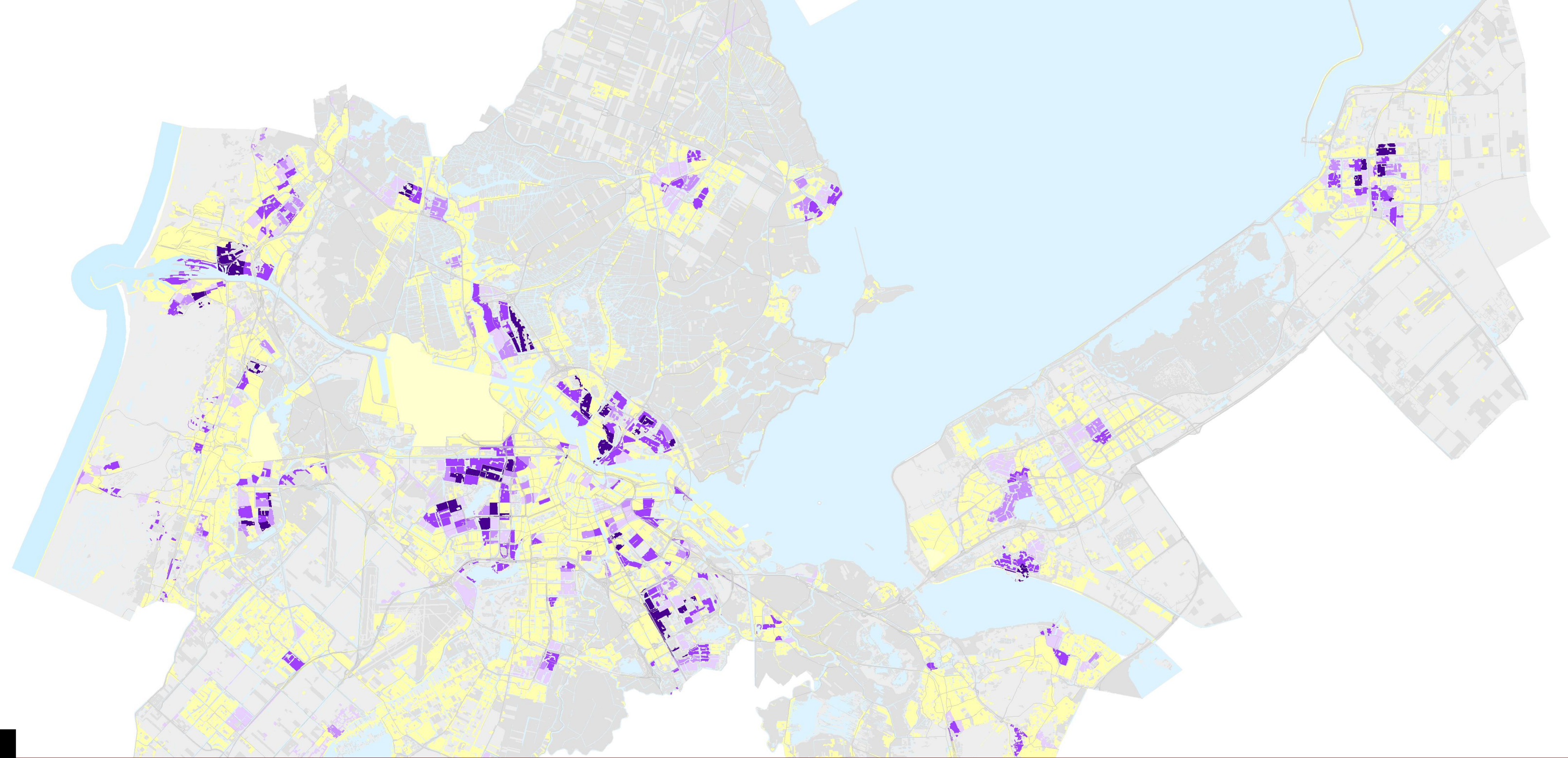




MRA Inclusief en Leefbaar

Inhoud



- + Context en aanpak | p. 3
- + Kansengelijkheid | p. 8
- + Verdieping Woonwerkbalans | p. 19
- + Verdieping Gezondheid | p. 31

A photograph of a park scene. In the foreground, there is a wooden bench with a red stripe. A paved path leads into the distance, flanked by trees. In the background, there is a construction site with orange safety barriers and a yellow excavator. A person in an orange safety vest is visible near the construction site. The sky is blue with some clouds.

Context en aanpak

De verstedelijkingsstrategie MRA wil de kansen en beperkingen die het ruimtelijk systeem biedt aan individuen en groepen optimaliseren en eerlijk verdelen over de bevolking. Vanuit een brede blik op kansengelijkheid is er daarbij speciale aandacht voor gelijke kansen voor sociaal-economisch kwetsbaarder groepen.

Sociale grondrechten

Opdracht aan de overheid om voorzieningen te treffen voor het maatschappelijk functioneren van de burger

Grondrechten zijn aanspraken en vrijheden die de burger heeft tegenover de overheid



Klassieke grondrechten

- Vrijheidsrechten
- Politieke rechten
- Gelijkheidsrechten



Sociale grondrechten

- Sociale gerechtigheid
- Bieden van voldoende ontplooiing voor burgers

niet afdwingbaar



Sociale grondrechten vormen een instructie aan de overheid

Taken van de overheid:

- Bevorderen voldoende **werkgelegenheid**
- Zorgen voor de **bestaanszekerheid** der bevolking en de spreiding van welvaart
- Bevorderen voldoende **woongelegenheid**
- Bevorderen van de bewoonbaarheid van het land en de bescherming en verbetering van het **leefmilieu**
- Scheppen van voorwaarden voor maatschappelijke en culturele **ontplooiing** en voor vrijetijdsbesteding.
- Zorgen voor kwantitatief en kwalitatief voldoende openbaar en bijzonder **onderwijs**
- Bevorderen van de **volksgezondheid**.

Deze sociale grondrechten worden in dit stuk onder de noemers inclusieve verstedelijking en kansengelijkheid vertaald naar regionale verstedelijking

Inclusieve verstedelijking

Werken aan de gelijke verdeling van de kansen die het ruimtelijk systeem biedt aan sociale groepen

“Leefbaarheid en sociaal-economische inclusiviteit zijn geen directe ruimtevragers. In die zin passen ze moeilijk in de opsomming van (ruimtelijke) opgaven. Maar sociale samenhang en de mogelijkheid voor mensen om zich te ontplooien worden wel beïnvloed door ruimtelijke keuzes. Inclusiviteit is daarom een onlosmakelijk onderdeel van de verstedelijkingsstrategie.”

[uit de concept Verstedelijkingsstrategie – versie 2, mei 2021]

Invalshoek

- + **Inclusie** betekent de insluiting in de samenleving van achtergestelde groepen op basis van gelijkwaardige rechten en plichten.
- + Vertaald naar de **verstedelijkingsstrategie** betekent dit dat we er voor proberen te zorgen dat de kansen en beperkingen die het **ruimtelijk systeem** biedt aan individuen en groepen eerlijk verdeeld zijn over de bevolking.
- + Vanuit een brede blik op **kansengelijkheid** zorgen inrichtingskeuzes van de overheid voor **oplossingen** en gelijke kansen voor sociaal-economisch kwetsbaarder groepen, met name in ruimtelijk kwetsbare gebieden maar ook daar buiten.
- + Tenminste mogen inrichtingskeuzes en autonome ruimtelijke ontwikkeling er niet voor zorgen dat kwetsbaarder groepen **extra hinder** ondervinden en daardoor te maken krijgen met verscherping van kansenongelijkheid.

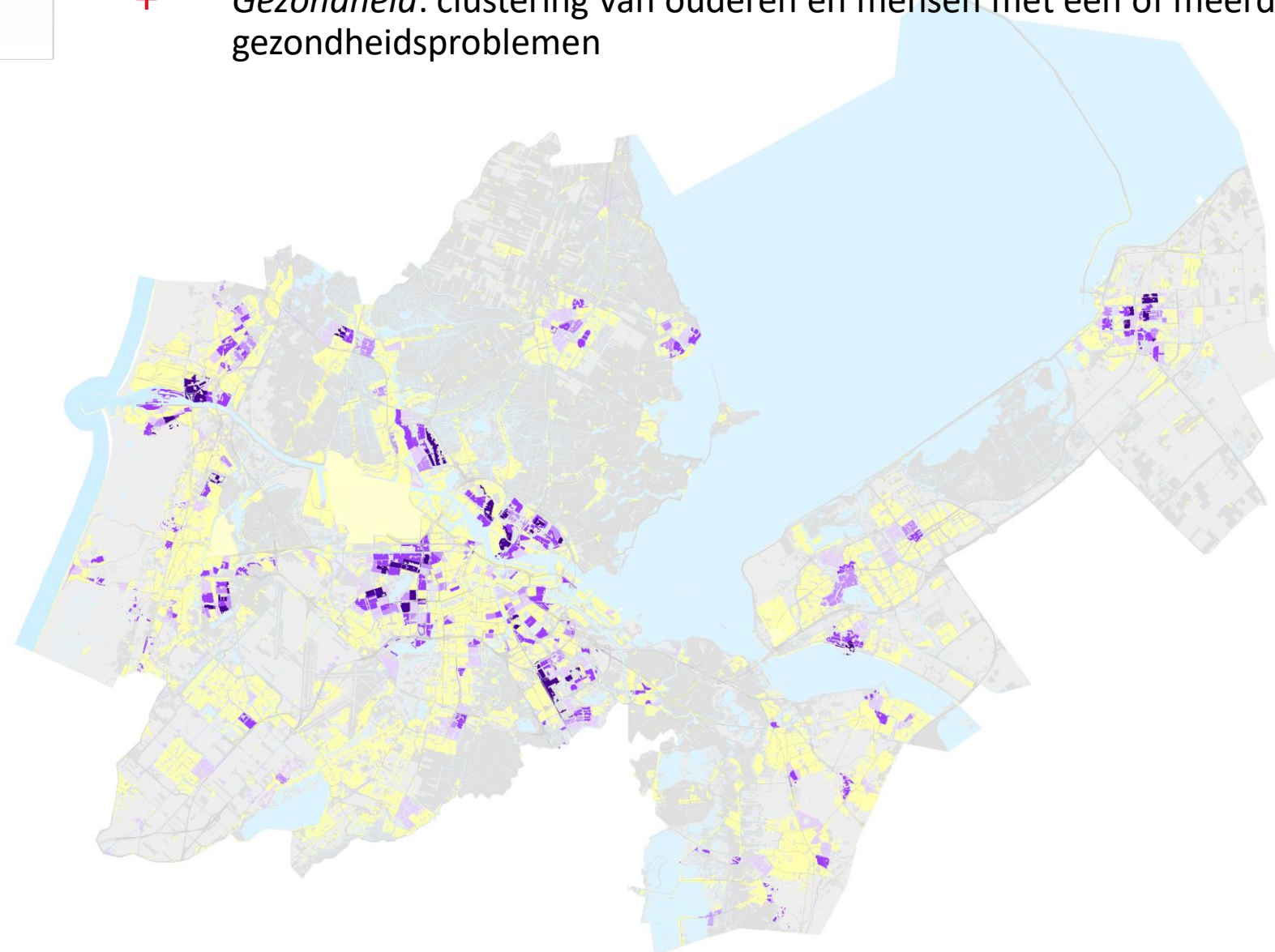


Op plekken die sociaal en/of ruimtelijk kwetsbaar zijn is kansengelijkheid niet vanzelfsprekend

Sociale kwetsbaarheid

De Sociale Kwetsbaarheidsscore geeft aan op hoeveel 'hulpbronnen' een bovengemiddeld deel van de populatie van een buurt kwetsbaar is

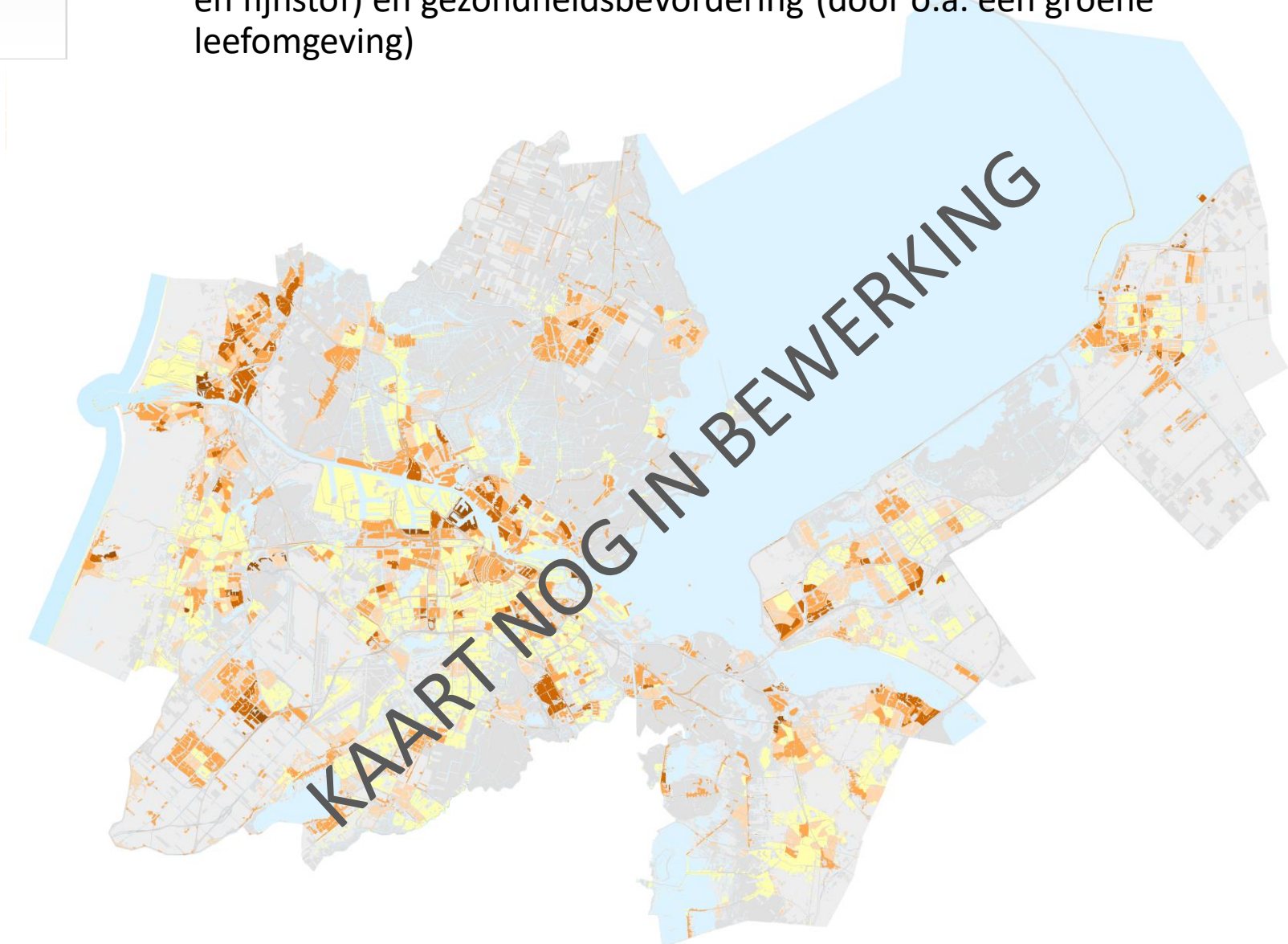
- + *Sociale cohesie*: mate van identificatie en/of verbondenheid met elkaar
- + *Inkomen*: clustering van huishoudens met een laag inkomen
- + *Werk*: clustering van mensen met een bijstandsuitkering of een WW-uitkering
- + *Opleiding*: clustering van mensen met een opleiding tot en met MBO 1.
- + *Gezondheid*: clustering van ouderen en mensen met een of meerdere gezondheidsproblemen



Ruimtelijke kwetsbaarheid

De Ruimtelijke Kwetsbaarheidsscore geeft aan op hoeveel ruimtelijke elementen een buurt kwetsbaar is

- + *Segregatie*: clustering corporatiebezit
- + *Voorzieningenniveau*: bereikbaarheid van primaire en secundaire voorzieningen
- + *Woonwerkbalans*: bereikbaarheid van werk voor praktisch en middelbaar opgeleiden
- + *Gezonde Leefomgeving*: mate van gezondheidsbescherming (tegen geluid en fijnstof) en gezondheidsbevordering (door o.a. een groene leefomgeving)



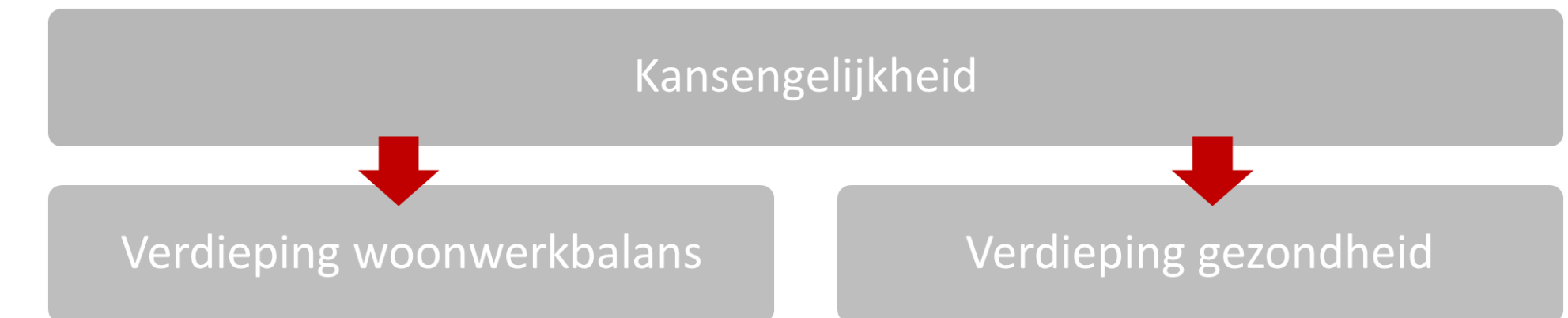
Kansengelijkheid en Regionale Verstedelijking

Kansen creëren, benutten, behouden en delen

In een sociaal-maatschappelijke blik op verstedelijking raken sociale kracht en ruimtelijke kwaliteit elkaar. Een van de uitgangspunten in de verstedelijkingsstrategie is dat de lusten en lasten van ruimtelijke investeringen zo veel als mogelijk eerlijk verdeeld zijn over de bevolking. Dat begint bij de vraag hoe dit nu verdeeld is over de MRA en over sociale groepen.

- + Op plekken die zowel sociaal als ruimtelijk kwetsbaar zijn, moet de nadruk in ruimtelijk beleid liggen op het **creëren van kansen**.
- + Op plekken die sociaal kwetsbaar zijn, maar ruimtelijk sterk, is het van belang er voor te zorgen dat kwetsbare bewoners **profiteren** van de kansen die er zijn.
- + Op plekken die ruimtelijk kwetsbaar zijn maar sociaal sterk, is het belangrijk om die ruimtelijke kwetsbaarheid te verminderen, zodat de sociale kracht **behouden** blijft.
- + Op plekken die zowel sociaal als ruimtelijk sterk zijn, moet in ruimtelijke maatregelen de nadruk komen te liggen op het **delen** van lokale kansen met omliggende kwetsbare gebieden en het niet in gevaar brengen van ruimtelijke kracht door ruimtelijke maatregelen

In het vervolg van dit stuk wordt dit uitgewerkt op een drietal onderling samenhangende, maar inhoudelijk te onderscheiden onderwerpen. Daarbij wordt Kansengelijkheid, en de door onderliggende woningmarktprocessen gedreven sociale uitsorting als 'kapstok' gebruikt en wordt hierna vooral uitgewerkt in termen van (de beïnvloeding van) wonen, betaalbaarheid en daaruit volgende clustering van kwetsbare bewoners. De twee verdiepingen zoomen vanuit dat thema op naar verschillende elementen van kwetsbaarheid: sociaal-economisch (woonwerkbalans) en gezondheid.



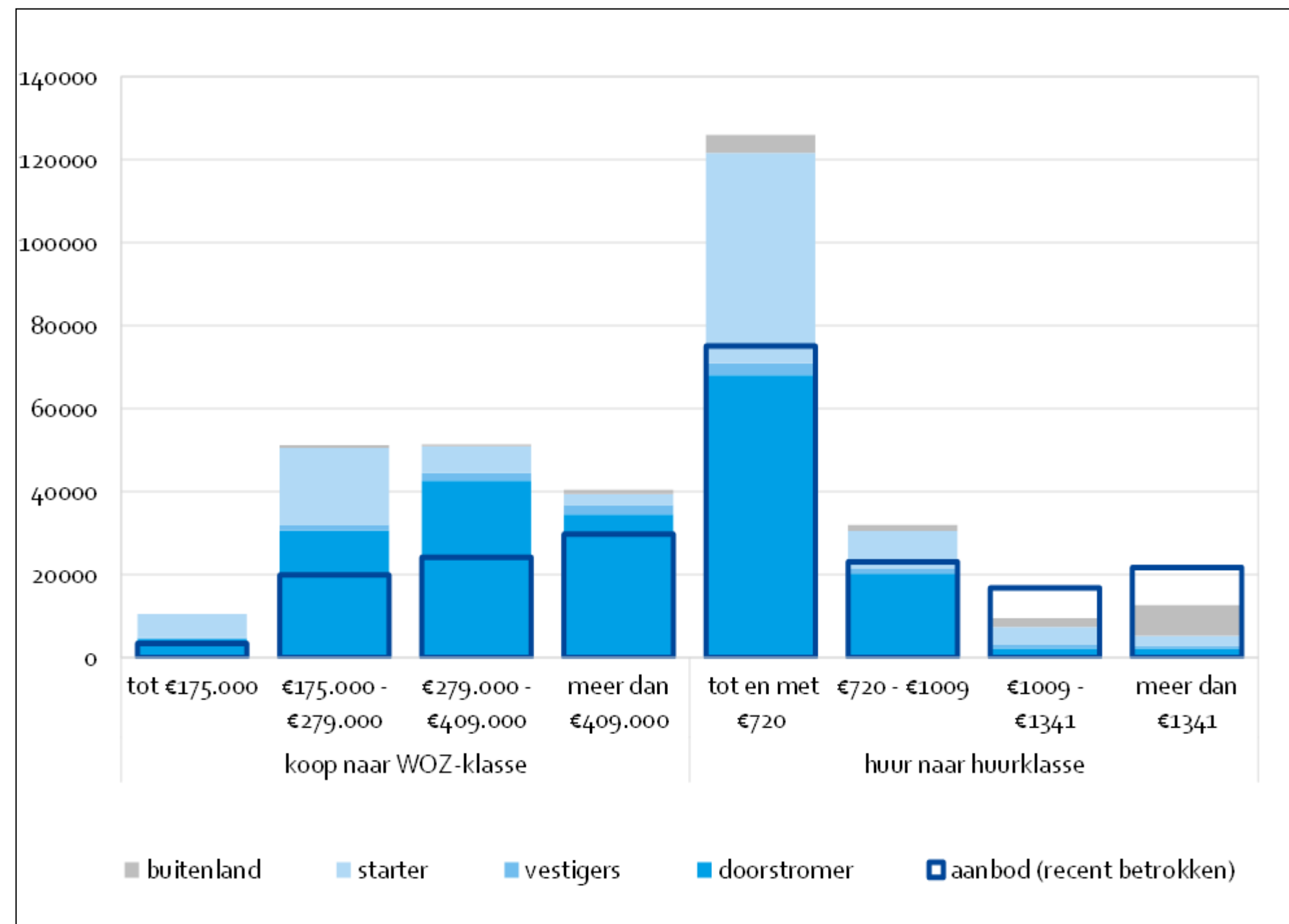


Kansengelijkheid



De demografische druk van hoogopgeleide professionals op de centrale delen van de MRA en Amsterdam zorgt voor grote prijsverschillen voor koopwoningen, wat inkomenssegregatie in de hand werkt. Deze ongelijke ontwikkeling, gecombineerd met de ongelijke verdeling van sociale huurwoningen over de regio, zorgt voor regionale en lokale segregatie: het ontstaan van eilanden van sociaal-economische voorsprong, met daar omheen ringen van relatieve en absolute kwetsbaarheid.

