

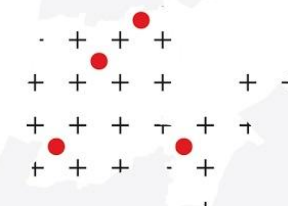
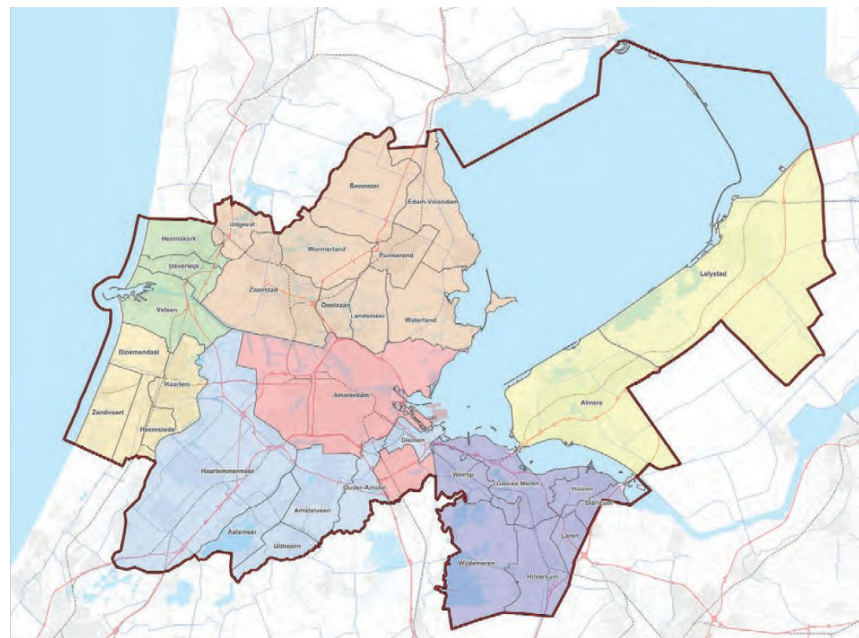


Vervoersarmoede & woon-werkbalans in de Metropoolregio Amsterdam

Bijdrage aan het handelingsperspectief in de MRA verstedelijkingsstrategie

Voorwoord

Voor u ligt het resultaat van diepgaand onderzoek, verricht door de zesde lichting trainees van het Metropoolregio Amsterdam (MRA) Traineeship. De afgelopen maanden hebben de trainees onderzoek gedaan naar de persoonlijke verhalen van bewoners van de metropoolregio. Wat zijn hun ervaringen rondom vervoersarmoede? En wat zegt de toegang die zij hebben tot verschillende vervoersopties over de woon-werkbalans van deze inwoners? De verhalen in dit onderzoek dienen om de bestuurlijke besluitvorming op het gebied van woon-werkbalans en vervoersarmoede te verrijken met een sociaal perspectief, opdat alle inwoners van de MRA ook in de toekomst toegang hebben tot goed woon-werkverkeer. Het doel: een 30-minuten metropool voor elke inwoner van de MRA.



Inhoud

Definities	4
Algemene procesbeschrijving	5
1. Amstelland-Meerlanden	6
2. Amsterdam	12
3. Gooi en Vechtstreek	18
4. IJmond	24
5. Oostflank	29
6. Zaanstreek-Waterland	35
7. Zuid-Kennemerland	42
Dankwoord	48
Literatuurlijst	49



Definities

Vervoersarmoede

Simpel gezegd heeft iemand last van vervoersarmoede als diegene een onevenredig deel van zijn tijd of geld kwijt is om van a naar b te komen en te kunnen participeren in de maatschappij. In dit onderzoek ligt de nadruk op de bereikbaarheid van werk en de toereikendheid van het OV.

Woon-werk balans

De metropool moet een plek zijn waar mensen willen leven omdat er een goede balans is tussen de beschikbaarheid van woon en werkgelegenheid.

30-minuten metropool

De 30-minuten metropool is een gezamenlijke ambitie: ervoor zorgen dat iedereen op maximaal 30 minuten reistijd van hun woonplek een geschikte baan moet kunnen vinden.

Opleidingsniveau

Waar in dit onderzoek wordt gerefereerd naar opleidingsniveau, worden de volgende definities aangehouden:

Praktisch opgeleid

Het behaalde onderwijsniveau is het basisonderwijs, het vmbo, de eerste drie leerjaren havo/vwo of mbo1.

Middelbaar opgeleid

Het behaalde onderwijsniveau is havo/vwo, mbo2, mbo3 of mbo4.

Theoretisch opgeleid

Het behaalde onderwijsniveau is hbo of wo.

Nota bene: in overheidsdocumenten en statistieken worden bovenstaande omschrijvingen veelal gebruikt voor respectievelijk de termen *laag opgeleid*, *middelbaar opgeleid* en *theoretisch opgeleid*. [1] Wanneer in dit document gegevens uit andere bronnen gebruikt worden omtrent opleidingsniveau, is ervoor gekozen om overal de termen *praktisch*, *middelbaar* en *theoretisch* aan te houden.

Algemene procesbeschrijving

Onderzoekopzet

Doelstelling: Het in beeld brengen van hoe vervoersarmoede en/of een slechte woon-werkbalans zich manifesteert in de leefwereld van de bewoners van de MRA, en dan in het bijzonder onder praktisch- en middelbaar-opgeleiden.

Onderzoeksvragen

Per deelregio zijn de volgende vragen geformuleerd om richting te geven aan het onderzoek:

- Welke plannen en ambities bestaan er in de deelregio met betrekking tot woon-werkbalans en vervoersarmoede?
- Hoe worden deze binnen de regio vormgegeven?
- Welke knelpunten in het fysieke domein zijn te identificeren?
- Welke groepen worden hierdoor geraakt?

Werkwijze

Voor elke MRA-deelregio is een onderzoeksgroep van trainees gevormd. Elke onderzoeksgroep hanteerde dezelfde methodiek: een documentanalyse van beleid en interventies in het fysieke domein enerzijds, en het afnemen van semi-gestructureerde interviews met relevante betrokkenen anderzijds.

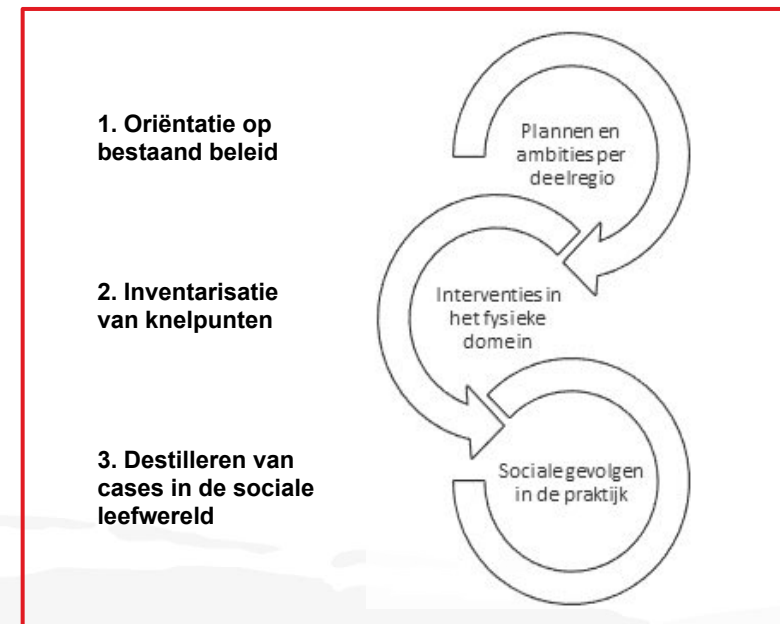
In het onderzoek zijn drie stadia te onderscheiden, waarbij er vanuit een abstract-strategisch niveau is toegewerkt naar concrete cases die een 'geleefde' inkleuring geven aan woon-werkproblematiek en vervoersarmoede. Deze stadia werden niet lineair, maar in constante wisselwerking doorlopen. Zo ontstond er een tweerichtingsverkeer, waarbij opgehaalde cases ook als input dienden voor verdere gesprekken op een hoger strategisch niveau. Hierdoor kon worden gevalideerd dat cases kenmerkend waren voor een bredere problematiek en werd anekdotisch 'cherry picking' voorkomen.

1. Verkenning op strategisch niveau

Per MRA-deelregio is een inventarisatie gemaakt van plannen en ambities voor de drie pijlers van het fysieke domein: *wonen*, *werken* en *mobiliteit*. De inventarisatie diende om een beeld te schetsen van de deelregio, mogelijke knelpunten op het gebied van woon-werkbalans en vervoersarmoede, en de sociale groepen die hierbij geraakt worden.

2. Inventarisatie van knelpunten en doelgroepen

Op basis van deze eerste verkenningen zijn gesprekken gevoerd met betrokkenen op zowel het (deel)regionale, strategische niveau als het gemeentelijke niveau. Onder meer beleidsmakers, strategisch adviseurs en (regio)managers in het fysieke en sociale domein, regionaden en partners vanuit het werkveld zijn hierbij gesproken.



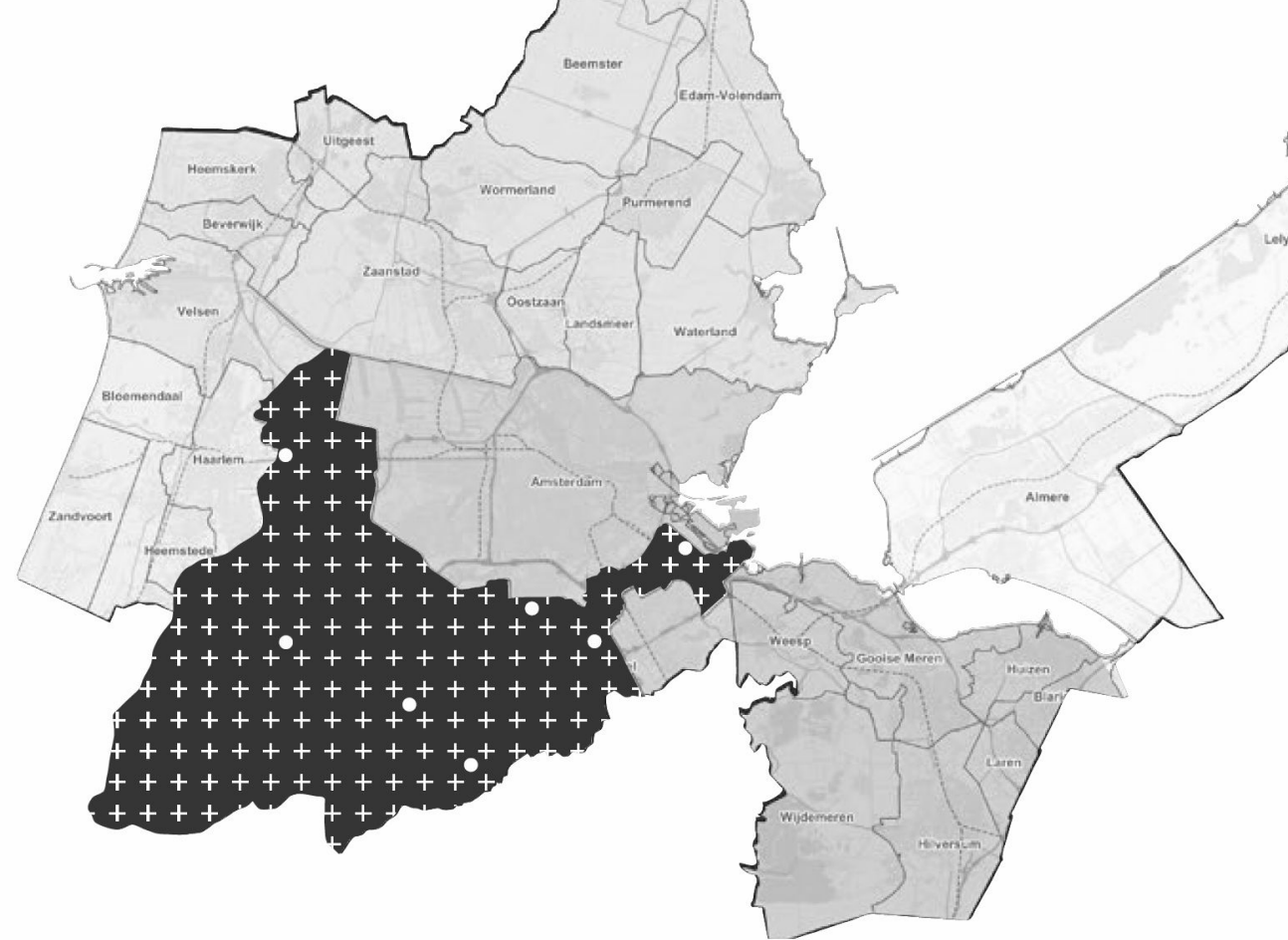
3. Destillieren van cases

Op basis van gevoerde gesprekken op beleidsniveau zijn er keuzes gemaakt voor exemplarische verhalen die een sociale, geleefde inkleuring geven aan de bestaande problematiek op het gebied van woon-werkbalans en vervoersarmoede. Hiervoor zijn onder andere gesprekken gevoerd met professionals in de wijk (zoals buurtcoördinatoren en wijkregisseurs), bewoners en werkgevers(organisaties) op lokaal niveau.

De persona in de verhalen zijn gevormd op basis van beschikbare data over (mogelijk) betrokken inwoners (leeftijd, opleiding, gezinssituatie, financiën) de opgehaalde verhalen zoals verteld door de gesproken professionals, en ervaringen uit het werken in de praktijk met bepaalde doelgroepen in de regio.

Deelregio

Amstelland- Meerlanden



Regioprofiel Amstelland-Meerlanden

De regio

De regio Amstelland-Meerlanden, ten zuiden van de stad Amsterdam, telt grofweg 350.000 inwoners. Het bestaat uit een zes- of zevental gemeenten die intensief samenwerken, te weten: Haarlemmermeer, Amstelveen, Aalsmeer, Uithoorn, Ouder-Amstel en Diemen. Soms sluit de gemeente De Ronde Venen aan bij overleggen. Deze gemeente ligt in de provincie Utrecht, maar is qua werkgelegenheid/economie, recreatie en verkeer georiënteerd op de MRA.

Werken

Na Amsterdam heeft Amstelland-Meerlanden percentueel de meeste toegevoegde waarde en werkgelegenheid van de MRA. [2] De afgelopen jaren is deze blijven groeien. Amstelland-Meerlanden kent relatief minder praktisch en middelbaar geschoolden dan de andere regio's binnen de MRA en Nederland (respectievelijk 40,9% en 19,4%). Toch kent de regio twee belangrijke werkgevers met een grote behoefte aan praktisch en middelbaar geschoold personeel; Schiphol Airport en Greenport Aalsmeer. Met een aandeel van ongeveer 20 % in het brp en de werkgelegenheid van de MRA is het een grote deelregio die relatief veel werk biedt. [3]

Belangrijke sectoren binnen de regio zijn:

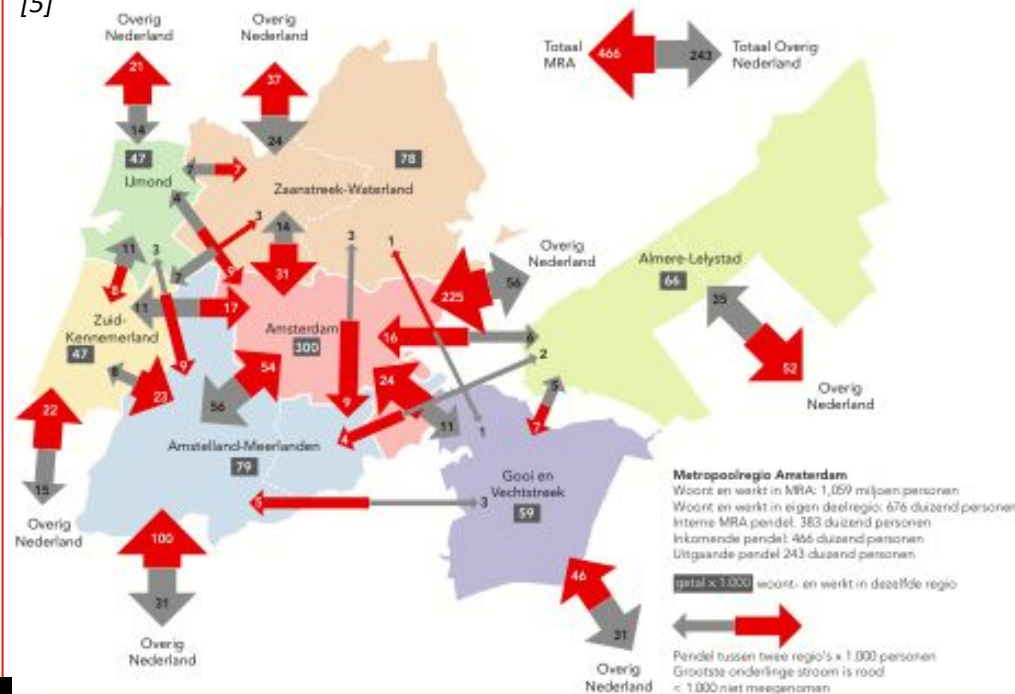
- Groothandel- en detailhandel
- Vervoer en opslag
- Landbouw en industrie
- Financiële diensten
- Specialistisch zakelijke diensten en ICT diensten

Wonen

Gegeven de relatief grote vraag naar praktisch en middelbaar geschoold personeel binnen de regio en het relatief lage aanbod hiervan vindt er een grote inkomende pendelstroom naar Amstelland-Meerlanden plaats. Werknemers komen zowel van elders in de MRA als van buiten de MRA. Ruim 72% van degenen die werken in de regio Amstelland-Meerlanden woont buiten de regio. [1] Inwoners van Amstelland-Meerlanden werken binnen de MRA veelal in hun eigen deelregio en in Amsterdam. Buiten de MRA werken zij veel in Zuid-Holland. Het figuur hiernaast uit de economische verkenningen 2020 van de MRA weergeeft dit.

Kerngetallen [4]	Amsterdam	MRA
Beroepsbevolking naar opleiding (2018)		
Theoretisch opgeleid	39,8%	45,2%
Middelbaar opgeleid	40,9%	36,7%
Praktisch opgeleid	19,4%	18,1%
Werkloosheid	3,7%	4,0%

Grootte netto inkomende pendelstroom naar Amsterdam en Amstelland-Meerlanden [5]



Procesbeschrijving Amstelland-Meerlanden

Werkwijze

Inventarisatie van knelpunten en doelgroepen

Voor Amstelland-Meerlanden (Am-Me) is er onderzoek gedaan op basis van literatuur, zoals de economische verkenningen 2020 van de MRA. Met die informatie in het achterhoofd zijn er gesprekken gevoerd met ambtenaren en bestuurders die een overzicht hebben van wat er in de regio speelt, zoals de gebiedsregisseurs van de Vervoerregio Amsterdam (VRA). Daaruit kwam naar voren dat in Am-Me ingezet wordt op zogenoemde 'dikke lijnen'. De dikke OV lijnen, ook wel gestrekte lijnen genoemd, zijn lijnen waar vaak en met veel capaciteit op wordt gereden. Het doel is zoveel mogelijk mensen zo snel mogelijk op de plaats van bestemming te krijgen. De sneltram van Amstelveen naar Amsterdam Zuid is hier een goed voorbeeld van. Maar door in te zetten op dikke lijnen komt de fijnmazigheid van het OV in Am-Me in het geding, wat tot vervoersarmoede kan leiden voor mensen die niet in het centrum of dichtbij een dikke lijn wonen.

Destilleren van cases in de sociale leefwereld

Op basis van de opgehaalde informatie is besloten om onderzoek te doen naar het effect van de dikke OV lijnen. De eerste casus richt zich daarom op het wegvallen van fijnmazig OV en wat dit betekent voor bijvoorbeeld mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt. Daarnaast zijn er in de regio enkele hubs waar veel naartoe gereisd wordt omdat er grote werkgevers zitten, zoals Schiphol en Greenport Aalsmeer. Daarom richt de tweede casus zich op de werkgevers en werknemers van Schiphol. Hoe is hun reis van huis naar werk en terug? Zo inventariseren we de mogelijke vervoersarmoede en woon-werkbalans van zij die dagelijks gebruik maken van de dikke lijnen naar Schiphol. Ontzettend interessant omdat de doortrekking van de Noord/Zuidlijn gepland staat om de verbinding met Schiphol verder te verbeteren.



