

Woonwerkbalans en vervoersarmoede voor praktisch en middelbaar opgeleiden in de MRA.

Verkenning.

Stedelijk strategieteam Amsterdam
Juli 2021

Vraagstelling: welke keuzes vraagt het om meer praktisch en middelbaar geschoolde inwoners in maximaal 30 min van huis naar werk te laten reizen in de MRA dan nu?

De MRA is een economische topregio dankzij een aantrekkelijk vestigingsklimaat en een goed opgeleide beroepsbevolking. De metropoolregio kent van oudsher verschillen in toedeling van woningen in prijsklassen, de aanwezigheid van banen en regionale verdeling van werknemers naar opleidingsniveaus



De ongelijkheid in woonwerkbalans tussen inwoners groeit.
De kosten voor het reizen tussen woon- en werkplek (tijd, geld en moeite) zijn voor praktisch en middelbaar opgeleiden relatief hoger dan voor hoogopgeleide inwoners.



De oorzaak hiervoor ligt in ontwikkelingen van wonen, werken en bereikbaarheid in de afgelopen jaren. Deze drie thema's zijn de bepalende factoren voor de woonwerkbalans.



In de Verstedelijkingsstrategie wil de MRA zich richten op inclusieve verstedelijking. Een handelingsperspectief voor verbetering van de woonwerkbalans van praktisch en middelbaar geschoolden draagt hieraan bij.



Een handelingsperspectief moet algemene aanknopingspunten bevatten, gelet op de omvang van de opgave. Hierover moet de regio overeenstemming bereiken, o.a. in de Verstedelijkingsstrategie. Tegelijk vraagt dit ook verscheidenheid van aanpak gelet op de specifieke opgave in de verschillende deelregio's en werkclusters.
Bij deze opgaven hebben de deelnemers van de MRA verschillende belangen en prioriteiten en maken zij zowel gezamenlijk, als individueel plannen voor de fysieke inrichting van de MRA, een deelregio, of een gemeente.



Daarmee is de **vraag** met welke keuzes de metropoolregio ervoor kan zorgen dat in de toekomst meer van de praktisch en middelbaar geschoolde inwoners dan nu, passend werk kunnen bereiken in ongeveer 30 minuten* vanaf thuis.

**Deze 30 minuten omvat het reizen in tijd, geld (langer reizen kost meer) en moeite (langer reizen is meer overstappen).*



Een scheve woonwerkbalans in termen van tijd, geld en moeite, hangt deels samen met ruimtelijke omstandigheden. Dit kan sociale uitsluiting veroorzaken.

De woonwerkbalans omvat de beroepsbevolking in een bepaald gebied ten opzichte van het aantal banen in datzelfde gebied.

Bij een slechtere woonwerkbalans moeten mensen verder reizen naar het werk (1) en moeten werkgevers vaak meer inspanning verrichten om werknemers te vinden, aangezien zij verder weg wonen (2).



Wanneer mensen deze mogelijkheid niet hebben, vanwege gebrek aan **tijd, geld**, of omdat het reizen teveel **moeite** kost kan dit leiden tot **vervoersarmoede** (mobiliteitsarmoede).



Deze groepen maken meer kans op vervoersarmoede (RLI):

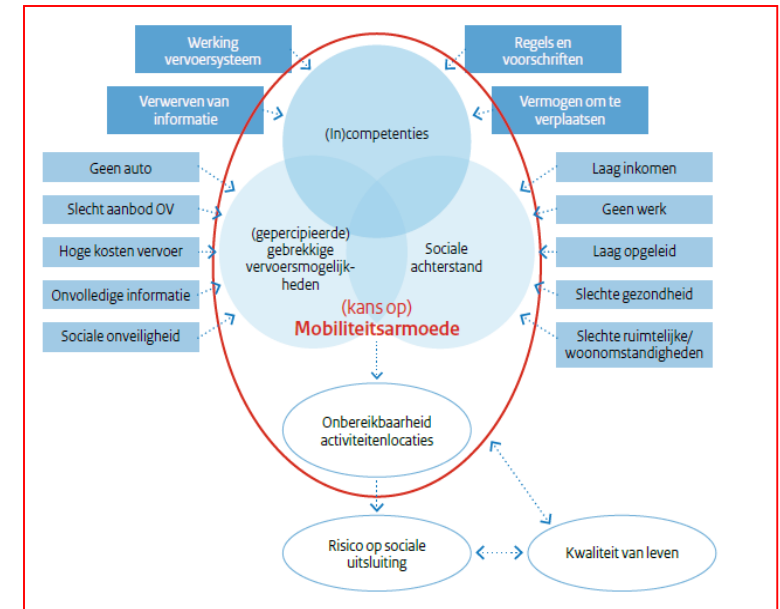
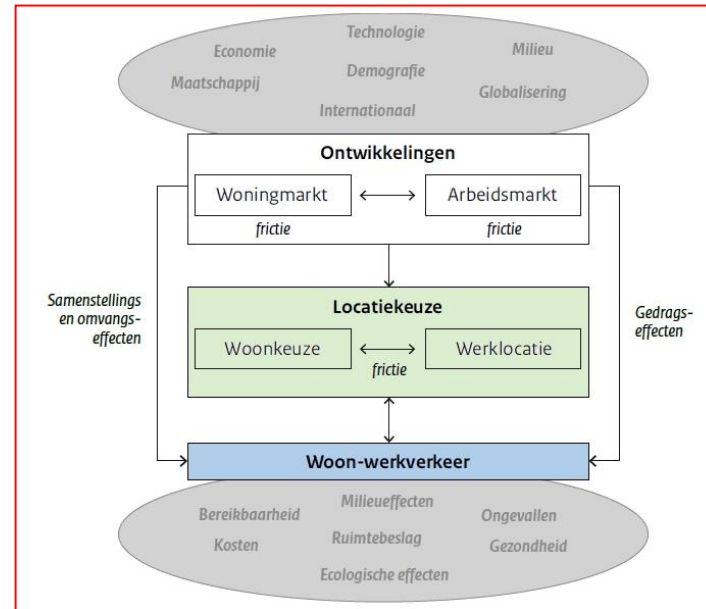
- Mensen met een laag inkomen en werklozen die zich geen auto kunnen veroorloven.
- Mensen die niet kunnen fietsen.
- Mensen zonder auto (en met een laag inkomen) die zijn aangewezen op (flex)werk in de periferie van de stad (o.a. kassen, (lucht)havens, industriegebieden).
- Zorgbehoevenden, mensen met lichamelijke beperking
- Jonge mensen die vanaf hun woonplek lastig onderwijs en (bij)banen kunnen bereiken.



