) eilanden of drijvende structuren in het middendeel van de het IJsselmeer en het Markermeer. Echter om de openheid van de meren te kunnen blijven ervaren, is het van belang dat er geen hoge gebouwen op de eilanden komen, zeker niet als ze verder van de kust af liggen. Dit pleit ervoor om intensiever te gebruiken eilanden dicht bij de kust te leggen, eventueel als oeverland. Dat maakt ook de reistijd naar deze eilanden korter en daarmee zijn ze sneller bereikbaar. Voor het concept van een funeiland met glamour is een locatie aan de rand van bestaand land wenselijk. Wat dit betreft biedt het model ‘Randen’ dus meer dan het model ‘Archipel’.

Wonen

- De bevolkingsgroei neemt in alle scenario’s af ten opzichte van het gemiddelde over de periode 1971–2001. De babyboom-generatie vergrijst en het sterftecijfer stijgt in alle scenario’s. Het effect op de vraag naar woningen is echter betrekkelijk gering. Dit komt doordat het aantal huishoudens nog doorgroeit omdat huishoudens kleiner van omvang worden. In de huidige planning van de woningvraag tot 2030 in de Noordvleugel is hiermee rekening gehouden.
- De functie wonen kan leiden tot opbrengsten. Woningbouw genereert twee soorten opbrengsten, te weten:

- opbrengsten voor financiering aanleg eilanden en de bijbehorende infrastructuur en ingrepen voor de natuur (zoals vooroevers, verondiepingen) en
 - opbrengsten door ruimte te bieden voor de functie wonen waardoor waardevolle groene gebieden (bijv. het Groene Hart of Waterland) groen kunnen blijven.
- Eilanden in het IJsselmeer mogen niet vergeleken worden met bijvoorbeeld Texel of Terschelling. De gedachte omvang van de eilanden in het IJsselmeer is veel kleiner. Dit betekent ook dat de eilanden in beperkte mate zelfvoorzienend zullen zijn. Op een groot eiland met een omvang van bijv. 5.000 inwoners is het denkbaar dat er dagelijkse voorzieningen zijn (school, supermarkt). Maar de werkfunctie van de inwoners zal niet of nauwelijks op het eiland liggen. Dat betekent dat er dagelijks forensen naar het vaste land zullen reizen. Dit vraagt om ontsluiting via de weg, of een zeer regelmatige veerverbinding. Een dergelijk wooneiland zou het beste dicht bij de kust kunnen liggen om de reistijd te beperken. Dit pleit voor het model ‘Randen’. Het model ‘Archipel’ laat zich moeilijk combineren met hoge aantallen woningen.
 - Niet alle mensen hebben interesse om op een eiland te wonen. Sommige mensen voelen zich opgesloten op een eiland en anderen roemen het uitzicht. Dit betekent dat er rekening mee moet worden gehouden dat niet iedereen het aantrekkelijk vindt om op een eiland te wonen. Het vraagt een mentaliteit die gericht is op alleen kunnen zijn en niet al te zeer verbonden met andere mensen (privé-wijk en solitair) of juist sterk gericht op een beperkt aantal mensen (dorps). Ook brengt het element van het water consequenties met zich mee. Het is enerzijds aantrekkelijk (uitzicht, varen) en anderzijds ook gevaar (in het water vallen, kinderen verdrinken). Deze emoties spelen ook een rol bij de aantrekkingskracht van het wonen op een eiland.
 - Bij kleine aantallen woningen op een eiland wordt uitgegaan van bereikbaarheid over het water. De doelgroep hiervoor is klein en het zullen eerder mensen zijn, die een tweede woning op een dergelijk eiland wensen dan een eerste woning. Het is veel logischer om kleinschalige eilanden in het model ‘Archipel’ te realiseren vanuit de recreatieve behoefte, dan vanuit de woonfunctie. Maar ook in het model ‘Randen’ blijft de bereikbaarheid een knelpunt voor de woonfunctie, zij het in mindere

mate.

- Het is de vraag of de gevraagde woonkwaliteit (groene milieus, doelgroep alleenstaanden) het beste op een eiland kan worden gerealiseerd. Er zijn ook mogelijkheden om groen/blauw met woningen op het vasteland te combineren. Door vernatting van het Groene Hart en de Flevopolder kunnen er ook natte milieus binnendijs worden gemaakt.
- Belangrijk bij de keuze om eilanden aan te leggen, zijn de kosten van de aanleg van de eilanden en de opbrengsten van de woningen. Dit is niet onderzocht in deze eerste fase. Duidelijk is wel dat de aanleg van een eiland duurder is in water dat diep is, in vergelijking met ondiepe locaties. En, uitgaande van een vaste verbinding (weg) nemen de kosten toe naarmate de afstand tot het vaste land groter is.
- Een punt voor het ontwerp van eventuele wooneilanden is de kans op kruierend ijs. Dit pleit ervoor om eerder te denken aan eilanden met een recreatieve bestemming dan een permanente woonbestemming. De recreant zal er met name zomers zijn en dan is er geen kruierend ijs. De vakantiewoningen zijn minder kostbaar en kunnen wellicht zelfs tijdelijk worden opgericht. Denk hierbij aan de vakantiehuisjes op het strand, die ook in de lente worden opgebouwd en in de zomer worden neergehaald.

Verkeer en vervoer

- Als eilanden dicht bij het vaste land liggen, wordt de aanleg van vaste infrastructuur aanzienlijk goedkoper. Het model ‘Randen’ is beter bereikbaar dan het model ‘Archipel’.
- Eilanden in het IJsselmeer kunnen, naar verwachting, amper een bijdrage leveren aan het oplossen van het fileprobleem op de corridors Amsterdam – Almere en Amsterdam – Purmerend - Hoorn.

Literatuurlijst

Vier vergezichten op Nederland, Nr. 55, CPB 2004

Lange-termijnbevolkingsscenario's voor Nederland, CBS & RIVM-MNP, februari 2004

Scenario's voor huishoudensontwikkelingen in Nederland, MNP-RIVM, ABF, CBS, CPB, RPB en SCP, maart 2005

Primos Prognose 2005, De toekomstige ontwikkeling van bevolking, huishoudens en woningbehoefte, ABF, oktober 2005.

Woningmarktverkenningen, Socrates 2004, Min VROM

Structurele bevolkingsdaling. Een urgente nieuwe invalshoek voor beleidsmakers. Februari 2006. Door W. Derks, P. Hovens en L.E.M. Klinkers i.o.v. Raad voor Verkeer en Waterstaat en van de VROMRaad.

Het landgebruik in 2030. Een projectie van de Nota Ruimte. A.C.M. de Nijs, R. Kuiper en L.E.M. Crommentuijn 2005.

Reinventing the Welfare State. Ruud de Mooij, CPB maart 2006.