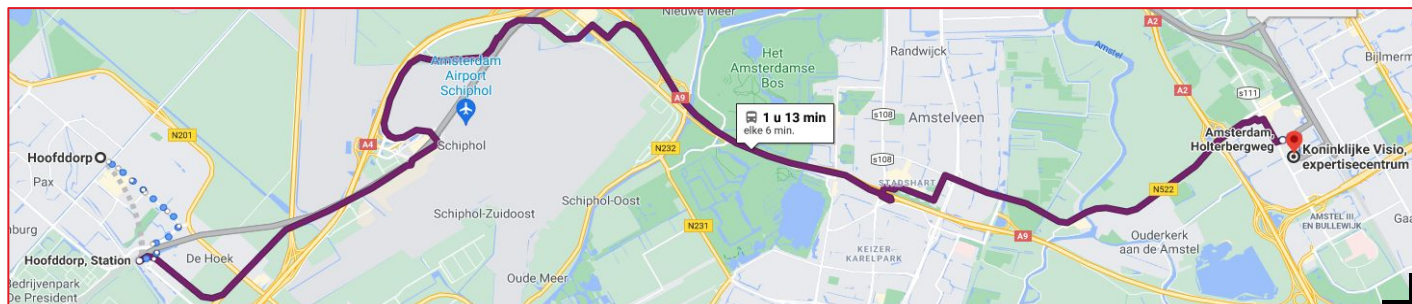
Tussen de lijntjes

De afgenomen fijnmazigheid van het OV in de regio Amstelland-Meerlanden

Het openbaar vervoer in de regio Amstelland-Meerlanden kenmerkt zich door uitgestrekte buslijnen die de afstand van kern tot kern verkleinen. Op deze lijnen rijden bussen met hogere frequentie en stoppen ze bij minder haltes. Hierdoor kunnen veel reizigers sneller grote afstanden afleggen. De komst van deze lijnen heeft bijvoorbeeld de reistijd van studenten, scholieren en forenzen van en naar de regio verkort. Dit brengt de 30-minuten metropool dichterbij en staat in lijn met aanstaande mobiliteits interventies zoals het doortrekken van de Noord-Zuid lijn en het verlengen van de sneltram voorbij Amstelveen. Het heeft echter ook nog een andere implicatie: het betekent namelijk ook dat er steeds meer bushaltes verdwijnen waardoor de gemiddelde afstand naar een bushalte wordt vergroot. Dit wegvallen van fijnmazig openbaar vervoer wordt deels opgevangen door aanvullend en vraag-gebaseerd openbaar vervoer. Wat dit in de praktijk betekent voor mensen die daarvan (deels) afhankelijk zijn illustreert het verhaal van Gerard.

Zie je mij ook?

Gerard (69) is vrijwilliger. Bij meer dan vijf verschillende maatschappelijke organisaties geeft hij regelmatig advies als ervaringsdeskundige en ondersteunt hij sociaal werk als buddy. Daarvoor reist hij vanaf zijn woonplaats Hoofddorp heel wat af: naar Amsterdam, naar Haarlem, naar Utrecht en elders.



Door de nieuwe situatie zijn een paar van de routes die Gerard nam veranderd. Er zijn soms wel drie van de vier haltes weggefallen en de frequentie van kleinere lijnen is teruggebracht van twee naar één keer per uur. Dit maakt voor Gerard het gebruik van het openbaar vervoer een stuk ingewikkelder. Gerard heeft namelijk retinitis pigmentosa, een oogziekte die hem over de jaren heen blind heeft gemaakt. Als je blind bent kan je niet onbevangen met het openbaar vervoer reizen. Je moet de route eerst uitvoerig bestuderen, 9292 beluisteren, de haltes en tijden kennen, de looproutes oefenen, mensen vragen of je de juiste bus of halte hebt, een plekje vinden... en dat allemaal in het donker. Dat kost enorm veel energie. De heen en terugreis kunnen zwaar vallen, waardoor je echt rekening moet houden met hoeveel energie je overhoudt voor de activiteit waar je heen gaat. Niet alleen voor blinden en slechtzienden heeft het wegvallen van fijnmazig openbaar vervoer een negatieve impact. Voor mensen met een lichamelijke beperking, ouderen die slecht ter been zijn en mensen zonder eigen vervoer die wonen op afgelegen plekken geldt dit ook. Deze groepen lopen een hoger risico op vervoersarmoede, met gevolgen voor de mogelijkheid tot werken en recreëren. Voor Gerard is het aanvullend openbaar vervoer, de RegioRijder, een stuk aangenamer en makkelijker dan het reguliere openbaar vervoer omdat ze je precies van huis naar locatie brengen.

Toch heeft ook dit alternatief zijn complicaties. Om 13:00 zou Gerard gastspreker zijn bij een evenement in Heerhugowaard, dus had hij telefonisch voor 11:00 een RegioRijder besteld om hem thuis op te komen halen. Toen het busje iets te laat aankwam, zoals wel vaker gebeurd, was hij de eerste passagier die instapte. Gaandeweg werden anderen opgehaald en werden er stops gemaakt in Haarlem, IJmuiden, Beverwijk en Alkmaar, voor het busje om drie uur aankwam op locatie. Om half vier was het evenement afgelopen. Dat is een van de grootste problemen met vraag-gebaseerd vervoer: het is moeilijk plannen, omdat je nooit weet hoe laat je aan zal komen. Dit maakt het voor mensen die afhankelijk zijn van aanvullend openbaar vervoer moeilijk om op tijd te zijn voor werk en andere activiteiten.

Gerard drukt ons op het hart dat dit zijn verhaal is en dat dit voor iedereen anders is, maar dat hij ondanks alles onvermoeid doorgaat met zijn vrijwilligerswerk om het voor anderen makkelijker te maken. Maar zou iemand het voor Gerard misschien ook wat gemakkelijker kunnen maken?

Alle wegen leiden naar Schiphol...

De grote vraag naar lager en middelbaar opgeleiden op Schiphol

Schiphol Airport is een grote werkgever voor lager en middelbaar opgeleiden uit de hele MRA. Tegelijkertijd telt de regio Amstelland-Meerlanden in vergelijking met Nederland en de MRA als geheel relatief veel hoger opgeleiden en minder lager en middelbaar opgeleiden.⁶ Al jaren kampt Schiphol Airport mede hierdoor met een tekort aan lager en middelbaar geschoold personeel.

Een beleidsadviseur Vervoer uit regio Amstelland-Meerlanden vertelt ons dat “alle wegen leiden naar Schiphol”. Het openbaar vervoer van en naar Schiphol is frequent en continu. Daarbovenop zullen de plannen om de Noord-Zuidlijn door te trekken naar Schiphol en Hoofddorp het openbaar vervoer rondom Schiphol ook nog ten goede komen. Dit wekt de suggestie dat een oplossing voor de disbalans in vraag en aanbod van lager en middelbaar opgeleiden op Schiphol niet gezocht moet worden in het openbaar vervoer. Uit een gesprek met Monique van het Werkgeversservicepunt Groot Amsterdam (WSP) wordt duidelijk dat hierbij een belangrijk aspect van het openbaar vervoer vergeten wordt: de prijs van het openbaar vervoer.

... Maar tegen welke prijs?

Tina (38) woont in Aalsmeer en is schoonmaakster op Schiphol. Er is wat haar betreft niets aan te merken op de frequentie en de kwaliteit van het openbaar vervoer van en naar Schiphol. Vanaf het moment dat Tina haar huis verlaat staat zij binnen een half uur op Schiphol. Een ander groot voordeel van schoonmaakster zijn op Schiphol is dat er genoeg werk te doen is, waardoor je de hele dag wel ergens op locatie kunt schoonmaken, en dus niet elke dag stad en land hoeft af te reizen van de ene naar de andere klant.

In de cao voor schoonmakers is opgenomen dat zij pas een kilometervergoeding ontvangen als zij meer dan 30 kilometer naar hun werk moet reizen. Door van haar werkgevers een relatief hoge gestandaardiseerde reiskostenvergoeding te eisen voor het personeel dat op Schiphol werkzaam is, draagt Schiphol bij aan een oplossing voor disbalans in vraag en aanbod van lager en middelbaar geschoolden op Schiphol.

Tina denkt dat het probleem voor het aantrekken van voldoende lager en middelbaar opgeleid personeel op Schiphol echter toch verband houdt met het openbaar vervoer, of tenminste deels. De reiskosten van en naar Schiphol blijven een probleem. Doordat Schiphol zelf geen woonplaats is heeft iedereen natuurlijk reiskosten naar Schiphol. De gestandaardiseerde reiskostenvergoeding dekt nog steeds niet alle reiskosten. En deze vergoeding gaat pas in op het moment dat het contract getekend is.

Maar soms duurt het een tijd voor iemand een baan heeft gevonden: Er gaan sollicitatiegesprekken aan vooraf en ook trainingen op locatie. Tina kwam aan een baan door een pilot van het WSP, waarbij actief geprobeerd werd om lager en middelbaar opgeleiden uit de MRA te koppelen aan bedrijven op Schiphol. Haar tijdelijke reiskosten in de fase voor het tekenen van haar contract werden door de gemeente betaald.

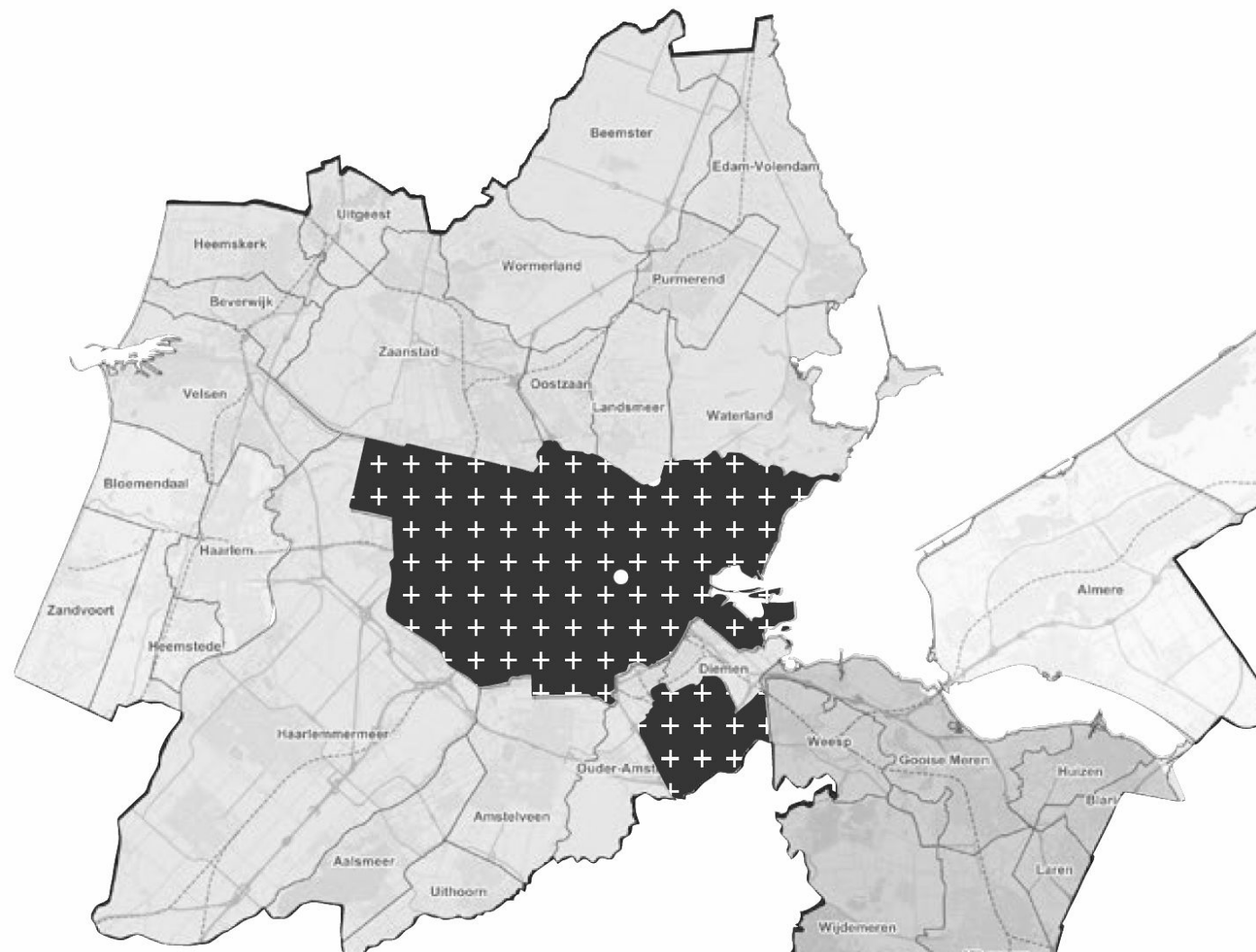
Gelukkig zijn er meerdere organisaties die bijdragen aan een tegemoetkoming in de reiskosten van lager en middelbaar opgeleiden naar hun werk op Schiphol. Maar het gezegde “alle wegen leiden naar Schiphol” lijkt te kort door de bocht om te concluderen dat de disbalans tussen vraag en aanbod werknemers op Schiphol geen verband houdt met het openbaar vervoer.

Bronnen Amstelland-Meerlanden

- [1] TNO, Vrije Universiteit Amsterdam, SEO Economisch Onderzoek, CE Delft en Studio Infograph. (2020). *Economische Verkenningen Metropoolregio Amsterdam 2020*. Geraadpleegd op 28 mei 2021, van <https://www.metropoolregioamsterdam.nl/wp-content/uploads/2020/11/Economische-Verkenningen-Metropoolregio-Amsterdam-2020.pdf> , 198-201
- [2] Idem, 114-119.
- [3] Idem, 198-201.
- [4] Stedelijk Strategieteam, Gemeente Amsterdam. (2021, mei). *Handelingsperspectief woonwerkbalans en vervoersarmoede in de MRA*.



2 Deelregio **Amsterdam**



Regioprofiel Amsterdam

De regio

Binnen de verstedelijkingsstrategie wordt er gewerkt met een polycentrisch verstedelijkingsmodel. [2] Deelregio Amsterdam ontwikkelt daarom binnen de stad haar nieuwe stadskernen. De interventies binnen deelregio Amsterdam zijn vooral gericht op woningbouw. Het betreft hier hoofdzakelijk het verdichten van de bebouwde omgeving.

Focus

Met het oog op het doel van dit onderzoek (ophalen van persoonlijke verhalen rondom vervoersarmoede en woon-werkbalans) en de grootte van deze deelregio is er toegespitst op twee stadsdelen. Er is gekeken naar specifiek stadsdeel Nieuw-West en Zuidoost, binnen deze stadsdelen worden er nieuwe stadskernen ontwikkeld. [1]

Hypothese

Op basis van de verstedelijkingsstrategie en interviews op strategisch niveau is er gewerkt met de volgende hypothese rondom de infrastructuur.

- Zuidoost heeft een goed huidige openbaar vervoer (metro, trein en bussen) en auto infrastructuur. Dit werd bepaald door de gebiedsmakelaar uit Zuidoost.
- Nieuw-West heeft meer openbaar vervoer verbindingen nodig om bijvoorbeeld naar de bestaande openbaar vervoer knooppunten in het stadsdeel te reizen, vanaf dergelijke knooppunten kan men naar andere delen van de regio reizen.

<i>Kerngetallen [6]</i>	Amsterdam	MRA
Beroepsbevolking naar opleiding (2018)		
Theoretisch opgeleid	59,3%	45,2%
Middelbaar opgeleid	27,5%	36,7%
Praktisch opgeleid	13,2%	18,1%
Werkloosheid	4,3%	4,0%

		Nieuw-West	Zuidoost	Amsterdam
Huishoudens met een lager besteedbaar inkomen dan 21 duizend euro per jaar (exclusief studenten) in 2018, in percentages [3]		28,5	31,3	29,5
Gemiddeld besteedbaar inkomen in 2018 (x1000 euro) [3]		36,7	33,2	40,3
Geregistreerde werkloosheid van de 15-65 jarig op 1 januari 2020, in percentages [4]		10,4	13,0	9,8
Opleidingsniveau van 15-74 jarige in 2018 (hoogst afgeronde opleidingsniveau), in procenten [5]	Praktisch	32	35	23
	Middelbaar	36	42	31
	Theoretisch	32	23	46

Procesbeschrijving Amsterdam

Werkwijze

Inventarisatie van knelpunten en doelgroepen

De onderzoeksgroep van Amsterdam is begonnen op het strategisch niveau, zo zijn we in gesprek gegaan met een regiomanager vanuit de Provincie Noord-Holland om de interventies uit de verstedelijkingsstrategie op regionaal niveau te bespreken en zijn we in gesprek gegaan met de programmadirecteur 'Rijk & regio, cluster Ruimte & Economie' van de Gemeente Amsterdam. Deze contacten werden ons getipt door de Bestuursadviseur Regionale Samenwerking a.i. Public affairs, van de Gemeente Amsterdam.

Vervolgens zijn er nieuwe contacten gevonden door middel van een sneeuwbal strategie, waardoor er steeds verder ingezoomd kon worden op de woon-werkbalans en vervoersarmoede in Amsterdam. In de volgende stap zijn er meerdere beleidsmedewerkers op gemeenteniveau geïnterviewd, deze adviseurs werken onder andere aan het sociaal domein en wonen (Volkshuisvestingsfonds en stedelijke vernieuwing). In deze fase zijn ook de gebiedsmakelaars benaderd. Tot slot kwamen we mede door middel van een gebiedsmakelaar uit Nieuw-West in contact met twee bewoners die hun verhaal met ons wilde delen.

Destilleren van cases in de sociale leefwereld

Tijdens de eerste strategisch gesprekken kwamen twee stadsdelen naar voren waar veel woon-interventies gaan plaats vinden binnen de verstedelijkingsstrategie. Deze stadsdelen, Nieuw-West en Zuidoost, zijn ook aangemerkt als stadsdelen waar de kans op vervoersarmoede hoger is dan in andere stadsdelen.

Naar aanleiding van de eerste interviews en ondersteunende documenten (waaronder het masterplan van Zuidoost) is er verder gewerkt met de volgende hypothese op het gebied van mobiliteit en infrastructuur:

- Zuidoost heeft een goed huidige openbaar vervoer (metro, trein en bussen) en auto infrastructuur. Dit werd beaamd door de gebiedsmakelaar uit Zuidoost.
- Nieuw-West heeft meer openbaar vervoer verbindingen nodig om bijvoorbeeld naar de bestaande openbaar vervoer knooppunten in het stadsdeel te reizen, vanaf dergelijke knooppunten kan men naar andere delen van de regio reizen.

De persoonlijke verhalen hebben we daarom ook opgehaald in Nieuw-West, waarbij de focus ligt op de verbinding van de wijk Geuzenveld met de rest van het stadsdeel en werkgelegenheid gebieden zoals Schiphol.



Busje komt zo

De ov verbindingen in en met Eendracht

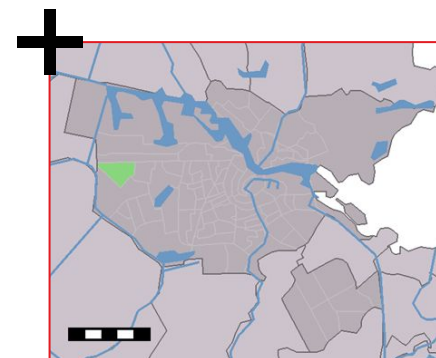
In een van de meeste westelijke puntjes van Amsterdam ligt de wijk Eendracht. De wijk bestaat voor het grootste deel uit sportvelden en volkstuinten. Alleen aan de oostkant van de wijk, slechts afgesplitst van de dichtbevolkte wijk Geuzenveld door een enkele sloot, ligt Buurt 10. Sinds het verdwijnen van bus 21 uit de wijk is er een sterker gevoel van onveiligheid en meer armoede, eenzaamheid en afhankelijkheid van Alternatief OV en de auto. Het reguliere OV is van groot belang voor de leefbaarheid van de buurt. Oudere bewoners die slecht ter been zijn kunnen niet meer met de bus omdat de dichtstbijzijnde halte te ver lopen is. Zij kunnen weliswaar gebruik maken van Alternatief OV, maar dit zorgt voor moeilijkheden met afspraken in bijv. het ziekenhuis, die vaak lang duren en onregelmatig zijn. Bovendien zijn 45% van de bewoners zelfstandig wonende ouderen die niet in aanmerking komen voor AOV. Daarnaast zijn de sportparken achter de wijk alleen nog maar met de auto of fiets te bereiken, terwijl de missie van de gemeente is om iedereen in Nieuw-West aan het sporten te krijgen. Reisbewegingen binnen West (van noord naar zuid) zijn tijdrovend en duur geworden. Reisbewegingen naar elders in de stad of de regio zijn in sommige gevallen ook verre van gemakkelijk, goedkoop en snel voor de inwoners van de Eendracht. Dit zorgt er met name voor dat lager- en middelbaar opgeleiden moeilijk op sommige plaatsen kunnen komen waar juist voor hen mogelijk veel werkgelegenheid is, zoals op Schiphol.

20 minuten van de bushalte in de 30-minuten Metropool

In buurt 10 wonen mensen die vanuit de buurt naar hun werk willen reizen, of naar theater de Meervaart, of naar het tuincentrum Osdorp. Mensen zoals Marjo, die er al sinds 1991 woont.

Vroeger werkte Marjo op het Science Park. Het zou nu drie overstappen vergen en meer dan een uur kosten om hier met het OV naar toe te reizen. Haar buurvrouw moet 20 minuten lopen naar de tram om bij haar werk op het OLVG te komen. Het aantal auto's in de wijk is door de slechte verbinding enorm toegenomen: bijna elk huishouden heeft er twee.