Veel factoren hebben invloed op het woon-werkverkeer en de (kans op) vervoersarmoede.

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) heeft deze invloeden in twee onderzoeken uitgewerkt. In de beide figuren hierboven zijn deze theoretische kaders schematisch weergegeven.

- *Maatschappij in beweging: ontwikkelingen in wonen en werken en gevolgen voor woon-werkverkeer (juli 2019)*
- *Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem? (oktober 2018)*

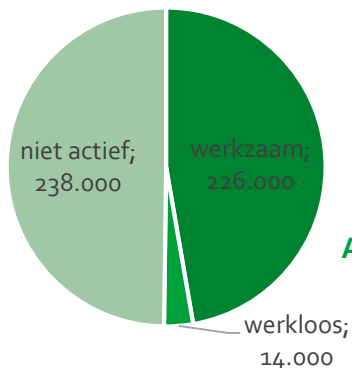


Theoretische uitgangspunten

- De ruimtelijke inrichting is van invloed op de woonwerkbalans en daarmee de kans op vervoersarmoede vanwege de locatie van wonen, werken en het aanbod van vervoersmogelijkheden (focus van dit project).
- Andere aspecten spelen ook mee, zoals persoonlijke situatie (inkomen, gezondheid, mogelijkheid om informatie te verwerven).
- Door de samenhang van deze elementen zijn praktisch en middelbaar opgeleiden kwetsbaarder dan hoog opgeleiden en hebben meer risico op uitsluiting van werk.

De helft van de inwoners van de MRA is praktisch of middelbaar opgeleid, een groot deel heeft een laag- of middeninkomen en de helft van hen woont in een sociale huurwoning.

Inwoners met een praktische opleiding

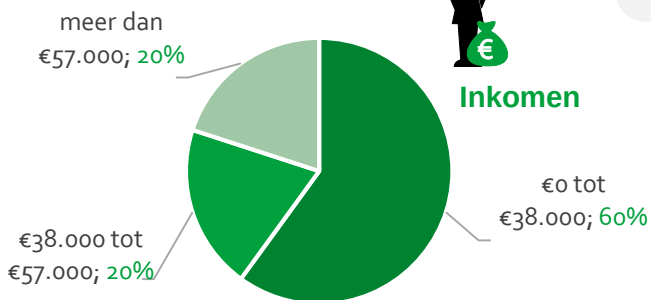


Arbeidsparticipatie

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

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

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



Inkomen

Maximale hypotheek laag inkomen is tot €188.000

Woonsituatie



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

53%

6%

3%

4%

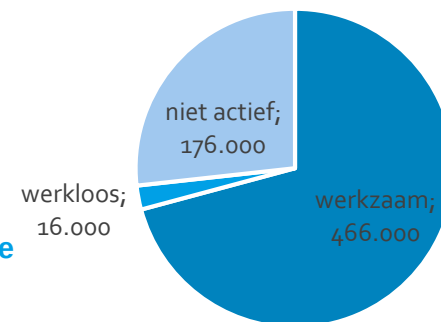
34%

Inwoners met een middelbare opleiding



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

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

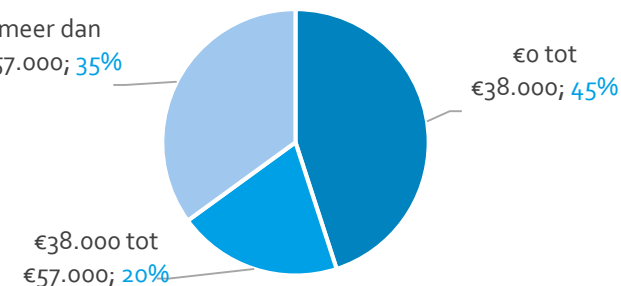


Arbeidsparticipatie



Inkomen

meer dan €57.000; **35%**



Maximale hypotheek middeninkomen is tot €314.000



Woonsituatie

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

32%

7%

3%

6%

53%

Wonen in de hele MRA wordt duurder: weinig regio's (koop en vrije sector) zijn nog betaalbaar voor lage en middeninkomens. Lange wachttijden voor sociale huur en clustering zorgt voor segregatie.

Koop: minder betaalbaar

Nog relatief veel praktisch en middelbaar opgeleiden wonen in de MRA in een koopwoning

Middelbaar opgeleiden: 53% woont in koopwoning

Praktisch opgeleiden: 34% woont in koopwoning

Sinds 2013 forse prijsstijgingen van woningen. **Inwoners met een laag- of middeninkomen kunnen steeds moeilijker een huis kopen.** Ook in gemeenten waar dat voorheen nog goed kon (zoals Zaanstad, Purmerend en Lelystad) wordt dan moeilijk.

De gemiddelde verkoopprijs loopt steeds verder uiteen. Rondom Amsterdam, Amstelveen en het Gooi ligt de gemiddelde verkoopprijs op € 500.000.

Vanwege prijsstijgingen zijn de mogelijkheden die starters hebben op de koopmarkt beperkt

- Voor koopwoningen geldt dat een gespaard kapitaal de enige mogelijkheid is om toegang te verschaffen
- Het alternatief is beperkt: voor middeldure huur gelden vaak inkomenszekerheidseisen die fors zijn en sociale huur kent lange wachtlijsten en met passend toewijzen is dit alleen toegankelijk voor lage inkomens en niet meer voor middeninkomens.

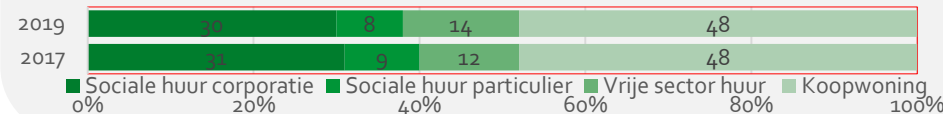
Concluderend huur en koop

- Koopwoningen zijn in steeds mindere mate toegankelijk voor lage en middeninkomens.
- Voor starters geldt dit nog sterker. Hun alternatief is beperkt in de MRA.
- Minder sociale huur, meer vrije sector in alle deelregio's. Daarmee steeds langer wachten op een sociale huurwoning.
- De samenstelling van de woningvoorraad in de MRA en het passend toewijzen zorgt voor toenemende segregatie.