Krapte op de woningmarkt maakt grote delen van de MRA slecht toegankelijk voor lage en middeninkomens

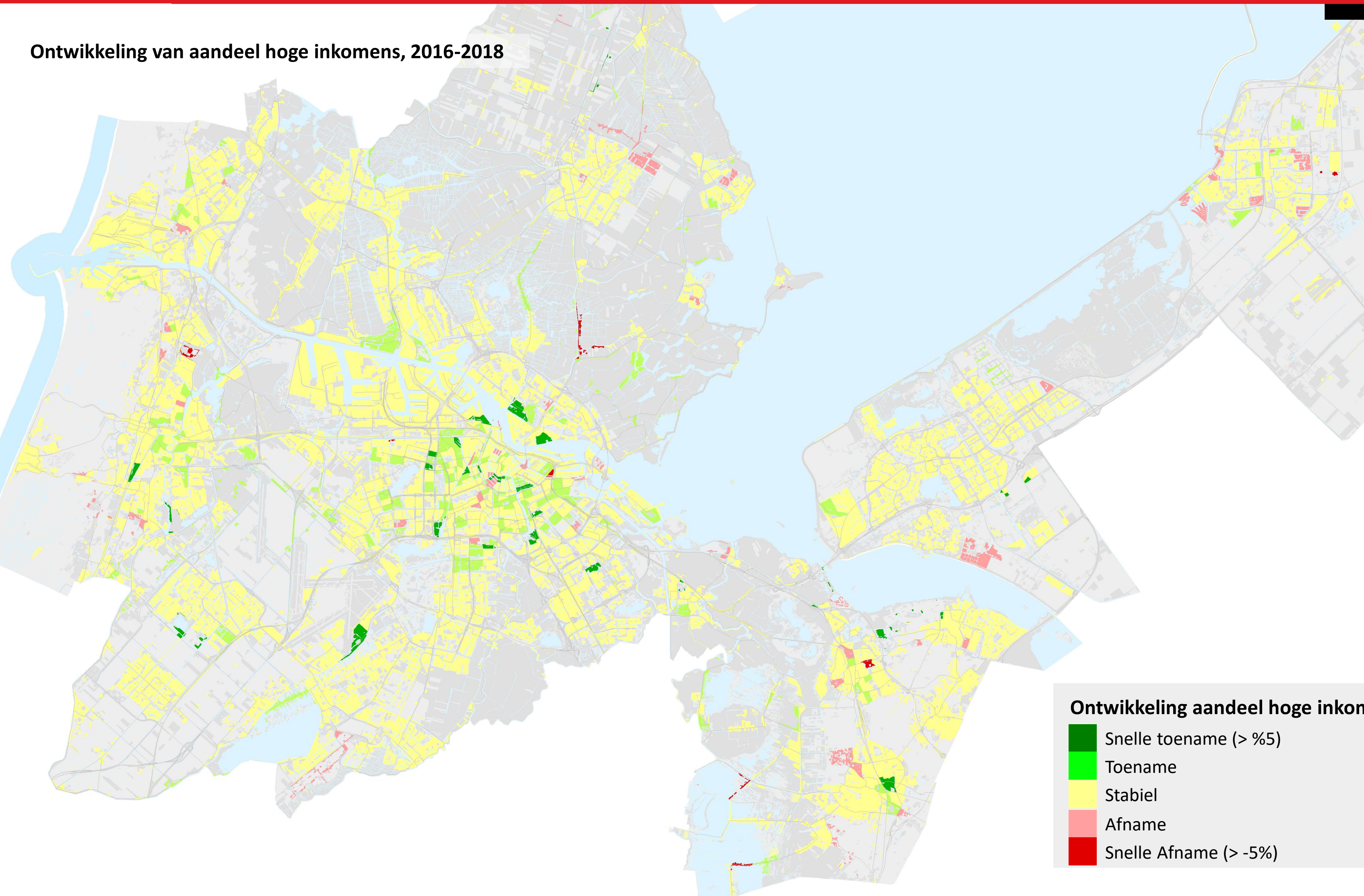


Analyses WIMRA en Rigo

- + Starters en gezinnen kunnen in het vrijkomend aanbod (rond de 90% bestaand en 10% nieuwbouw) moeilijk een passende woning vinden
- + Er zijn vooral tekorten in de sociale huur en in de middeldure en dure koop tot € 409.000
- + Ook de toekomstige behoefte aan betaalbare woningen is groot: 62% van de vraag in het basisscenario, en oplopend naar 78% in scenario economische tegenspoed
- + In de dure huursector is het aanbod groter dan de vraag. Huishoudens wijken uit naar dit segment, hebben vaak hoge woonlasten en wonen er vaak maar kort
- + Het aantal starters is afgenomen met 6 procent tot 38.300 (-2.500)
- + Per saldo vertrekken er vooral gezinnen uit de MRA. De uitstroom is met 25 procent toegenomen naar 8.600 (+1.700).

2016-2018: het aandeel hoge inkomens groeit vooral in de duurdere buurten

Ontwikkeling van aandeel hoge inkomens, 2016-2018

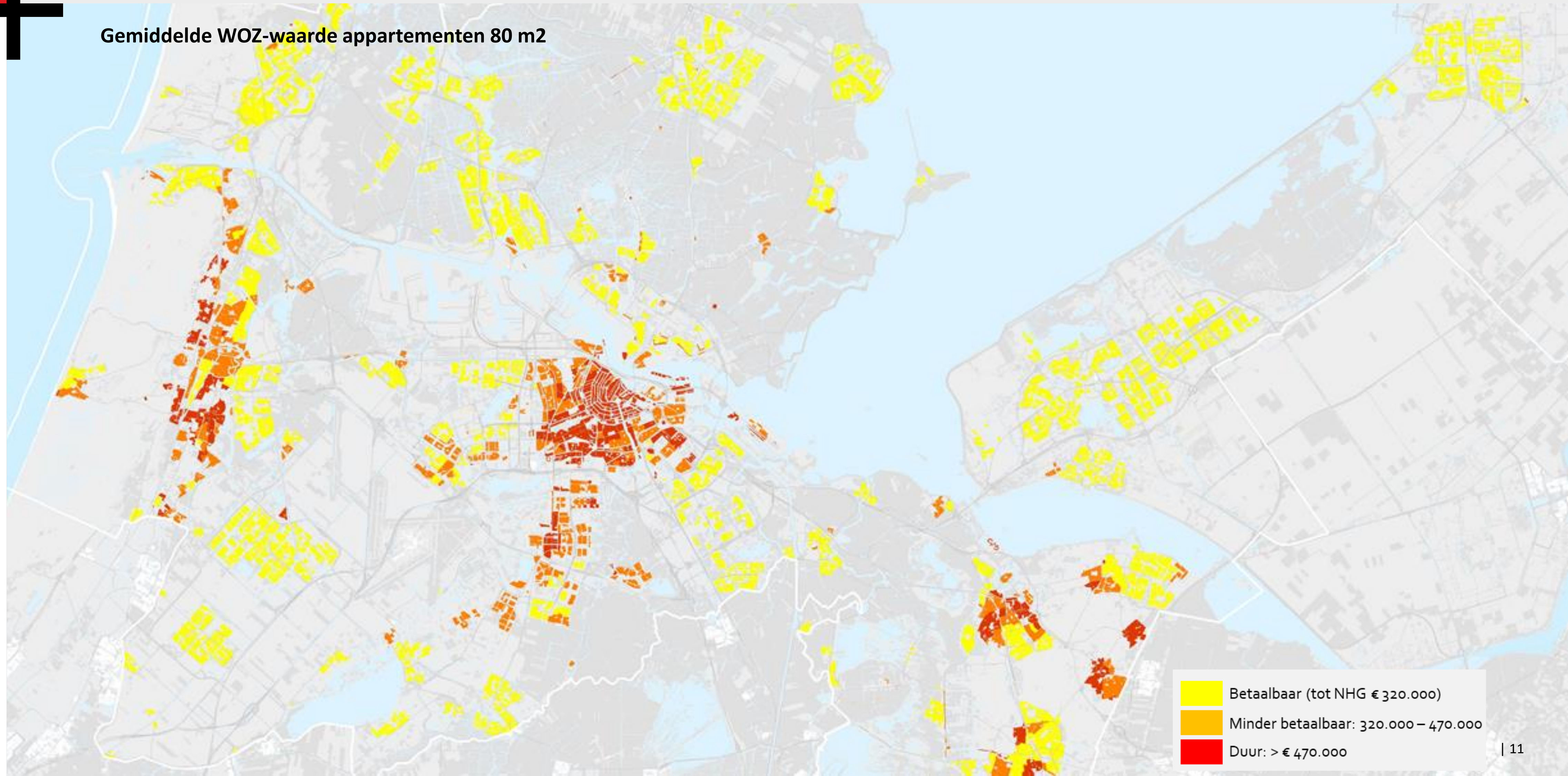


Wereldwijde trends die woonsegregatie versterken

- + Globalisering: instroom van mensen in de stad met relatief hoog inkomen
- + Professionalisering, waarbij er een toename is van hoogopgeleiden bij een gelijkblijvende groep laagopgeleiden
- + Veranderende woonvoorkeuren: toenemende voorkeur hoge inkomens voor centrale stad
- + Toename aantal huishoudens met hoog inkomen in Amsterdam en Haarlem

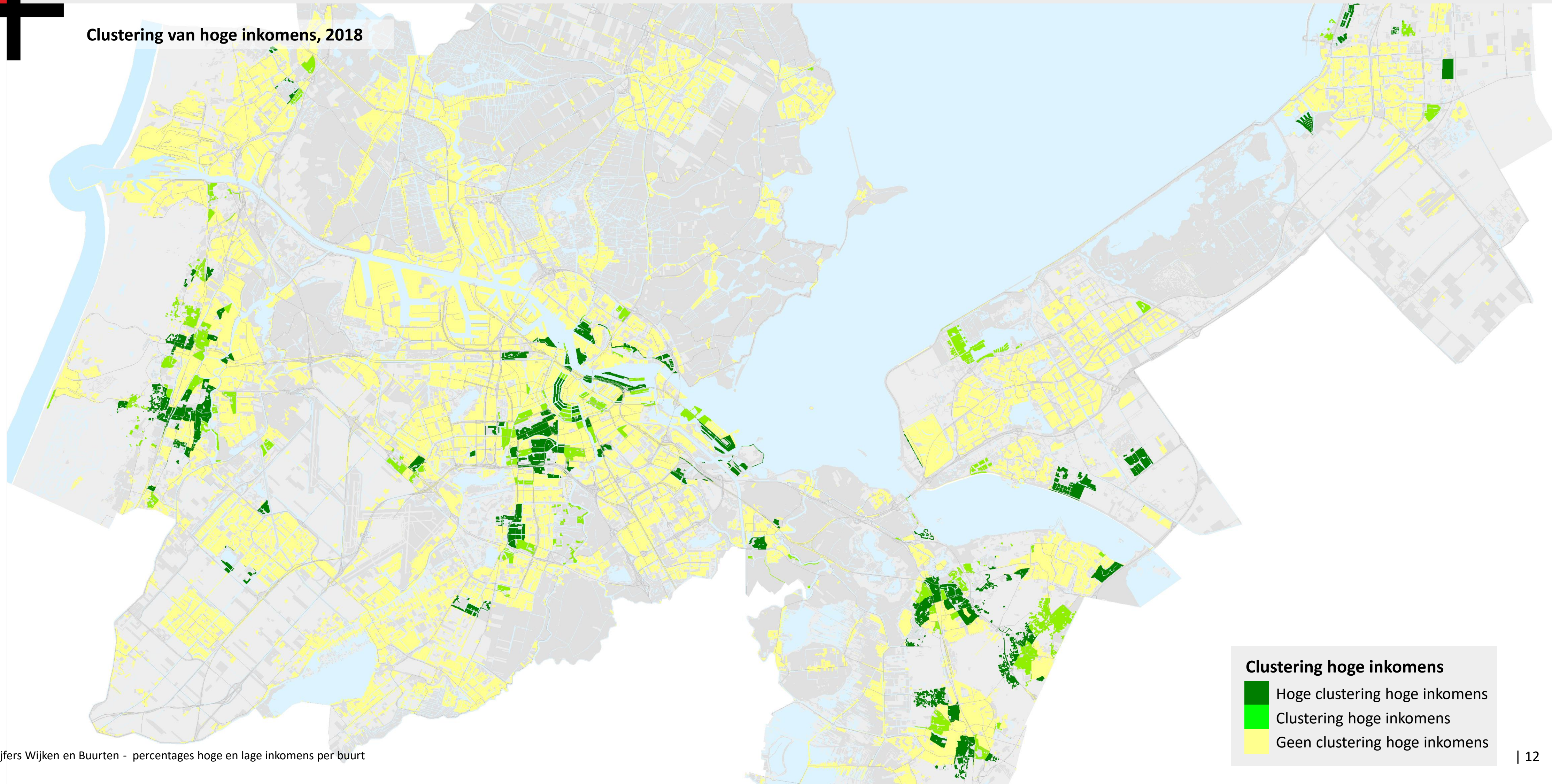
Op de MRA woningmarkt zijn hierdoor flinke prijsverschillen tussen centrumsteden en ommeland

Gemiddelde WOZ-waarde appartementen 80 m²

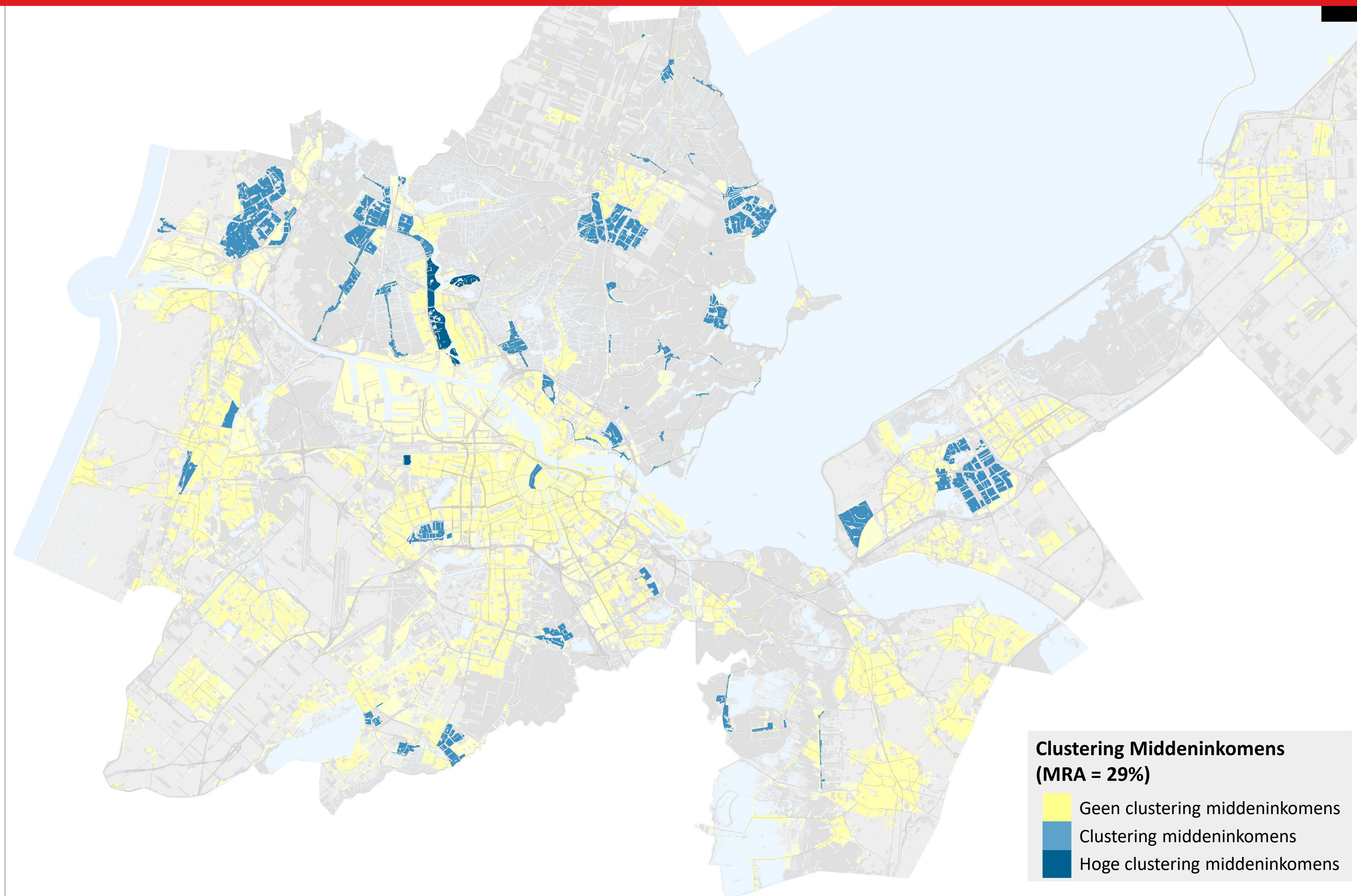


In de duurder buurten is de ruimtelijke clustering van hoge inkomens zichtbaar

Clustering van hoge inkomens, 2018



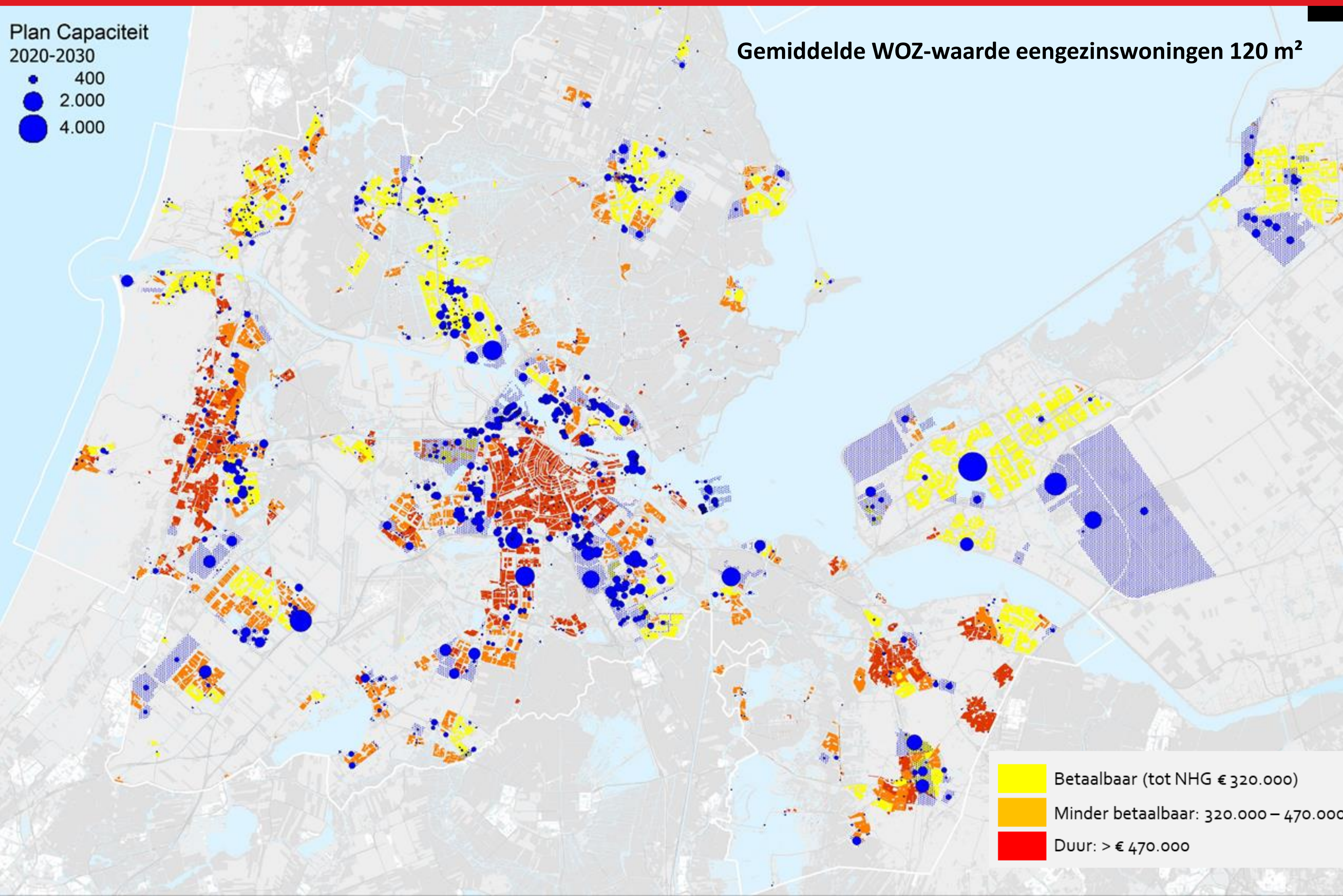
Oververtegenwoordiging middeninkomens volgt betaalbaarheid en eengezinsmilieus



Verkenning Middengroepen: het aandeel middeninkomens zal verder afnemen in dure gebieden

- + Het aandeel middeninkomens in de MRA in 2019 is 29%
- + Middeninkomens zijn oververtegenwoordigd in gebieden met relatief veel betaalbare koopwoningen uit de jaren '70, '80 en '90: Almere, Huizen, Purmerend, Hoofddorp en in goedkopere delen van de MRA: Zaanstreek-Waterland, IJmond.
- + Lage middeninkomens wonen van oudsher meer in buurten met veel sociale huur, hoewel de toegang tot het gereguleerde segment er nu niet meer is.
- + Maar: lage inkomensgroepen worden op gebied van toegang woningmarkt, kwetsbaarheid arbeidsmarkt harder geraakt dan middengroepen