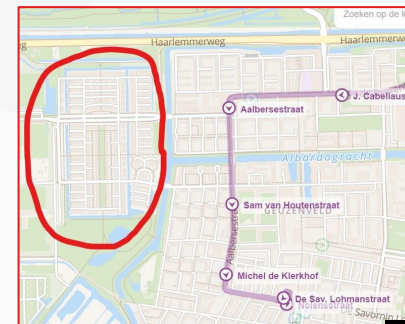
Marjo heeft de buurt zien veranderen. De samenstelling van de buurt is diverser geworden, sociale contacten zijn losser en er is meer vereenzaming. Vroeger woonden er veel piloten en stewardessen. Marjo heeft ze zien vertrekken door de slechtere verbinding met Schiphol. Überhaupt is reizen met het OV een stuk lastiger geworden voor de inwoners van Buurt 10. Eerst door het verdwijnen van bus 192 en 392 in 2014, de verbindingen met Sloterdijk en Schiphol. Sindsdien was bus 21 de enige OV verbinding die Buurt 10 verbond met alle voorzieningen: winkels, artsen, ziekenhuizen en het centrum van Amsterdam. Tot de bewoners van de buschauffeur hoorden dat de lus die bus 21 door Buurt 10 maakt ook zou verdwijnen.



Eendracht t.o.v. Amsterdam



Eendracht en Buurt 10



Buurt 10 t.o.v. Bus 21

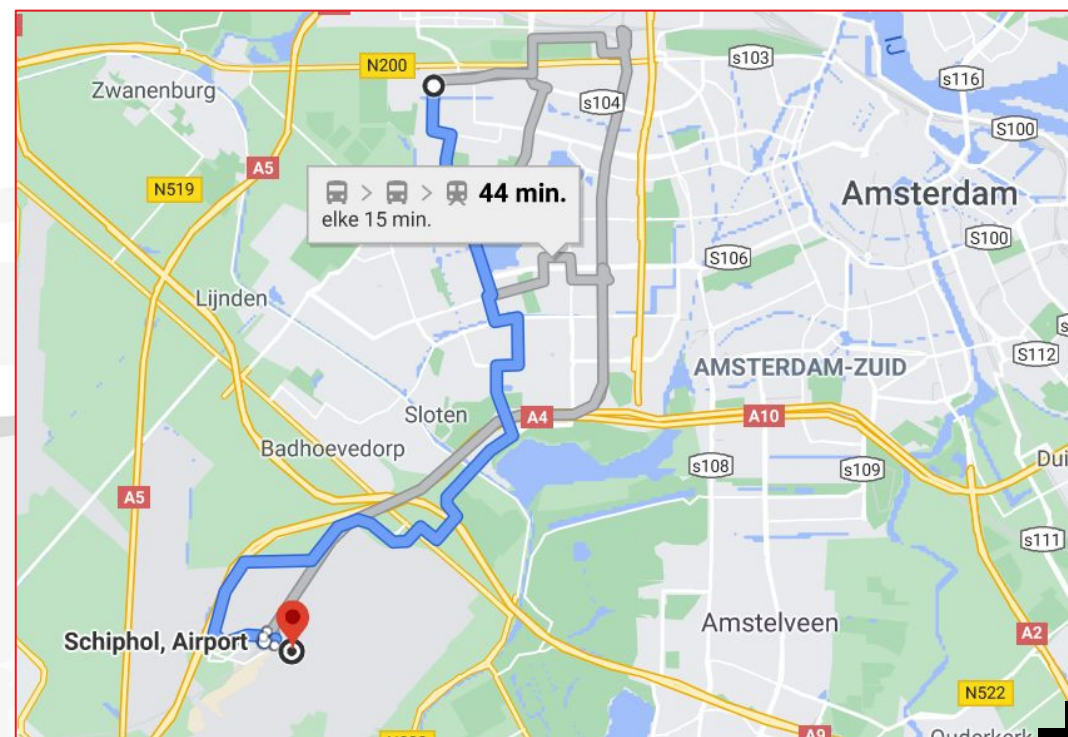
Busje komt zo

De ov verbindingen in en met Geuzenveld

De prijs van een baan: vervoerskosten van en naar Schiphol

Op de Cornelis Outshoornstraat, aan de andere kant van de sloot tussen de Eendracht en Geuzenveld, woont Omar (25). Hij woont thuis met zijn alleenstaande moeder en zijn vijf broertjes en zusjes in de leeftijd van vijf tot zestien jaar oud. Omar's moeder leeft van de bijstand. Om aanvullend inkomen te verdienen heeft Omar gewerkt in de logistieke sector rondom Schiphol, zoals veel praktisch geschoolde inwoners van Amsterdam. Mede vanwege zijn lastige thuissituatie heeft Omar zijn MBO opleiding niet af kunnen maken. Door het gebrek aan een afgeronde opleiding heeft Omar de banen niet voor het uitkiezen en momenteel heeft hij geen werk meer. Dit heeft onder andere te maken met de verbinding van zijn wijk met zijn voormalige werkplek Schiphol.

Op schiphol werkte Omar bij een logistiek bedrijf. Daar werkte hij in onregelmatige diensten en een wisselvallig aantal uur per week. Als hij pech had werkte hij maar 4 uur op een dag en vaak had hij ook nachtdiensten. De kosten van de snelste reis met het openbaar vervoer vanaf zijn huis naar zijn werk waren net iets boven de 10 euro, duur als je het vergelijkt met het geld dat hij met de dienst van 4 uur verdiende. Een enkele reis kostte hem dan bijna drie kwartier, eerst met de bus naar Sloterdijk en dan met de trein. Als hij geld wilde besparen en niet de trein nam, was hij een uur onderweg en waren de kosten nog steeds 9 euro voor een retourtje. Als hij een nachtdienst moest draaien liepen de kosten en de reistijd verder op. In de nacht rijden er geen bussen op de reguliere route. Hij moest dan eerst lopen naar een halte waar nachtbussen stoppen om dan daarmee op zijn werk te komen. Alleen in het weekend rijden er nachtbussen in Geuzenveld, vooral bedoeld voor uitgaanspubliek. Een enkele reis met de nachtbus is 9 euro.



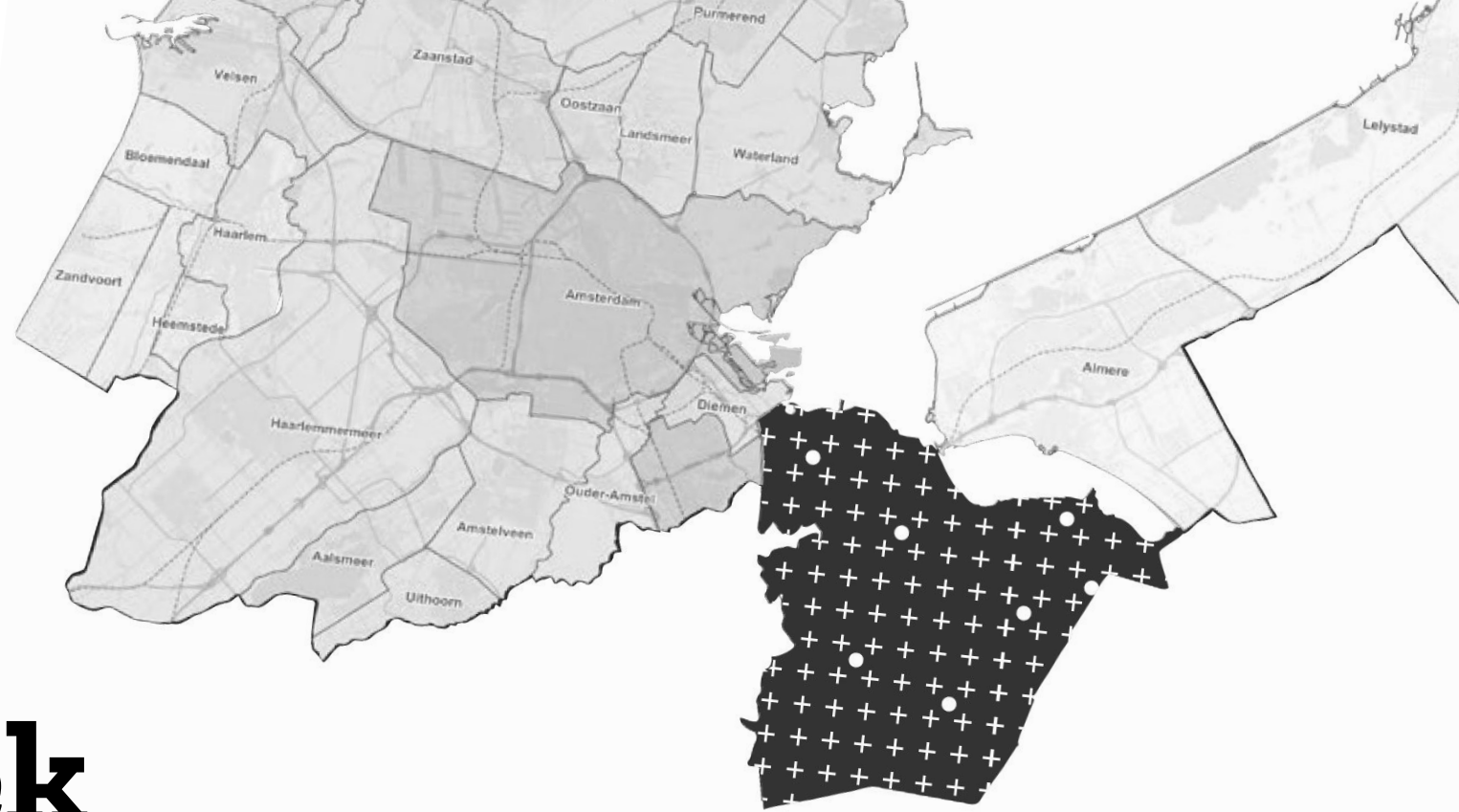
Bronnen Amsterdam

- [1] Alliantie Zuidoost. (2021, februari). *Masterplan ZUIDOOST Programma 2021–2024*.
- [2] Metropoolregio Amsterdam & Rijksoverheid. (2021, april). *Verstedelijkingsconcept Metropoolregio Amsterdam 2030/2050- Versie II*. Metropoolregio Amsterdam.
- [3] Gemeente Amsterdam. (2020a, mei 7). *Werk en inkomen 22 Gebieden [Thema: Werk en sociale zekerheid, Detailniveau: 22 Gebieden]*. Geraadpleegd gedurende mei en juni, van <https://data.amsterdam.nl/datasets/F-qOXy8lZe8Trw/werk-en-inkomen-22-gebieden/>
- [4] Gemeente Amsterdam. (2020b, september 7). *Onderwijs 22 Gebieden [Thema: Werk en sociale zekerheid, Detailniveau: 22 Gebieden]*. Geraadpleegd gedurende mei en juni, van <https://data.amsterdam.nl/datasets/O4tlf3ADPcky6A/onderwijs-22-gebieden/>
- [5] Gemeente Amsterdam. (2021a, januari 7). *Kerncijfers wijken [Thema: Bevolking, Detailniveau: Amsterdam]*. Geraadpleegd gedurende mei en juni, van <https://data.amsterdam.nl/datasets/GkO47Uil52FxVg/kerncijfers-wijken/>
- [6] Stedelijk Strategieteam, Gemeente Amsterdam. (2021, mei). *Handelingsperspectief woonwerkbalans en vervoersarmoede in de MRA*.



Deelregio

Gooi en Vechtstreek



Regioprofiel Gooi en Vechtstreek

De regio

De Gooi en Vechtstreek (G&V) fungeert als de groenblauwe verbinder van de dichtbevolkte stedelijke omliggende regio's. De natuurlijke omgeving is van groot belang voor de regio, maar creëert tegelijkertijd een uitdaging voor opgaven op het gebied van woningbouw, economische bedrijvigheid en uitbreiding van het mobiliteitsnetwerk. Ongeveer de helft van de inwoners werkt buiten de eigen woonregio. [1] Tegelijkertijd wordt ongeveer de helft van de banen binnen de deelregio vervuld door arbeidskrachten van buitenaf. Dit toont aan dat er een mismatch is qua vraag en aanbod van arbeid in de Gooi en Vechtstreek. [2] In de zakelijke dienstverlening, zorg & welzijn, ICT, detailhandel en groothandel hebben werkgevers moeite om aan gekwalificeerd personeel te komen. In de maakindustrie krimpt de werkgelegenheid juist, doordat bedrijven zich steeds vaker buiten de regio vestigen ten gevolge van beperkte schuifruimte op de bedrijventerreinen en beperkte ontsluiting via het openbaar vervoer. [3] Dit heeft vooral voor praktisch geschoolde arbeidskrachten een grote impact op de woon-werkafstand.

Vervoer in de regio

Uitgaande pendel vindt met name plaats naar de omliggende steden Amsterdam, Utrecht, Almere en Amersfoort. Hiervoor wordt veelal gebruik gemaakt van de auto. Het OV binnen de regio heeft weinig uitbreidingsmogelijkheden doordat er weinig gebruik van wordt gemaakt en de bekostiging derhalve onder druk komt te staan. [4]

De kleine gemeenten zijn hierdoor niet goed ontsloten en dit levert (met name in de nachtelijke uren) slechte OV-mogelijkheden op. De grote afhankelijkheid van de auto is voor een groot gedeelte van de relatief welvarende gemeenschap (het gemiddelde inkomen in de regio ligt zo'n 6.000 euro hoger dan het landelijk gemiddelde [5]) geen belemmering in het woon-werkverkeer. Voor de praktisch- en middelbaar geschoolden is dit echter wel degelijk een probleem. Vervoersarmoede ligt in de Gooi en Vechtstreek in eerste instantie op de loer voor praktisch en middelbaar geschoolden die geen beschikking hebben over een auto en voor wie de mogelijkheden van het openbaar vervoer niet aansluiten op de woonlocatie of de werktijden.

Interventies

Om de geschetste problemen te ondervangen, worden enerzijds de mobiliteitsmogelijkheden verbeterd, en anderzijds wordt er gezocht naar inperking van de mobiliteitsbehoefte, door woon- en werkgelegenheid te creëren nabij OV-knooppunten. [6]

Wonen: voor de uitbreiding voor het woningaanbod wordt gezocht naar locaties rondom OV-knooppunten om de deur-tot-deur afstand te beperken. Hierbij wordt vooral ingezet op uitbreiding van de sociale huurvoorraad.

Werken: er wordt gezocht naar mogelijkheden om vraag- en aanbod van arbeid beter op elkaar af te stemmen. Hiertoe:

- is het transformatiefonds opgericht, om bestaande bedrijventerreinen te ontwikkelen en de krimp in de maakindustrie tegen te gaan;

<u>Kerngetallen [8]</u>	G&V	MRA
Beroepsbevolking naar opleiding (2018)		
Theoretisch opgeleid	42,6%	45,2%
Middelbaar opgeleid	39,5%	36,7%
Praktisch opgeleid	17,8%	18,1%
Werkloosheid	3,1%	4,0%

- worden opleidingsmogelijkheden in de groeisectoren Artificial Intelligence (in samenwerking met mediabedrijven), Zorg & Welzijn en de vrijetijdseconomie uitgebreid.

Mobiliteit: de ambitie die hier ligt is om: [7]

- een hoogfrequent bediende Gooilijn te ontwikkelen die goed is aangesloten op de Randstad (de Gooicorridor);
- een hoogwaardig OV-netwerk (door) te ontwikkelen waarin ook de kleinere kernen in de regio goed worden ontsloten;
- een hoogwaardig fietsnetwerk aan te leggen, waardoor de vervoersmogelijkheden worden uitgebreid.

Procesbeschrijving Gooi en Vechtstreek

Werkwijze

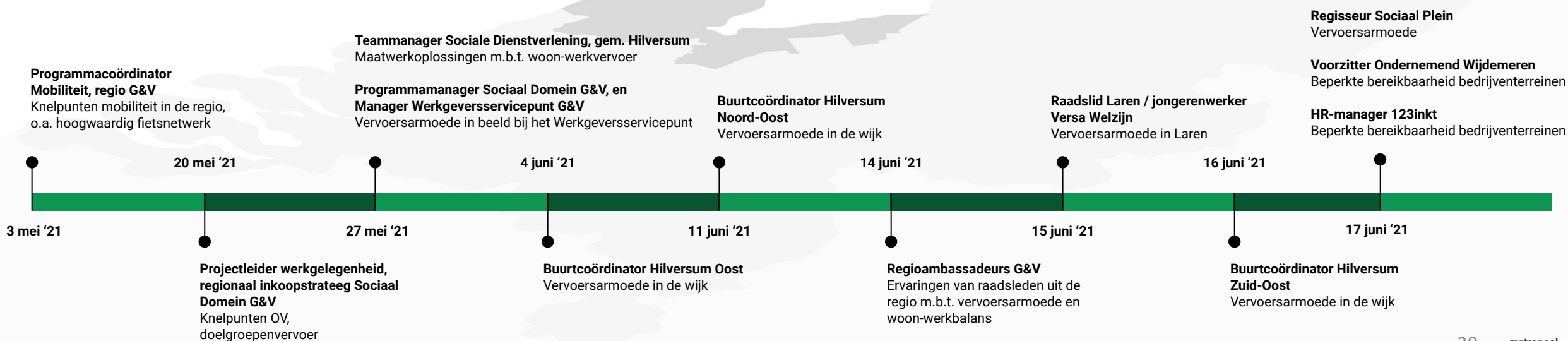
Inventarisatie van knelpunten en doelgroepen

Aan de hand van de beleidsplannen zijn er oriënterende gesprekken gevoerd. Gebaseerd op het contact met strategisch adviseurs, programma coördinatoren en het aanschrijven van de verschillende gemeenten kon worden vastgesteld dat voor de gemeenten in de BEL-combinatie (Blaricum, Eemnes en Laren) het thema vervoersarmoede niet op de agenda staat. Verder kwam naar voren dat vervoersarmoede weinig speelt in bepaalde dorpen en wijken, waar het deels ook geaccepteerd is dat een auto nodig is. Dit werd bevestigd in een vergadering van de regioambassadeurs waarbij vanuit de traineepool is aangesloten. Hieruit kon geconcludeerd worden dat voornamelijk personen zonder auto vervoersarmoede ervaren in de regio. Naar aanleiding van deze bijeenkomst is er nog contact geweest met een raadslid uit Laren voor nadere uitwisseling van verhalen.

Destilleren van cases in de sociale leefwereld

Op basis van de reacties en gesprekken is er eerst voor gekozen om toe te spitsen op de gemeente Hilversum. Allereerst werd vanuit de gemeente doorverwezen naar een betrokkene bij het doelgroepenvervoer in de regio. Verder is er binnen de Gemeente Hilversum contact gelegd met de teammanager sociale dienstverlening, die heeft doorverwezen naar de buurtcoördinatoren en wijkregisseurs voor verdiepende verhalen en informatie.

Gelijktijdig is er contact gelegd met het Werkgeversservicepunt G&V, dat in nauw contact staat met het UWV. Vanuit het contact met de teammanager sociale dienstverlening, buurtcoördinatoren en het Werkgeversservicepunt G&V kwamen verschillende verhalen naar voren van personen zonder auto, die het meest last ervaren van het beperkte openbaar vervoer in de regio. Aanvullend hierop is gesproken met werkgevers en ondernemers om het perspectief van de bedrijven op de lastig bereikbare industrieterreinen te bespreken.



Nergens zonder auto

Het beperkte OV in de Gooi en Vechtstreek

Het openbaar vervoer in de Gooi en Vechtstreek is niet altijd toereikend, zeker in de nacht- en avonduren. Het grootste deel van de bewoners is afhankelijk van de auto voor mobiliteit. De groep voor wie dit – om welke reden dan ook – niet mogelijk is, is extra kwetsbaar in deze regio. Vaak vergt het dan ook maatwerk om gepaste oplossingen te vinden voor deze bewoners.

Stefan & de scooter

Stefan (26) woont in Hilversum. Hij was fit genoeg om te werken, en vond een geschikte baan in Weesp.

Deze baan bestond echter veelal uit avond- en nachtdiensten. En ja, het vervoer in Hilversum is, met name 's nachts, "vrij dramatisch".

Hij wilde er graag aan de slag, en had geen problemen met de late diensten, maar er was simpelweg geen vervoer. Vanaf 7 uur 's avonds rijdt er nog maar één bus per uur, en na 23:30 is het helemaal niet meer mogelijk om er te komen.

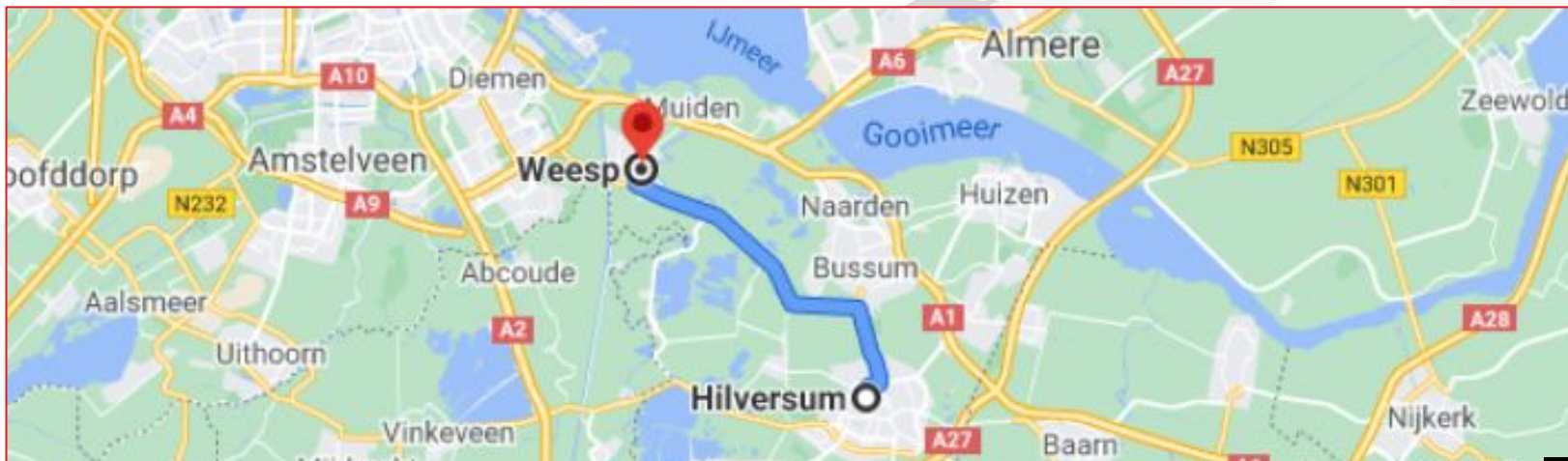
Zelf kreeg hij een bijstandsuitkering, en had hij ook nog te maken met schulden. Een auto aanschaffen behoorde dan ook niet tot de opties.