Huur: sociale huur minder toegankelijk, middeldure huur neemt langzaam toe

In de MRA neemt het aandeel sociale huur af.

- De sociale voorraad is nog het grootst in Amsterdam en Zaanstreek-Waterland, maar neemt ook hier af
- Amsterdam: relatief groot aandeel particuliere sociale huur, verschuift naar de vrije sector; nieuwbouw is klein of voor specifieke doelgroepen.
- Aandeel vrije sector klein, maar wordt in alle deelregio's groter



De wachttijden voor sociale huurwoningen zijn gemiddeld tien jaar.

Uitschieters: Diemen: 13,3 jaar, Waterland: 12,2 jaar, Wijdmeren: 12,2 jaar, Heemskerk: 4,1 jaar, Velsen: 5,8 jaar

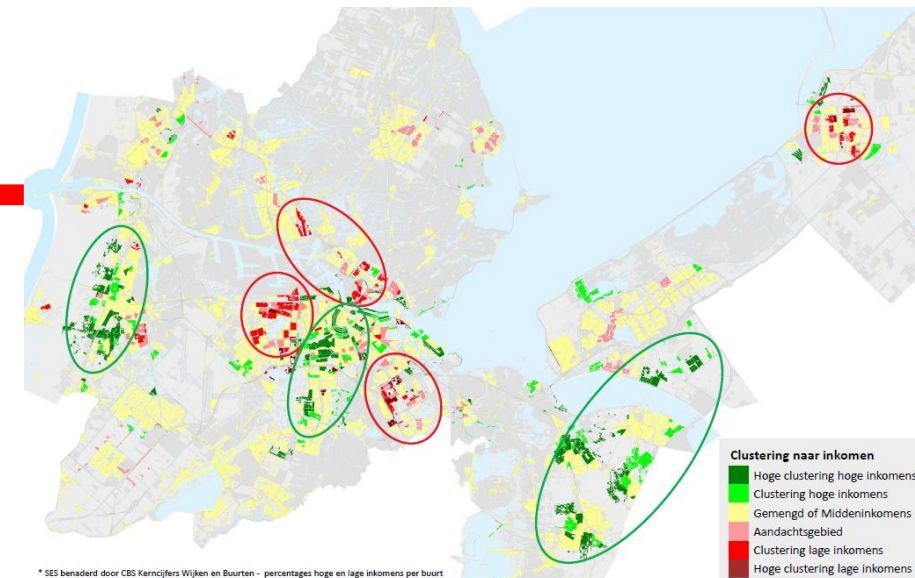
De laatste jaren wordt fors ingezet op middeldure huurwoningen (vrije sector).

Dit aandeel neemt hierdoor toe, maar gaat langzaam.

Er treedt in toenemende mate segregatie op in de woningmarkt.

- Sociale huurwoningen worden vooral bewoond door huishoudens met lage inkomens. Dit zorgt voor clusters waar de meeste sociale huurwoningen zijn, in delen van Amsterdam, de Zaanstreek.
- Andersom geldt dit ook voor hoge inkomens en koopwoningen.

Let op: bij dit alles geldt dat het grootste deel laag opgeleiden een laag inkomen heeft en woont in een sociale huurwoning. Echter opleiding, inkomen en woonsituatie hangen niet volledig samen.

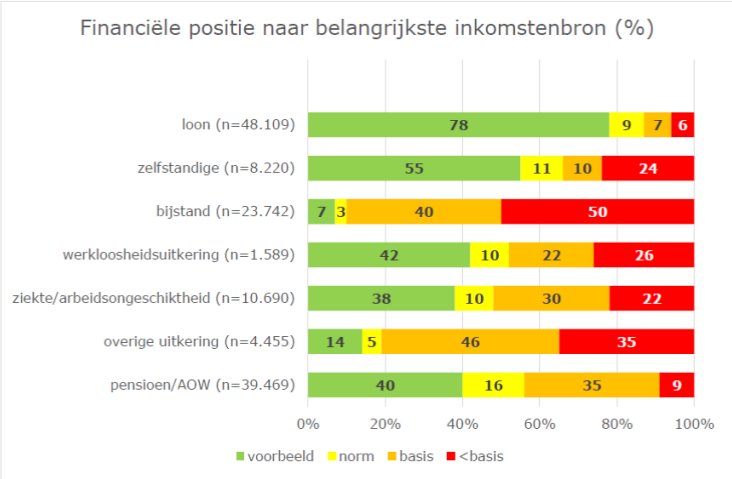


Woningaanbod voor praktisch en middelbaar opgeleiden aan de randen van de regio. Verder weg van kernen en openbaar vervoer. Dit heeft invloed op bereikbaarheid van werk en financiële positie.

Invloeden op woningaanbod: verschillende factoren zorgen voor hoge prijsdruk op centrale delen van de MRA

	Samenstelling van de woningvoorraad	Nieuwbouw	Prijsstijging	Verhuizingen
Verschui- ving woningaan- bod	Amsterdam heeft van oudsher de grootste sociale woningvoorraad van de MRA en weinig koop. Almere/Lelystad heeft een hele grootte voorraad koopwoningen.	Betaalbare nieuwbouw op plekken die al relatief betaalbaar zijn (Almere/Lelystad). Weinig middeldure huur toegevoegd. Is een fractie van vrijkomend aanbod.	Prijsstijging koopwoningen en vrije sector huur het hoogst op plekken met grootste druk. Woningaanbod steeds duurder op plekken rond OV knooppunten.	Sociale huur komt weinig vrij vanwege weinig langer thuis wonende ouderen. Vergrijzing zorgt voor groter aanbod in de toekomst. Op plekken met veel sociale huur (behalve Amsterdam)
Invloed woonlocatie op bereikbaarheid	Door toewijzingsbeleid wonen in steeds grotere mate lage inkomens waar veel sociale huurwoningen zijn. Een grote koopvoorraad zorgt voor meer hoge inkomens, zeker met prijsstijgingen.	Praktisch en middelbaar opgeleiden kunnen in nieuwbouw terecht op plekken waar al relatief weinig werk is. Op plekken met hogere druk zijn de woningen vaak duur en klein. Dit zijn de plekken die het best bereikbaar zijn met OV.	Steeds duurder om op goed bereikbare plekken te wonen. Groot verschil in betaalbaarheid tussen oude en nieuwe bewoners (starters).	Meer ruimte voor lage inkomens in vergrijsde regio's, zoals Almere en Zaanstreek-Waterland. In Amsterdam geen groei van het aanbod.