De plancapaciteit wonen is in beperkte mate voorzien in betaalbare gebieden



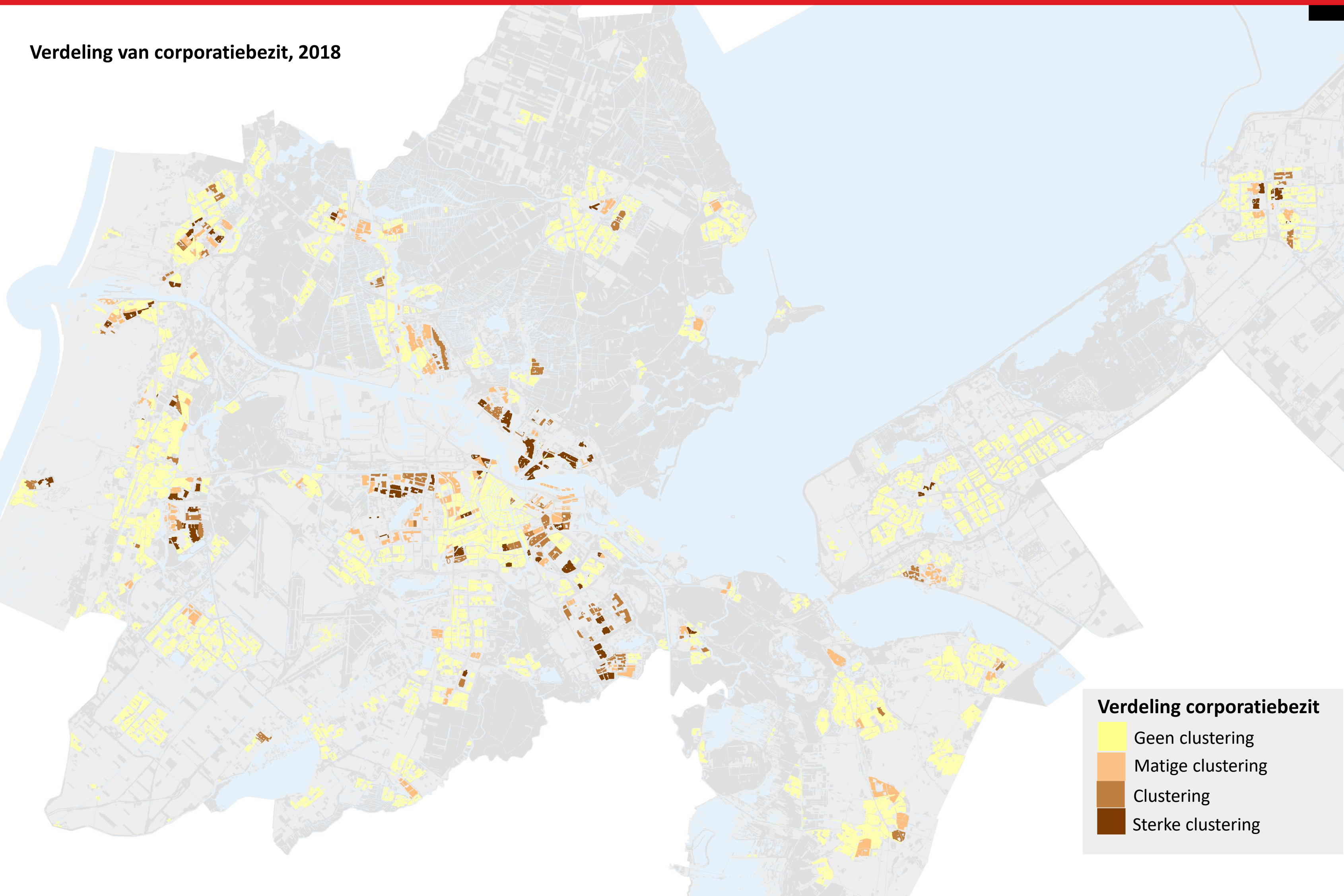
Betaalbare plancapaciteit*

- + De plancapaciteit wonen landt tot 2030 voor 30% op plekken waar tegen huidig prijspeil een betaalbaar appartement van 80 m² gerealiseerd kan worden (tegenover 35% op de duurste plekken).
- + Tussen 2030 en 2050 geldt dit voor 23% van de plancapaciteit (54% op duurste plekken)
- + De plancapaciteit wonen landt tot 2030 voor 10% op plekken waar tegen huidig prijspeil een betaalbare eengezinswoning van 120 m² gerealiseerd kan worden (65% op duurste plekken) .
- + Tussen 2030 en 2050 geldt dit voor 9% van de plancapaciteit (74% op duurste plekken)

** Van deze plancapaciteit weten we nog niet hoe deze geprogrammeerd wordt (eengezinswoningen-appartementen; koop-markthuur-sociale huur)*

De verdeling van corporatiebezit is ongelijk verdeeld over de regio

Verdeling van corporatiebezit, 2018

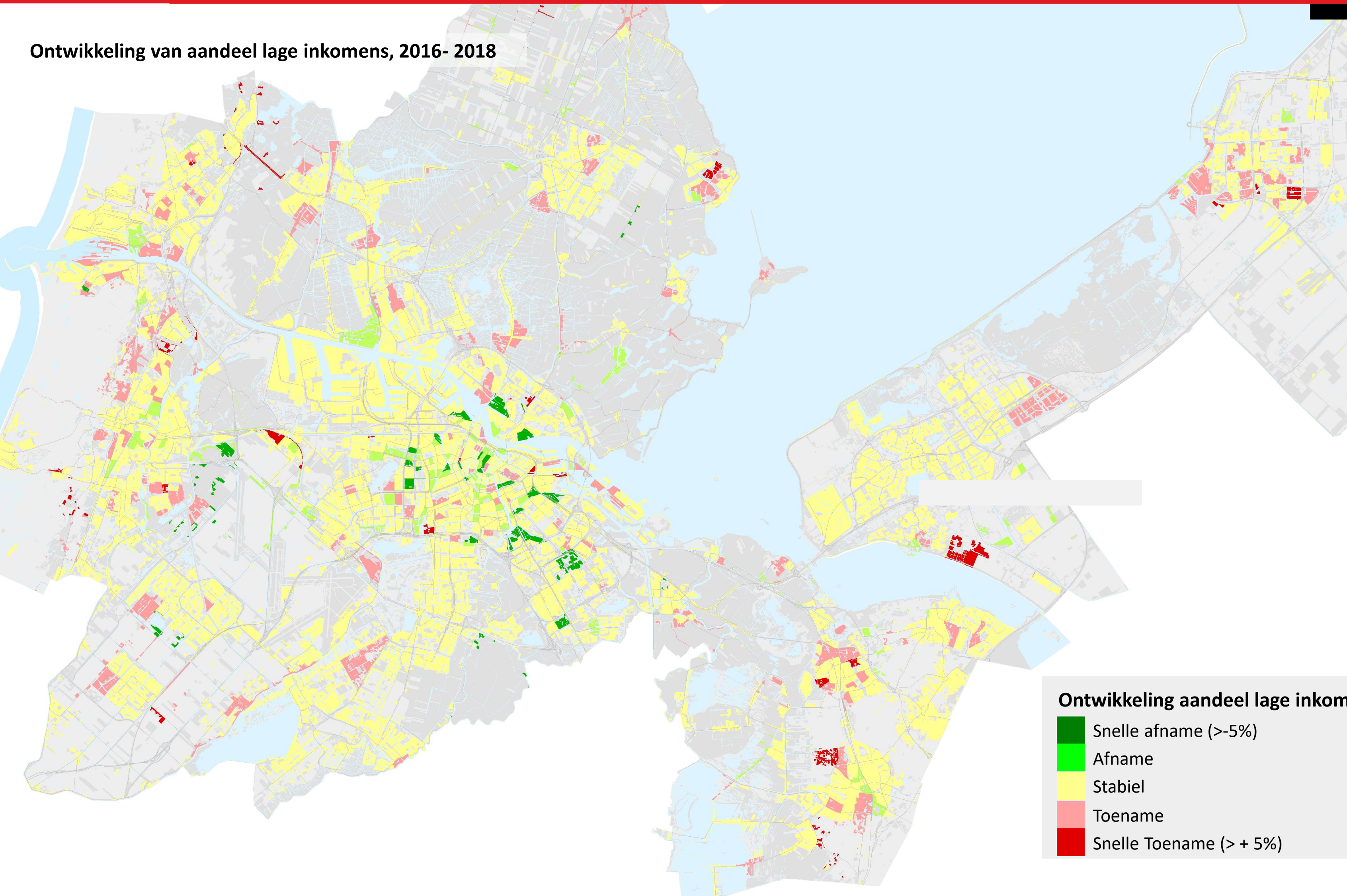


Het ruimtelijk systeem versterkt woonsegregatie door:

- + 50% van de corporatiewoningen staat in 15% van de MRA-woonbuurten
- + Van die buurten ligt 83% in Amsterdam + MRA Noord

2016-2018: Toename van lage inkomens in de suburbane delen van de MRA

Ontwikkeling van aandeel lage inkomens, 2016- 2018



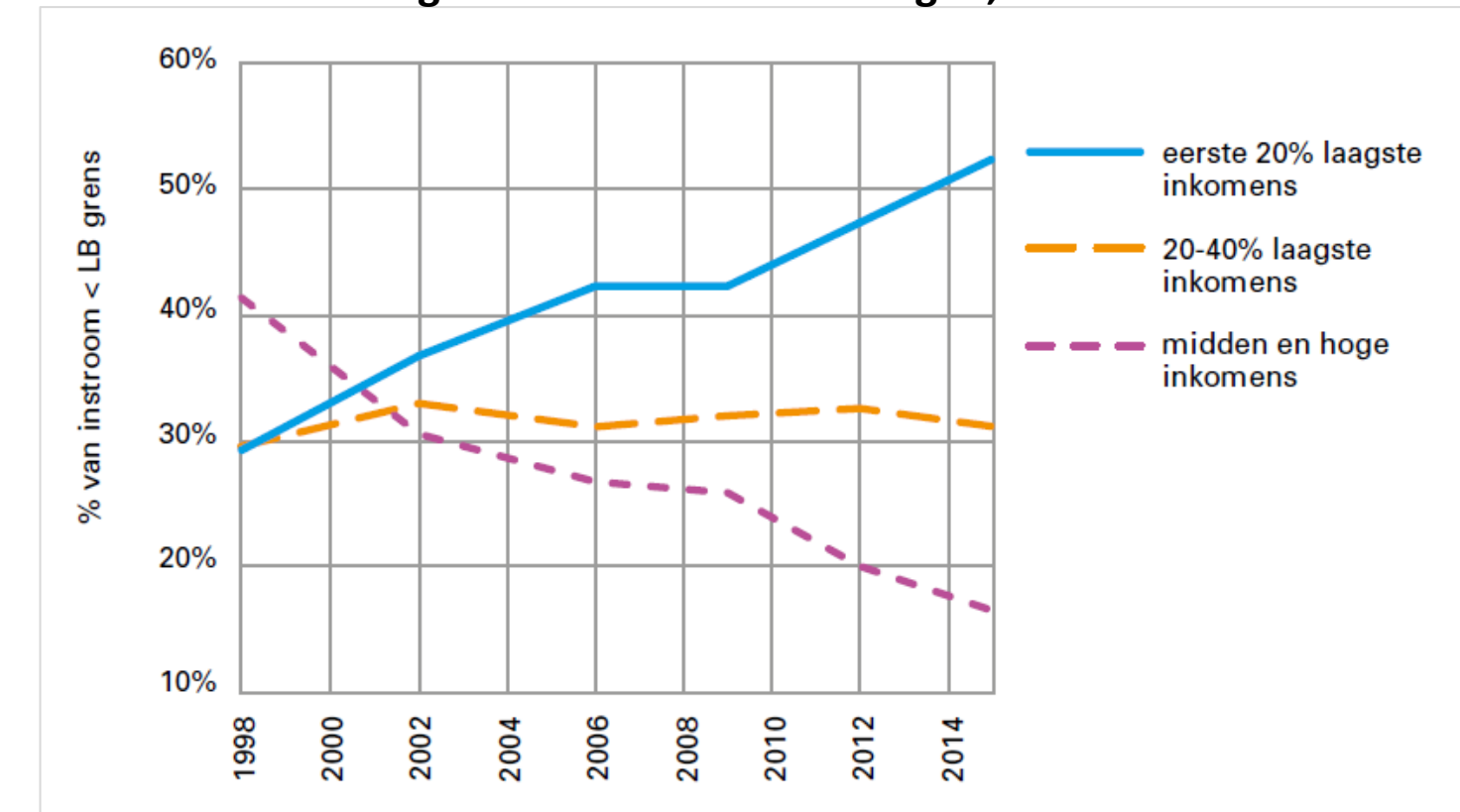
Ontwikkeling aandeel lage inkomens

- Snelle afname (>-5%)
- Afname
- Stabiel
- Toename
- Snelle Toename (> + 5%)

Instroom in corporatiebezit is selectief

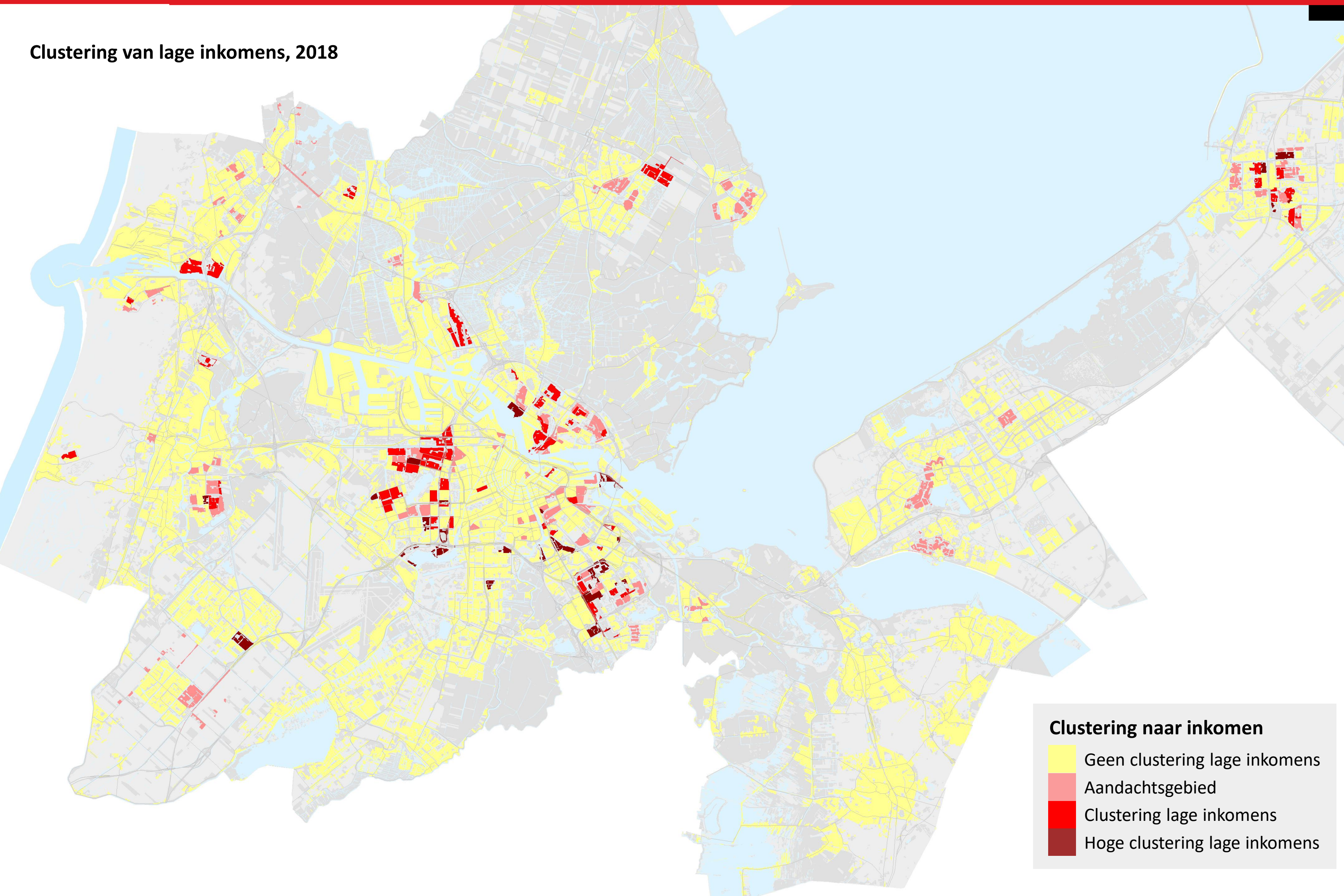
- + De ongelijke verdeling van de sociale huurvoorraad over de regio zorgt voor **‘suburbanisatie van armoede’**.
- + Omdat de eisen om in aanmerking te komen voor een sociale huurwoning zijn verhoogd, maken kwetsbare groepen relatief een groter deel uit van de **instroom** dan voorheen.

Instroom in het segment sociale huurwoningen, naar inkomen



De ruimtelijke clustering van lage inkomens in corporatiebuurten tekent zich af

Clustering van lage inkomens, 2018



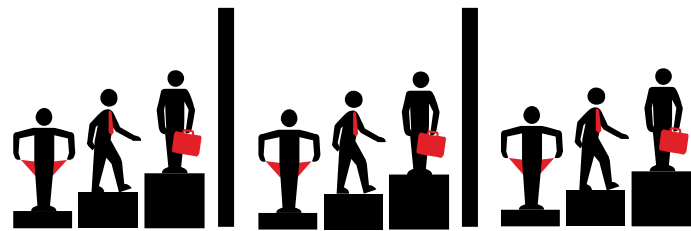
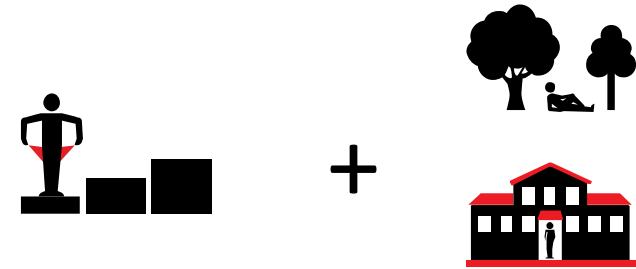
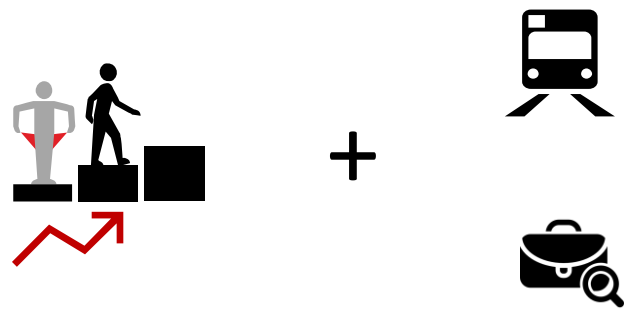
Rigo Research en Advies*:

- + “Er is een toenemende tweedeling tussen corporatiebuurten en overige buurten.”
- + “In corporatiebuurten neemt het aandeel kwetsbare groepen sterk toe en dus ook de problemen die daarmee samenhangen, terwijl dat elders niet speelt.”

Clustering

- + Het aandeel corporatiewoningen in de MRA is 33% - in concentratiegebieden is dat 67%.
- + Het aandeel lage inkomens in de MRA is 37% - in concentratiegebieden is dat 48%.
- + Het aandeel bijstandsontvangers in de MRA is 3,9% - in concentratiegebieden is dat 10%.

Ruimtelijke strategieën op hoofdlijnen

	Menging en verbeteren door woningbouw transformatie
	Verbeteren sociaal maatschappelijke kansen, sociale cohesie en leefbaarheid in kwetsbare wijken door voorzieningenplanning
	Verbeteren sociaal-economische kansen in kwetsbare wijken door planning van mobiliteit en werken

Verdieping Woonwerkbalans



Praktisch en middelbaar opgeleiden zijn voor hun woon-werkverkeer veel meer dan theoretisch opgeleiden aangewezen op autogebruik, en hebben te maken met grotere pendelafstanden. Dit zorgt voor problemen met congestie, voor achterstanden in lage SES-wijken waar autobezit lager is en sowieso voor een slechte bereikbaarheid van praktisch en middelbare banenclusters vanuit de plekken waar de praktisch en middelbaar opgeleiden wonen.

Daily Urban Systems worden steeds groter

Maar ze bedienen praktisch en middelbaar geschoolden
doorgaans minder goed dan theoretisch geschoolden

De 30-minutenmetropool was
eeuwenlang de norm voor
verstedelijking



Marchetti's constante*: De
gemiddelde tijd die een
persoon per dag inruimt
voor woon-werk-verkeer is
ongeveer een uur.

De 30-minuten bereikbaarheid van
praktische en middenbanen
verslechtert wereldwijd

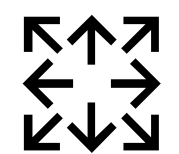


Er is een toenemende
centralisatie van werklocaties
en spreiding van sociale
groepen

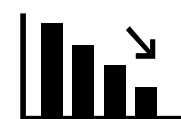
Dat heeft sociaal-economische gevolgen
voor praktisch en middelbaar opgeleiden



Praktisch en middelbaar opgeleiden
zijn steeds grotere delen van hun
dag en hun budget kwijt aan woon-
werkverkeer.



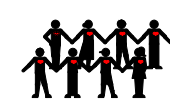
Verbeterde
transportmogelijkheden (auto
en OV) zorgden er decennia
lang voor dat steden binnen
die regel konden groeien.



Middelbaar en Praktische
werkcentra zijn minder
benut, gekrompen en/of
slechter bereikbaar



Er is toenemende congestie
op spoor en weg.



Zij hebben minder tijd om te
ontspannen en in hun lokale
gemeenschap of met gezin door te
brengen



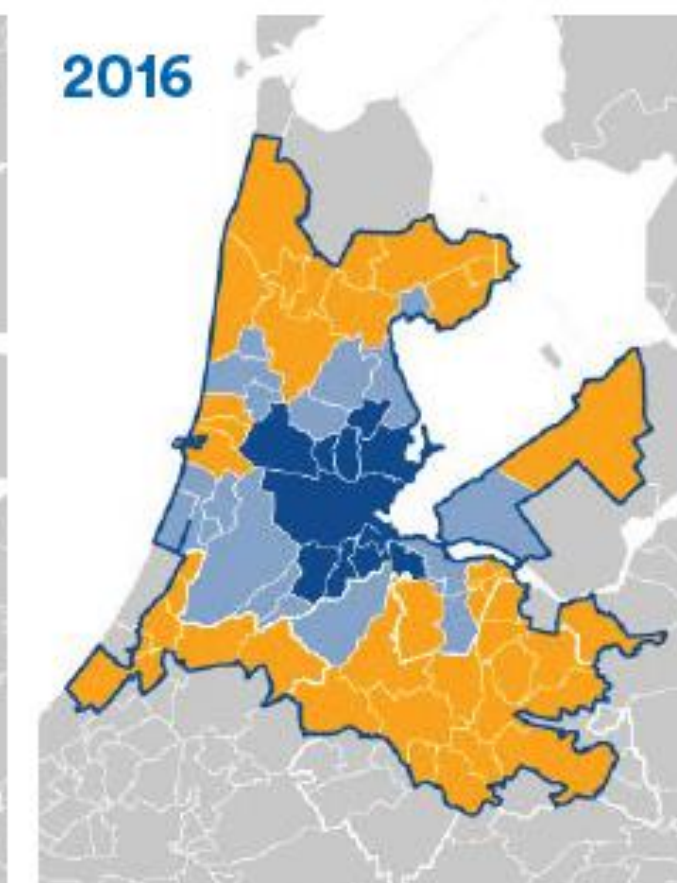
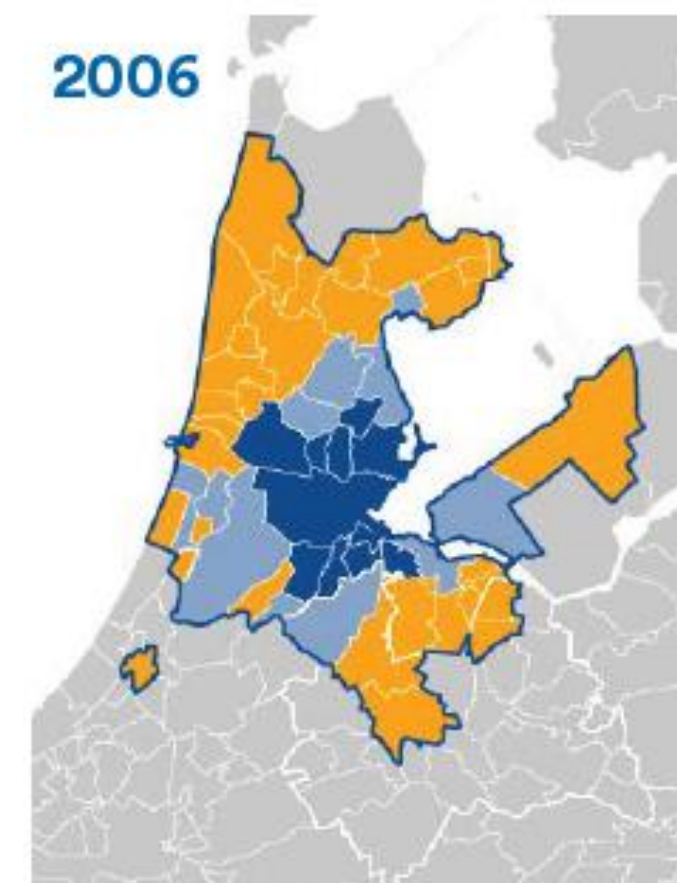
Ze kunnen moeilijker aan een
geschikte baan komen.