In eerste instantie is er gezocht naar iemand die hem kon rijden, en gesproken met de werkgever om een oplossing te zoeken. Toen dat niets opleverde is de vraag bij hem gelaten: 'wat gaat jou helpen?'.

Stefan gaf aan dat als hij een scooter of brommer zou hebben dit het probleem zou oplossen. Hij nam vervolgens zelf het initiatief, en vond een degelijke scooter op Marktplaats van rond de €700,-. Hij had alleen nog niet de middelen om deze te kunnen betalen.

Vanuit de sociale dienstverlening in Hilversum is toen besloten de scooter voor hem te kopen, in de vorm van 'bijzondere bijstand': maatwerk om hem op weg te helpen. Onder de voorwaarde dat hij zijn proefperiode goed zou doorlopen, en drie maanden uit de uitkering zou blijven, was het geld voor de scooter een gift. Mocht dit hem niet lukken zou het bedrag een lening worden.

Stefan was dolgelukkig. Hij heeft de scooter aangeschaft, en is aan het werk gegaan. Nu, anderhalf jaar later, gaat hij nog steeds op diezelfde scooter naar zijn werk.



Nergens zonder auto

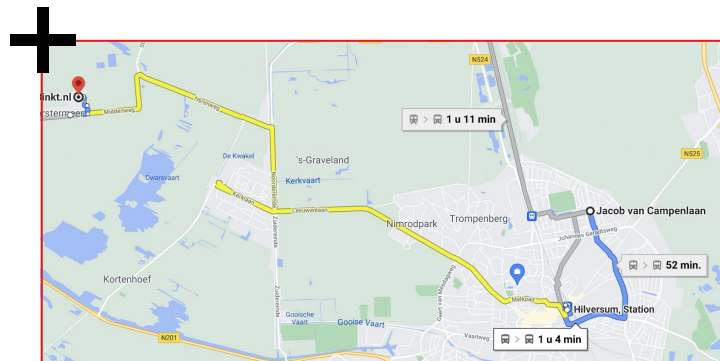
Het beperkte OV in de Gooi en Vechtstreek

In Nederhorst ten Berg en de omliggende kleine plaatsen in deze regio zijn bedrijventerreinen slecht bereikbaar met het OV, met name 's avonds en in het weekend. De inzet van pendelbussen en het gebruik van de fiets is ook niet in alle gevallen een oplossing, zoals blijkt uit deze verhalen. Dit blijft werkgevers in de regio belemmeren in het vinden van - hard nodig - geschikte arbeidskrachten.

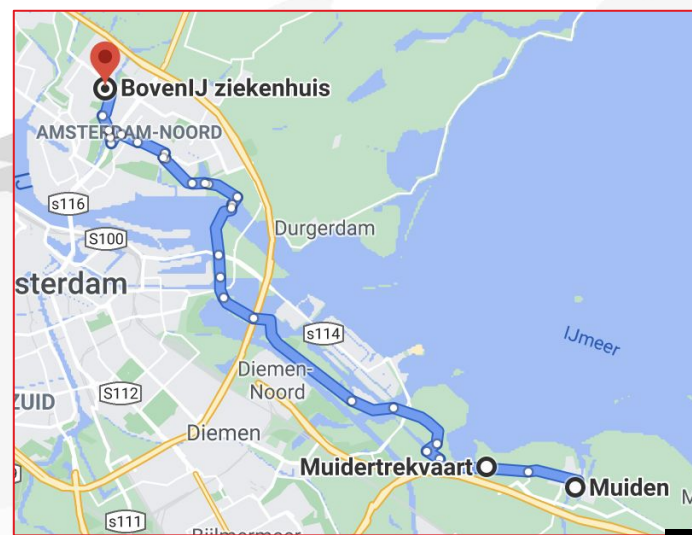
Je bent niet 1,2,3 bij 123inkt...

Ricky (31) kan na een ongeluk bij zijn vorige werkgever eindelijk weer werken. Hij heeft gesolliciteerd bij 123inkt als magazijnmedewerker en is aangenomen! Hij is dolblij dat hij eindelijk weer aan de bak kan, maar heeft wel nog één kink in de kabel op te lossen: hoe gaat hij van zijn huis in Hilversum Noord-Oost bij 123inkt komen en, nog veel lastiger, hoe komt hij daarna weer terug?

Het bedrijventerrein van 123inkt is, net als vele andere terreinen in deze regio, erg slecht bereikbaar met het OV. Sinds dit jaar is er een bushalte in de buurt, op iets meer dan 15 minuten lopen. Deze buslijn rijdt echter niet meer na 18.00, en ook niet in het weekend. Bij 123inkt zetten ze een pendelbus in. Die rijdt na 18.00 en nog een keer aan het eind van de avondshift, tussen het terrein en Station Hilversum. Voor Ricky is dit vaak ook geen oplossing, aangezien hij niet in de buurt van het station woont. Het OV van en naar het station en zijn wijk houdt ook op na ongeveer 12 uur. Dus als hij niet door vrienden/collega's met de auto gehaald kan worden, betekent dit dat ploegendiensten voor hem eigenlijk geen optie zijn...



De route van Ricky...



...En de route van Emanuelle.

Fietsen is niet altijd de (veilige) oplossing

Emanuelle (23) woont in Muiden. Ze werkt als verpleegster in het BovenIJ ziekenhuis. Hierdoor heeft zij onregelmatige uren, waardoor het OV niet altijd een optie is. Daarbij is het ook nog eens sneller om te fietsen. De auto deelt zij met haar vriendin. Hierdoor is ze tijdens haar late diensten soms ook aangewezen op de fiets. Haar vriendin werkt namelijk nog verder weg, wat met het OV helemaal niet haalbaar is.

De snelste fietsroute is via de Muidervaarttrek, maar zeker in de late uren voelt zij zich daar niet veilig: de route bestaat grotendeels uit onverlichte fietspaden door een beboste omgeving. Aangezien de laatst mogelijke verbinding om half één 's nachts is en ze dan alsnog een stuk van 20 minuten moet lopen, is het echter toch nog altijd veiliger om te gaan fietsen. Emanuelle en haar vriendin hebben net als vele anderen in hun wijk niet genoeg geld om twee auto's te kopen, dus zijn ze op zoek gegaan naar alternatieven voor na haar latere uren. De dagen dat zowel haar vriendin als zij de auto nodig hebben stuurt ze een appje in de buurtapp, met de vraag of zij de auto van één van de burens kan lenen die dag.

Daarnaast is ze met andere buurtbewoners aan het kijken of er een systeem op te zetten is voor deelauto's of deel scooters. Er zijn verschillende aanbieders, maar het kostenplaatje blijkt vaak nog te hoog. Of ze een werkbare en betaalbare optie kunnen vinden blijft vooralsnog de vraag.

Bronnen Gooi en Vechtstreek

- [1] Regio Gooi en Vechtstreek (2018). *Werken aan werk. Arbeidsmarktwerking 2019-2021*, p. 15.
- [2] Metropoolregio Amsterdam (2020). *Economische Verkenning Metropoolregio Amsterdam 2020*, pp. 125-126; Regio Gooi en Vechtstreek (2018). *Werken aan werk. Arbeidsmarktwerking 2019-2021*, p. 21.
- [3] Regio Gooi en Vechtstreek (2021). *Koersdocument Gooi en Vechtstreek*, pp. 14-15.
- [4] MIRT-onderzoek Oostkant Amsterdam (MOOA) (2017). *Resultaten van het MIRT-onderzoek eindrapport*, p. 12.
- [5] Staat van de Regio: Dashboard - inkomen. (z.d.). Regio Gooi en Vechtstreek. Geraadpleegd op 17 juni 2021, van <https://staat.regiogv.nl/dashboard/sociaal-domein/werk-en-inkomen/>
- [6] MIRT-onderzoek Oostkant Amsterdam (MOOA) (2017). *Resultaten van het MIRT-onderzoek eindrapport*, p. 76.
- [7] Regio Gooi en Vechtstreek (2021). *Koersdocument Gooi en Vechtstreek*, pp. 15, 19.
- [8] Stedelijk Strategieteam, Gemeente Amsterdam. (2021, mei). *Handelingsperspectief woonwerkbalans en vervoersarmoede in de MRA*.



4 Deelregio IJmond



Regioprofiel IJmond

De regio

De regio IJmond bestaat uit drie gemeenten; Beverwijk, Heemskerk en Velsen. Cijfers uit 2018 geven een inwoneraantal van 198.000, waarvan 101.000 personen tot de werkzame beroepsbevolking behoren. De regio telt 85.600 arbeidsplaatsen. [1]

Arbeid, economie en forensen

Het bruto regionaal product van IJmond is 7,6 mld euro. Dat is 4,8 procent is van het totaal van de MRA. Daarnaast groeide de economie in 2019 met 0,5%. [1] Van de werkzame inwoners in de IJmond werkt 47 duizend in eigen regio, 22 duizend personen werken buiten de MRA en 32 duizend binnen de MRA. De forensen die in IJmond komen werken, komen voor het grootste deel uit Zuid-Kennemerland [1]

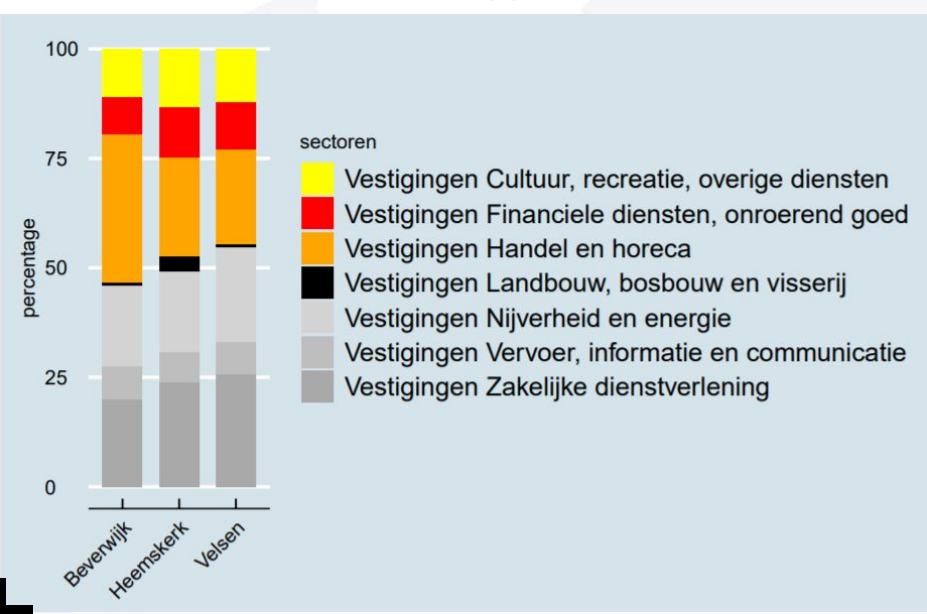
Tata steel is met ongeveer 9000 werknemers de grootste werkgever in de IJmond. Naast deze directe werknemers schat Tata dat het nog een indirect een overige 40.000 banen toevoegt aan IJmond en haar omgeving. [2] Het Rode Kruis ziekenhuis, de haven IJmuiden en het industrieterrein er omheen verschaffen ook veel banen.

Wonen

De totale woningvoorraad van IJmond was ongeveer 67.700 in 2019. [3]

In de provinciale prognose wordt in de periode van 2019-2040 een toename in behoefte van ongeveer 5.900 woningen verwacht. [4] Van de nieuwe woningbouw die wordt gerealiseerd is de doelstelling dat 30% sociale huur wordt. [5] In het regioprofiel van Zuid-Kennemerland is een grafiek opgenomen die de woningvoorraad huur en koop ook voor IJmond weergeeft [6]

De arbeidsmarkt naar sectoren, IJmond [7]



Kerngetallen [9]	IJmond	MRA
Beroepsbevolking naar opleiding (2018)		
Theoretisch opgeleid	34,3%	45,2%
Middelbaar opgeleid	42,9%	36,7%
Praktisch opgeleid	22,9%	18,1%
Werkloosheid	2,8%	4,0%

Interventies in bereikbaarheid [8]

- Tweede pont door onderhoud Velsertunnel
- Geen OV in nacht daardoor waren er Tata Steel bussen, deze zijn gestopt
- plan voor Light Rail
- Intercity verbinding Beverwijk afgewaardeerd
- Verlenging van de A9

Knelpunten/bevindingen [8]

- Velsen heeft geen treinstation
- Beverwijk heeft geen intercity station
- Industriegebieden zijn niet goed bereikbaar met het OV
- Velser- en Wijkertunnel staan onder druk. Sluisroute tijdelijk gesloten

Procesbeschrijving IJmond

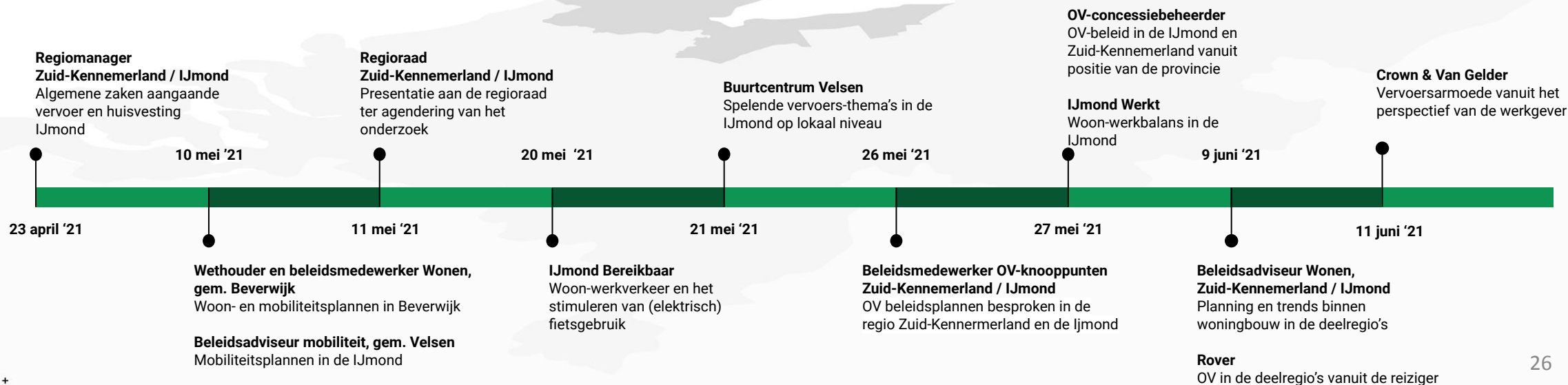
Werkwijze

Inventarisatie van knelpunten en doelgroepen

Allereerst is de onderzoeksgroep IJmond/Zuid-Kennemerland in gesprek gegaan met een regiomanager vanuit de Provincie Noord-Holland om de mobiliteit- en woon interventies op regionaal niveau te bespreken. Vervolgens hebben we een presentatie gegeven voor de regioraad voor de regio Zuid-Kennemerland en de IJmond. Hier hebben we contact gelegd met betrokken beleidsmedewerkers op gemeenteniveau. Met hen zijn semigestructureerde interviews gehouden. Vanuit de interviews heeft de onderzoeksgroep nadere informatie opgehaald over de specifieke gebieden en knelpunten in de gemeenten Velsen, Beverwijk en Heemskerk.

Destilleren van cases in de sociale leefwereld

Om een verdiepingsslag te maken hebben we wel via de contactpersonen vanuit de gemeenten als via het internet contact gelegd met organisaties die opereren op lokaal niveau. Tevens is de onderzoeksgroep gaandeweg het belang in gaan zien van de arbeidsparticipatie in de regio en de impact hiervan op de woon-werkbalans. Daarom is ervoor gekozen om met het regionale werkgeversservicepunt in gesprek te gaan en met Crown en Van Gelder; een belangrijke werkgever in de regio.



Thuis ↔ Haven

De afhankelijkheid van de auto in de regio IJmond

In de regio IJmond werken veel mensen in de eigen regio, met name op het industrieterrein in Velsen-Noord en de haven van IJmuiden. Vooral Tata Steel is een belangrijke werkgever. Een veelgehoorde klacht is dat het schort aan openbaar vervoer in de regio: zo is Beverwijk al een aantal jaar geen intercitystation meer en heeft Velsen überhaupt geen station. Het autogebruik in de regio ligt dan ook erg hoog. Ook het industrieterrein rondom Tata Steel is met het openbaar vervoer niet goed te bereiken, maar met de auto wel.

Niet zonder auto, nauwelijks met auto

Peter (47) komt uit Oosterwijk in Beverwijk. Hij werkt in het havengebied van IJmuiden. Hoewel hij werkt in dezelfde regio als waar hij woont, ziet hij zichzelf genoodzaakt een auto aan te schaffen om naar werk te komen. Zijn vrouw Annet (45), die in Haarlem in de horeca werkt, is daarvoor afhankelijk van het openbaar vervoer. Het aanschaffen van een auto was een enorme uitgave en zorgde ervoor dat er flink bespaard moest worden op andere zaken, zoals kleding. De aanschaf van een auto was echter essentieel: met het openbaar vervoer doet Peter er namelijk gemiddeld drie keer zo lang over om op zijn werk te komen als met de auto...

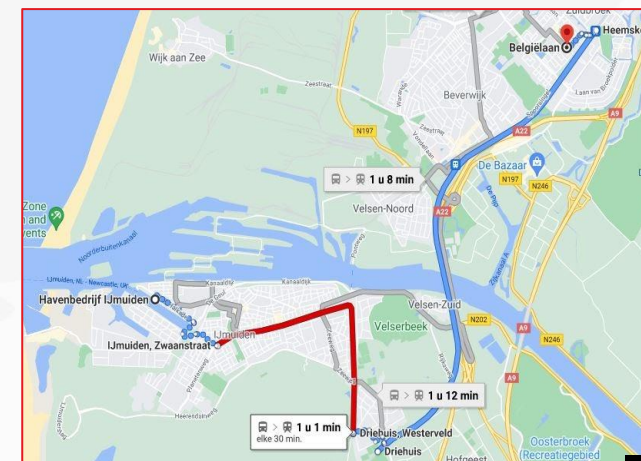
Met de fiets duurt het ongeveer een uur, en daarbij is hij ook nog afhankelijk van de Velserpont. Als hij ploegendienst heeft vindt hij het bovendien niet prettig om 's nachts over het verlaten terrein te fietsen. Ook gaat de pont 's nachts minder vaak. Daarbij kan hij gemakkelijk parkeren bij zijn werk. Annet is afhankelijk van openbaar vervoer om in het centrum van Haarlem te komen. Ze reist dan via Heemskerk: sinds Beverwijk geen intercity station meer is, is de sprinter die daar langsgaat de snelste optie. De reis duurt desalniettemin ongeveer 45 minuten en de trein rijdt maar twee keer per uur. Met de auto zou zij er aanzienlijk sneller zijn, maar voor de aanschaf en onderhoudskosten van een tweede auto hebben zij geen geld.

Ook de meeste van hun burens werken in de regio, en hebben een auto aangeschaft: er is genoeg werkgelegenheid, maar alles wat buiten fietsafstand is betekent autogebruik. Dit geldt al helemaal voor de burens die buiten de regio werken, bijvoorbeeld op Schiphol of de Waardepolder.

Er kleven naast de hoge uitgaven ook andere nadelen aan het hebben van een auto: door het hoge autogebruik is de parkeerdruk in de buurt de laatste tijd wel erg groot geworden.

Peter moet zijn auto de laatste tijd steeds verder van huis parkeren. Was dat maar net zo makkelijk als parkeren op zijn werk...

Ook de Velsertunnel is een ramp. Door de grote drukte staat hij daar meestal vast. Dat wordt nog erger wanneer het regent en mensen daarom langzamer rijden, of als er een ongeluk is gebeurd: dan staat hij daar soms wel uren vast.