Financiële positie staat al onder druk, weinig ruimte voor hogere vervoerskosten. Bron: NIBUD, 2020



Er is voor velen weinig financiële ruimte voor hoge reiskosten naar werk:

- Van de sociale huurders in Amsterdam in loondienst kan 13% niet, of alleen de basisbedragen betalen.
- Dit betekent dat zij of een financieel probleem hebben, of alleen echt de noodzakelijke kosten kunnen betalen (huur, voeding, zorgverzekering etc.).
- Voor mensen met een werkloosheidsuitkering is dat al 48% (26% kan zelfs de basisbedragen niet betalen). Zij houden dus niets over of hebben kans op schulden.
- Hogere reiskosten kan een groot deel niet dragen als daar niet voldoende voor wordt gecompenseerd. Naar een sollicitatiegesprek gaan, kan al een probleem zijn.

Dit geldt voor huurders met een gereguleerde huurprijs. Het is te verwachten dat huurders in de vrije sector met een laag inkomen een slechtere financiële positie hebben.

Concluderend:

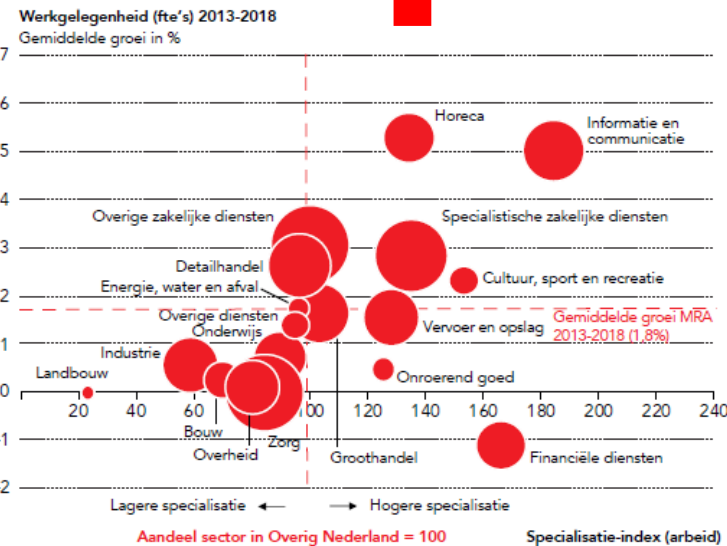
- Door samenstelling van de voorraad, nieuwbouw, prijsstijgingen en verhuizingen wordt het moeilijker om op goed bereikbare plekken en kernen in de regio een betaalbare woning te kopen of huren.
- Vanaf plekken die wel betaalbaar zijn is het verder reizen naar werk, wat zorgt voor hogere vervoerskosten. Dit kan tot een slechtere financiële positie leiden.

Disbalans tussen vraag en aanbod op de arbeidsmarkt in de MRA: 1. Steeds sterkere economische concentratie van banen en toenemende flexibilisering

In de MRA zijn relatief veel banen in financiële diensten, informatie en communicatie, cultuur, recreatie en sport, horeca, specialistische zakelijke diensten, vervoer en opslag, overige zakelijke diensten en groothandel. Groei is er vooral in horeca en informatie en communicatie.

Grote verschillen in de MRA: het grootste deel van de werkgelegenheid in de MRA bevindt zich in Amsterdam. De werkgelegenheid in **Amsterdam en rond Schiphol** groeit al een geruime tijd harder dan in de andere regio's van de MRA (tot Corona). Economische groei in **Zuid-Kennemerland en IJmond** blijft achter op de rest.

Toekomstige groei verwacht in **zorg en welzijn, techniek en ICT** en in het onderwijs



Bron: CBS (bewerking TNO/SEO Economische Onderzoek)

Werk op bedrijventerreinen: Verschuift naar randen van steden en rest van regio. Ook MKB. Door transformatie bedrijventerreinen wordt ruimte in Amsterdam schaars

Werk op kantoorlocaties: grootste planvoorraad in Amsterdam en Amstelland - Meerlanden op internationale milieus (o.a. Zuidas)

Werk in maatschappelijke sectoren: grote vraag naar werknemers in kerngebieden van de MRA. Voorzieningen ook belangrijk voor regio

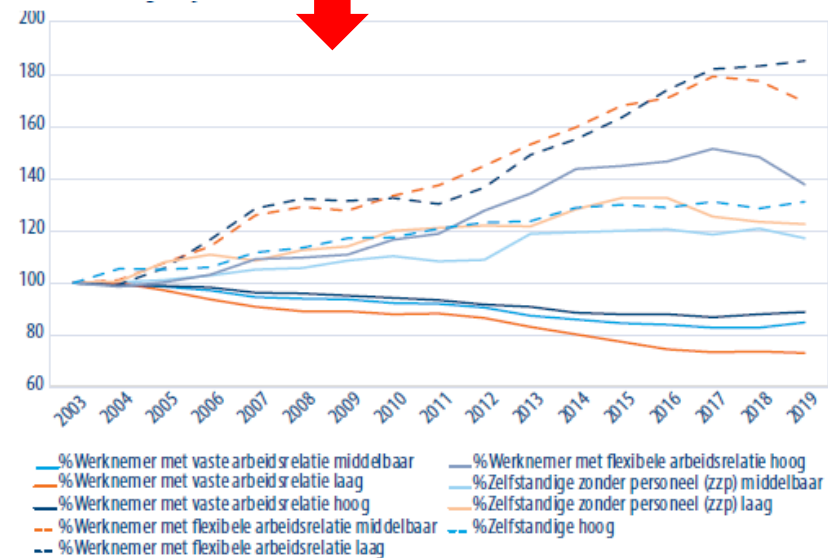
Steeds meer flexibele arbeidscontracten.