Het College van Rijksadviseurs waarschuwt ook de MRA voor het uitdijend Daily Urban System

CRa: “Stimuleer niet langer het uitdijen van het daily urban system van de MRA”

- + Het zijn met name de hoger opgeleiden die verder reizen voor hun baan, maar die ook goed thuis kunnen werken en dus niet dagelijks heen en weer hoeven te pendelen tussen werk en woning.
- + Kortgeschoolden werken vaker op ‘scooter-afstand’
- + Mensen met vitale beroepen kunnen vaak niet of minder makkelijk thuis werken.
- + Zij hebben juist baat bij werk op niet al te lange reisafstand van hun woonplek.
- + Daarnaast gaat een steeds grotere woon-werkafstand ten koste van zwakkere regio's en steden, waar werkgelegenheid nog meer weg zal trekken.
- + Waardoor kortgeschoolden steeds moeilijker een baan kunnen vinden.



Daily urban system van Amsterdam in 2006 en in 2016

Grote delen van Utrecht en het Groene Hart raken steeds sterker op Amsterdam georiënteerd. Dit kan betekenen dat er over steeds grotere afstanden naar Amsterdam gependeld wordt.

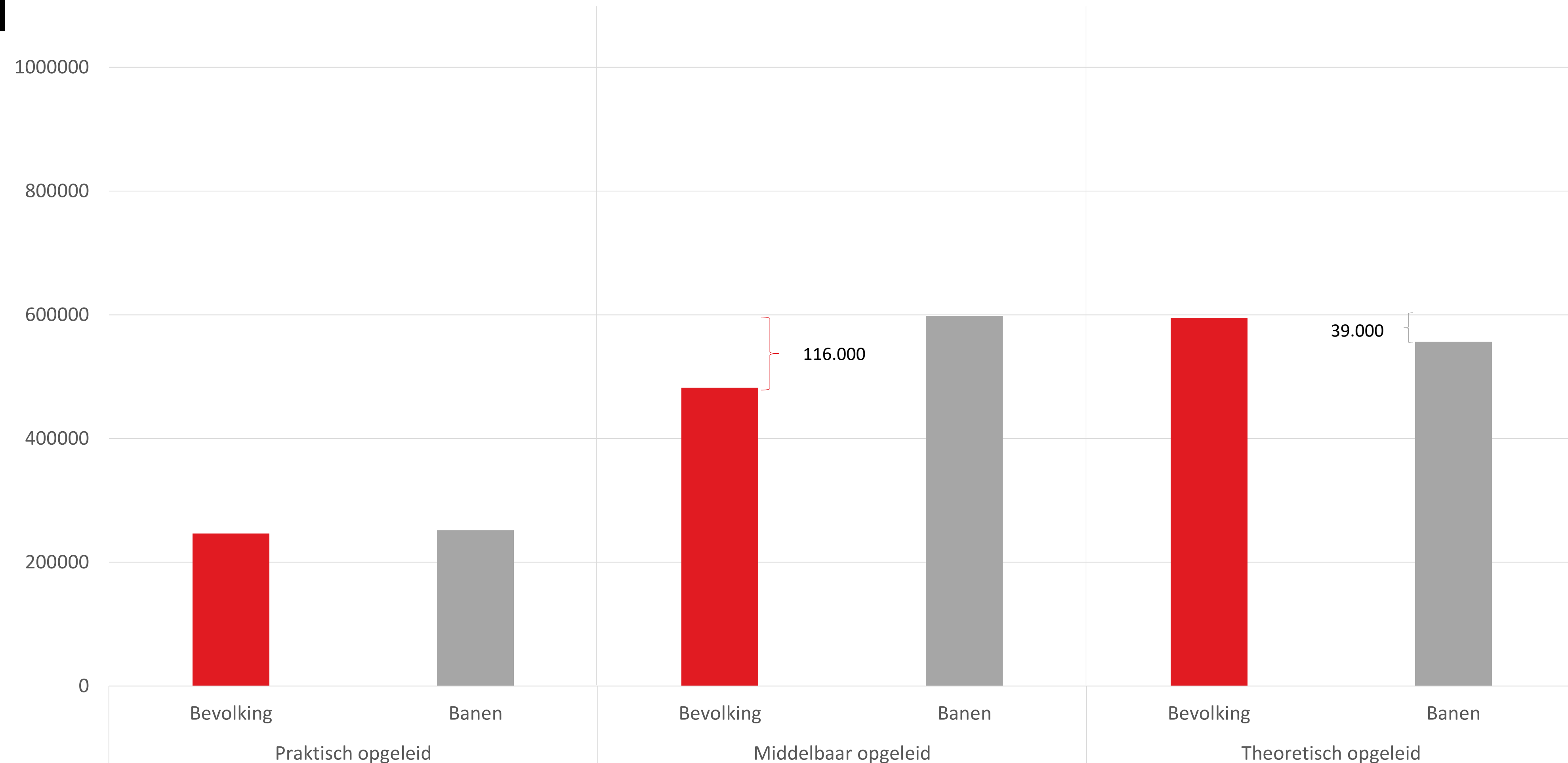
Bron: Goudappel Coffeng, Rapportage Daily Urban System Metropoolregio Amsterdam (oktober 2018) - bewerkt

Aandeel beroepsbevolking werkzaam in Amsterdam

- 5-15% beroepsbevolking
- 15-25% beroepsbevolking
- > 25% beroepsbevolking

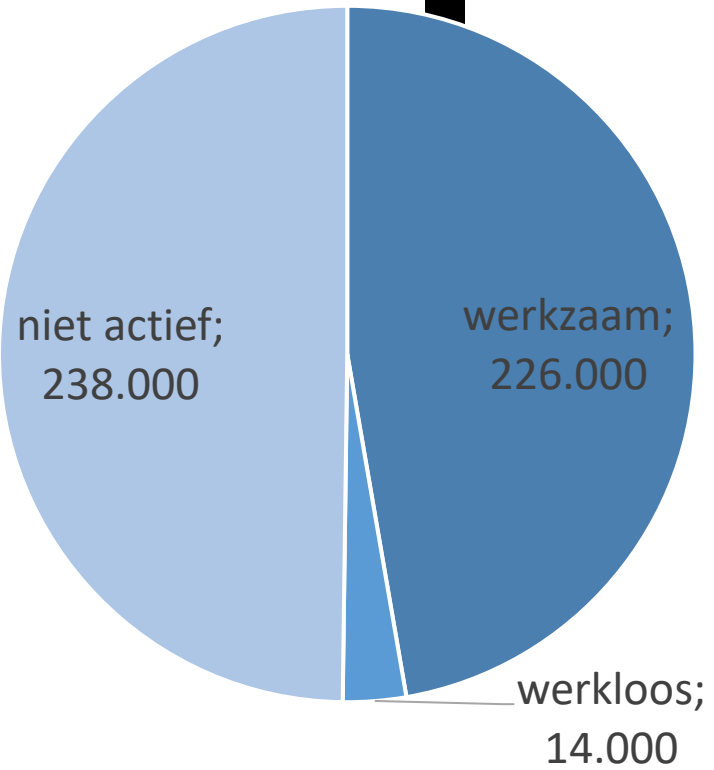


De beroepsbevolking en banen in de MRA zijn redelijk in balans – arbeidstekort middenopgeleiden



De meeste inwoners die praktisch of middelbaar zijn opgeleid kunnen zich alleen een betaalbare woning veroorloven

Inwoners met een praktische opleiding



arbeidsparticipatie

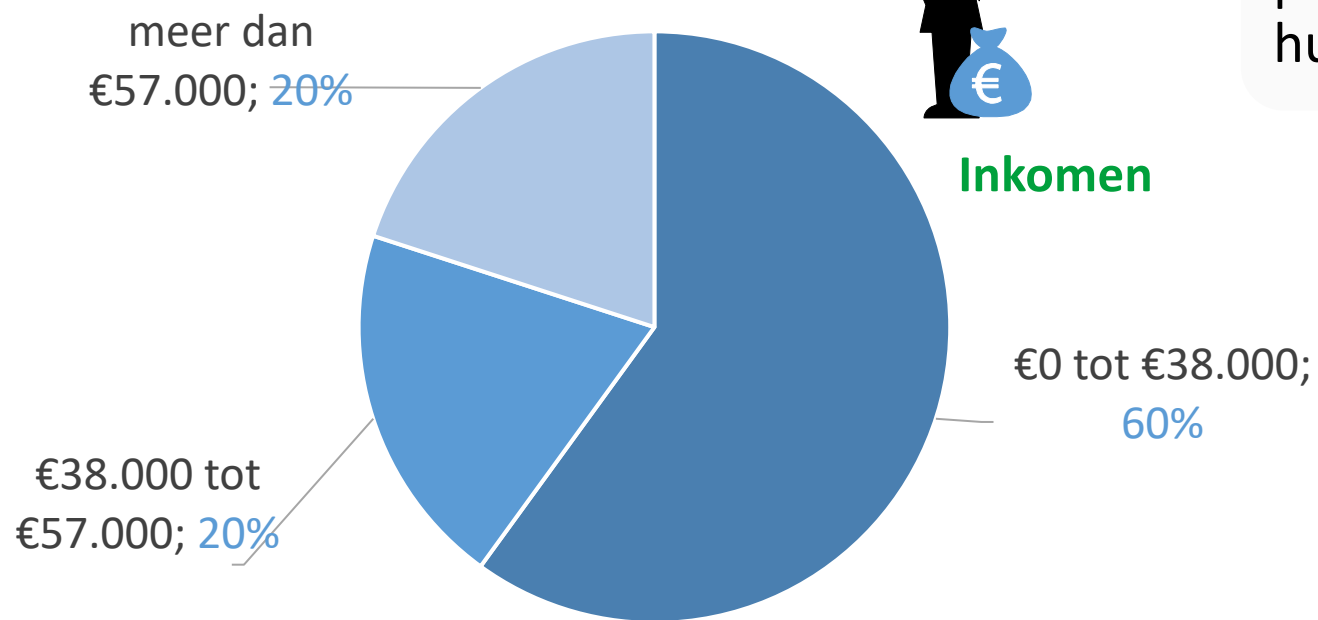
Bijna **55%** van de inwoners van de MRA is praktisch of middelbaar opgeleid (tot mbo-4).

80% van de praktisch opgeleiden en **55%** van de middelbaar opgeleiden verdient tot **€ 57.000** per jaar.

Door de woningmarkt ontwikkelingen zijn starters zonder kapitaal (vaak praktisch- en middelbaar opgeleiden) vrijwel **volledig** aangewezen op sociale huursector.



Inkomen



Hypotheek tot €175.000

Woonsituatie



■ sociale huur, corporatie ■ sociale huur, particulier ■ vrije sector huur, corporatie ■ vrije sector huur, particulier ■ koopwoning

53%

6%

3%

4%

34%

Inwoners met een middelbare opleiding

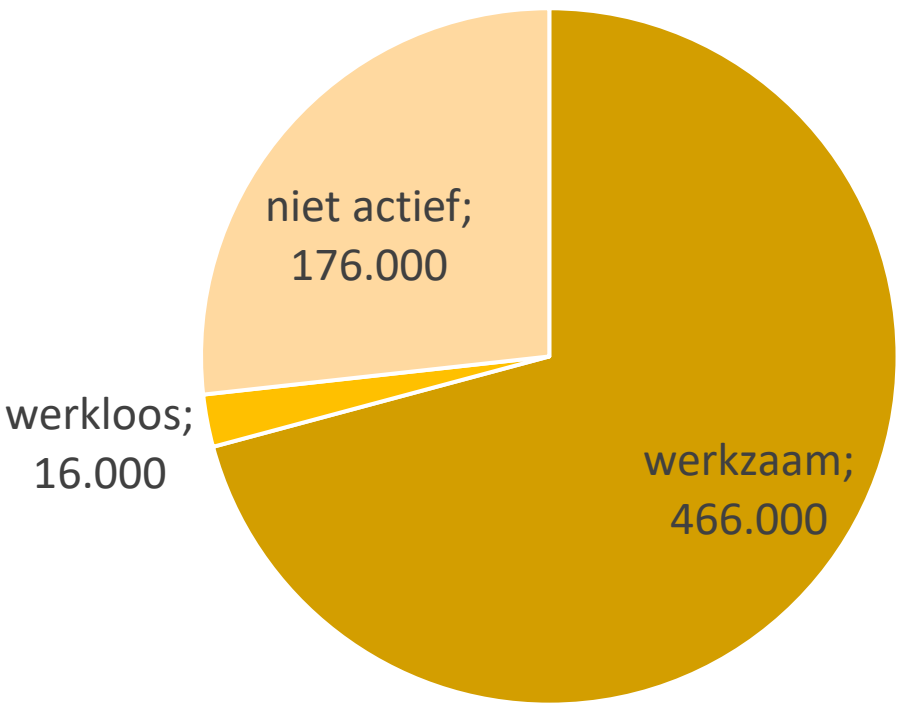


Bijna de **helft** van de laagopgeleide inwoners is niet actief of werkloos. Bij middelbaar opgeleiden is dat meer dan een **kwart**.

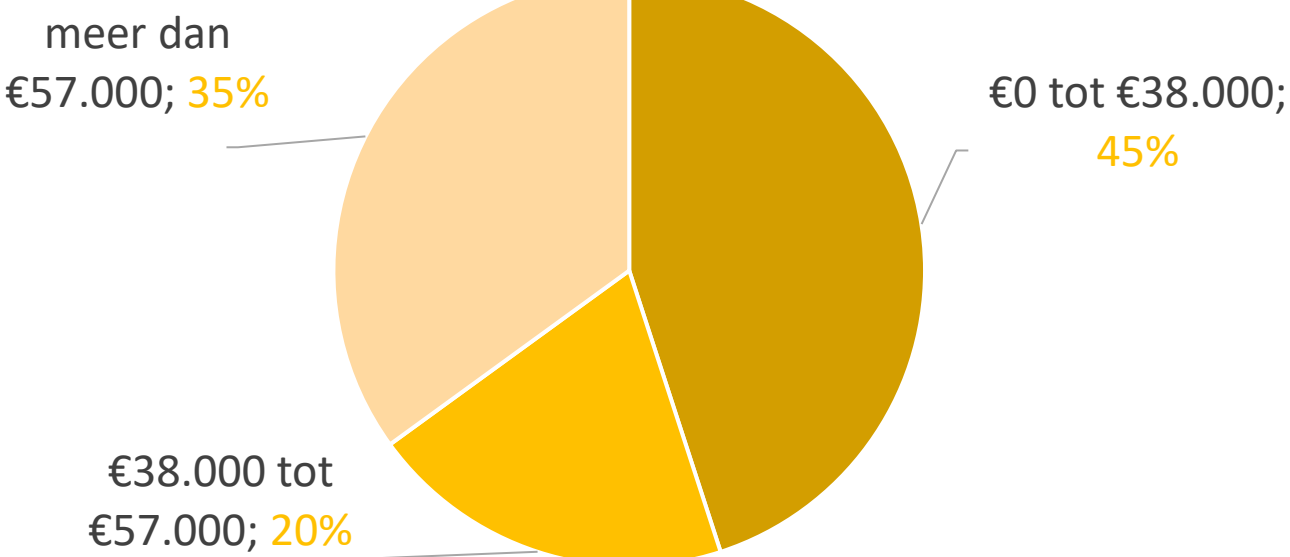
59% van de laagopgeleide inwoners woont in een **sociale huurwoning** en dit geldt voor **39%** van inwoners met een middelbare opleiding.



arbeidsparticipatie



Inkomen



Hypotheek tot €279.000

Woonsituatie



■ sociale huur, corporatie ■ sociale huur, particulier ■ vrije sector huur, corporatie ■ vrije sector huur, particulier ■ koopwoning