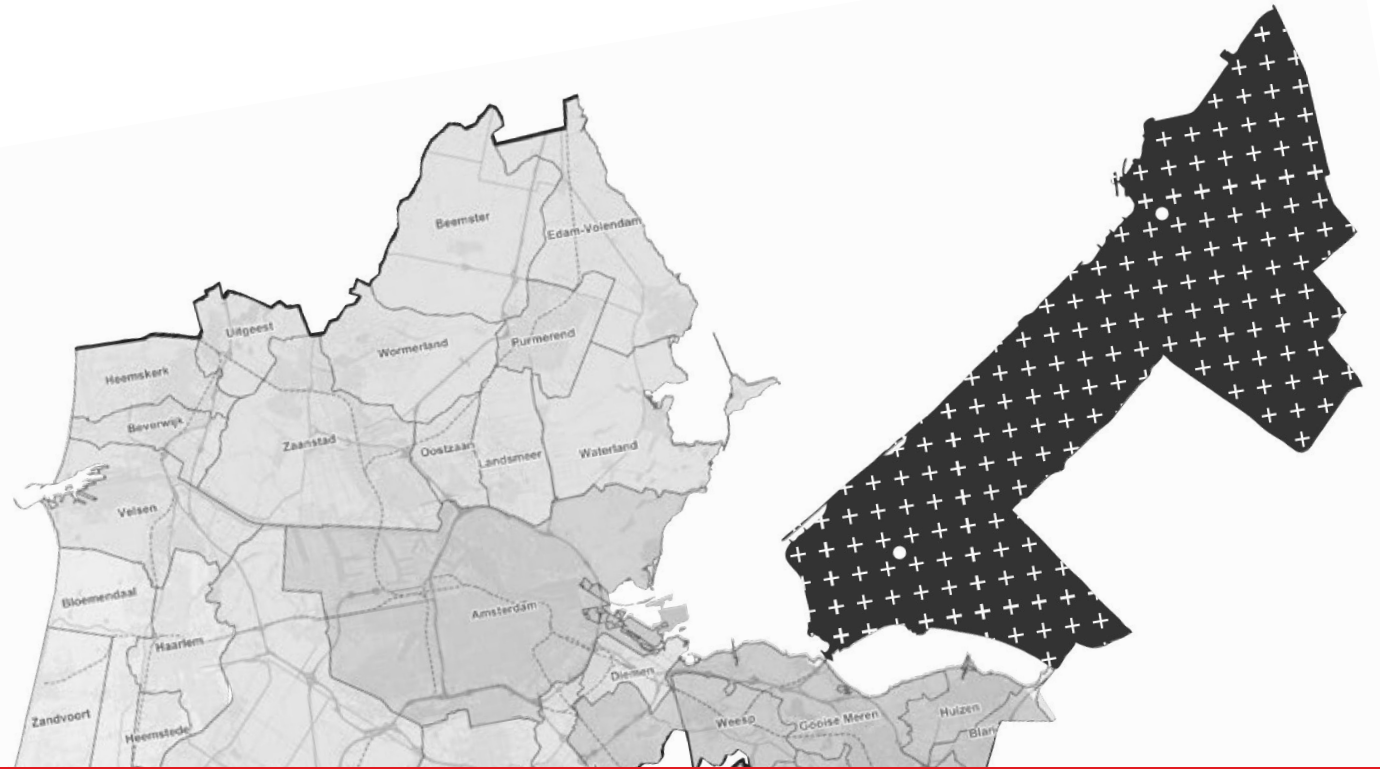


Bronnen IJmond

- [1] TNO, Vrije Universiteit Amsterdam, SEO Economisch Onderzoek, CE Delft en Studio Infograph. (2020). *Economische Verkenningen Metropoolregio Amsterdam 2020*. Geraadpleegd op 28 mei 2021, van <https://www.metropoolregioamsterdam.nl/wp-content/uploads/2020/11/Economische-Verkenningen-Metropoolregio-Amsterdam-2020.pdf>, 198-201.
- [2] Tata Steel (2019). *Economische Waarde Tata Steel in Nederland*. Geraadpleegd op 17 juni 2021, van https://omgeving.tatasteel.nl/assets/user/Factsheets/Infographic%20Economische%20waarde%20NL_dec19.pdf
- [3] Rigo (2020). *Raming woningbehoefte Zuid-Kennemerland / IJmond Op basis van WiMRA 2019*. Geraadpleegd op 16 juni 2021, van https://www.rigo.nl/wp-content/uploads/2020/11/ZKLII_behoefteraming_WiMRA2019_20200928.pdf
- [4] Provincie noord-Holland (2019). *Bevolkingsprognose Noord-Holland 2019-2040*. Geraadpleegd op 16 juni 2021 van <https://api1.ibabs.eu/publicdownload.aspx?site=noordholland&id=1100175481>
- [5] Provincie Noord-Holland (2021). *Woonakkoord Zuid-Kennemerland/IJmond 2021-2025: Samen bouwen aan een toekomstbestendige regio, Bestuursakkoord*. Geraadpleegd op 16 juni 2021, van <https://www.noord-holland.nl/dsresource?objectid=b0382ccb-0bb2-4787-a4f6-07eba7fadd3d&type=PDF>
- [6] Gemeenten Beverwijk, Bloemendaal, Haarlem, haarlemmerliede en Spaarnwoude, Heemskerk, Heemstede, Velsen en Zandvoort en provincie Noord-Holland (2016). *De regio Zuid-Kennemerland / IJmond: Geeft Thuis! Regionaal Actieprogramma Wonen 2016 t/m 2020*. Geraadpleegd op 16 juni 2021, van https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Bouwen_wonen/Woonbeleid/Regionale_afspraken_Wonen/Regionaal_Actieprogramma_Zuid_Kennemerland_IJmond_2016_2020.org
- [7] MRA (2019). *Factsheet Regio IJmond*. Geraadpleegd op 16 juni 2021, van <https://www.metropoolregioamsterdam.nl/wp-content/uploads/2019/08/Factsheet-Zuid-Kennemerland-EVMRA-2019.pdf>.
- [8] Informatie uit interviews met verscheidene stakeholders in de regio zoals beleidsmedewerkers maar ook sociale werkers en arbeidersorganisaties.
- [9] Stedelijk Strategieteam, Gemeente Amsterdam. (2021, mei). *Handelingsperspectief woonwerkbalans en vervoersarmoede in de MRA*.

Deelregio

Oostflank



Regioprofiel Oostflank

De regio

Sinds haar ontstaan is de regio Oostflank (bestaande uit de gemeenten Lelystad en Almere) voornamelijk een zogeheten woonregio die een scheve verhouding tussen wonen en werken kent. Er wordt dan ook al lang gewerkt aan het laten groeien van de lokale werkgelegenheid in de regio. Tegelijkertijd worden er in hoge aantallen woningen bijgebouwd. Resultierend vindt in de Oostflank relatief de grootste groei in de MRA plaats, zo laat de bevolkingsprognose een bevolkingstoename zien van 428.489 (2021) tot 622.671 (2050). [6] Per saldo blijft daardoor nu en in de voorzienbare toekomst een disbalans bestaan tussen wonen en werken in de Oostflank.

Vervoer in de regio

Door de genoemde disbalans wonen veel mensen weliswaar in Almere en Lelystad maar werken ze elders. Zo werkt in heel Nederland gemiddeld 21% buiten zijn of haar provincie, terwijl van de Flevolandse gemiddeld 51% buiten de provincie werkt. [7] Deze groep werkt met name in de MRA, en dan vooral in Amsterdam. [1] Dat is duidelijk te zien in de treinen en op de wegen in de spits. Dit leidt tot een gemiddeld drukke en lange woon-werk pendel voor werkende inwoners. Zo is bijvoorbeeld de gemiddelde woon-werkafstand voor een Amsterdammer 16 km terwijl dit voor een Almeerder en een Lelystedeling respectievelijk 31,5 en 33,5 km is. [2]

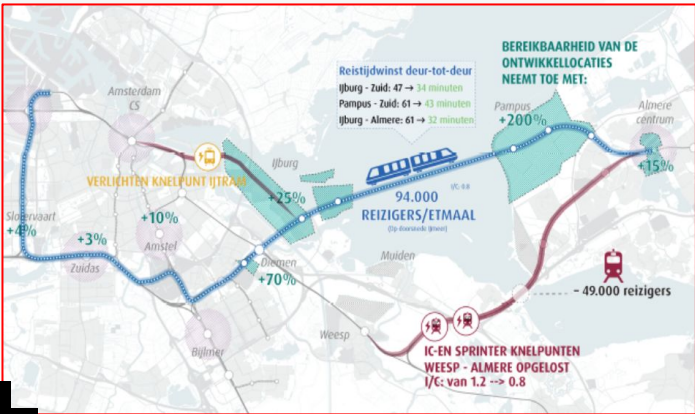
Daarnaast is een relatief groot gedeelte van de beroepsbevolking praktisch en middelbaar opgeleid. [8]

Voor deze groep is er veel arbeidsaanbod op grote industrieterreinen in de Oostflank, zoals Stichtsekan, en daarbuiten, zoals Schiphol en Amsterdam Zuidoost. Waar voor de industrie buiten de provincie de lange woon-werk pendel het probleem vormt is voor de industrieterreinen binnen de Oostflank de fijnmazigheid en de dienstregeling niet toereikend om deze voldoende te ontsluiten. Zo is het voor deze groep werkenden veelal een enorme opgave om zonder auto op het werk te komen. De Oostflank van de MRA is dan ook, ook de toekomstige plannen in acht nemend, een voedingsbodem voor vervoersarmoede.

Interventies

- Wonen:
Totaal Flevoland: Woningen van 174.793 (2021) naar 269.914 (2050) [5]
 - Amsterdam Bay Area: 75.200 (o.a. Pampus 30.000)[3]
 - Stadskernen: Almere 6.600 & Lelystad 1.700
- Werken:
Arbeitsplaatsen 107.900 (2021) [5]
 - Amsterdam Bay Area: 35.000 [3]
 - Stadskernen: Almere 4.000 & Lelystad 1.200
 - Lelystad Airport
- Mobiliteit:
 - Programma Hoogfrequent Spoor OV Schiphol-Almere-Amsterdam-Lelystad [4]
 - Elke 10 min intercity of sprinter
 - IJmeerlijn [3]

<u>Kerngetallen [8]</u>	Oostflank	MRA
Beroepsbevolking naar opleiding (2018)		
Theoretisch opgeleid	29,3%	45,2%
Middelbaar opgeleid	48,0%	36,7%
Praktisch opgeleid	22,7%	18,1%
Werkloosheid	4,5%	4,0%



De IJmeerlijn [3]

Procesbeschrijving Oostflank

Werkwijze

Inventarisatie van knelpunten en doelgroepen

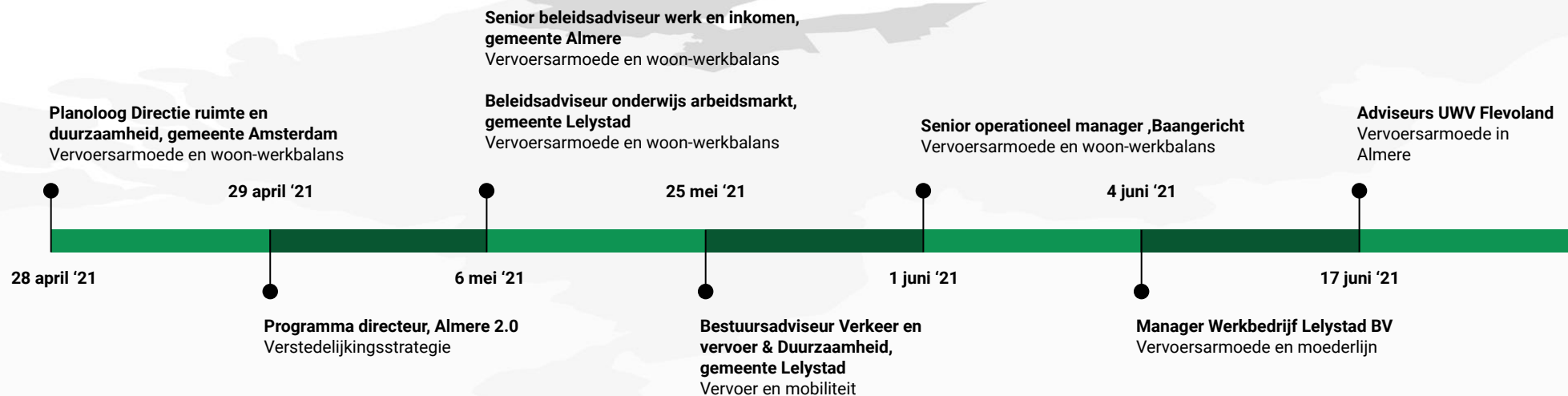
Na de oriëntatiefase is er gesproken met professionals vanuit de gemeenten Lelystad en Almere; betrokkenen bij ontwikkelgebied Amsterdam Bay area. Het regiobreed spreken met professionals leidde tot een algemeen beeld van problemen en knelpunten gerelateerd aan vervoersarmoede en woon-werkverkeer in de deelregio. Naarmate de gesprekken zich vorderden is steeds verder toegespitst op professionals die dichterbij de problematiek zitten, en werd het abstracte steeds verder vertaald naar scenario's in de praktijk.

Destilleren van cases in de sociale leefwereld

Verhalen uit de praktijk die uit de gesprekken naar voren kwamen hadden met name betrekking op:

- De pendel tussen Almere en Amsterdam Zuidoost
- De mamalijn in Lelystad
- De bereikbaarheid van Stichtsekanal (Almere)

Deze verhalen zijn vervolgens vertaald naar een verhalende vorm waarmee de sociale impact van de verstedelijkingsstrategie inzichtelijk wordt gemaakt.



Oost, west, thuis best?

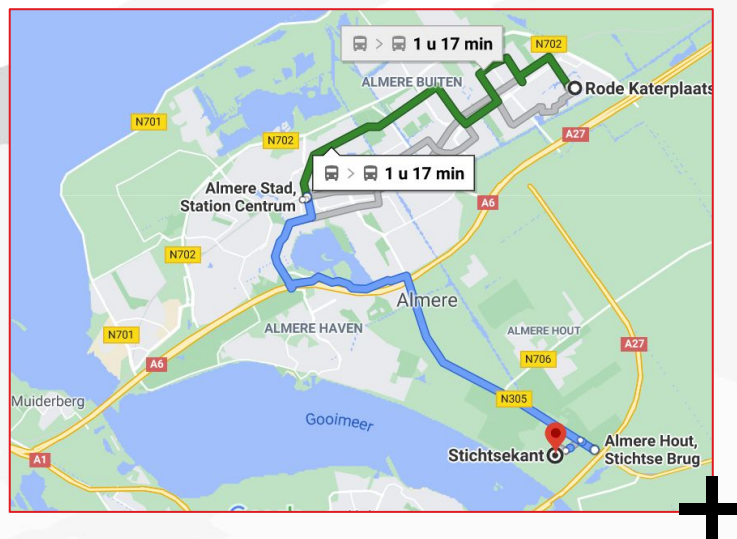
(Nieuwe) werkgelegenheid in de regio

Parallel aan de sterke groei van het aantal woningen in de regio neemt ook het aantal beschikbare banen in rap tempo toe. Hoewel de regio Oostflank nog steeds een relatief hoge werkloosheid kent ligt dit inmiddels zeker niet aan de vraag naar werknemers. Wel doen er zich nieuwe uitdagingen voor in het verbinden van deze groeiende vraag en het lokale aanbod aan arbeidskrachten: waar veel bedrijvigheid plaatsvindt op verschillende bedrijventerreinen in de regio, zijn deze vaak slecht te bereiken met het OV. Dit is bijvoorbeeld het geval voor bedrijvenpark Stichtsekanth. Anderzijds sluiten nieuwe banen niet vanzelfsprekend aan op de (opleidings)achtergrond en mogelijkheden van werkzoekenden. Voor sommige van deze knelpunten zijn door werkgevers en de gemeenten al creatieve oplossingen tot stand gekomen, zoals de 'mamalijn'. Andere knelpunten blijven vooralsnog bestaan, evenals de vraag welke partij 'aan zet' is: de werkgevers die graag hun lege arbeidsplaatsen willen vullen, of de (lokale) overheid die graag de werkgelegenheid in de regio wil stimuleren om de snelle groei van het aantal inwoners, nu en in de toekomst, te kunnen bijbenen.

Sahmet & bedrijventerrein Stichtsekanth

Sahmet (36) en zijn gezin hebben na een turbulente periode net een nieuwe sociale huurwoning toegewezen gekregen in de Almeerse stripheldenbuurt. Nu hij daar gesetteld is wil hij zo

snel mogelijk aan het werk. Via een re-integratietraject krijgt hij een aanbod om aan de slag te gaan bij een distributiecentrum op bedrijventerrein Stichtsekanth. Hij is hier enthousiast over, maar als hij het bedrijf googled komt hij erachter dat de reistijd 1:15 uur is, en dat dan twee keer per dag... Had hij nu maar een auto gehad, dan had hij elke dag binnen een kwartier op zijn nieuwe werk kunnen zijn. Een busabonnement kost ook al snel honderden euro's, terwijl het werk niet veel betaald. Of zou de werkgever dat betalen voor een praktisch opgeleide werknemer zoals hij?



Kim & de Moederlijn

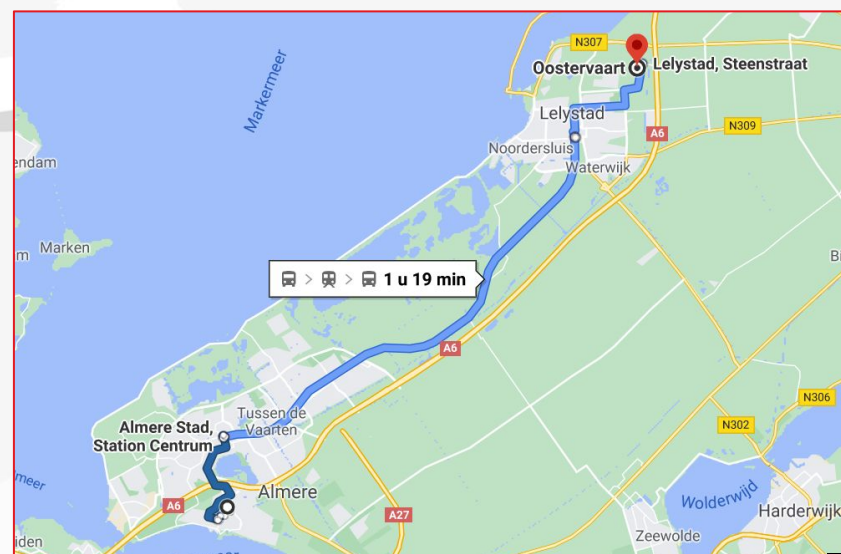
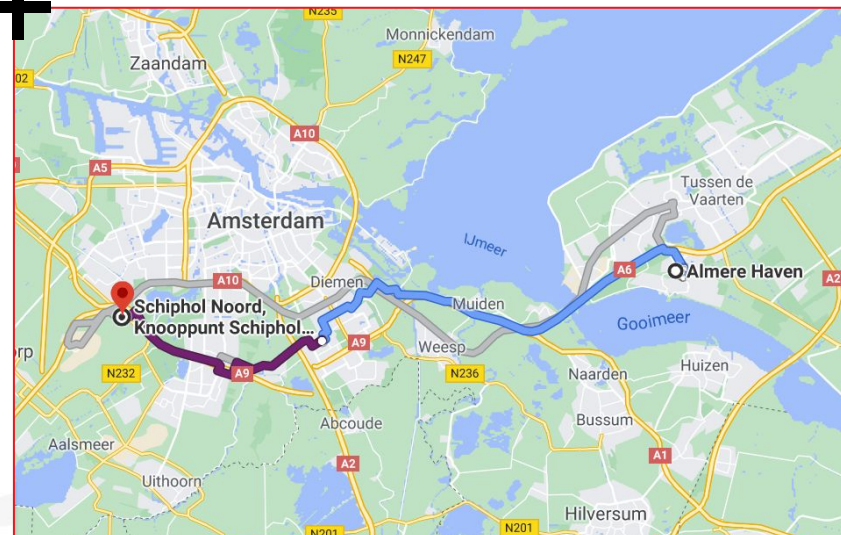
Kim (21) is jong moeder geworden. Té jong zouden sommige zeggen, maar hoe moeilijk het soms ook was had ze de afgelopen jaar met Dylan (4) voor geen goud willen missen. Ze is de afgelopen jaren financieel gesteund door haar ouders, en ze had een bijbaantje. Zeker nu Dylan binnenkort naar de basisschool gaat zou zelf meer willen werken zodat ze haar eigen broek kan ophouden. Om Dylan elke dag op een kinderdagverblijf te zetten voelt echter als een al te grote verandering, zowel voor hem als voor haar, om nog maar te zwijgen over alles wat je de laatste tijd hoort over die toeslagen... Via het Werkbedrijf Lelystad komt ze op het spoor van de Moederlijn. Dit is een speciale ploegendienst bij Marfo, een grote producent van maaltijden voor bijv. vliegtuigen en ziekenhuizen, en al jaren een grote werkgever in Lelystad. Samen met het Werkbedrijf hebben ze de tijden van deze shift zo aangepast dat juist (alleenstaande) moeders zoals Kim het werk kunnen combineren met het zorgen voor hun kinderen. Een win-win: De Marfo kon op deze manier opeens veel openstaande vacatures vullen, en het Werkbedrijf kon moeders zoals Kim aan het werk helpen. En Kim? Die heeft niet alleen een hoger inkomen gekregen, maar ook een stuk meer autonomie en zelfvertrouwen, én een paar nieuwe vriendinnen.