Sinds 2011 sterke toename flexibele arbeidscontracten voor laag en middelbaar opgeleiden. Vooral voor jongeren een structurele trend.

De MRA leunt sterk op flexibele arbeidskrachten

Flexibiliteit brengt meer risico's met zich mee (Commissie Borstlap, 2020):

- Grotere kans op werkloosheid
- Inkomensniveau en inkomenszekerheid is lager: 3x zo hoge kans op armoede
- Minder goede kans op scholing en ontwikkeling
- Duurzame inzetbaarheid minder geborgd, ook omdat zij vaker gevaarlijk werk doen en minder toegang hebben tot een bedrijfsarts.



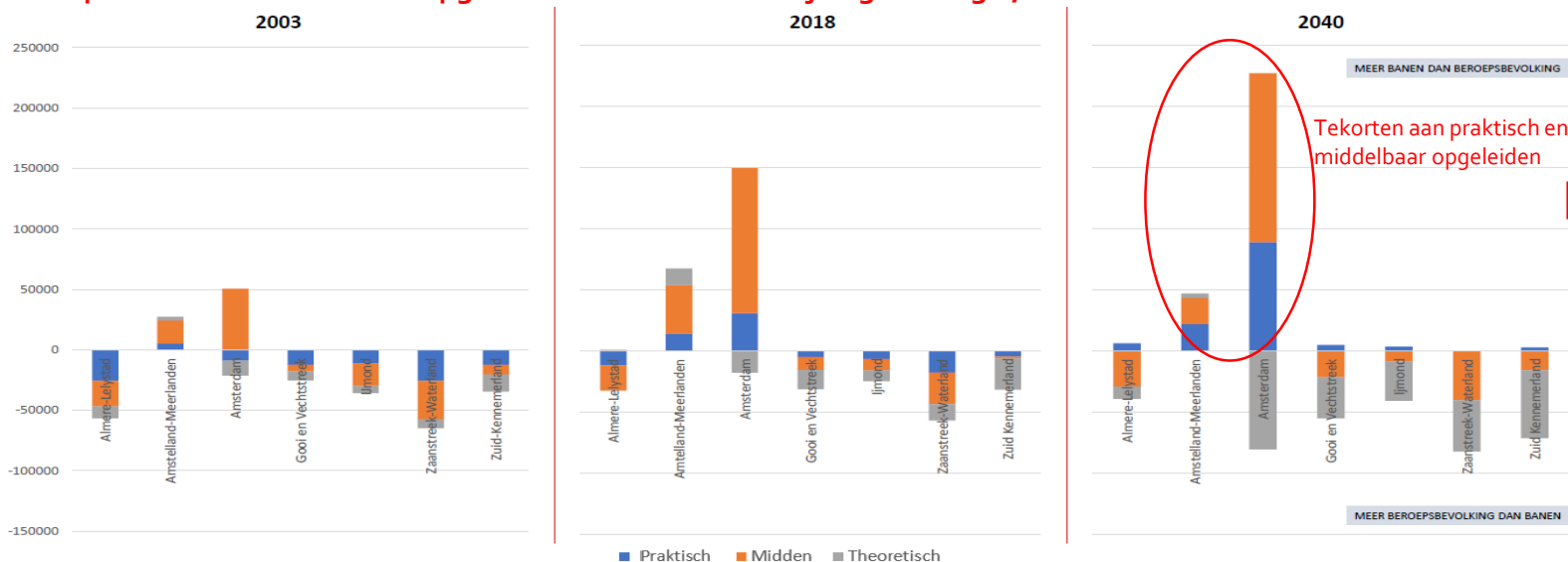
* Meting van 2019 heeft alleen betrekking op de eerste helft van 2019

Knelpunten door flexibilisering:

- Werknemers binden niet aan bedrijf
- Door gebrek aan scholing is ontwikkeling en blik op toekomst minimaal
- Werknemers zijn niet bereid om verder te reizen als zij geen compensatie hiervoor krijgen

Disbalans tussen vraag en aanbod op de arbeidsmarkt in de MRA: 2. Diversiteit in beroepsbevolking en kleiner aandeel mensen met een praktische opleiding zorgt voor overschotten en tekorten

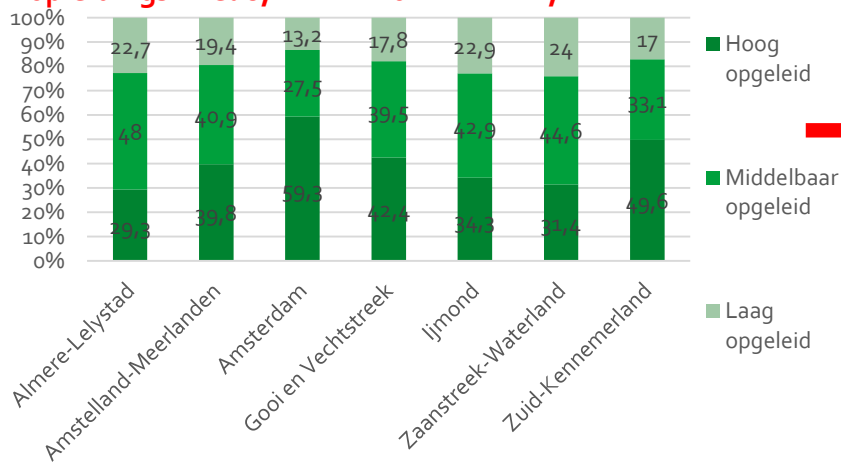
In toekomst steeds groter banentekort voor theoretisch opgeleiden. Vooral in Amsterdam een steeds groter tekort aan praktisch en middelbaar opgeleiden. Bron: Verstedelijkingsstrategie, 2021



- De MRA is een **polycentrische regio**, maar ken een **monocentrische economische structuur**: veel banen in de kerncorridor Amsterdam en Amstelland-Meerlanden. Dit wordt sterker naar de toekomst toe.
- Met veranderingen in de beroepsbevolking ontstaan er **grote tekorten aan praktisch en middelbaar opgeleiden** in deze kerncorridor, vooral in Amsterdam.
- In de hele regio zijn er in 2040 meer theoretisch opgeleiden dan banen.