32%

7%

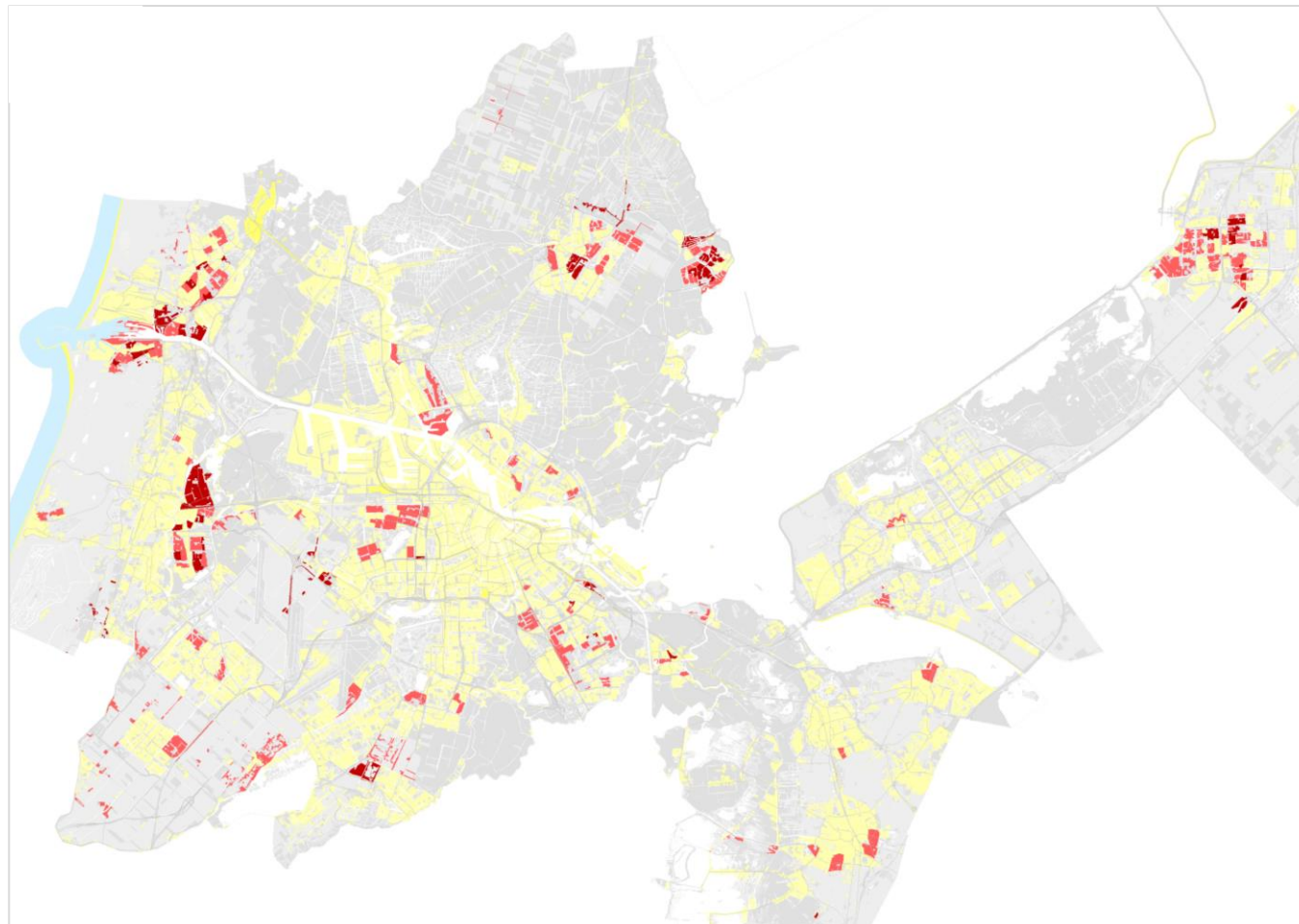
3%

6%

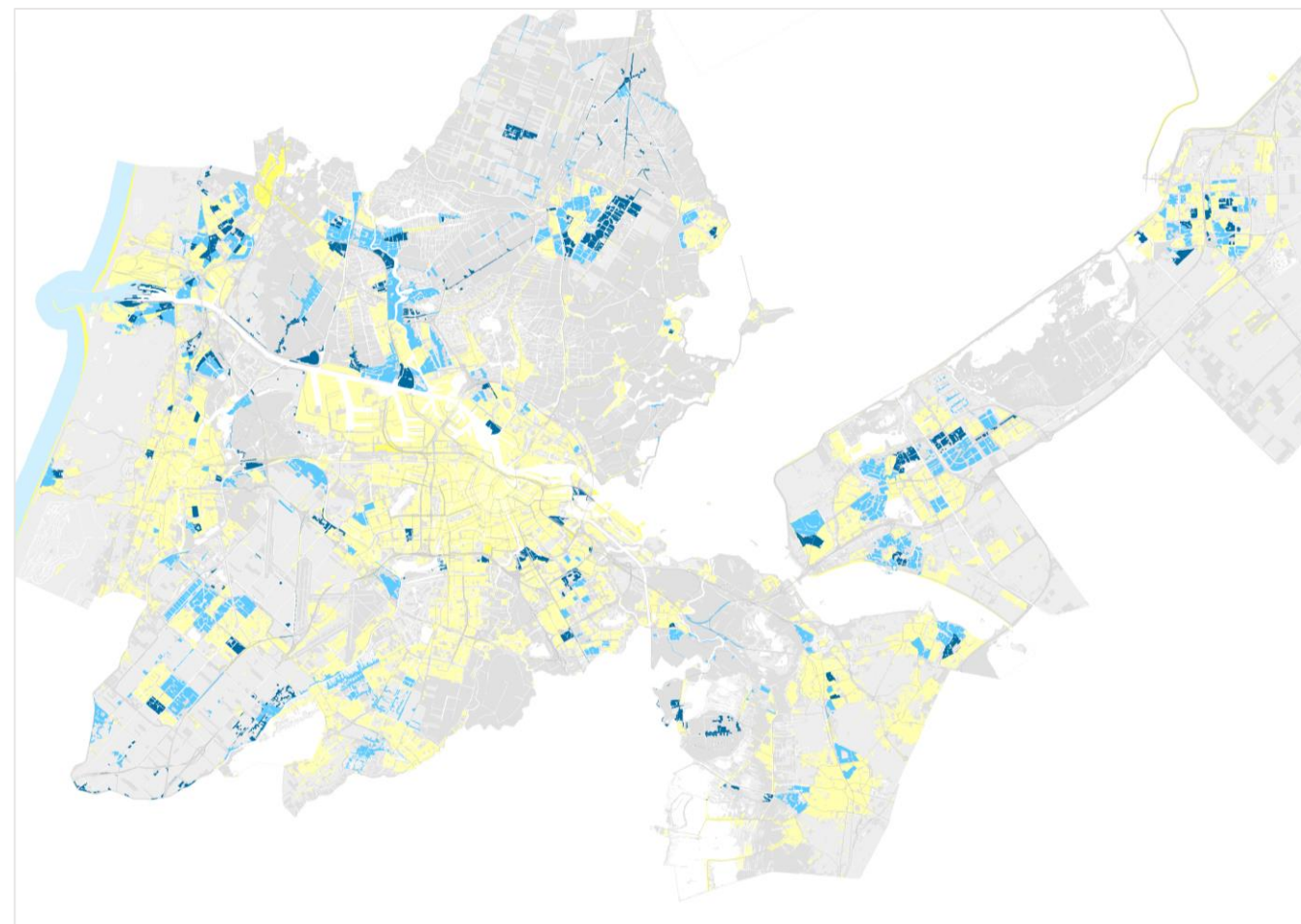
53%

De beroepsbevolking en banen zijn hierdoor ongelijk over de MRA verdeeld

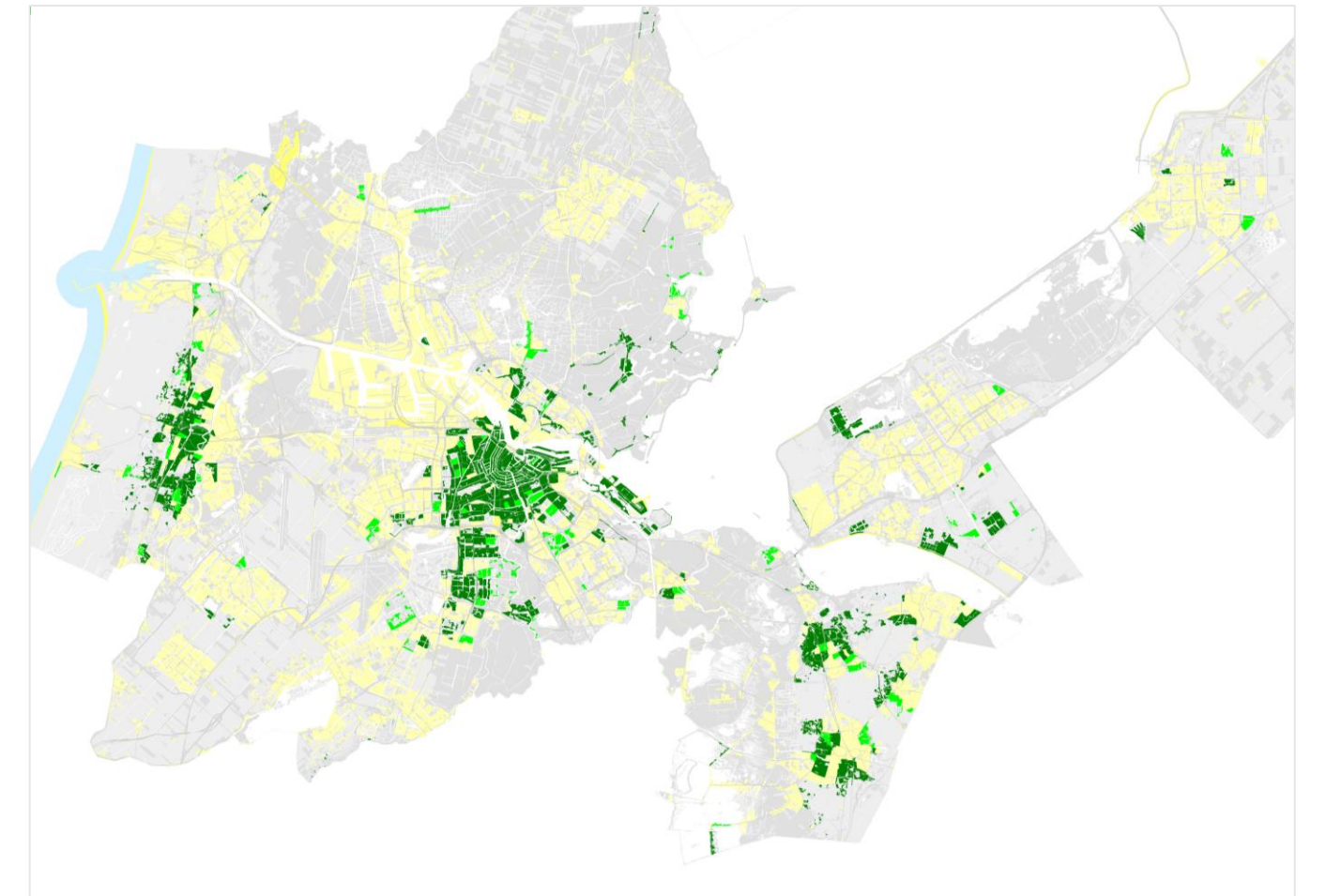
Praktisch opgeleid



Middelbaar opgeleid

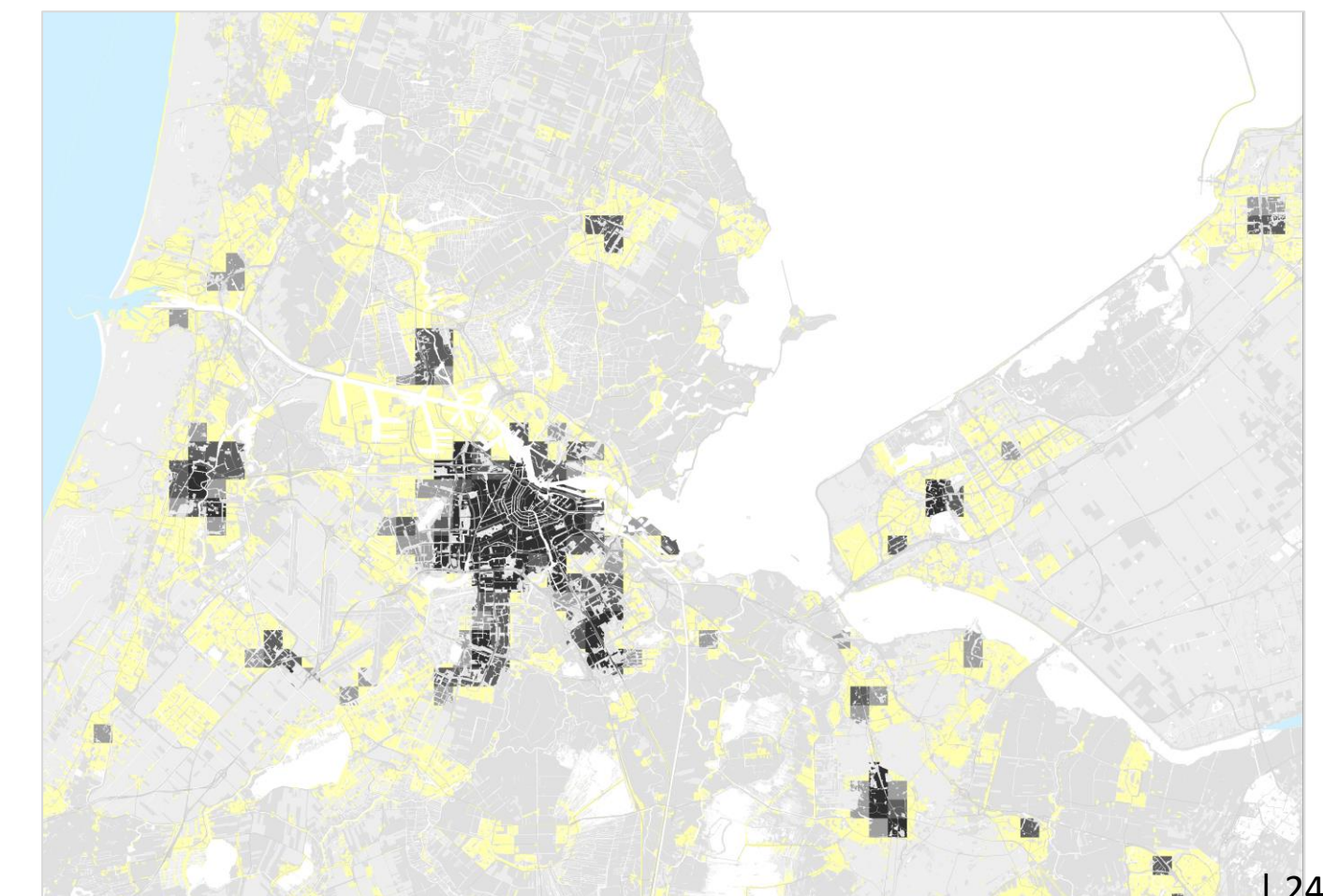
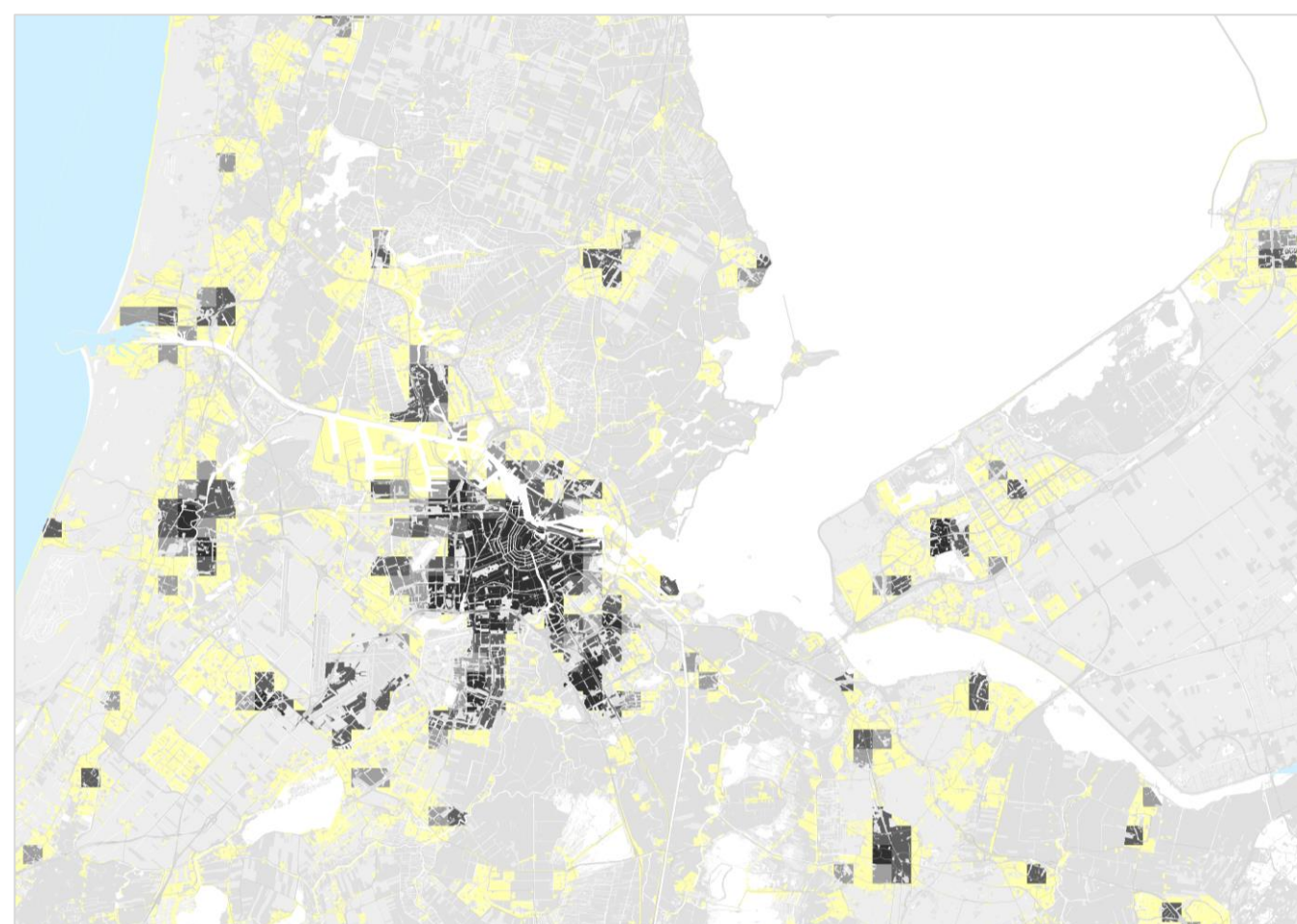
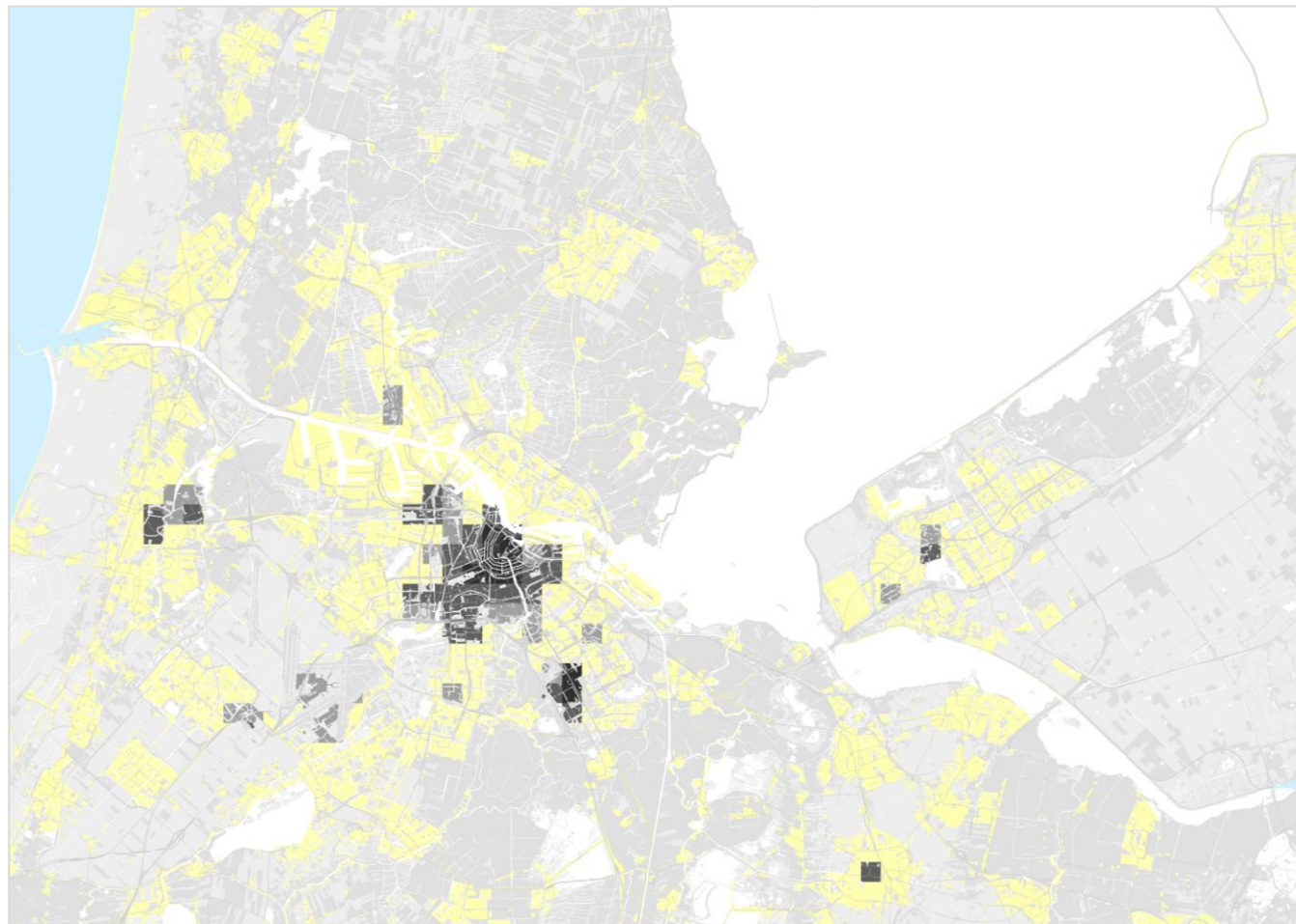


Theoretisch opgeleid

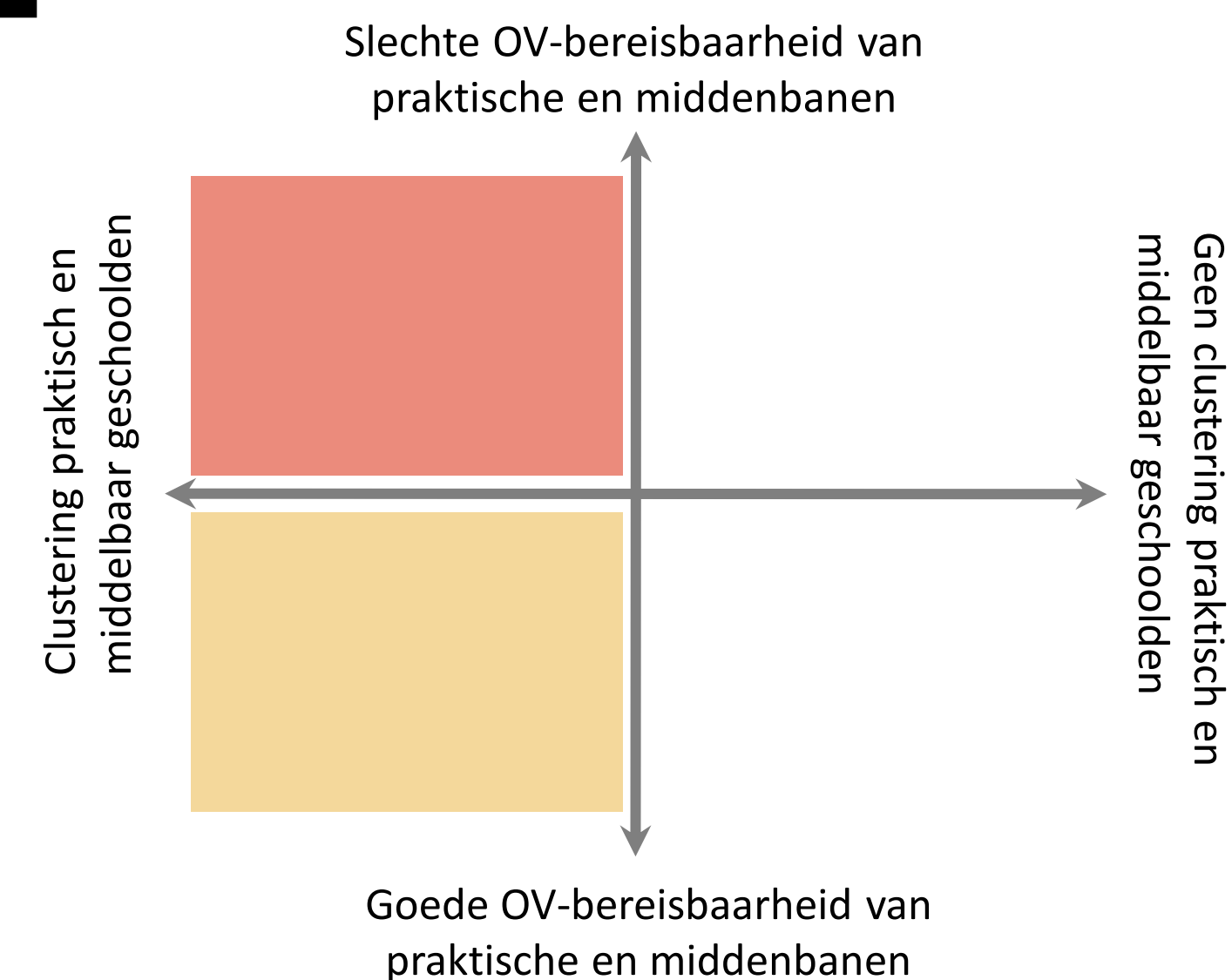
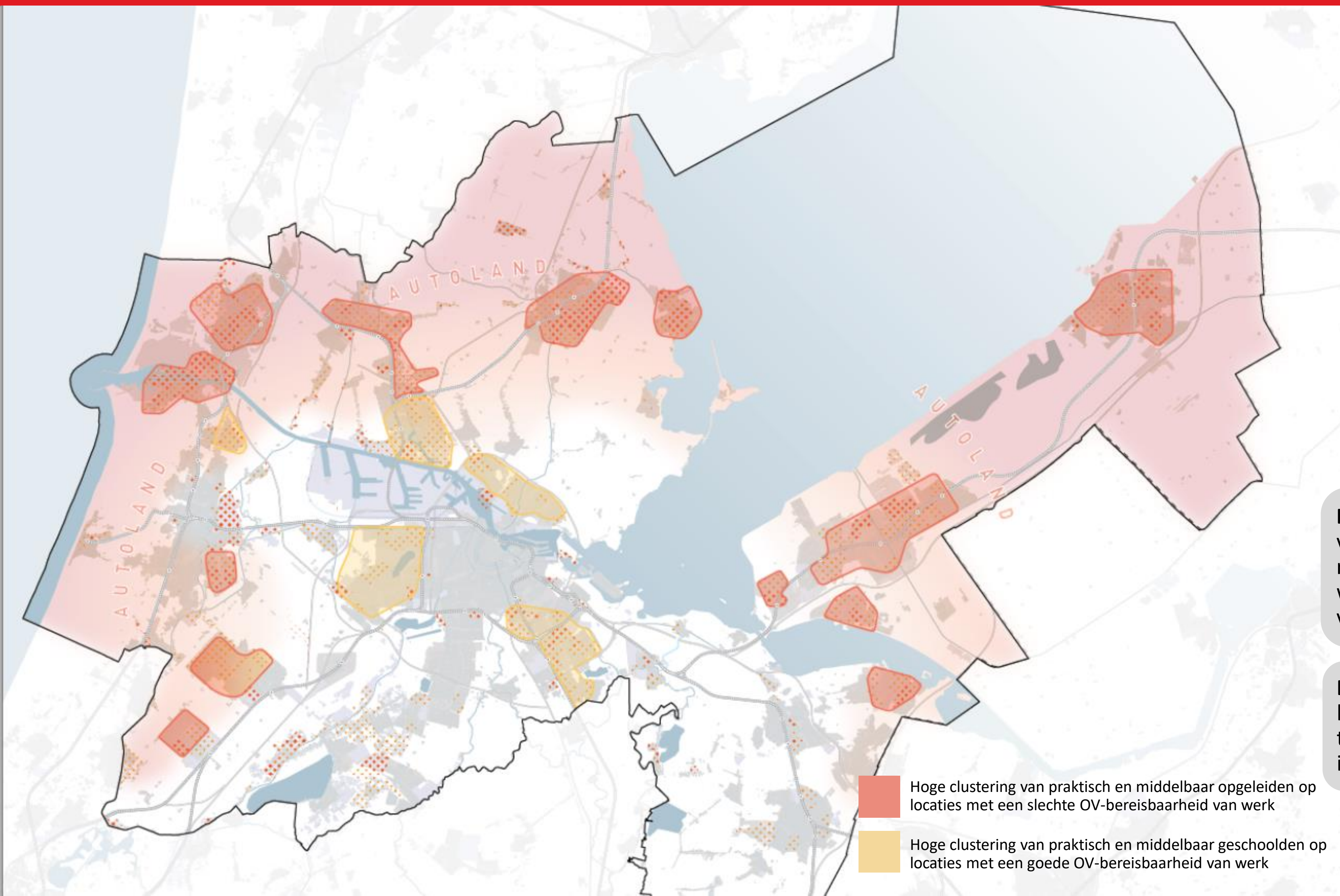