Oost, west, thuis best?

(Nieuwe) werkgelegenheid in de regio

Wim & de verbindingen Almere-Schiphol en Almere-Lelystad

Wim (58) en zijn vrouw Wilma wonen al bijna 30 jaar gelukkig in Almere Haven. Toen het bedrijf waar hij bijna 15 jaar werkte op de fles ging had Wim veel moeite met het vinden van een nieuwe baan. Hoewel hij weliswaar heel veel ervaring had als ploegleider in de logistiek, was hij ook toen al niet de jongste meer, en lag het werk niet voor het oprapen voor iemand met zijn (opleidings)achtergrond en leeftijd. Een half jaar of wat later brak de coronacrisis ook nog eens uit. Nu de arbeidsmarkt weer wat aantrekt is er echter weer meer reden tot optimisme, zo houden ze hem bij het UWV tenminste voor. Zo zou hij bijvoorbeeld, juist door zijn ervaring, geschikt zijn voor een vrijgekomen vacature op Schiphol Noord, nu ook daar de boel weer begint te draaien. Maar het zou hem elke dag ruim 1:40 uur kosten om daar te komen, en dan nog terug. Als je dan in de vroege dienst zit en om 6:00 uur moet beginnen, of juist in de late en pas om 23:00 klaar bent... En dan de reiskosten: zelfs op en neer gaan voor een sollicitatiegesprek is een flinke hap uit wat hij inmiddels wekelijks ontvangt aan WW. Met de auto was het prima te doen geweest, maar die heeft hij een jaar geleden van de hand moeten doen om het hoofd boven water te houden. Ook op bedrijventerrein Oostervaart in Lelystad zoeken ze een 'ervaren ploegleider', een vacature die nu al enkele maanden openstaat. Hoewel de reistijd daarnaartoe voor Wim 'maar' 1:20 uur zou zijn overdag, kan hij er met het OV ten vroegste om 7:30 zijn, wat veel te laat is voor de vroege dienst. Ook zou hij ten laatste om 19:40 weer moeten vertrekken om nog thuis te kunnen komen wil hij niet tussen de magazijnkasten hoeven overnachten. Ook dit is dus totaal geen optie. Wim wordt er moedeloos van.



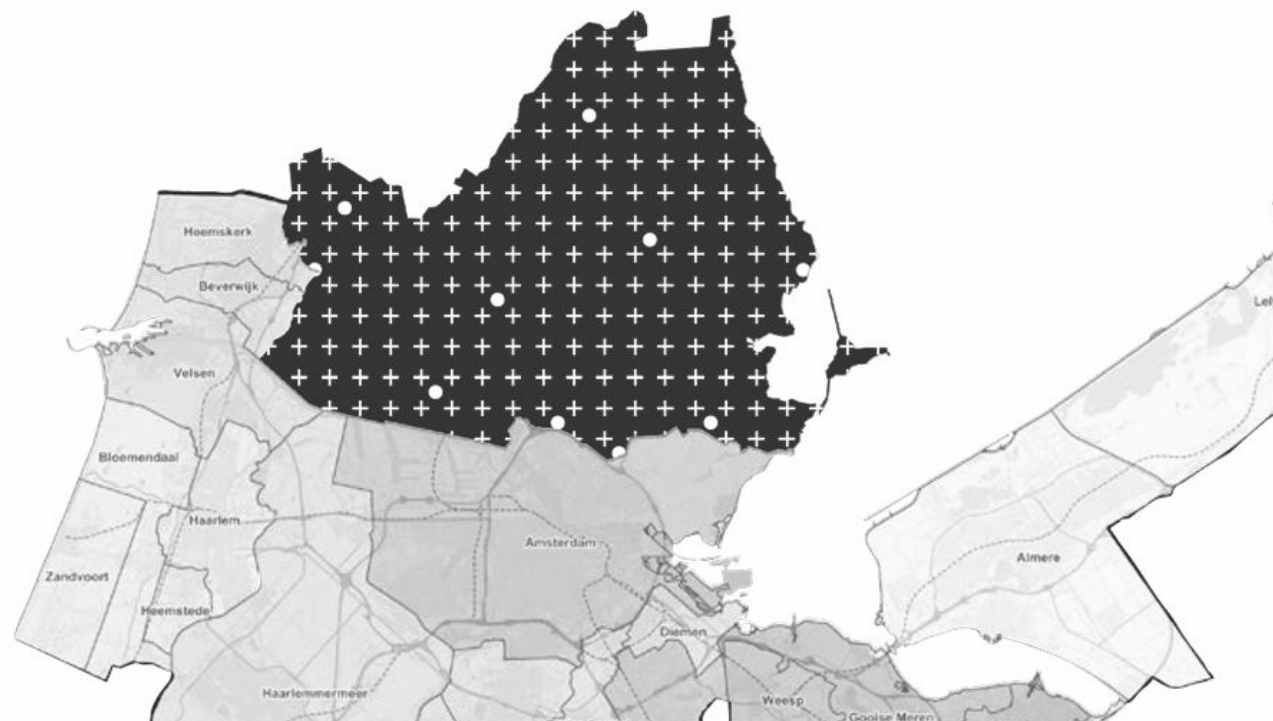
Bronnen Oostflank

- [1] Borkent, R., Deckers, M., Van Engelshoven, K., Van Heest, E., Heijne, K., Van Hoek, P., Van Huffelen, I., Van 't Hof, L., De Jong, J., Kooistra, D., Lekkerkerker, J., Menting, D., IJssel, K., Newrly, S., Maass, E., De Nood, I., & Zondag, H. (2019, september). *Op weg naar een Handelingsperspectief Oostflank MRA 2020–2030*. Geraadpleegd gedurende mei en juni, van <https://stateninformatie.flevoland.nl/agenda/bijlage/1506>
- [2] Centraal Bureau voor de Statistiek. (2018, 15 maart). *Woon-werkafstanden 2016*. Geraadpleegd gedurende mei en juni, van <https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2018/11/woon-werkafstanden-2016>
- [3] Programma Almere 2.0 & Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. (2020, oktober). *Naar een ontwikkelstrategie voor Amsterdam Bay Area*. Geraadpleegd gedurende mei en juni, van https://samenbouwenaanbereikbaarheid.nl/application/files/2316/0640/7458/Ontwikkelstrategie_Amsterdam_Bay_Area.pdf
- [4] ProRail. (z.d.). SAAL. Geraadpleegd op 9 juni 2021, van <https://www.prorail.nl/programmas/programma-hoogfrequent-spoorvervoer/saal>
- [5] Provincie Flevoland. (z.d.-a). *Arbeidsmarkt. Feitelijk Flevoland*. Geraadpleegd op 9 juni 2021, van <https://feitelijkflevoland.nl/dashboard/dashboard/arbeidsmarkt/>
- [6] Provincie Flevoland. (z.d.-b). *Bevolkingsprognose. Feitelijk Flevoland*. Geraadpleegd op 9 juni 2021, van <https://feitelijkflevoland.nl/dashboard/dashboard/bevolkingsprognose/>
- [7] Provincie Flevoland. (z.d.-c). *Werkenden binnen gemeente (t.o.v. totaal %). Feitelijk Flevoland*. Geraadpleegd op 9 juni 2021, van <https://feitelijkflevoland.nl/dashboard/dashboard/werkenden-binnen-gemeente--t-o-v--totaal-percentage-/>
- [8] Stedelijk Strategieteam, Gemeente Amsterdam. (2021, mei). *Handelingsperspectief woonwerkbalans en vervoersarmoede in de MRA*.



Deelregio

Zaanstreek- Waterland



Regioprofiel

Zaanstreek-Waterland

De regio

Deelregio Zaanstreek-Waterland (ZaWa) is een samenstelling van twee gebieden: Zaanstreek (gemeenten Uitgeest, Wormerland en Zaanstad) en Waterland (gemeenten Beemster, Edam-Volendam, Landsmeer, Oostzaan, Purmerend en Waterland).

Wonen

De regio Zaanstreek/Waterland heeft een vergelijkbaar aandeel corporatiewoningen als de MRA maar een flink hoger aandeel koopwoningen. In de regio Zaanstreek/Waterland woont 61% van de huishoudens met een laag inkomen in een sociale huurwoning (57% corporatie / 4% particulier), 6% woont in een vrije sectorhuurwoning en 33% in een koopwoning. Binnen de regio Zaanstreek/Waterland hebben Zaanstad en Purmerend het hoogste aandeel corporatiewoningen (36% resp. 33%), in Edam-Volendam en Beemster is het aandeel koopwoningen het hoogst (met 76% resp. 74%). In de regio Zaanstreek/Waterland is bijna één op de drie huishoudens (31%) alleenstaand en een even groot aandeel behoort tot de stellen met kinderen. In Zaanstad en Purmerend wonen relatief meer alleenwonenden en eenoudergezinnen en minder stellen met en zonder kinderen dan in de andere gemeenten in de regio. [5]

Werk & Inkomen

De regio Zaanstreek-Waterland heeft een diverse economie waarin industrie, bouw en groothandel goed vertegenwoordigd zijn. Zaanstreek en Waterland zijn erg verschillend op economisch

vlak. Zo kent Zaanstreek bijvoorbeeld relatief veel grootschalige bedrijvigheid, terwijl Waterland vooral een MKB-regio is met veel familiebedrijven. [3] De regio kent relatief veel praktisch en middelbaaropgeleiden in haar beroepsbevolking. In 2018 had Zaanstreek-Waterland met 24% het grootste aantal praktisch opgeleiden van de deelregio's van de MRA. Met 44,6% komt de deelregio op de tweede plek met het hoogste aantal middelbaar opgeleiden. [4]

De werkloosheid in Zaanstreek-Waterland als geheel (3,1% in 2019) is lager dan het nationale gemiddelde (3,4%). Het UWV schrijft dat 'dit komt doordat inwoners van Zaanstreek/Waterland profiteren van de werkgelegenheid in Groot Amsterdam'. [2] De inkomensverdeling van Zaanstad en Purmerend is goed vergelijkbaar met de gemiddelde verdeling van de gehele MRA, behalve dan dat de hoogste inkomensgroep in de twee gemeenten relatief kleiner is. [5] De inkomensverdeling van de overige gemeenten in de regio is goed vergelijkbaar met die van de regio Amstelland-Meerlanden. [5]

Mobiliteit

Meer uitgaande dan inkomende pendel
Zaanstreek-Waterland heeft ongeveer 171.000 werkzame inwoners. Hiervan pendelen 93.000 naar werk buiten de deelregio. De grootste forensenstroom gaat naar werklocaties buiten de MRA (36.000 personen). Binnen de MRA pendelen 31.000 personen voor werk naar Amsterdam. [1] Het OV is daarom hoofdzakelijk georiënteerd op de hoofdstad. Er is dus sprake van een scheve verhouding tussen wonen en werken.

<u>Kerngetallen [7]</u>	ZaWa	MRA
Beroepsbevolking naar opleiding (2018)		
Theoretisch opgeleid	31,4%	45,2%
Middelbaar opgeleid	44,6%	36,7%
Praktisch opgeleid	24,0%	18,1%
Werkloosheid	3,1%	4,0%

Interventies

Als deelregio maakt Zaanstreek-Waterland zich binnen de MRA hard voor betere mobiliteit, meer werkgelegenheid en structureel voldoende woningaanbod voor lage en middeninkomens, met een evenwichtige spreiding in de MRA (meer sociale woningbouw in zuidelijke MRA regio's). [6]

Momenteel is er een conceptversie van het woonakkoord voor Zaanstreek-Waterland. Nieuwbouw, betaalbare voorraad, zorg en duurzaamheid zijn daarin de belangrijkste thema's. Voor de periode 2020-2050 staan er 41.000 woningen gepland, een deel ervan is onherroepelijk, een groot deel alleen nog als potentiële locatie opgenomen. De meeste woningen zijn gepland in Zaanstad. [5]

Procesbeschrijving Zaanstreek-Waterland

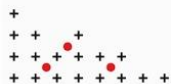
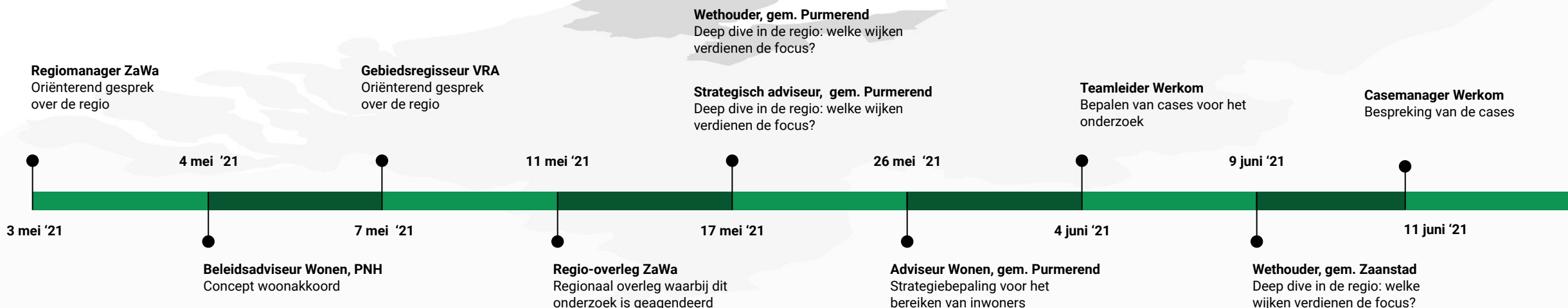
Werkwijze

Inventarisatie van knelpunten en doelgroepen

Gelijktijdig met de oriëntatie op woon-, werk- en mobiliteitsplannen is er aangesloten bij regioessies, georganiseerd door de provincie Noord-Holland. Daarnaast is er contact opgenomen met de wethouders van Zaanstad en Purmerend die deelnemen aan de MRA-tafel Ruimte en zich bezighouden met de Verstedelijkingsstrategie. Via deze groep geïnterviewden is doorgevraagd naar mogelijk interessante *in-house* experts op het gebied van vervoersarmoede, om via deze weg dichterbij de praktisch en middelbaar opgeleiden te komen, die de doelgroep van het onderzoek vormen. Hierbij is de methode van snowball sampling gevolgd. In totaal is er gesproken met acht mensen vanuit onder andere de provincie Noord-Holland, de VRA, de gemeenten Zaanstad en Purmerend, en Werkom.

Destilleren van cases in de sociale leefwereld

Werkom is de organisatie die in dit onderzoek heeft geholpen om tot de sociale verhalen achter vervoersarmoede te komen. De organisatie is een initiatief van de gemeenten Zaanstad en Purmerend. Uit gesprekken met twee van de experts die bij Werkom betrokken zijn, bleek dat de risico's op vervoersarmoede een grote rol spelen in het leven van hun cliënten. De betreffende onderzoeksgroep is op werkbezoek geweest bij het kantoor van Werkom te Purmerend. Op basis van de gevoerde gesprekken zijn drie karakteristieke verhalen - geanonimiseerd - opgesteld.



Rennen, springen, vallen... opstaan en weer doorgaan

Hoe een snelle verbinding alleen vervoersarmoede niet altijd oplost

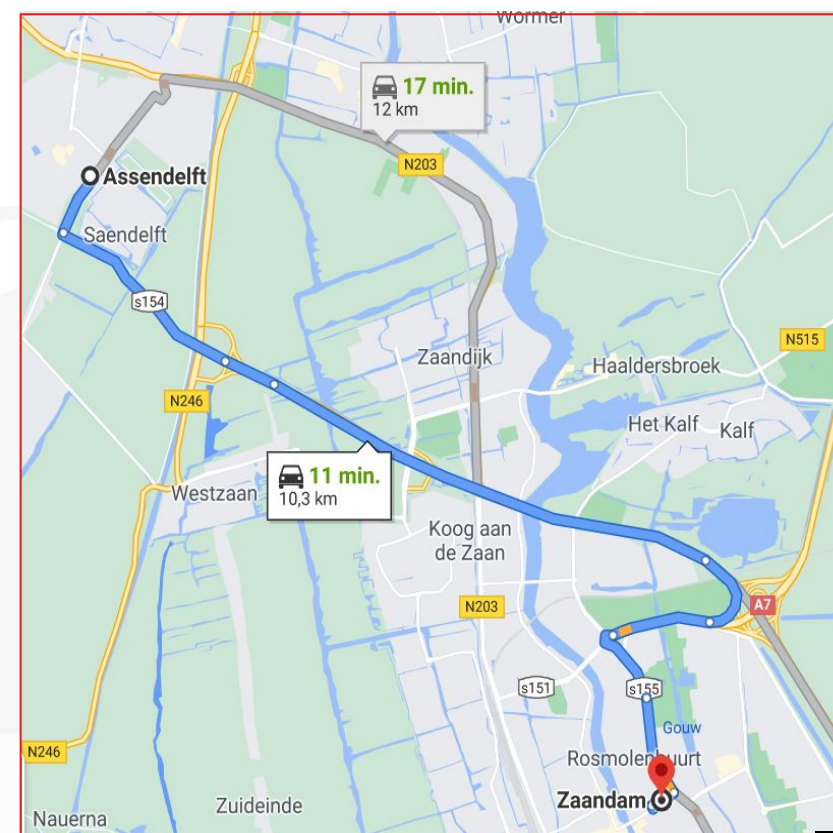
In Zaanstreek-Waterland is veel werkgelegenheid te vinden voor praktisch opgeleiden. Vooral industrie, bouw en groothandel zijn sterk aanwezig. In Zaanstad-Noord is er vooral bedrijvigheid op Molletjesveer, Noorderveld en Assendelft-noord. Het gaat hier echter om veelal zware industrie met ploegensysteem. Praktisch opgeleiden uit andere sectoren, zoals Monique, moeten daarom vaak verder reizen voor hun baan. In de Zaanstreek is het ov gelukkig redelijk goed geregeld: zo brengt de Zaancorridor mensen binnen 15 minuten van station Krommenie-Assendelft naar Zaandam. Voor mensen als Monique biedt dit echter geen uitkomst omdat ze, in haar geval, haar kinderen in de ochtend en namiddag moet brengen en halen van de BSO en het speciaal onderwijs.

Monique laat zich omscholen

Monique (40 jaar) woont in Assendelft. Toen het werk als schoonmaakster haar na de geboorte van haar laatste kind te zwaar werd, besloot ze zich om te scholen tot zorgmedewerkster.

Ze heeft met haar huidige budget echter erg weinig geld voor vervoerskosten om op haar opleiding te komen. Monique heeft als alleenstaande moeder van 4 kinderen zeker geen grote portemonnee en zit momenteel in de bijstand. Haar kinderen liggen qua leeftijd ver uit elkaar: De jongste zijn 2 en 4 jaar oud, terwijl de oudste 16 en 18 jaar oud zijn. Haar oudste zoon heeft een mentale beperking en zit daarom op het speciaal onderwijs. Niet alleen kosten de zorgen voor haar zoon én andere kinderen haar veel tijd en energie: het betekent ook dat ze niet alleen haar jongste kinderen elke dag van de opvang moet halen, maar ook haar oudste zoon van zijn school. En die twee liggen niet bepaald naast elkaar...

Ze is dus erg afhankelijk van de auto om al haar dagelijkse verplaatsingen te kunnen doen. Dit betekent dat Monique veel geld kwijt is aan autokosten, en de hele dag op en neer moet sjeesen om zowel voor haar kinderen te zorgen als haar opleiding te kunnen volgen. Dit is voor Monique ontzettend stressvol, zeker met daarbij alle geldzorgen die versterkt worden doordat ze een reëel deel van haar kleine inkomen moet besteden aan benzine- en parkeerkosten.



Aan die Amsterdamse grachten...

De pendel van de regio Zaanstreek-waterland naar Amsterdam

Het document Een Metropool van wereldklasse met menselijke maat illustreert dat de werkgelegenheid binnen de MRA voor praktisch en middelbaar opgeleiden het hoogst is in Amsterdam. Dit is terug te zien in de uitgaande pendelstromen van Zaanstreek-Waterland: van de 171.000 werkenden pendelen er 31.000 wekeleijks naar Amsterdam.

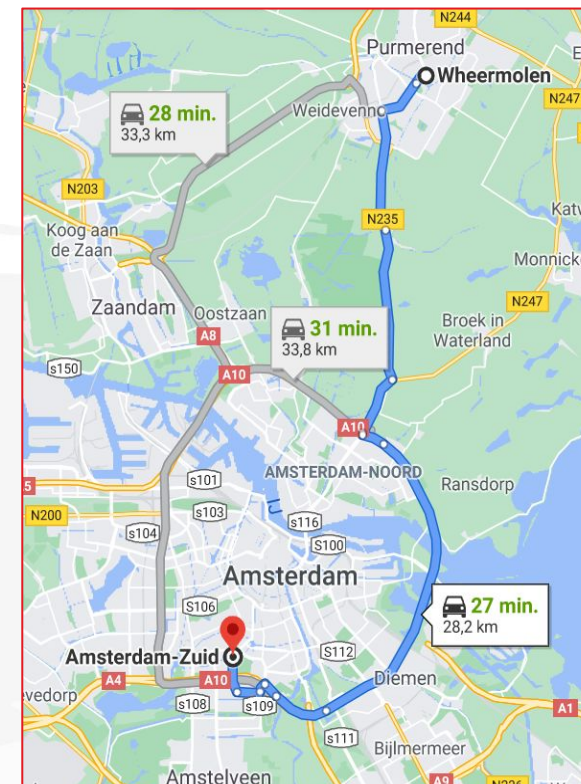
De dilemma's van Kees

Kees (48) is onderdeel van deze grote forensenstroom. Hij woont in de wijk Wheermolen-Oost in Purmerend, en heeft door verslavingsproblematiek in het verleden schulden opgebouwd. Nu zit hij in de schuldsanering en probeert weer aan het werk te gaan. Het probleem: zijn leefgeld niet toereikend is om het vervoer naar de sollicitatiegesprekken te bekostigen. De voorgenomen verbreding van de A7/A8 is dan ook nauwelijks een verbetering voor Kees' situatie: de reis wordt er immers niet goedkoper door. En in Amsterdam wonen zoals hij vroeger deed is vanwege zijn inkomen vrijwel onmogelijk.