BRONNEN: LISA | CBS | ECONOMISCHE VERKENNINGEN MRA | VENOM PROGNOSES 2040 | UNIVERSITEIT MAASTRICHT/ROA (2019) DE ARBEIDSMARKT NAAR OPLEIDING EN BEROEP TOT 2024 | EU (2018) DEMOGRAPHIC AND HUMAN CAPITAL SCENARIOS FOR THE 21ST CENTURY

Regionale verschillen in beroepsbevolking naar opleidingsniveau, 2018. Bron: EVMRA, 2020



- Grote **regionale verschillen in opleidingsniveau** in de beroepsbevolking: Almere-Lelystad en Zaanstreek-Waterland en IJmond groot aandeel middelbaar en laag opgeleiden. Amsterdam heeft een heel klein percentage laag opgeleiden.
- Bijna de **helft van de laagopgeleide inwoners is niet actief of werkloos**. Bij middelbaar opgeleiden is dat meer dan een kwart
- Het **aandeel hoogopgeleiden** in het totaal wordt steeds groter ten koste van het aandeel laagopgeleiden.
- **Vergrijzing** zorgt voor toenemende tekorten van praktisch opgeleiden in de toekomst.

Er is sprake van disbalans op de arbeidsmarkt in de MRA en deze disbalans wordt groter:

- Werk is geconcentreerd in Amsterdam en Amstelland-Meerlanden en zal naar verwachting meer verschuiven in de richting van de stedelijke gebieden en de randen van steden.
- Vooral Amsterdam heeft een groot tekort aan praktisch en middelbaar opgeleiden en dit wordt naar de toekomst toe groter.
- Een groot deel van de praktisch opgeleiden is niet actief of werkloos. Toekomstig werk voor deze groep is op een grotere reisafstand.

De aantrekkingskracht van de grote werkclusters in de metropool bereikt een steeds groter gebied. Werkenden wonen verder van het werk waardoor de pendel toeneemt.

Het *daily urban system* van de metropoolregio bestaat uit een steeds groter gebied.

- De oorzaak hiervoor ligt in de toename concentraties van werk en aanbod van werk. Hierdoor zijn meer werknemers nodig die verder van hun werk afwonen.
- Naar de toekomst toe neemt de afstand tot werk hierdoor verder toe. De reisafstand en reistijd neemt toe. De mogelijkheid om thuis te werken is voor theoretisch opgeleiden groter dan voor praktisch opgeleiden.
- De grootste vervoersstromen richten zich op Amsterdam (saldo 218.000 vervoersbewegingen) en de clusters werk rondom de Greenport en Schiphol (saldo 102.000 vervoersbewegingen).
- Er wordt fors geïnvesteerd in wegen en OV. Er wordt nog weinig gekeken naar multimodale bereikbaarheid.

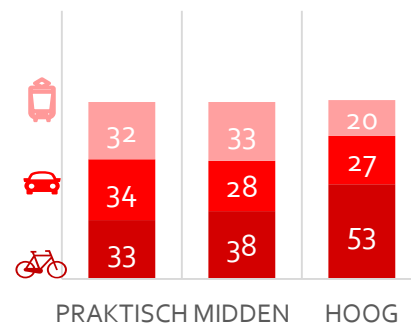
Vervoerwijze keuze binnen de MRA verschilt

Fiets en OV

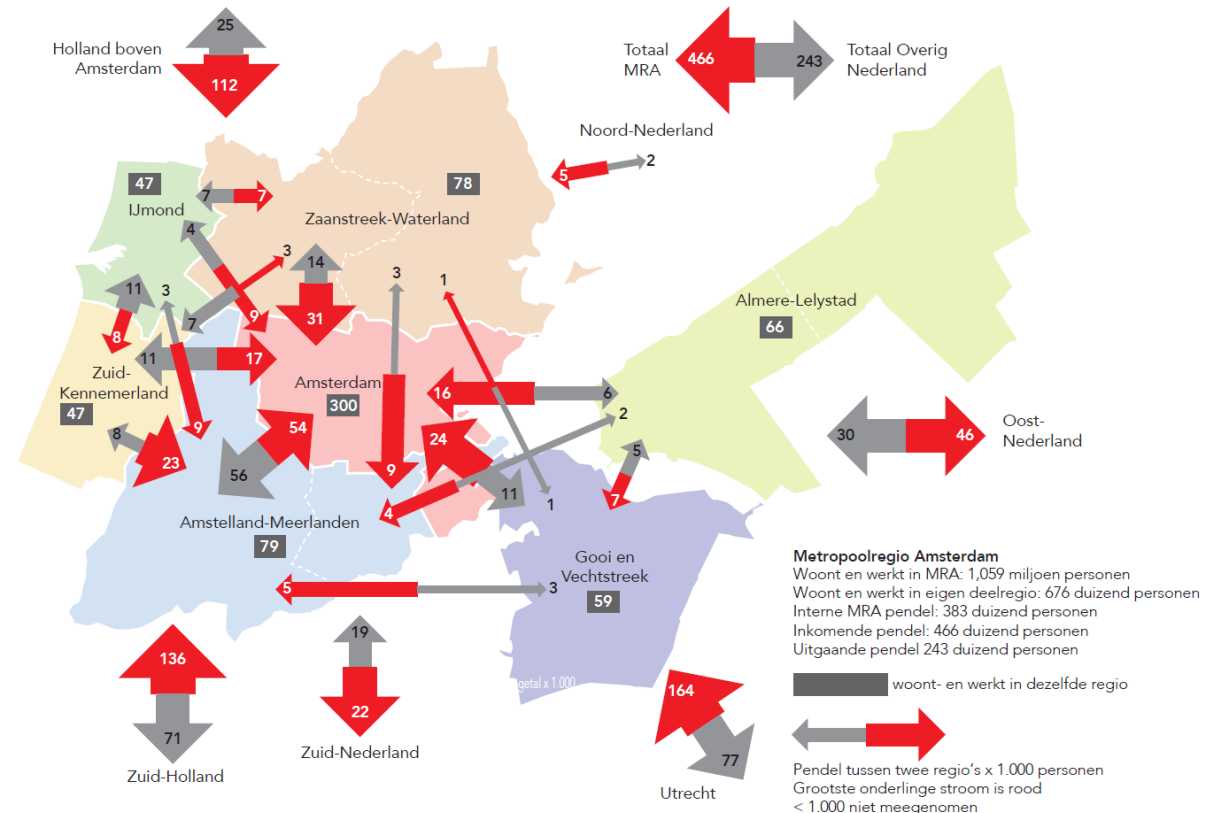
- (veel) meer gekozen door hoogopgeleiden.
- In stedelijk gebied reist 75-90% met fiets en OV naar werk.