Beroepsbevolking

Banen



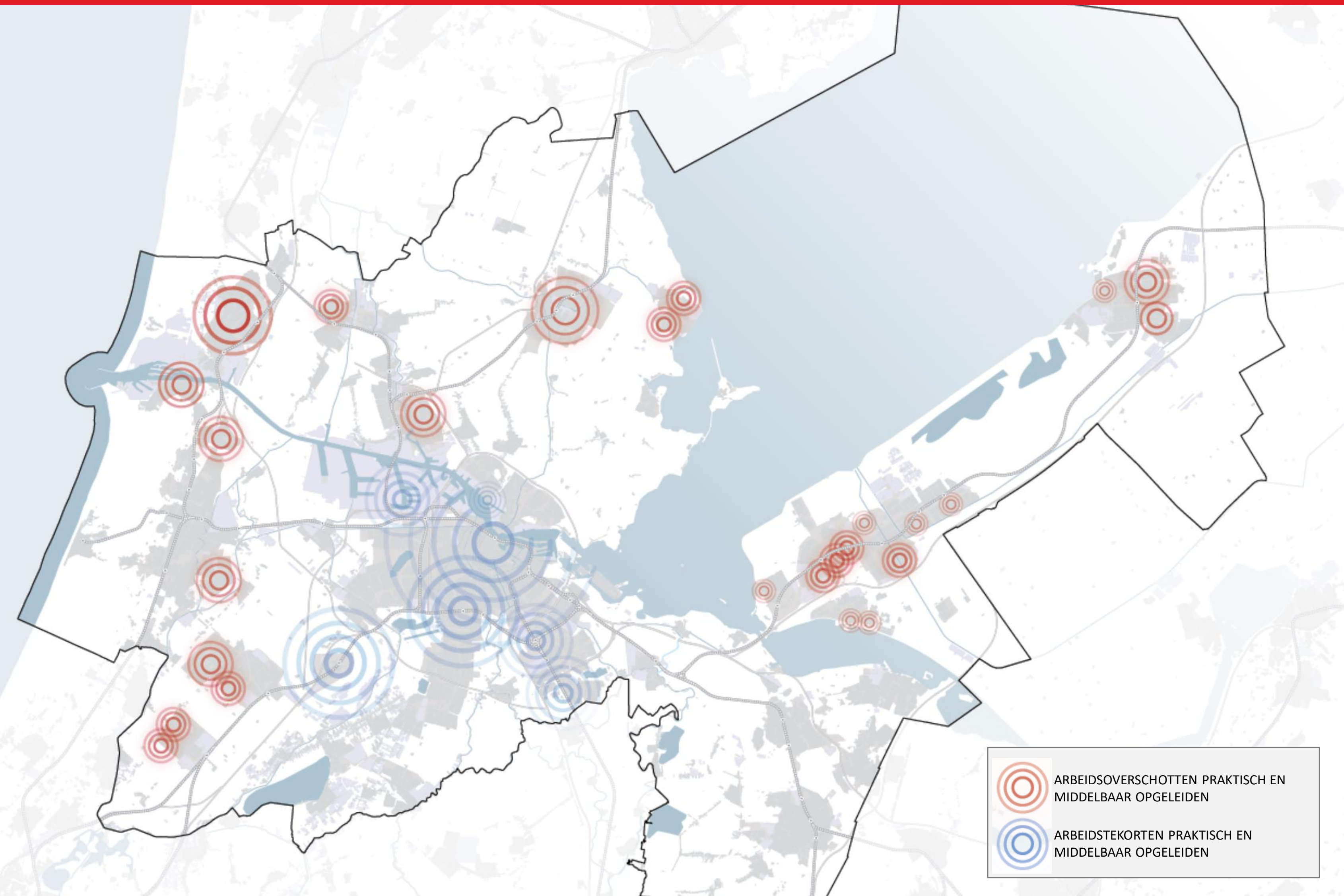
Daardoor wonen praktisch en middelbaar geschoolden vaak niet binnen 30 OV-minuten van hun werk



De MRA is een economische topregio dankzij een aantrekkelijk vestigingsmilieu en een goed opgeleide beroepsbevolking. De metropoolregio kent van oudsher verschillen in allocatie van woningen in prijsklassen, de aanwezigheid van arbeidsplaatsen en verdeling van werknemers en hun opleidingsniveau over de regio.

De ongelijkheid in woonwerkbalans tussen inwoners neemt toe. De kosten voor het reizen tussen woonplaats en werkplek in termen van tijd, geld en moeite zijn voor praktisch en middelbaar opgeleide inwoners hoger dan voor hoogopgeleide inwoners.

Deze bereikbaarheid van werk is een probleem voor werknemers en werkgevers



Krapte op de woningmarkt.

- Door hoge woningprijzen en lange wachttijden is het lastig een geschikte woning te vinden nabij de werkplek.
- Met name voor praktisch- en middelbaaropgeleiden buiten de stad neemt de woonwerkafstand en de woonwerkreistijd toe.
- Ook ontstaat er een grotere mismatch tussen woon- en werklocatie waardoor het **autogebruik** in deze groep verder toeneemt.



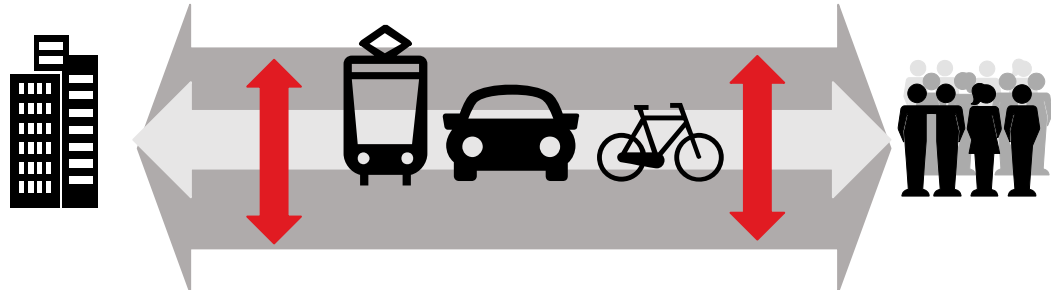
- Praktisch- en middelbaar opgeleiden zijn door de krapte op woningmarkt meer aangewezen op de auto als vervoermiddel.
- Door de krapte op de arbeidsmarkt kunnen zij in de toekomst meer dan nu kiezen voor werk dicht bij huis.
- In gebieden met een werknemerstekort neemt dit tekort verder toe met gevolgen voor de economie.

Krapte op de arbeidsmarkt.

- Er zijn voornamelijk nog genoeg praktisch en middelbaar opgeleiden, maar ze reizen liever minder voor hun werk. Dat kan op veel plekken ook, want er is voldoende werk door arbeidsmarktkrapte. Die krapte neemt toe, wat risico in zich draagt voor economisch krachtige gebieden, waar meer reisafstand nodig is ten opzichte van de woonplaats.
- Er is in kraptegebieden (en ook daarbuiten) een enorm aandeel onbenut potentieel arbeidskrachten dat niet gemakkelijk te benutten is.
- Tegelijk zullen meer mensen (waaronder migranten) zich op de arbeidsmarkt begeven waardoor het totale woon-werkverkeer en dus de congestie toeneemt.



Ruimtelijke strategieën op hoofdlijnen

	Breng werknemers dichterbij relevante clusters van werk
	Breng relevant werk dichterbij clusters van werknemers
	Verbeter de verbindingen tussen relevante clusters van wonen en werken

Oplossingsrichting Verstedelijkingsstrategie MRA: polycentrische ontwikkeling

Rijk en regio spreken af om 10% van de werkgelegenheidsgroei in de periode 2020-2050 evenwichtig over de MRA te spreiden naar regiokernen.

Redenen (o.a.):

- + Duurzaam gebruik van het mobiliteitsnetwerk door een betere woon-werkbalans
- + Het beter bereikbaar maken van arbeidsplaatsen voor met name praktisch en middelbaar opgeleiden in kernen buiten Amsterdam



Oplossingsrichting Verstedelijkingsstrategie MRA: Stadshartontwikkeling

Samen Bouwen aan Bereikbaarheid: Bereikbare steden

Voor de stadsharten van de middelgrote gemeenten van de MRA zorgt 'Bereikbare Steden' voor een samenhangende aanpak van wonen, voorzieningen, openbare ruimte, economie en mobiliteit tussen 2020 en 2030

- Station **Almere Centraal** e.o. in relatie tot de andere stations(omgevingen)
- Station **Haarlem Centraal** e.o., Station Spaarnwoude/Oostpoort e.o. en Station Schalkwijk/Buitenrust e.o. irt Station Hoofddorp e.o.
- Station **Hilversum Media Park** e.o. in relatie tot Station Hilversum e.o. en Station Hilversum Sportpark e.o.
- Station **Hoofddorp** e.o.
- Station **Lelystad Centrum** e.o.
- Station **Purmerend** e.o.
- Station **Zaanstad Centraal** e.o. en Station Kogerveld e.o.



Recente adviezen pleiten daar bovenop voor een verandering in het denken over bereikbaarheid en verstedelijking



Verminder auto-afhankelijkheid

De ruimtelijke ontwikkeling in de meeste Westerse landen is steeds meer gebaseerd op autogebruik. Dit geldt extra sterk voor banen voor praktisch en middelbaar opgeleiden:

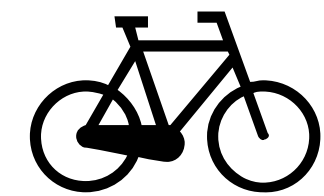
- Dit zorgt voor problemen met congestie
- Dit zorgt voor achterstanden in lage SES-wijken waar autobezit lager is
- Dit zorgt voor slechte onderlinge bereikbaarheid van praktisch en middelbare banen- en bevolkingsclusters



Maak OV toegankelijker

Het Nederlandse OV is in internationaal opzicht erg duur, en bereikt door de auto-afhankelijkheid maar een beperkt aantal cruciale werklocaties:

- Dit zijn doorgaans vooral de locaties waar theoretische banen zich bevinden
- En locaties die centraal gelegen zijn, dus op grote(re) en dure reisafstand voor mensen die meer perifeer (moeten) wonen



Stimuleer Fietsgebruik

De fiets speelt een grote rol in het woonwerkverkeer, en ondersteunt de bereikbaarheid van werkgelegenheid, maar:

- Het maximale bereik van de fiets is 7,5 kilometer, wat niet ver genoeg is voor toegang tot veel werkgelegenheid;
- Het fietsbezit onder lage inkomens is veel kleiner dan onder midden en hoge inkomens.



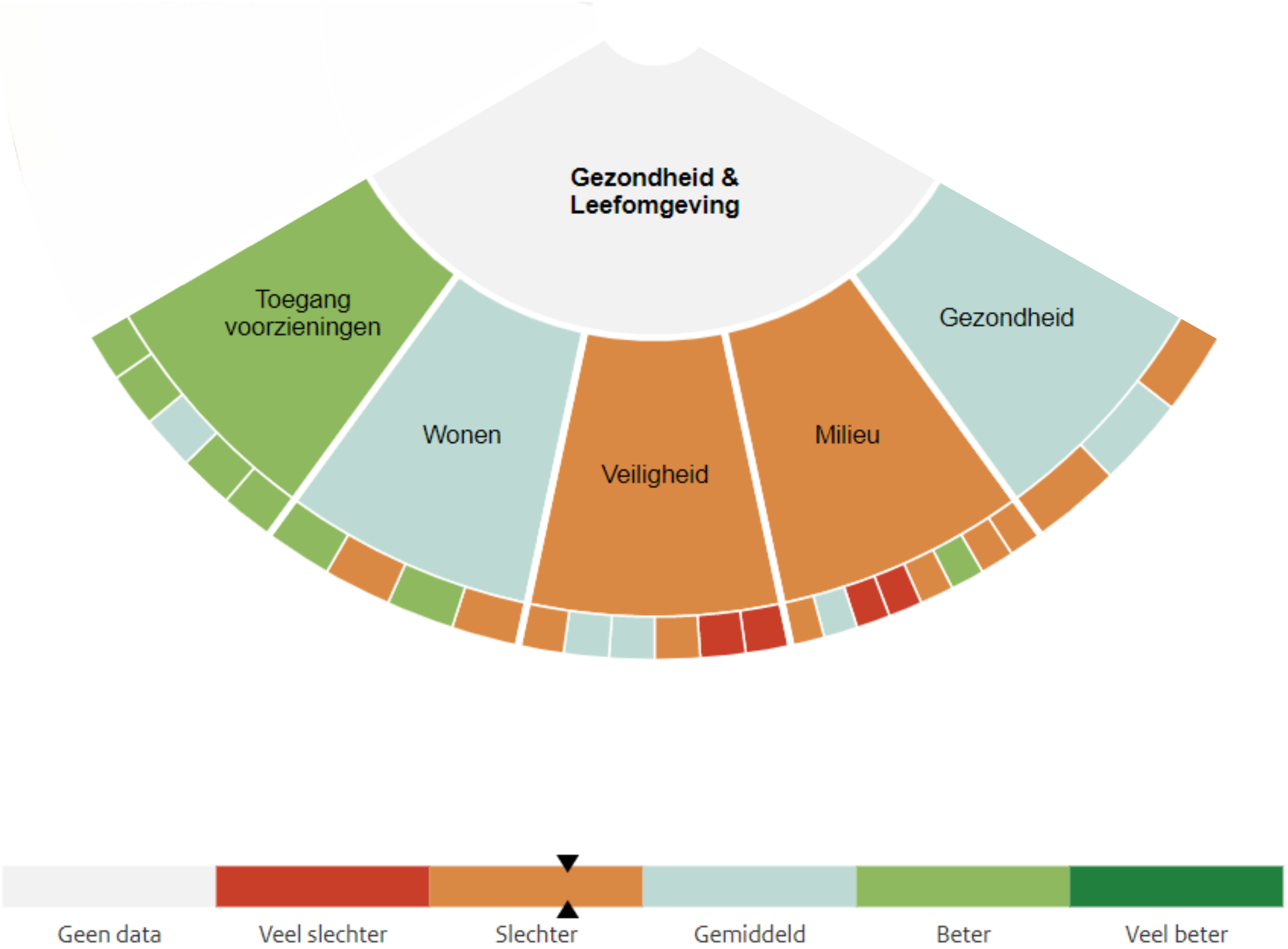
Verdieping Gezondheid



De kwaliteit van leven benchmark van het PBL laat zien dat de MRA matig scoort op gezondheid en leefbaarheid. Binnen de MRA verschilt dat sterk, en zijn er buurten en wijken waar een combinatie van ruimtelijke condities en sociaal-economische kenmerken van de bevolking zorgen voor bovengemiddelde kans op vroegtijdige ziektelast en of sterfte, lagere ervaren gezondheid, en minder mogelijkheden voor gedrag dat de gezondheid bevordert.

Planbureau voor de Leefomgeving: de MRA scoort matig op gezondheid en leefbaarheid

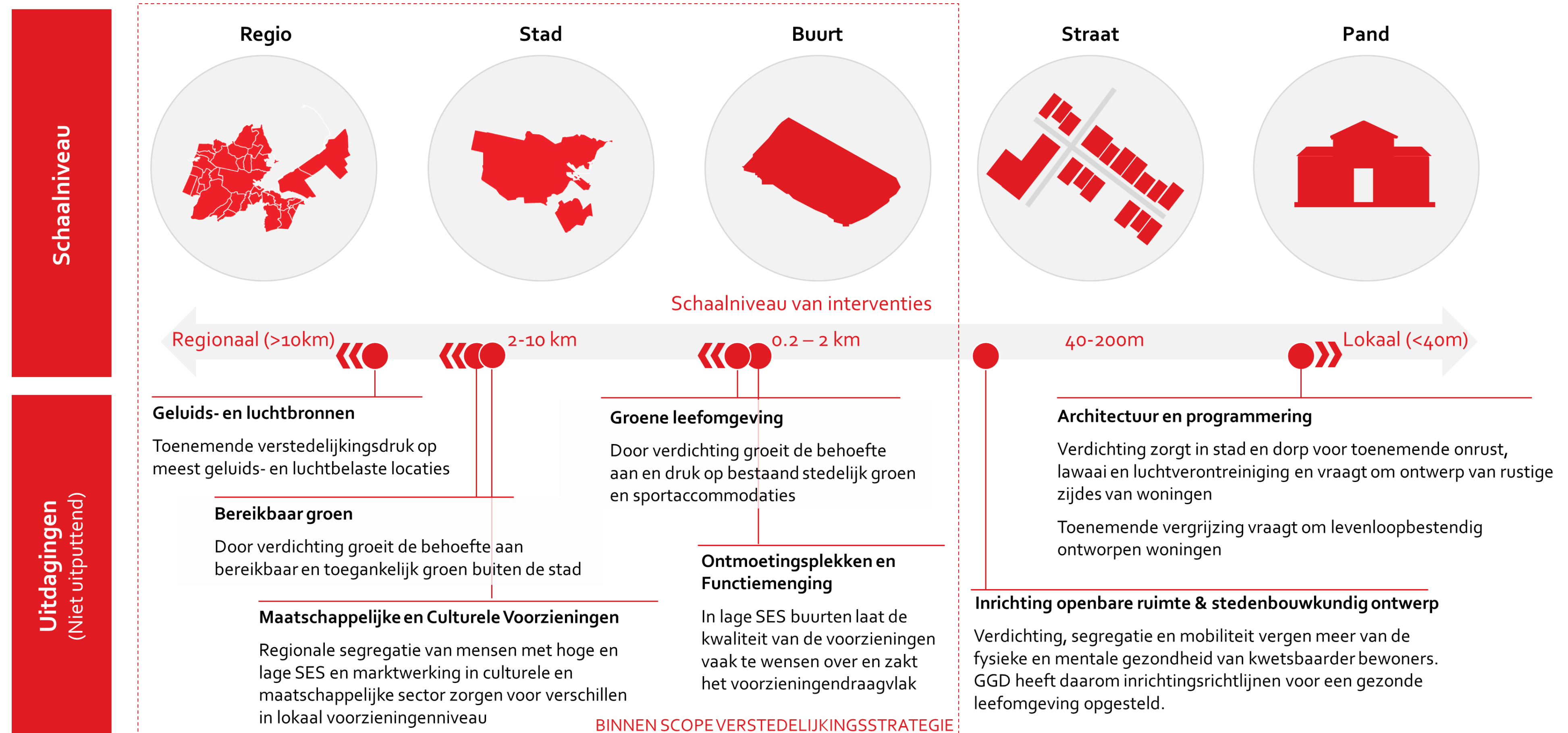
MRA in vergelijking met het Nederlands gemiddelde



Score per onderdeel

Milieu	-0,85	Gezondheid	-0,43
Luchtqualiteit (PM2.5)	-0,74	Gemiddelde levensverwachting	-0,61
Luchtqualiteit (NOx)	-0,87	Niet voldoende beweging*	-0,09
Afstand openbaar groen	1,31	Kosten gezondheidszorg	-0,58
Geluidhinder burelen	-1,42		
Geluidhinder weg, trein en vliegtuig	-1,96		
Geluidbelasting	-1,67		
Lichtbelasting	-0,12		
Hittestress	-1,35		

Leefbaarheid en gezondheid is deels een regionale ruimtelijke opgave



Twee vragen en twee oplossingsrichtingen geven richting aan het werken aan een gezonde leefomgeving

Gezondheidsbevordering

Kansen om de gezondheid in de leefomgeving te bevorderen

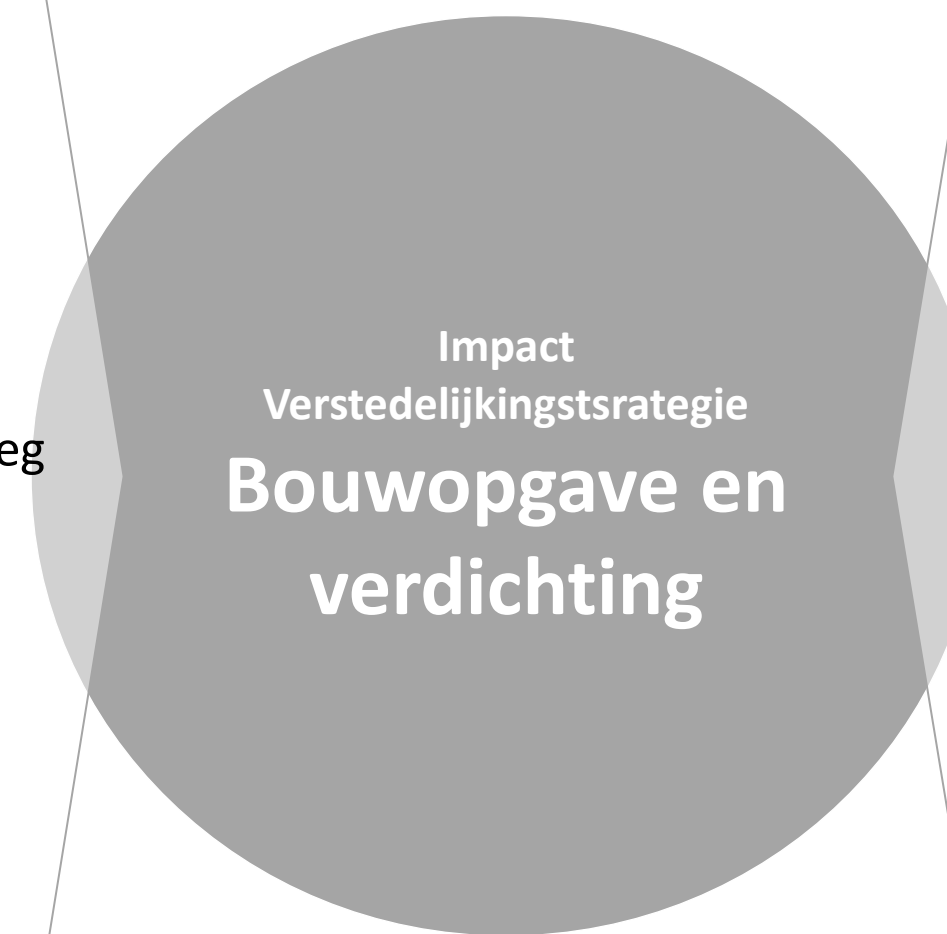
Ruimte en ruimtelijke kwaliteit voor bewegen, ontspannen, ontmoeten

- + Natuur- en recreatievoorzieningen (groen/blauw)
- + Zorg-, vervoers-, supermarkt-, gezond voedsel, digitale snelweg voorzieningen (dagelijkse voorzieningen)
- + Overige voorzieningen voor ontmoeten en ontspannen (buurthuizen, horeca, pleinen etc.)