Doordat Kees in de schuldsanering zit krijgt hij elke week precies genoeg geld om van rond te komen. Nu hij deel wil nemen aan de arbeidsmarkt en verplicht is te solliciteren heeft hij soms op korte termijn sollicitatiegesprekken. Kees heeft een auto maar geen geld voor plotselinge benzine- en parkeerkosten.

Een tijd geleden werd hij uitgenodigd voor twee sollicitatiegesprekken die op korte termijn plaats zouden vinden. Hierdoor kwam hij voor een vervelend dilemma te staan. Zijn boodschappengeld gebruiken voor benzine waardoor hij niet genoeg geld voor eten overhoudt en naar de gesprekken gaan in de hoop een baan te vinden. Of niet naar de gesprekken gaan waardoor hij niet voldoet aan de verplichtingen van zijn uitkering.

Hij koos er uiteindelijk voor om naar de sollicitatiegesprekken te gaan maar had dus een week weinig eten. Op de achtergrond speelde daarnaast mee dat de schuldhulpverlening van mening is dat hij de auto weg moet doen om een deel van zijn schulden af te betalen. Echter verlaagd dit ook zijn kans om aan werk te komen.



Thuiszorg, ziekenzorg... geldzorg?

Reizen van oost naar west & de vraag naar zorgmedewerkers in de regio Zaanstreek-Waterland

In de regio Zaanstreek-Waterland is net zoals in de rest van Nederland een tekort aan zorgpersoneel. Ziekenhuizen zijn daardoor ijverig op zoek naar geschikt personeel. De gemeente Zaanstad werkt sinds begin 2021 aan een voorrangsregeling voor zorgpersoneel en leraren voor sociale huurwoningen. In deze pilot stelt woningcorporatie Parteon de komende twee jaar dertig woningen beschikbaar voor zorgmedewerkers. Het ov in Zaanstreek-Waterland is echter voornamelijk ingericht van noord naar zuid (Amsterdam) maar niet van oost naar west. De reis van de beschikbaargestelde woningen in Zaanstad naar zorginstellingen in de regio is dus niet voor iedereen even makkelijk. Dat zie je ook terug in de reis van Fiona. Zij kan niet gebruikmaken van de Jaagweg-verbinding om snel van Poelenburg bij het Dijklander ziekenhuis in Purmerend te komen.

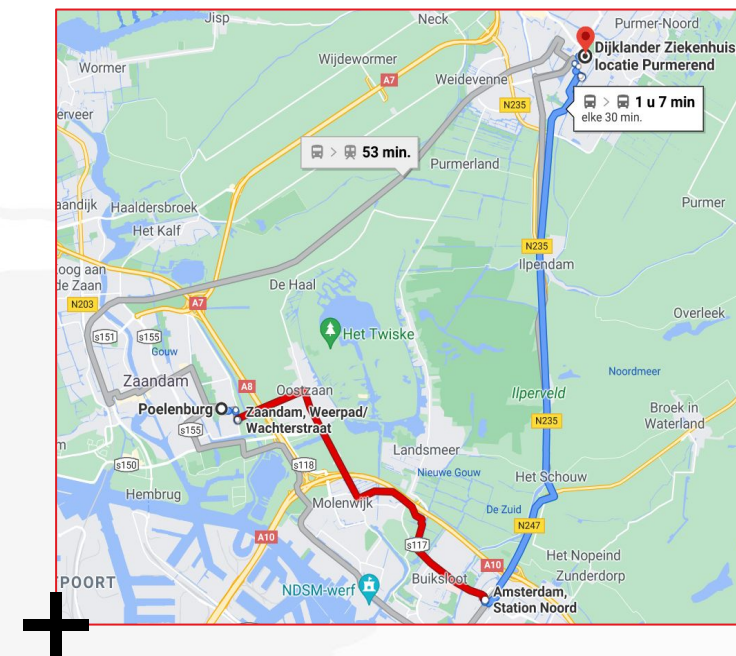
Fiona's nieuwe baan

Fiona (22), afgestudeerd MBO-verpleegkunde, woont in de wijk Poelenburg in Zaandam. Ze heeft een tijdje in de bijstand gezeten maar heeft eindelijk een baan

bemachtigd als verpleegkundige in het Dijklander ziekenhuis in Purmerend. Het probleem: Fiona heeft geen rijbewijs en een kleine portemonnee.

Fiona's nieuwe baan in het ziekenhuis verdient maar net boven bijstandsniveau. Toch is ze ontzettend blij dat ze eindelijk aan de slag kan. Het geld dat ze had heeft ze toentertijd in haar opleiding gestoken, waardoor er weinig overbleef om haar rijbewijs te halen. Voor werk maakt ze dus noodgedwongen gebruik van het openbaar vervoer. Vanuit Poelenburg zijn er echter maar weinig snelle mogelijkheden om in Purmerend te komen. De gemiddelde reis met het ov duurt ongeveer één uur, waarbij ze minstens één keer moet overstappen, en als ze pech heeft nog vaker.

Helaas vergoedt haar werkgever slechts een deel van de reiskosten waardoor ze per maand toch een groot deel van haar kleine salaris moet opofferen. De combinatie van een laag salaris, relatief hoge reiskosten en de complexiteit omtrent het aanvragen van sociale voorzieningen waar ze misschien wel recht op zou hebben (bv. Abonnementen en toeslagen) geeft haar veel stress. Ze had zich er toch wel wat anders bij voorgesteld, eindelijk beginnen aan het 'volwassen' leven met een baan als zorgprofessional...



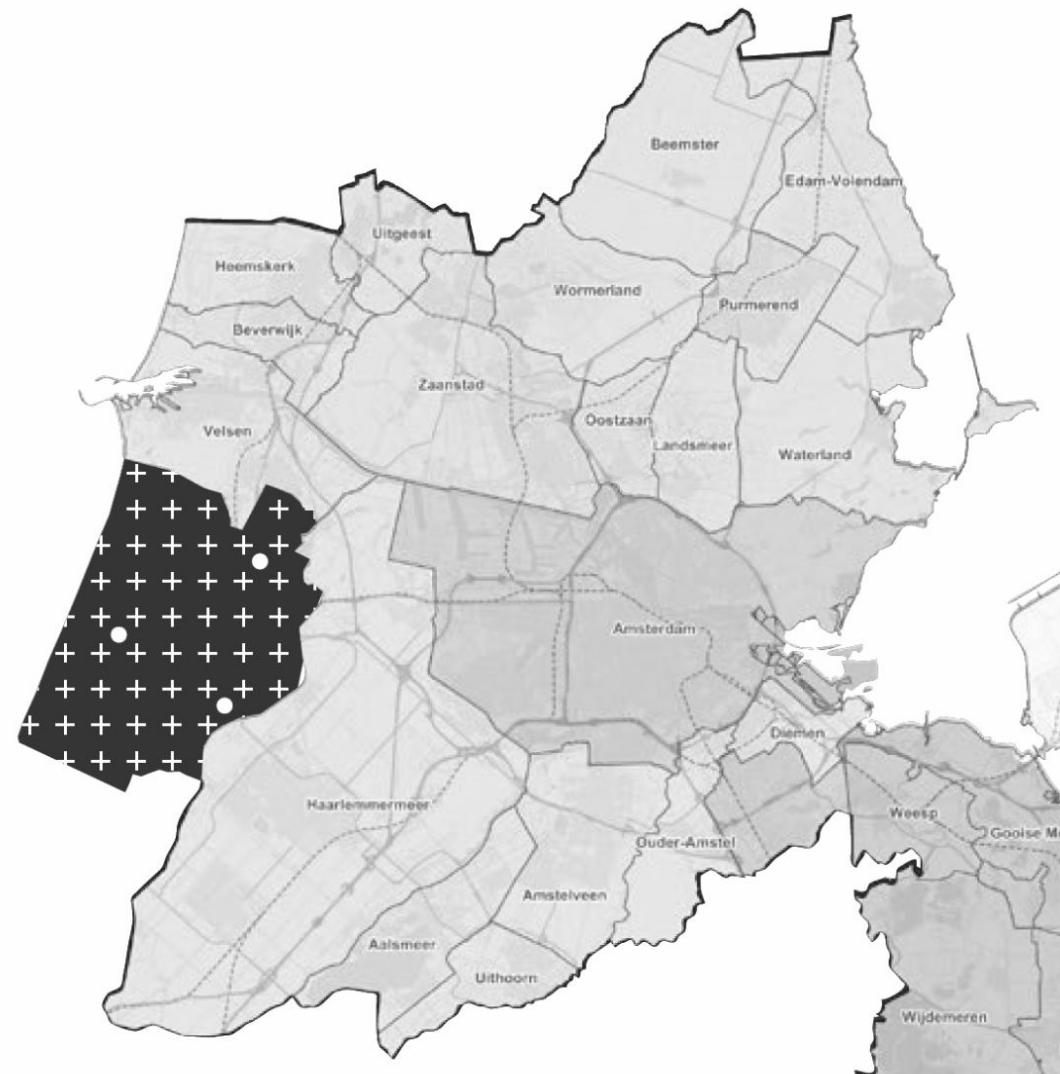
Bronnen Zaanstreek-Waterland

- [1] TNO, Vrije Universiteit Amsterdam, SEO Economisch Onderzoek, CE Delft en Studio Infograph. (2020). *Economische Verkenningen Metropoolregio Amsterdam 2020*. Geraadpleegd op 28 mei 2021, van <https://www.metropoolregioamsterdam.nl/wp-content/uploads/2020/11/Economische-Verkenningen-Metropoolregio-Amsterdam-2020.pdf>, 198-201.
- [2] Stam, E. (2020). Regio in Beeld Zaanstreek/Waterland. Geraadpleegd gedurende mei en juni, van https://www.werk.nl/imagesdxa/regio_in_beeld_zaanstreekwaterland_tcm95-425134.pdf
- [3] Hagens, J., van Heck, I., van Heest, J. (2018). *Economische visie + agenda Zaanstreek-Waterland*. Geraadpleegd gedurende mei en juni, van <https://openarchivaris.nl/blob/66/e8/4692496b22132d6004e46bb781d8.pdf>
- [4] TNO, Vrije Universiteit Amsterdam, SEO Economisch Onderzoek, CE Delft en Studio Infograph. (2020). *Economische Verkenningen Metropoolregio Amsterdam 2020*. Geraadpleegd op 28 mei 2021, van <https://www.metropoolregioamsterdam.nl/wp-content/uploads/2020/11/Economische-Verkenningen-Metropoolregio-Amsterdam-2020.pdf/>
- [5] Onderzoek & Statistiek Zaanstad. (2020). *Regioprofiel Wonen Zaanstreek/Waterland*. Geraadpleegd gedurende mei en juni, van [https://zaanstad.incijfers.nl/handlers/ballroom.ashx?function=download&id=293#:~:text=In%20het%20jaar%202019%20is,de%20microdata\)%20van%20het%20CBS](https://zaanstad.incijfers.nl/handlers/ballroom.ashx?function=download&id=293#:~:text=In%20het%20jaar%202019%20is,de%20microdata)%20van%20het%20CBS)
- [6] Jan Jaap Visser, Senior beleidsadviseur Wonen provincie Noord-Holland, trekker Woondeal Zaanstreek-Waterland.
- [7] Stedelijk Strategieteam, Gemeente Amsterdam. (2021, mei). *Handelingsperspectief woonwerkbalans en vervoersarmoede in de MRA*.



Deelregio

Zuid- Kennemerland



Regioprofiel Zuid-Kennemerland

De regio

De regio Zuid-Kennemerland (Z-K) bestaat uit vier gemeenten; Bloemendaal, Haarlem, Heemstede en Zandvoort. Cijfers uit 2018 geven een inwoneraantal van 228.000, waarvan 117.000 personen tot de werkzame beroepsbevolking behoren. De regio telt 104.000 arbeidsplaatsen. [1]

Arbeid, economie en forensen

Het bruto regionaal product van Zuid-Kennemerland is 6,8 mld euro. Dat is 4,3 procent is van het totaal van de MRA. [1] Zuid-Kennemerland kent de laagste groei van nieuwe arbeidsplaatsen, met een toename van 1000 personen in de periode van 2014-2018. [1] De economische groei in 2019 was 0,4%. [1]

Van de werknemers in Zuid-Kennemerland werken 47 duizend in de regio zelf, 23 duizend werken in Amstelland-Meerlanden, 17 duizend in Amsterdam, 16 duizend buiten MRA en 11 duizend in IJmond. [1] In Haarlem zijn 68.000 banen waarvan 34.000 voor praktisch opgeleiden en 22.500 voor theoretisch opgeleiden. [2] De Waarderpolder is het grootste industrieterrein in Zuid-Kennemerland met ongeveer 14.000 werkplaatsen. [3]

Wonen

De totale woningvoorraad van Zuid-Kennemerland was ongeveer 107.800 in 2019. [4] In de provinciale prognose wordt in de periode van 2019-2040 een toename in behoefte van ongeveer 14.600 woningen verwacht. [5] Van de nieuwe woningbouw in Zuid-Kennemerland is de doelstelling 30% sociale huur. [6]

Woningvoorraad huur en koop [7]

Regio, provinciale prognose 2015



Kerngetallen [11]

	Z-K	MRA
Beroepsbevolking naar opleiding (2018)		
Theoretisch opgeleid	49,6%	45,2%
Middelbaar opgeleid	36,7%	36,7%
Praktisch opgeleid	18,1%	18,1%
Werkloosheid	2,5%	4,0%

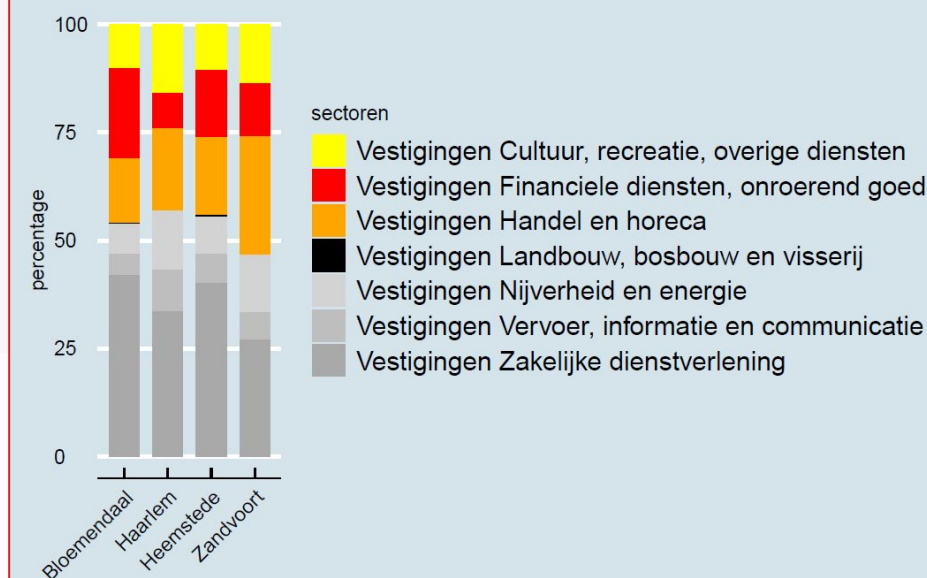
Interventies in bereikbaarheid [10]

- Verkenning voor bus OV-knooppunt in Nieuw-Zuid in Haarlem [9]
- R-net bus IJmuiden naar Haarlem
- A-9 Velserverschakeling voor bedrijven in de Waarderpolder
- Twee pont naar aanleiding van sluiten sluisroute

Knelpunten/bevindingen [10]

- Station Haarlem staat onder druk
- Velserverschakeling is vaak druk
- Richting zuiden vaak file. OV-verbinding met Amsterdam en Schiphol is goed
- Gemeenten reageren op een groeiende parkeerdruk
- Zandvoort is de enige kustplaats in NL met treinverbinding

De arbeidsmarkt naar sectoren, Zuid-Kennemerland [8]



Procesbeschrijving Zuid-Kennemerland

Werkwijze

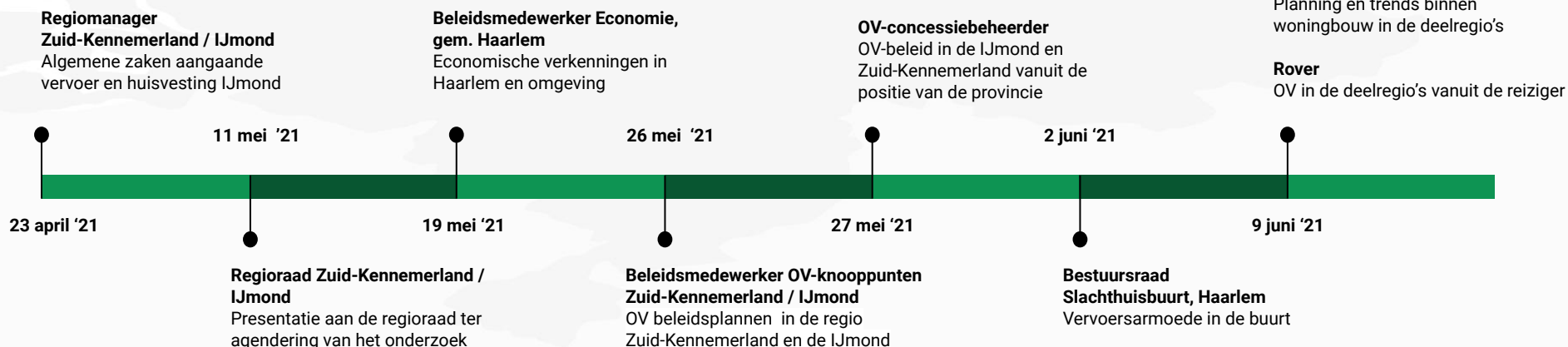
Inventarisatie van knelpunten en doelgroepen

Allereerst is de onderzoeksgroep IJmond/Zuid-Kennemerland in gesprek gegaan met een regiomanager vanuit de Provincie Noord-Holland om de mobiliteit- en woon interventies op regionaal niveau te bespreken. Vervolgens hebben we een presentatie gegeven voor de regioaad voor de regio Zuid-Kennemerland en de IJmond. Hier hebben we contact gelegd met betrokken beleidsmedewerkers op gemeenteniveau. Met hen zijn semigestructureerde interviews gehouden. Aangezien Bloemendaal en Heemstede in de top-10 staan van de meest welvarendste gemeenten van het land is de onderzoeksgroep op zoek gegaan naar contactpersonen in de gemeenten Haarlem en Zandvoort.

De gemeente Haarlem staat het meest onder druk als het gaat om mobiliteitsvraagstukken. De stad kenmerkt zich door een divers sociaal economisch landschap met verschillende 'probleemwijken' zoals Schalkwijk. In dit kader is het gesprek aangegaan met een beleidsmedewerker economie in Haarlem.

Destilleren van cases in de sociale leefwereld

Gaandeweg is de onderzoeksgroep het belang in gaan zien van de arbeidsparticipatie in de regio en de impact hiervan op de woon-werkbalans. Daarom is ervoor gekozen om met het regionale werkgeversservicepunt in gesprek te gaan. Tot slot zijn er gesprekken gevoerd met bewoners van een wijkraad in Haarlem-Oost, om het sociale perspectief van de knelpunten op lokaal niveau te kunnen schetsen.