Auto

- meer gekozen door laag- en middelbaar opgeleiden.
- Ten noorden en ten zuiden van het stedelijk gebied reist meer dan 60% met de auto naar werk.



Figuur: Vervoersmiddelkeuze in Amsterdam naar opleidingsniveau



Bron: CBS (bewerking CE Delft)

Mensen met een praktische opleiding kiezen vaker voor een baan dichtbij. In stedelijk gebied neemt het tekort aan praktisch- en middelbaar opgeleide werknemers toe.

Van oudsher (landelijk beeld): hoe hoger het opleidingsniveau hoe groter afstand tot werk en langer de reis duurt.



	Afstand tot werk	Reistijd
Praktisch	4,69 km	8,18 min
Middelbaar	10,51 km	17,09 min

Het KIM heeft onderzocht wat de invloed is van verschillende factoren op de reisafstand voor wonen-werken.

- Naar verwachting neemt de reistijd en reisafstand in Nederland toe.
- Krapte op woningmarkt en arbeidsmarkt hebben impact op de reisafstand en reistijd.

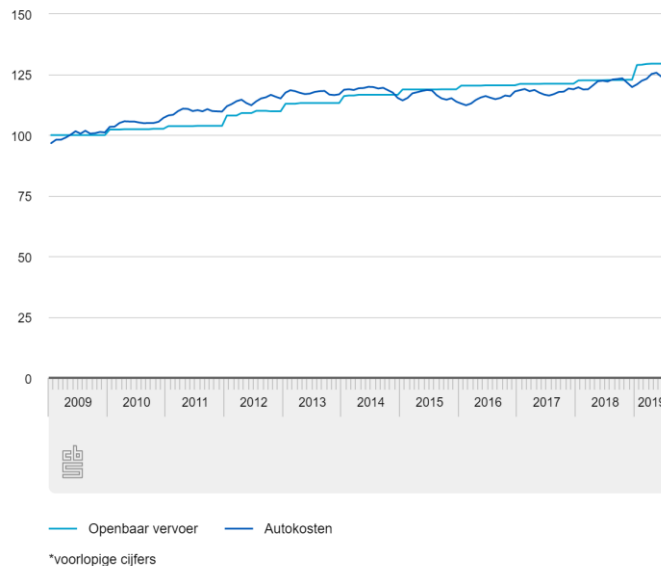
(KIM, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2017)

De krapte op de woningmarkt is een multiplier.

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



De kosten voor het gebruik van OV en auto zijn in 10 jaar tijd ongeveer 25% gestegen



De kosten van gebruik van openbaar vervoer zijn in de afgelopen tien jaar harder gestegen (30%) dan de kosten voor het gebruik van een auto (25%).

Verdere verstedelijking zorgt voor kortere reisafstand maar langere reistijd.

Toename hoogopgeleiden zorgt voor toename reistijd en reisafstand. Toename OV.

Toename thuiswerken zorgt voor minder reisebewegingen.

Dit effect wordt (zeer waarschijnlijk) door corona nog versterkt. Voor laag- en middelbaaropgeleiden is thuiswerken (vaak) minder goed mogelijk.

De krapte op de arbeidsmarkt maakt inkomen onzeker en kansen dichtbij huis groter.

- Door arbeidsmarktkrapte zijn er per werknemer relatief veel banen beschikbaar, waardoor werknemers makkelijker een baan dichtbij huis kunnen vinden. De reisafstand kan afnemen.
- Tegelijk zullen meer mensen (waaronder migranten) zich op de arbeidsmarkt begeven waardoor het totale woon-werkverkeer en dus de congestie toeneemt.