Ruimte en ruimtelijke kwaliteit voor gezonde mobiliteit

- + (snel)fietspaden
- + Openbaar vervoer

1. Waar is via verstedelijkingskeuzes de meeste gezondheidswinst te behalen?



Gezondheidsbescherming

Leefomgevingselementen waartegen bewoners om gezondheidsredenen moeten worden beschermd

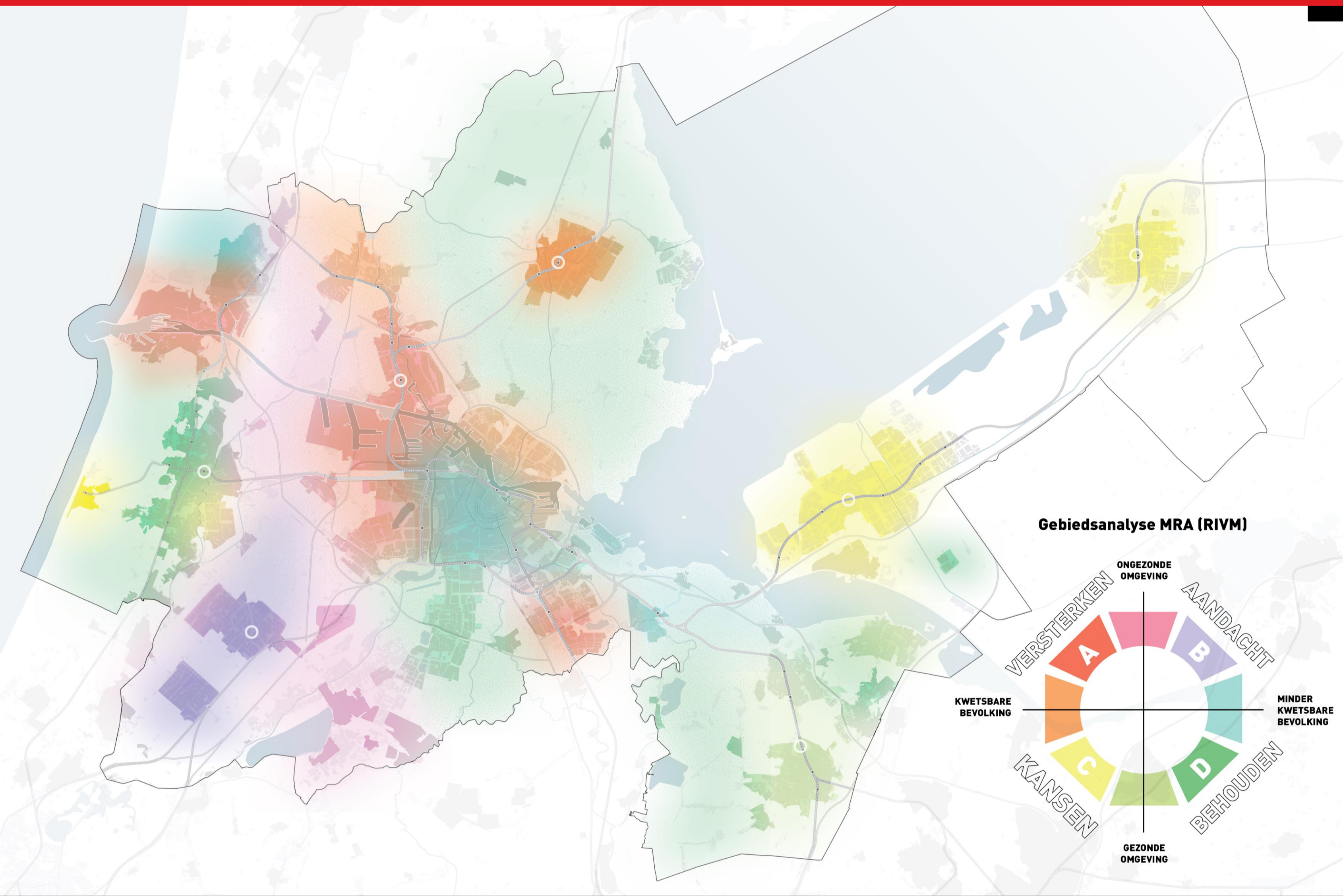
Ruimte en ruimtelijke kwaliteit voor bescherming van de fysieke en mentale gezondheid tegen:

- + Geluidsbelasting & Fijnstofbelasting
- + Klimaatverandering (vb. tegengaan hitte-eiland effect, minimaliseren overstromingskansen)
- + Belasting door energietransitie (milieucontouren biobrandstof en windturbines, ruimtelijke kwaliteit zonneweides en windturbines)
- + Verkeersonveiligheid

2. Waar staat staan gezonde plekken onder druk van verstedelijking?



Het RIVM adviseert de MRA op 4 manieren te werken aan een gezonde leefomgeving



Versterken: Versterking ruimtelijke kwaliteit van de leefomgeving om gezondheid te beschermen EN te bevorderen is nodig in gebieden met een gemiddeld ongezonder omgeving en relatief veel inwoners met een kwetsbare gezondheid: IJmond (Beverwijk, IJmuiden, Velzen), rond Schiphol (Hoofddorp, Nieuw-Vennep), Zaanstad, Diemen-Zuid, Amsterdam Zuid-Oost en Nieuw-West.

Aandacht: Aandacht om de leefomgeving gezonder te maken is nodig in gebieden waar de omgeving relatief ongezond is, maar relatief minder mensen wonen met een kwetsbare gezondheid: gebied rondom Uitgeest, landelijk gebied Zaanstad West (mn geluidhinder), Velsen Oost, Badhoevedorp, Haarlem Oost, Velsen-Oost, Haarlemmermeer West-Noord-Oost, Uithoorn, Aalsmeer, Duivendrecht, Amsterdam Centrum, Oud West, Zuid, Oostelijke eilanden.

Kansen: Kansen om gezondheid te bevorderen via verbetering van de leefomgeving in gebieden waar meer bewoners met een kwetsbare gezondheid wonen, en de leefomgevingskwaliteit gemiddeld of goed is: Haarlem-Zuidoost, Zandvoort, Hilversum, Almere, Lelystad, Purmerend, Amsterdam Noord.

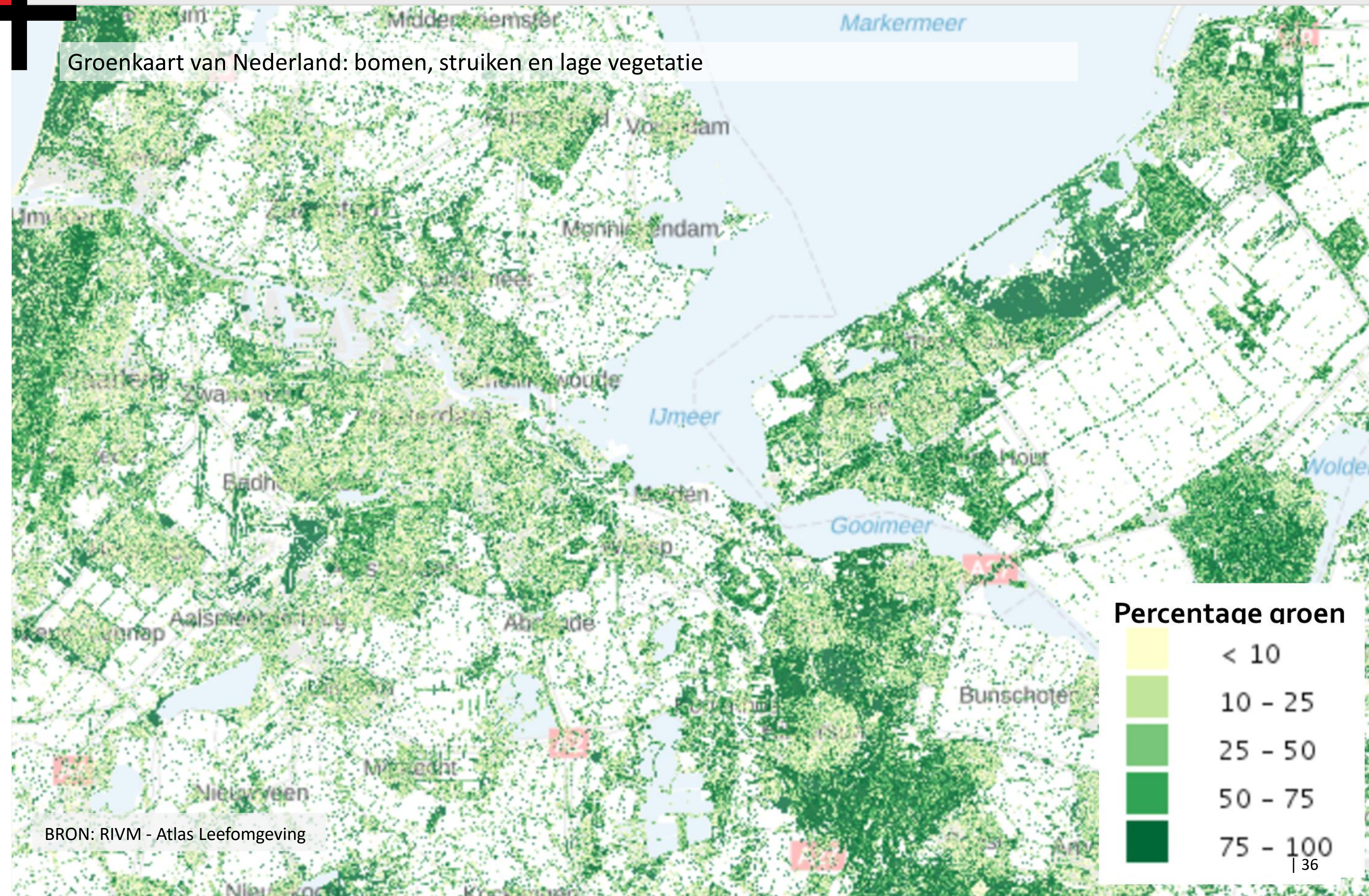
Behouden: in gezonde gebieden met een gezonde bevolking opletten dat de kwaliteiten behouden blijven onder verstedelijkingsdruk: Midden/Oost Zaanstreek, Heemskerk, Bloemendaal, Heemstede en het grootste gedeelte van de gemeente Haarlem, Amstelveen, Ouder-Amstel en Diemen centrum-oost, Hilversum en Weesp.

85% van de inwoners van de MRA woont in een groene buurt

Groen vermindert stress en bevordert sociale cohesie in de buurt

- + **Atlas Leefomgeving:** Mensen in een groene woonomgeving zijn gezonder: ze melden zich minder vaak met gezondheidsklachten bij de huisarts. Ook komen angststoornissen en depressie minder vaak voor. De kans op een depressie is 1,33 keer zo groot in buurten met weinig groen als in buurten met veel groen.
- + Zowel agrarisch groen als stedelijk groen zijn positief gerelateerd aan de gezondheid van mensen.
- + De relatie tussen de hoeveelheid groen in de woonomgeving en gezondheid is iets sterker voor mensen met een lage sociaal-economische status
- + De relatie is ook sterker voor jongeren en ouderen in vergelijking met volwassenen in de leeftijd tussen 25 en 64 jaar

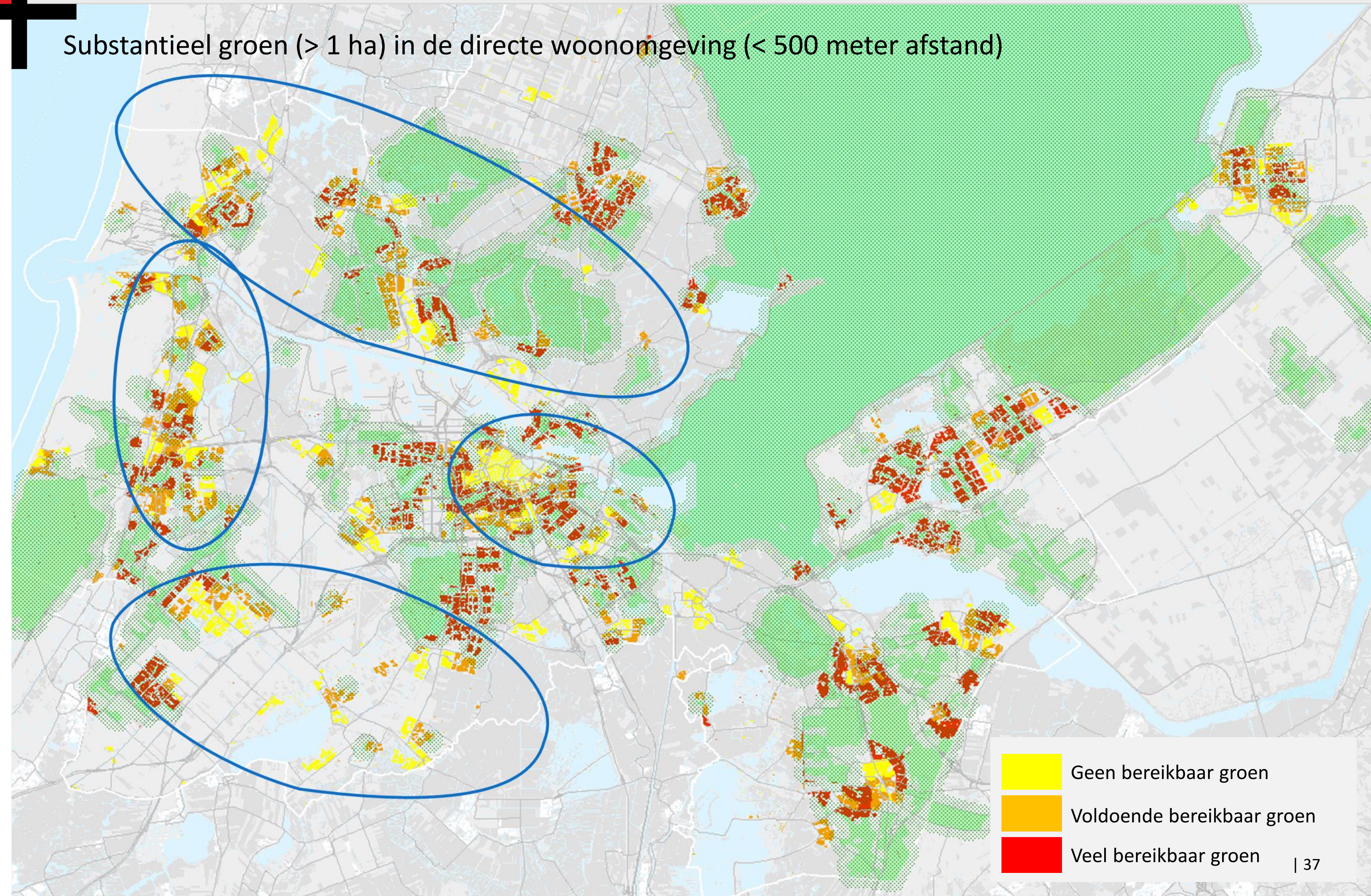
Groenkaart van Nederland: bomen, struiken en lage vegetatie



25% van de MRA-inwoners heeft geen substantieel openbaar groen om de hoek

- + **Atlas Leefomgeving:** voor het dagelijks gebruik van groen (spelen, luieren en sporten) zijn openbare groengebieden (parken, bossen, natuurgebieden en dagrecreatieve terreinen) binnen een afstand van 500 meter van de woning van belang. Recent Europees onderzoek adviseert een minimale afmeting van 1 hectare.
- + In de MRA zijn deze openbare groengebieden in kernen overbelast, en voor 25% van de bevolking niet binnen 500 meter beschikbaar. Verdichting door woningbouw versterkt dit.
- + 22% van de nieuwbouw tot 2030 is gepland in woongebieden waar nu geen groen binnen 500 meter beschikbaar is.
- + Nog eens 21% van de nieuwbouw tot 2030 is gepland in niet woongebieden waar nu nog geen groen beschikbaar is.

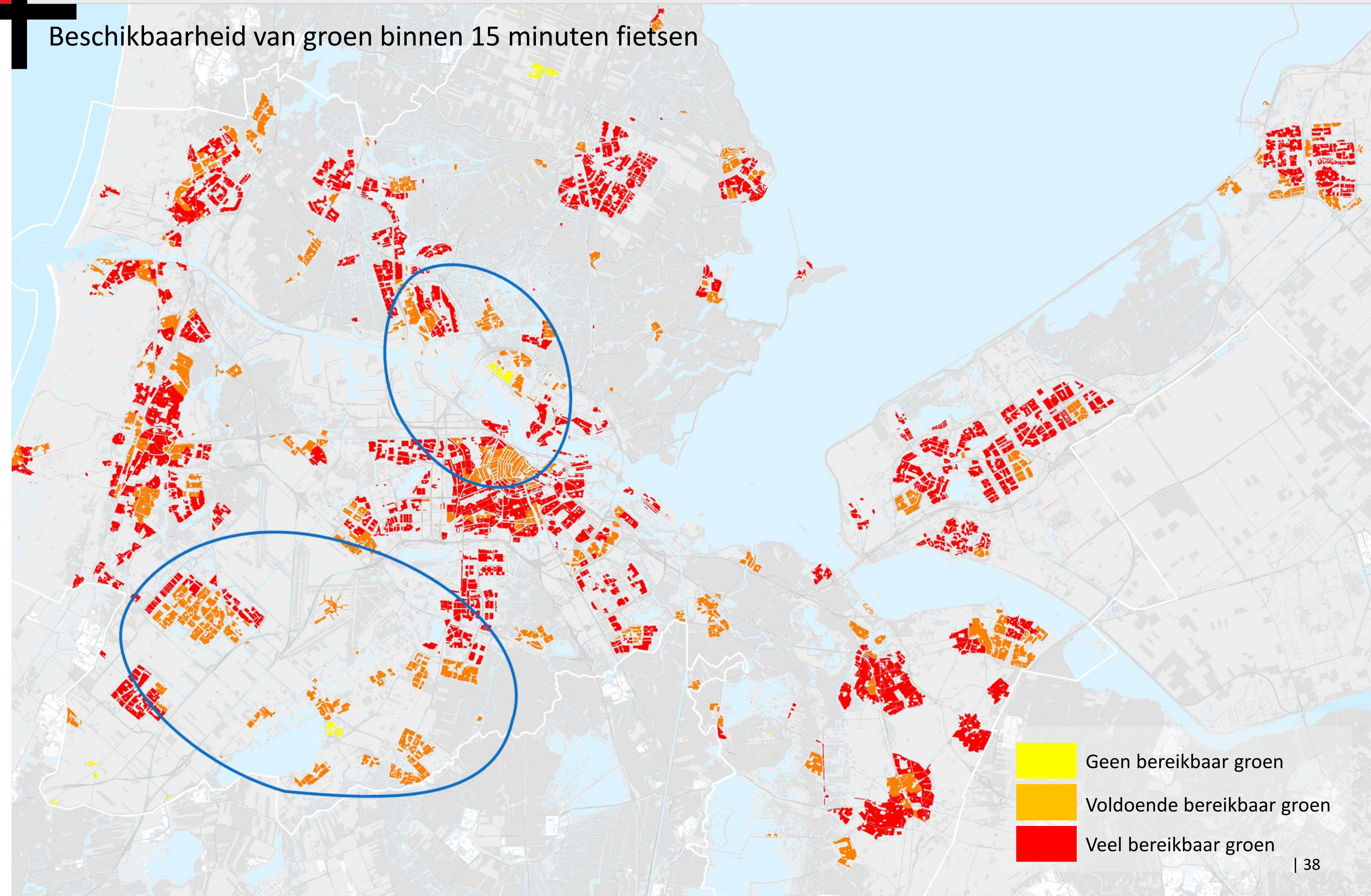
Substantieel groen (> 1 ha) in de directe woonomgeving (< 500 meter afstand)



Buiten de directe leefomgeving is doorgaans wel voldoende groen bereikbaar

Beschikbaarheid van groen binnen 15 minuten fietsen

- + Veel grote groene gebieden net buiten de bebouwde kom, zoals de Amstelscheg en delen van Waterland, zijn voor mensen die er naast wonen slecht ontsloten, maar zijn wel binnen 15 minuten per fiets bereikbaar.
- + Opvallend is dat de bereikbaarheid van het vele groen in Zaanstreek-Waterland voor de aanwonende aan de Amsterdam-Noord-Zaandamkant te wensen over laat.
- + Duidelijk is dat Amstelland Meerlanden veel te winnen is door natuurontwikkeling en daarbij behorende investeringen in bereikbaarheid van dat groen.



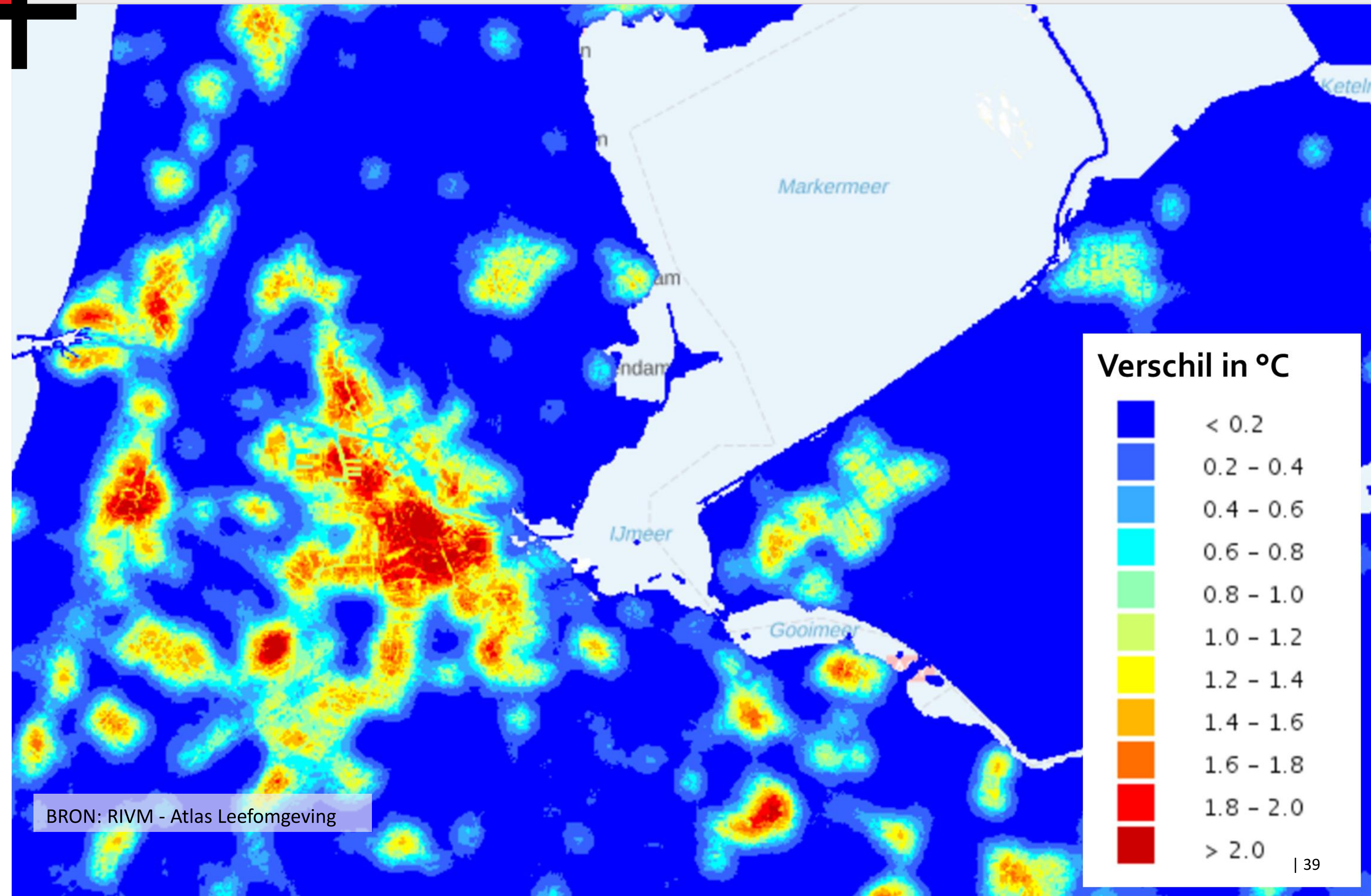
Groen vermindert het hitte-eilandeffect

De bevolkingsdichtheid in de stad en de windsnelheid op 10 meter hoogte bepalen het hitte-eilandeffect op stadsniveau.

Verharding en groen en blauw hebben op kleinere schaal invloed op de windsnelheid en de hoeveelheid warmte die wordt vastgehouden. Asphalt en steen warmen overdag op en geven 's nachts nog steeds warmte af. Het temperatuurverschil kan oplopen tot wel 8°C.

Op hitte-eilanden zijn meer gezondheidsklachten:

- + Ouderen komen eerder te overlijden bij hitte
- + Hitte zorgt voor gezondheidsklachten door slaapverstoring
- + Nauwe relatie tussen hitte en de vorming, verspreiding en verwijdering van schadelijke stoffen in de lucht.