Ter land, ter zee en op de vlucht

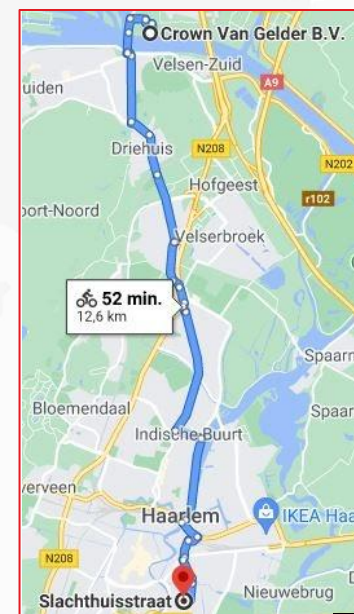
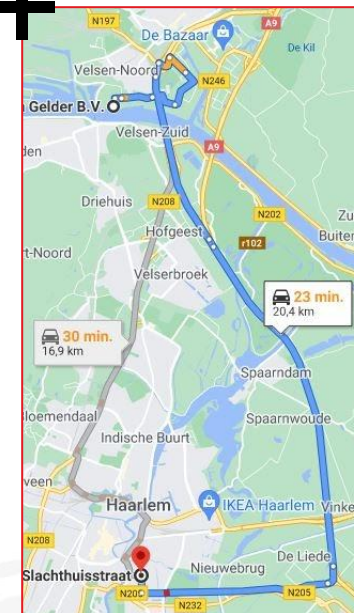
Vervoers- en verhuisstromen in- en uit de regio Zuid-Kennemerland

De tendens in Zuid-Kennemerland is vergelijkbaar met die in de IJmond, onder meer doordat er vanuit Zuid-Kennemerland een pendelstroom is van mensen die in de IJmond werken: die bedrijven zijn met het openbaar vervoer zeer lastig te bereiken, met de auto daarentegen wel. Het grote verschil met de IJmond is dat Amsterdam en Schiphol met het openbaar vervoer wél goed te bereiken zijn vanuit Zuid-Kennemerland. Met name voor de stroom theoretisch opgeleide mensen met een hoog inkomen die Amsterdam uittrekken maar er wel blijven werken is dat een grote uitkomst. Zij zijn meer afhankelijk van de trein. Dit zorgt er echter wel voor dat het station van Haarlem steeds verder onder druk komt te staan. De gemeente en de provincie zijn daarom druk bezig met het ontwikkelen van nieuwe verkeersknooppunten in Haarlem. Tot slot is te zien dat door de influx van mensen uit Amsterdam de grondprijzen in Haarlem blijven stijgen. Dit komt bewoners met een laag inkomen niet ten goede, en de uitstroom naar IJmond wordt hierdoor groter. Voor de mensen die al in die regio werken is dat wat betreft vervoer geen probleem. Bewoners die in Amsterdam of elders in de MRA werken worden echter nog afhankelijker van de auto, tenzij er snel veranderingen plaatsvinden in het OV aanbod.

Ga toch fietsen?

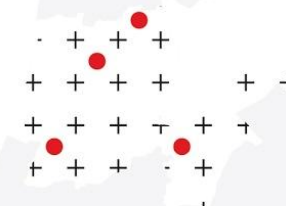
Maria (34) woont in Haarlem-Oost. Haar man Quincy (33) werkt een papierfabriek op het industrieterrein van IJmond en zij zelf werkt in Haarlem, in de detailhandel. Hoewel zij zelf op de fiets naar haar werk kan, heeft haar man de auto nodig. Het industrieterrein ligt weliswaar hemelsbreed niet zo ver, maar het bereiken met openbaar vervoer gaat erg lastig. In het meest gunstige geval duurt het een uur en moet je vanaf de laatste halte nog twintig minuten lopen naar de fabriek. Ook de fiets is geen beste optie, want het is meer dan vijftig minuten fietsen, terwijl je ook nog rekening moet houden met de steeds drukker wordende veerpont, die om de tien minuten vaart. Dit laatste is al een verbetering met voorheen, want recent is er een tweede bijgekomen, vanwege het sluiten van de sluisroute over het Noordzeekanaal. Ook in hun buurt is het autogebruik hoog. Heel veel mensen hebben twee auto's, waardoor de parkeergelegenheid onder druk komt te staan. Zo moeten ze steeds verder van huis parkeren. Via via heeft Maria gehoord dat de gemeente plannen heeft om ook in hun buurt parkeervergunningen in te voeren, wat betekent dat ze mogelijk op andere dingen zullen moeten besparen. Het aanschaffen van de auto was een aanslag op hun inkomen, maar nu ook de bijkomende kosten hoger worden zit de aanschaf van een afwasmachine er voorlopig misschien toch niet meer in. Toch is niet iedereen in de buurt van de auto afhankelijk: de jongen stellen met kinderen die nog in Amsterdam werken, maar het wonen daar niet meer kunnen betalen, maken doorgaans nog wél gebruik van het openbaar vervoer om naar hun werk te gaan. Ook burens die op Schiphol werken ervaren weinig ongemak als zij de trein naar hun werk nemen.

Maria en Quincy denken er sterk over om de auto weg te doen en voor zichzelf een elektrische fiets aan te schaffen: deze zullen ze met de verkoop van de auto en het besparen van de onderhoudskosten daarop (bijvoorbeeld de oplopende parkeerkosten) wel kunnen bekostigen. Alleen een weekendje weg, even naar het tuincentrum of langs bij familie? Dat wordt toch een beetje lastig op de elektrische fiets...



Bronnen Zuid-Kennemerland

- [1] TNO, Vrije Universiteit Amsterdam, SEO Economisch Onderzoek, CE Delft en Studio Infograph. (2020). *Economische Verkenningen Metropoolregio Amsterdam 2020*. Geraadpleegd gedurende mei en juni, van <https://www.metropoolregioamsterdam.nl/wp-content/uploads/2020/11/Economische-Verkenningen-Metropoolregio-Amsterdam-2020.pdf>
- [2] Gemeente Haarlem (2020). *Economische visie Haarlem*. Geraadpleegd op 16 juni 2021, van https://www.haarlem.nl/bestandsopslag/bestanden/Campagne/economische_visie/2020/Economische_visie_Haarlem_Rapport_202003_.pdf
- [3] Gemeente Haarlem. *Waarder- en Veerpolder*. 23 juni 2021. [Waarder- en Veerpolder - Gemeente Haarlem](#)
- [4] Rigo (2020). *Raming woningbehoefte Zuid-Kennemerland / IJmond Op basis van WiMRA 2019*. Geraadpleegd op 16 juni 2021, van https://www.rigo.nl/wp-content/uploads/2020/11/ZKLIJ_behoefteraming_WiMRA2019_20200928.pdf
- [5] Provincie noord-Holland (2019). *Bevolkingsprognose Noord-Holland 2019-2040*. Geraadpleegd op 16 juni 2021, van <https://api1.ibabs.eu/publicdownload.aspx?site=noordholland&id=1100175481>
- [6] Provincie Noord-Holland (2021). *Woonakkoord Zuid-Kennemerland/IJmond 2021-2025: Samen bouwen aan een toekomstbestendige regio, Bestuursakkoord*. Geraadpleegd op 16 juni 2021, van <https://www.noord-holland.nl/dsresource?objectid=b0382ccb-0bb2-4787-a4f6-07eba7fadd3d&type=PDF>
- [7] MRA (2019). *Factsheet Regio Zuid-Kennemerland*. Geraadpleegd op 15 juni 2021, van <https://www.metropoolregioamsterdam.nl/wp-content/uploads/2019/08/Factsheet-Zuid-Kennemerland-EVMRA-2019.pdf>
- [8] Gemeenten Beverwijk, Bloemendaal, Haarlem, haarlemmerliede en Spaarnwoude, Heemskerk, Heemstede, Velsen en Zandvoort en provincie Noord-Holland (2016). *De regio Zuid-Kennemerland / IJmond: Geeft Thuis! Regionaal Actieprogramma Wonen 2016 t/m 2020*. Geraadpleegd op 16 juni 2021, van https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Bouwen_wonen/Woonbeleid/Regionale_afspraken_Wonen/Regionaal_Actieprogramma_Zuid_Kennemerland_IJmond_2016_2020.org
- [9] Goudappel Coffeng en Urhahn Urban Design & Strategie (2020). *Knooppunt Haarlem in Nieuw-Zuid: Verkenning mogelijke locaties*. Geraadpleegd op 23 juni 2021, van https://www.noord-holland.nl/Actueel/Archief/2020/Okttober_2020/Toekomstvisie_voor_stationsgebied_Haarlem_en Onderzoek_naar_locatie_nieuw_busstation/OV_knooppunt_Haarlem_Nieuw_Zuid.org
- [10] Informatie uit interviews met verscheidene stakeholders in de regio zoals beleidsmedewerkers maar ook sociale werkers en arbeidersorganisaties.
- [11] Stedelijk Strategieteam, Gemeente Amsterdam. (2021, mei). *Handelingsperspectief woonwerkbalans en vervoersarmoede in de MRA*.



Dankwoord

Vanaf april 2021 heeft de zesde lichting trainees van het Metropoolregio Amsterdam (MRA) Traineeship, in een intensieve periode van drie maanden, onderzoek gedaan naar de persoonlijke verhalen van Nederlandse burgers uit de metropoolregio m.b.t. vervoersarmoede en woon- werkbalans. Het was een periode waarin wij als pool niet alleen geleerd hebben een valide en betrouwbaar onderzoek op te zetten, maar ook om ons werk beter te evalueren, te verbeteren en te waarderen. Dit hebben wij niet alleen gedaan. Daarom willen wij bij dezen de personen bedanken die met ons in gesprek wilden gaan, ons geholpen hebben met het vinden van de juiste contacten of inhoudelijk een bijdrage hebben geleverd aan het onderzoek.

In het bijzonder spreken wij onze dank uit naar Job van Meijeren voor zijn onmisbare adviezen en feedback. Met behulp van zijn raad is dit onderzoek met succes afgerond. Naast de hulp vanuit de opdrachtgever, willen wij het MRA trainee-begeleiding oprecht bedanken voor de volledige medewerking bij dit onderzoek en de organisatie en ondersteuning binnen dit project.

Tot slot willen wij alle trainees bedanken voor hun inzet en doorzettingsvermogen.

MRA Trainees van Pool 6

MRA, 30 juni 2021





Definities

- [1] Ministerie van Onderwijs en Cultuur (z.d.). *Onderwijs in cijfers: Opleidingsniveau van de bevolking*. Geraadpleegd op 25 juni 2021, van <https://www.onderwijsincijfers.nl/kengetallen/internationaal/opleidingsniveau-bevolking>.

Amstelland-Meerlanden

- [1] TNO, Vrije Universiteit Amsterdam, SEO Economisch Onderzoek, CE Delft en Studio Infograph. (2020). *Economische Verkenningen Metropoolregio Amsterdam 2020*. Geraadpleegd gedurende mei en juni, van <https://www.metropoolregioamsterdam.nl/wp-content/uploads/2020/11/Economische-Verkenningen-Metropoolregio-Amsterdam-2020.pdf>.
- [2] Idem.
- [3] Idem.
- [4] Stedelijk Strategieteam, Gemeente Amsterdam. (2021, mei). *Handelingsperspectief woonwerkbalans en vervoersarmoede in de MRA*.

Amsterdam

- [1] Alliantie Zuidoost. (2021, februari). *Masterplan ZUIDOOST Programma 2021–2024*.
- [2] Metropoolregio Amsterdam & Rijksoverheid. (2021, april). *Verstedelijkingsconcept Metropoolregio Amsterdam 2030/2050- Versie II. Metropoolregio Amsterdam*.
- [3] Gemeente Amsterdam. (2020a, mei 7). *Werk en inkomen 22 Gebieden [Thema: Werk en sociale zekerheid, Detailniveau: 22 Gebieden]*. Geraadpleegd gedurende mei en juni, van <https://data.amsterdam.nl/datasets/F-qOxY8lZe8Trw/werk-en-inkomen-22-gebieden/>.
- [4] Gemeente Amsterdam. (2020b, september 7). *Onderwijs 22 Gebieden [Thema: Werk en sociale zekerheid, Detailniveau: 22 Gebieden]*. Geraadpleegd gedurende mei en juni, van <https://data.amsterdam.nl/datasets/O4tlf3ADPcky6A/onderwijs-22-gebieden/>.
- [5] Gemeente Amsterdam. (2021a, januari 7). *Kerncijfers wijken [Thema: Bevolking, Detailniveau: Amsterdam]*. Geraadpleegd gedurende mei en juni, van <https://data.amsterdam.nl/datasets/GkO47Uil52FxVg/kerncijfers-wijken/>.
- [6] Stedelijk Strategieteam, *Handelingsperspectief*.

Gooi en Vechtstreek

- [1] Regio Gooi en Vechtstreek (2018). *Werken aan werk. Arbeidsmarktwerking 2019-2021*.
- [2] Metropoolregio Amsterdam (2020). *Economische Verkenning Metropoolregio Amsterdam 2020*, pp. 125-126; Regio Gooi en Vechtstreek (2018). *Werken aan werk. Arbeidsmarktwerking 2019-2021*.
- [3] Regio Gooi en Vechtstreek (2021). *Koersdocument Gooi en Vechtstreek*.
- [4] MIRT-onderzoek Oostkant Amsterdam (MOOA) (2017). *Resultaten van het MIRT-onderzoek eindrapport*.
- [5] Staat van de Regio: Dashboard - inkomen. (z.d.). *Regio Gooi en Vechtstreek*. Geraadpleegd op 17 juni 2021, van <https://staat.regiogv.nl/dashboard/sociaal-domein/werk-en-inkomen/>.
- [6] MOOA. *Resultaten [...] MIRT-onderzoek eindrapport*.
- [7] Regio Gooi, *Koersdocument*.
- [8] Stedelijk Strategieteam, Gemeente Amsterdam. (2021, mei). *Handelingsperspectief woonwerkbalans en vervoersarmoede in de MRA*.



IJmond

- [1] TNO, *Economische Verkenningen*.
- [2] Tata Steel (2019). *Economische Waarde Tata Steel in Nederland*. Geraadpleegd op 17 juni 2021, van https://omgeving.tatasteel.nl/assets/user/Factsheets/Infographic%20Economische%20waarde%20NL_dec19.pdf.
- [3] Rigo (2020). *Raming woningbehoefte Zuid-Kennemerland / IJmond Op basis van WiMRA 2019*. Geraadpleegd op 16 juni 2021, van https://www.rigo.nl/wp-content/uploads/2020/11/ZKLIJ_behoefteraming_WiMRA2019_20200928.pdf.
- [4] Provincie noord-Holland (2019). *Bevolkingsprognose Noord-Holland 2019-2040*. Geraadpleegd op 16 juni 2021 van <https://api1.ibabs.eu/publicdownload.aspx?site=noordholland&id=1100175481>.
- [5] Provincie Noord-Holland (2021). *Woonakkoord Zuid-Kennemerland/IJmond 2021-2025: Samen bouwen aan een toekomstbestendige regio, Bestuursakkoord*. Geraadpleegd op 16 juni 2021, van <https://www.noord-holland.nl/dsresource?objectid=b0382ccb-0bb2-4787-a4f6-07eba7fadd3d&type=PDF>.
- [6] Gemeenten Beverwijk, Bloemendaal, Haarlem, haarlemmerliede en Spaarnwoude, Heemskerk, Heemstede, Velsen en Zandvoort en province Noord-Holland (2016). *De regio Zuid-Kennemerland / IJmond: Geeft Thuis! Regionaal Actieprogramma Wonen 2016 t/m 2020*. Geraadpleegd op 16 juni 2021, van https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Bouwen_wonen/Woonbeleid/Regionale_afspraken_Wonen/Regionaal_Actieprogramma_Zuid_Kennemerland_IJmond_2016_2020.org.
- [7] MRA (2019). *Factsheet Regio IJmond*. Geraadpleegd op 16 juni 2021, van <https://www.metropoolregioamsterdam.nl/wp-content/uploads/2019/08/Factsheet-Zuid-Kennemerland-EVMRA-2019.pdf>.
- [8] Informatie uit interviews met verscheidene stakeholders in de regio zoals beleidsmedewerkers maar ook sociale werkers en arbeidersorganisaties.
- [9] Stedelijk Strategieteam, *Handelingsperspectief*.

Oostflank

- [1] Borkent, R., Deckers, M., Van Engelshoven, K., Van Heest, E., Heijne, K., Van Hoek, P., Van Huffelen, I., Van 't Hof, L., De Jong, J., Kooistra, D., Lekkerkerker, J., Menting, D., IJssel, K., Newrly, S., Maass, E., De Nood, I., & Zondag, H. (2019, september). *Op weg naar een Handelingsperspectief Oostflank MRA 2020–2030*. Geraadpleegd gedurende mei en juni, van <https://stateninformatie.flevoland.nl/agenda/bijlage/1506>.
- [2] Centraal Bureau voor de Statistiek. (2018, 15 maart). *Woon-werkafstanden 2016*. Geraadpleegd gedurende mei en juni, van <https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2018/11/woon-werkafstanden-2016>.
- [3] Programma Almere 2.0 & Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. (2020, oktober). *Naar een ontwikkelstrategie voor Amsterdam Bay Area*. Geraadpleegd gedurende mei en juni, van https://samenbouwenaanbereikbaarheid.nl/application/files/2316/0640/7458/Ontwikkelstrategie_Amsterdam_Bay_Area.pdf.
- [4] ProRail. (z.d.). SAAL. Geraadpleegd op 9 juni 2021, van <https://www.prorail.nl/programmas/programma-hoogfrequent-spoorvervoer/saal>.
- [5] Provincie Flevoland. (z.d.-a). *Arbeidsmarkt. Feitelijk Flevoland*. Geraadpleegd op 9 juni 2021, van <https://feitelijkflevoland.nl/dashboard/dashboard/arbeidsmarkt/>.
- [6] Provincie Flevoland. (z.d.-b). *Bevolkingsprognose. Feitelijk Flevoland*. Geraadpleegd op 9 juni 2021, van <https://feitelijkflevoland.nl/dashboard/dashboard/bevolkingsprognose/>.
- [7] Provincie Flevoland. (z.d.-c). *Werkenden binnen gemeente (t.o.v. totaal %). Feitelijk Flevoland*. Geraadpleegd op 9 juni 2021, van <https://feitelijkflevoland.nl/dashboard/dashboard/werkenden-binnen-gemeente--t-o-v--totaal-percentag-/>.
- [8] Stedelijk Strategieteam, *Handelingsperspectief*.

Literatuurlijst



Zaanstreek-Waterland

- [1] TNO, *Economische Verkenningen*.
- [2] Stam, E. (2020). *Regio in Beeld Zaanstreek/Waterland*. Geraadpleegd gedurende mei en juni, van https://www.werk.nl/imagesdxa/regio_in_beeld_zaanstreekwaterland_tcm95-425134.pdf.
- [3] Hagens, J., van Heck, I., van Heest, J. (2018). *Economische visie + agenda Zaanstreek-Waterland*. Geraadpleegd gedurende mei en juni, van <https://openarchivaris.nl/blob/66/e8/4692496b22132d6004e46bb781d8.pdf>.
- [4] TNO, *Economische Verkenningen*.
- [5] Onderzoek & Statistiek Zaanstad. (2020). *Regioprofiel Wonen Zaanstreek/Waterland*. Geraadpleegd gedurende mei en juni, van [https://www.google.nl/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwiY-rOW-Z7xAhWBlqQKHZIKCswQFjABegQIBBAD&url=https%3A%2F%2Fzaanstad.incijfers.nl%2Fhandlers%2Fballroom.ashx%3Ffunction%3Ddownload%26id%3D293%23%3A~%3Atext%3DIn%2520het%2520jaar%25202019%2520is%2Cde%2520microdata\)%2520van%2520het%2520CBS.&usg=AOvVaw3Uw4L4XxomTb-uvC0zVbc3](https://www.google.nl/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwiY-rOW-Z7xAhWBlqQKHZIKCswQFjABegQIBBAD&url=https%3A%2F%2Fzaanstad.incijfers.nl%2Fhandlers%2Fballroom.ashx%3Ffunction%3Ddownload%26id%3D293%23%3A~%3Atext%3DIn%2520het%2520jaar%25202019%2520is%2Cde%2520microdata)%2520van%2520het%2520CBS.&usg=AOvVaw3Uw4L4XxomTb-uvC0zVbc3).
- [6] Jan Jaap Visser, Senior beleidsadviseur Wonen provincie Noord-Holland, trekker Woondeal Zaanstreek-Waterland.
- [7] Stedelijk Strategieteam, *Handelingsperspectief*.

Zuid-Kennemerland

- [1] TNO, *Economische Verkenningen*.
- [2] Gemeente Haarlem (2020). *Economische visie Haarlem*. Geraadpleegd op 16 juni 2021, van https://www.haarlem.nl/bestandsopslag/bestanden/Campagne/economische_visie/2020/Economische_visie_Haarlem_Rapport__202003_.pdf.
- [3] Gemeente Haarlem. *Waarder- en Veerpolder*. 23 juni 2021.
- [4] Rigo, *Raming woningbehoefte*.
- [5] Provincie noord-Holland, *Bevolkingsprognose Noord-Holland*.
- [6] Provincie Noord-Holland, *Woonakkoord Zuid-Kennemerland*.
- [7] MRA (2019). *Factsheet Regio Zuid-Kennemerland*. Geraadpleegd op 15 juni 2021, van <https://www.metropoolregioamsterdam.nl/wp-content/uploads/2019/08/Factsheet-Zuid-Kennemerland-EVMRA-2019.pdf>.
- [8] Gemeenten Beverwijk, *De regio Zuid-Kennemerland*.
- [9] Goudappel Coffeng en Urhahn Urban Design & Strategie (2020). *Knooppunt Haarlem in Nieuw-Zuid: Verkenning mogelijke locaties*. Geraadpleegd op 23 juni 2021, van https://www.noord-holland.nl/Actueel/Archief/2020/Oktobre_2020/Toekomstvisie_voor_stationsgebied_Haarlem_en_onderzoek_naar_locatie_nieuw_busstation/OV_knooppunt_Haarlem_Nieuw_Zuid.org.
- [10] Informatie uit interviews met verscheidene stakeholders in de regio zoals beleidsmedewerkers maar ook sociale werkers en arbeidersorganisaties.
- [11] Stedelijk Strategieteam, *Handelingsperspectief*.