De MRA is een van de meest geluidsbelaste plekken van Nederland

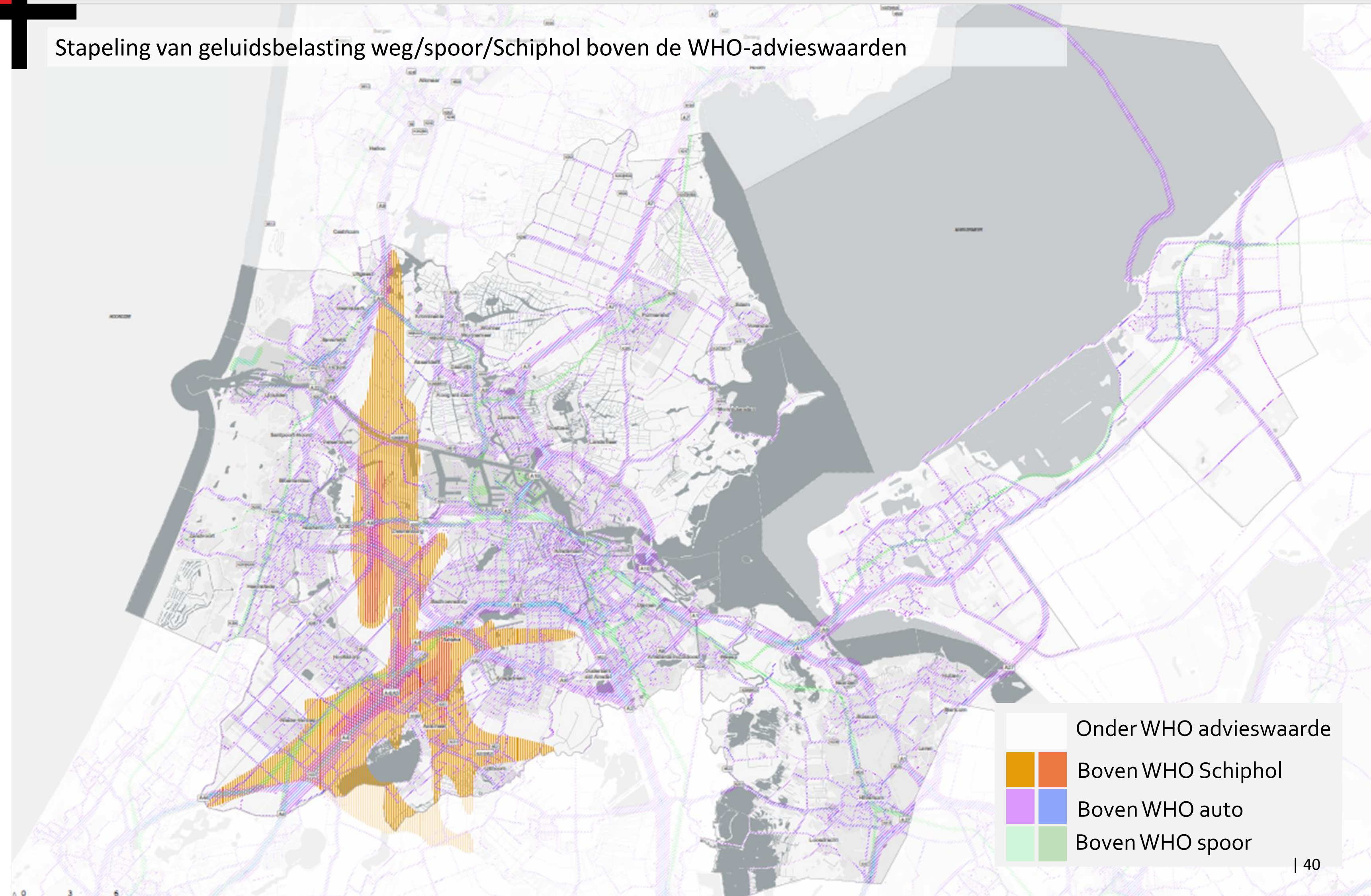
Atlas Leefomgeving:

Lawaai in onze woonomgeving kan hinderlijk zijn en de slaap verstoren. Geluid kan ook leiden tot gezondheidsklachten, zoals hoge bloeddruk.

In onze woonomgeving veroorzaakt lawaai vooral hinder en slaapverstoring. Bij langdurige geluidsoverlast is het moeilijk om uit te rusten en te ontspannen. Voortdurende stress en slaapverstoring kan leiden tot hoge bloeddruk en hart- en vaatziekten. Bij mensen die al lijden aan een hart- en vaataandoening kunnen de klachten verergeren.

- + Van de plancapaciteit in harde plannen, bevinden zich 46.500 woningen (ongeveer de helft), op locaties waar de WHO-normen voor geluidsbelasting overschreden worden.

Stapelings van geluidsbelasting weg/spoor/Schiphol boven de WHO-advieswaarden



Lokaal zorgt industrie en autovoor sterke fijnstofproblematiek

Atlas Leefomgeving: Fijnstof is een verzamelnaam voor de kleine deeltjes in de lucht. Het is niet goed voor de gezondheid.

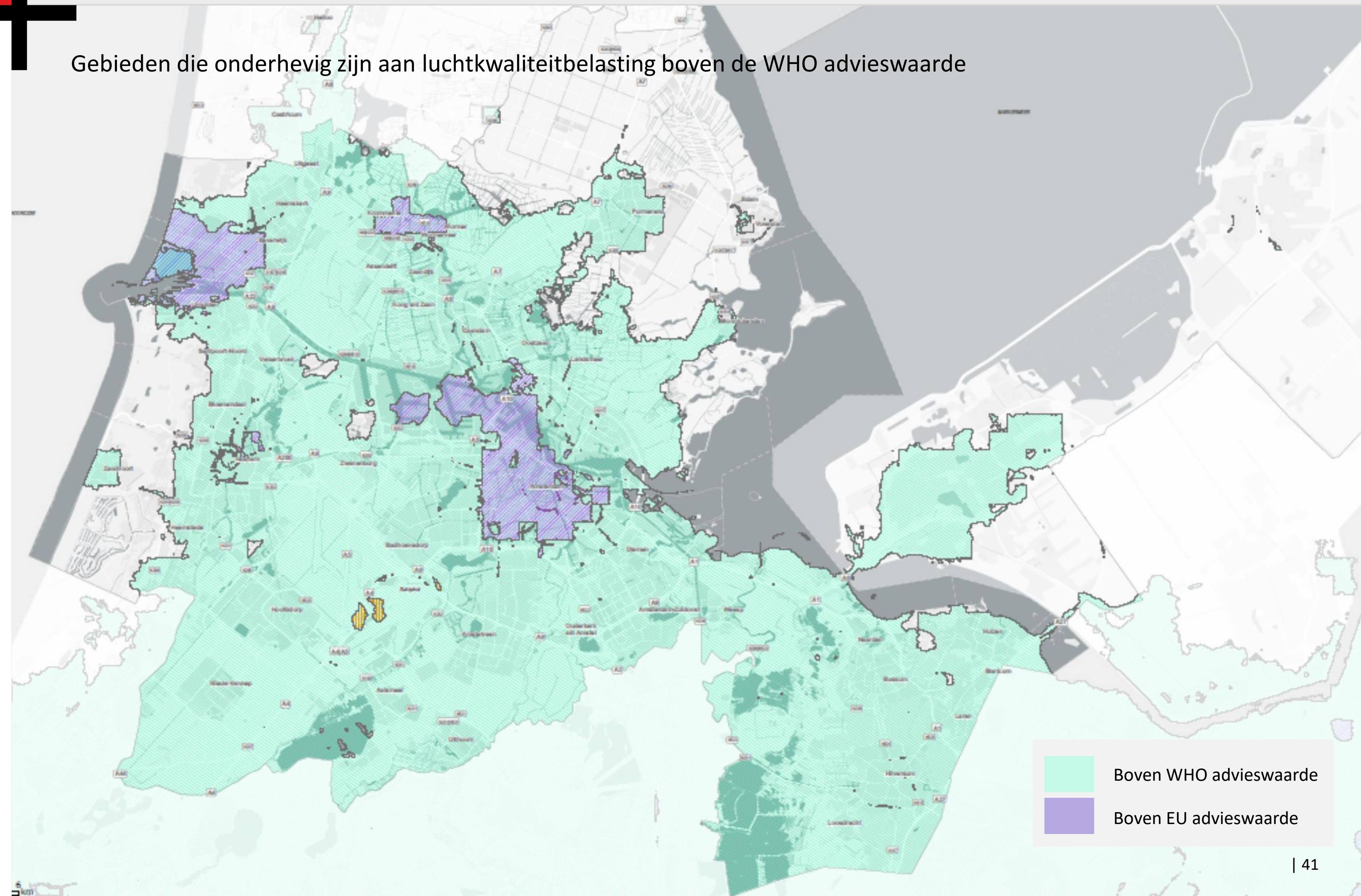
Fijnstof in de lucht kan leiden tot gezondheidsklachten (hoesten, benauwdheid, verminderde longfunctie, hart- en vaataandoeningen) en zelfs tot vroegtijdige sterfte.

Nederlanders hebben door langdurige blootstelling aan fijnstof een verminderde levensduur van circa 9 maanden in vergelijking met een fijnstof-vrije omgeving.

De normen van WHO voor wonen op milieubelaste en hinderlocaties vaak strikter dan de normen die de EU, en in navolging daarvan, Nederland hanteert.

- + In 2017 stonden er in de MRA ruim 280.000 woningen (25%) in gebieden waar de WHO-fijnstofwaarde voor PM10 worden overschreden (100% voor PM2,5).

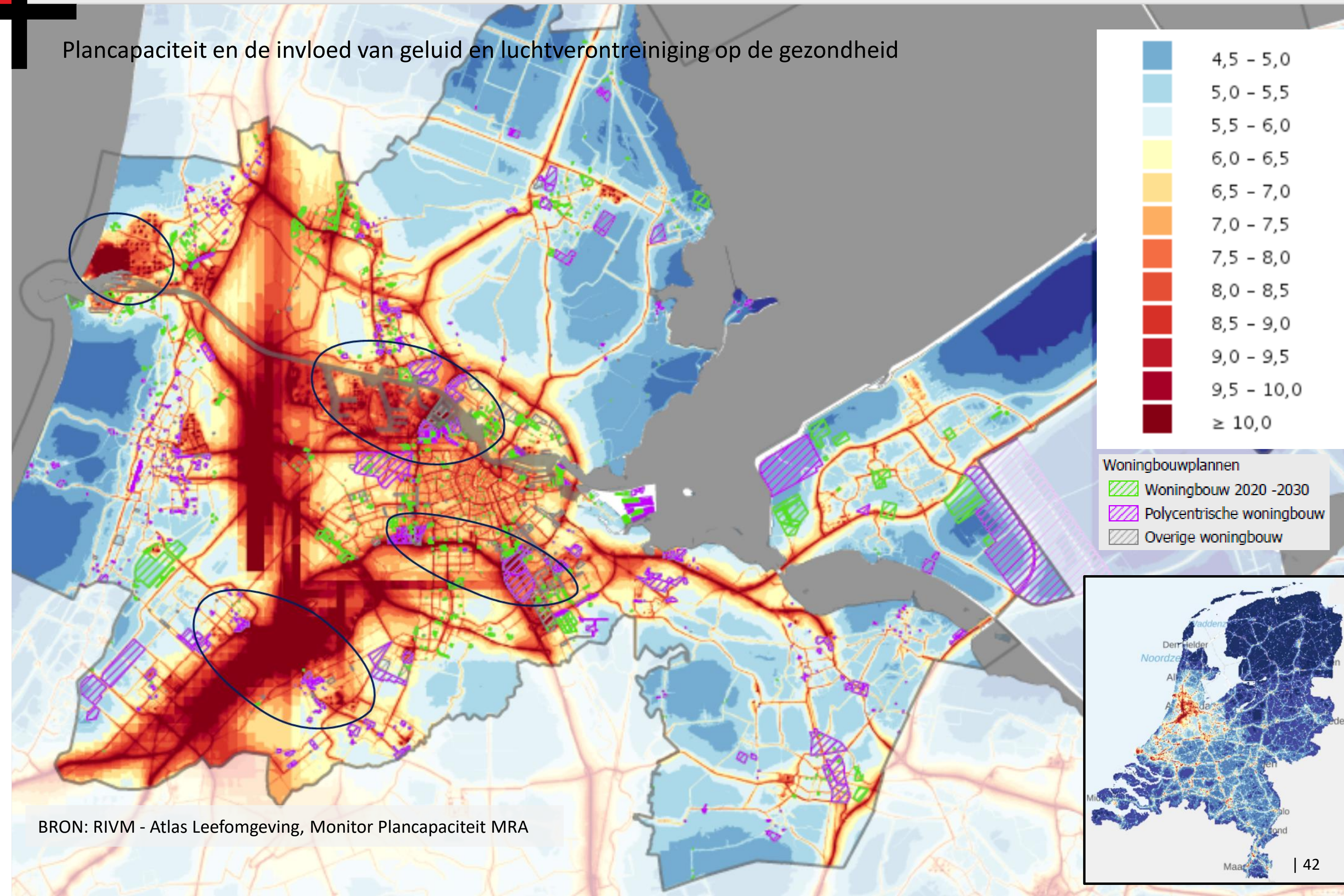
Gebieden die onderhevig zijn aan luchtkwaliteitsbelasting boven de WHO advieswaarde



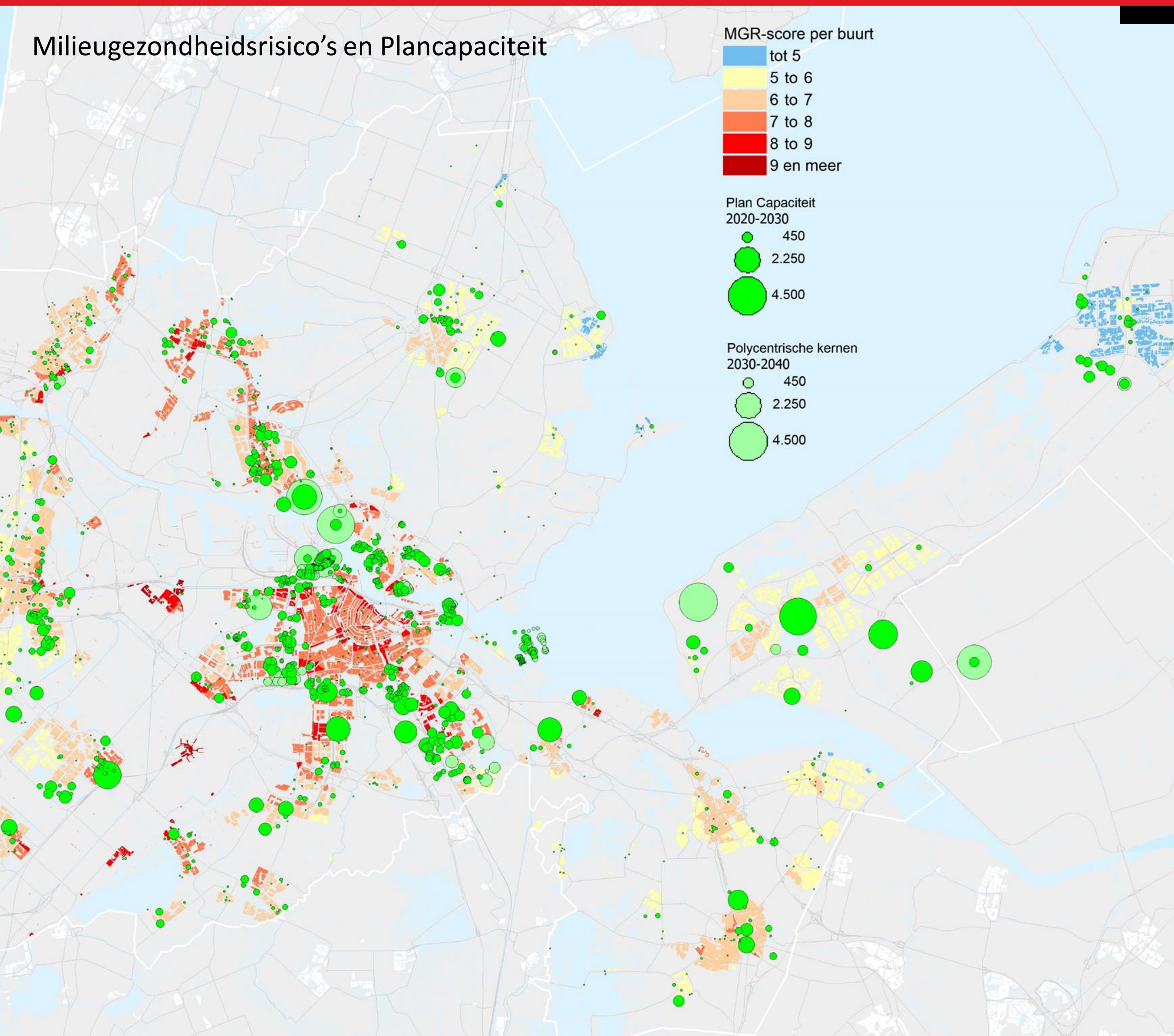
Milieugezondheidsrisico's zorgen voor substantiële gezondheidsklachten

- + Door luchtvervuiling kunnen mensen astmklachten krijgen of eerder doodgaan.
- + Omgevingsgeluid kan slecht zijn voor de nachtrust en hart- en vaatziekten veroorzaken of verergeren.
- + De Milieugezondheidsrisicokaart beschrijft hoe groot de gezondheidseffecten van beide risicofactoren bij elkaar opgeteld zijn. Dit verschilt van plek tot plek, afhankelijk van bijvoorbeeld de ligging van wegen, industrie en vliegvelden.
- + Het terugdringen van luchtvervuiling en omgevingsgeluid zijn in grote delen van de MRA essentieel voor een leefbare en gezonde omgeving.
- + Een belangrijk deel van de plancapaciteit wonen is gesitueerd op locaties met hoge(re) milieurisico's, productie is daar afhankelijk van mitigerende maatregelen.

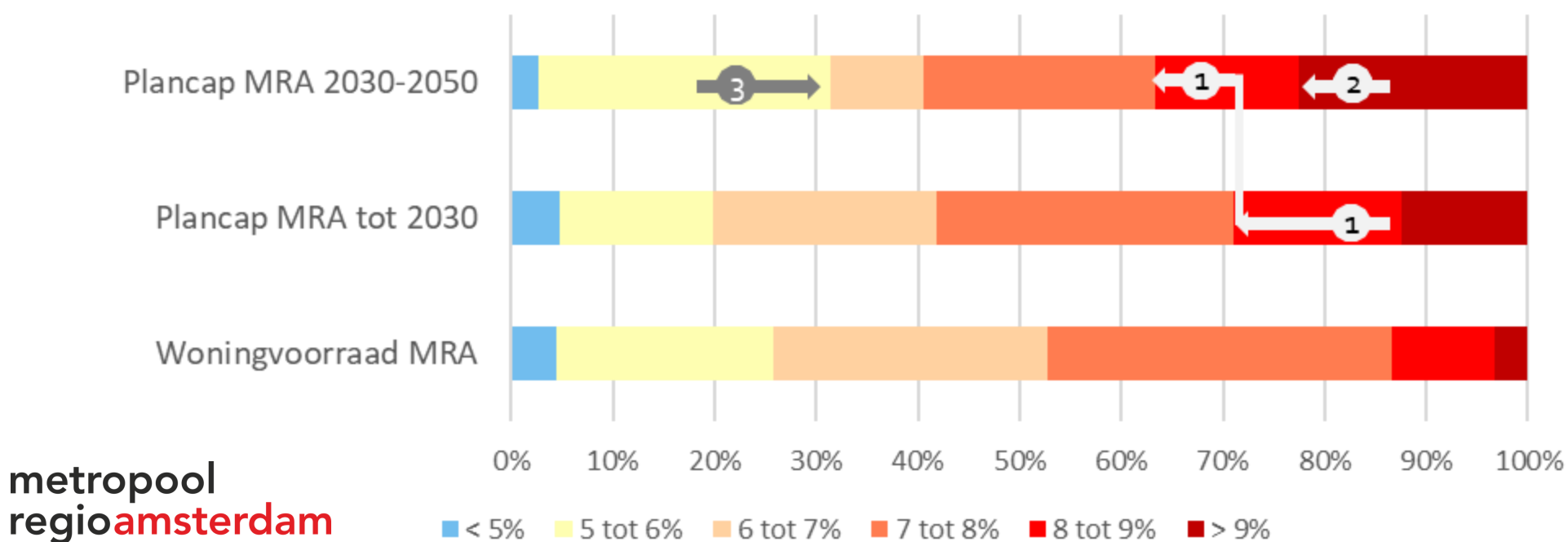
Plancapaciteit en de invloed van geluid en luchtverontreiniging op de gezondheid



Woningbouw landt steeds meer op ongezonde plekken

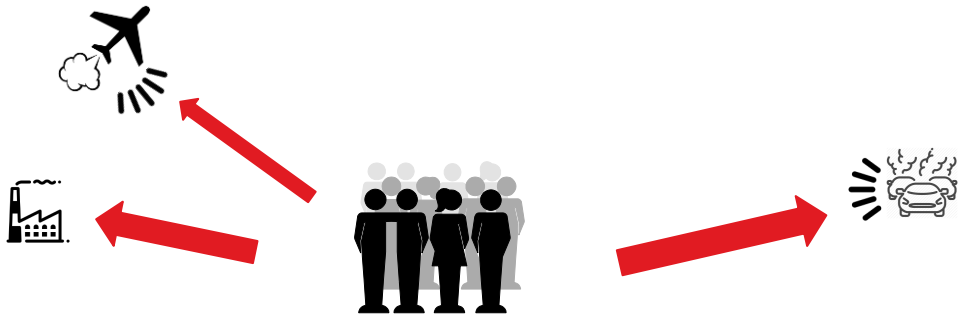


- + Gemiddeld is zo'n 5 tot 6% van alle ziekte en sterfte in Nederland toe te schrijven aan milieufactoren.
- + In de MRA ligt dat percentage hoger: hier geldt het voor 6,8% van alle ziekte en sterfte, in de nieuwbouw is dat 7,3%
- + Van de huidige woningvoorraad bevindt 13% zich op plekken waar nu nog meer dan 8% van de ziekte en sterfte is toe te schrijven aan milieufactoren (150.000 woningen).
- + In de planvoorraad tot 2050 geldt dit voor 33% (1): 140.000 woningen.
- + Steeds meer van de nieuwbouw komt bovendien op de zwaarder belaste locaties (2): van de plancapaciteit 2030-2050 bevindt 22% zich op de meest ongezonde plekken van de regio (> 9%): 50.000 woningen.
- + Daar staat tegenover dat na 2030 de productie op de gezondere plekken wordt opgevoerd naar 29% van totaal (3).



Ruimtelijke strategieën op hoofdlijnen

Aanzet Gezonde leefomgeving

	Gezondheidsbevordering Zorg via specifieke maatregelen voor een gezonde leefomgeving
	Fasering of heroverweging ruimtelijke investeringen Maak een afweging of plekken met blijvend hoge milieugezondheidsrisico's geschikt zijn of kunnen worden gemaakt voor grootschalige woningbouw
	Gezondheidsbescherming Verwijder of verplaats de grootste bronnen van geluid en fijnstof naar plekken op afstand, of verminder hun milieueffecten



Contact

Ralph Ploeger (R&D, Gemeente Amsterdam): r.ploeger@amsterdam.nl / 06-24560975

Data-analyses en kaartontwerp

Sahar Tushuizen (Gis-analyses, R&D Amsterdam)

Ruben van den Berg (Kaartontwerp, R&D Amsterdam)

Jonathan Dullemans (Gis-analyses, Provincie Noord Holland)

In opdracht van

Kernteam Verstedelijingsstrategie MRA