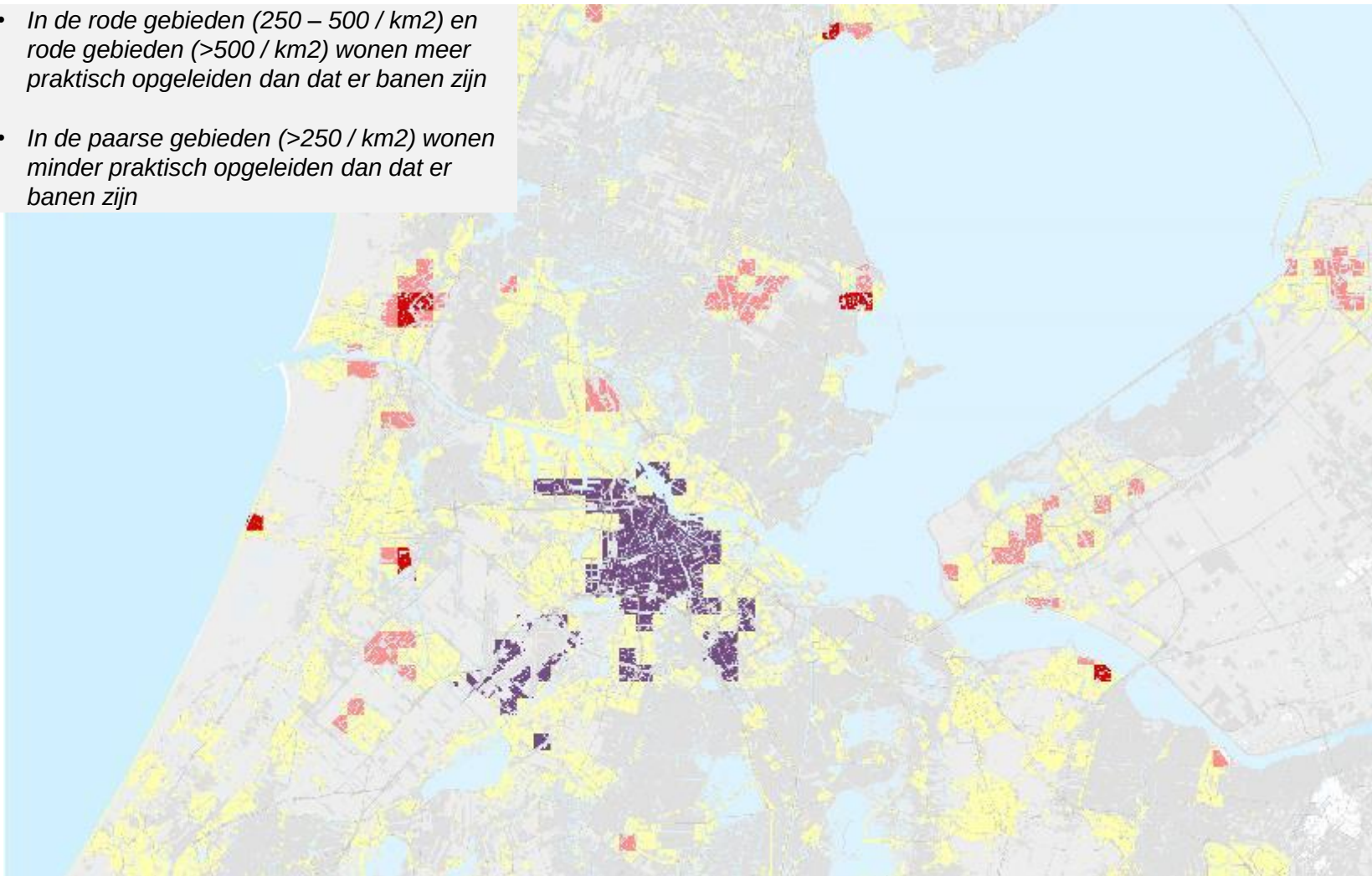


Praktisch- en middelbaaropgeleiden reizen vaak korter en minder ver naar werk. Door de druk op de woningmarkt is de keuze voor woonplek beperkt. Dit leidt tot meer pendel voor deze groep. Door de krapte op de arbeidsmarkt kunnen zij soms kiezen voor werk dicht bij huis.

De reistijd voor praktisch- en middelbaar opgeleiden zal naar verwachting verder toenemen. De bereikbaarheid van woon- en werklocaties is bepalend voor de keuze van het vervoermiddel.

In de randen van de regio wonen meer praktisch opgeleiden dan dat er banen voor hen zijn. In Amsterdam zijn juist meer praktische banen dan dat er personeel is

- In de rode gebieden (250 – 500 / km²) en rode gebieden (>500 / km²) wonen meer praktisch opgeleiden dan dat er banen zijn
- In de paarse gebieden (>250 / km²) wonen minder praktisch opgeleiden dan dat er banen zijn



Drie casussen illustreren de leefwereld achter de systeemwereld van vervoersarmoede

IJmond



Zorg in Amsterdam



Schiphol / Greenport



Daarnaast zijn 18 MRA trainees gevraagd om per deelregio kenmerkende verhalen samen te stellen uit de leefwereld van praktisch- en middelbaaropgeleiden.
Deze verhalen zijn te vinden in de bijlage.

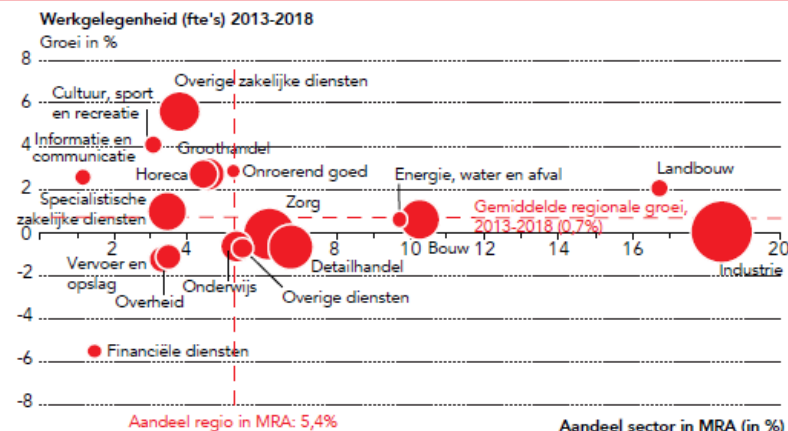
IJmond en Tata Steel: sterke werkgever voor de regio. Bereikbaarheid en verduurzaming zijn aandachtspunten.

Wonen/bewoners:

- Er wonen ongeveer 165.000 mensen in IJmond.
- relatief grote voorraad sociale huur (31%) en weinig vrije sector huur (9%). De kooprijzen stijgen maar zijn relatief laag in de MRA.
- 34,3% is hoog opgeleid, 42,9% middelbaar en 22,9% laag
- IJmond heeft een hoge arbeidsparticipatie.
- Toekomstige krimp van de beroepsbevolking, o.a. door vergrijzing

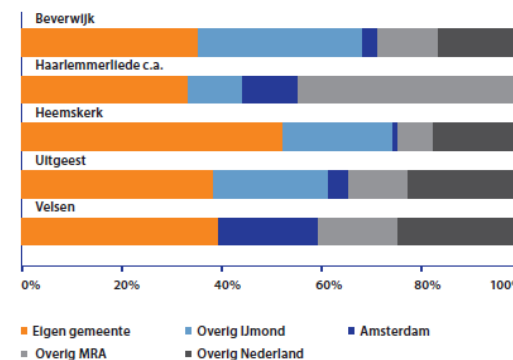
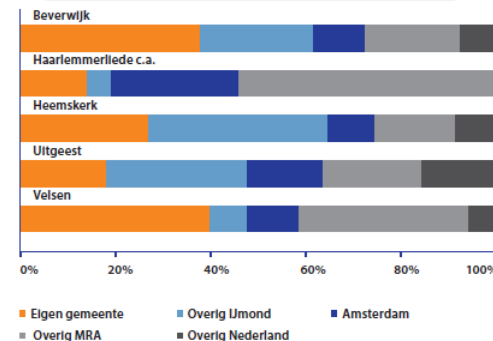
Werken:

- Er zijn ca. 65.000 banen in IJmond
- 22% heeft een technisch beroep, 23% werkt in industrie
- De industrie maakt ruim een kwart uit van het brp.
- Een relatief klein deel van de banen in de MRA bevindt zich in IJmond. Economische ontwikkeling blijft achter bij MRA.
- De economie is gevoelig voor schokken in de wereldhandel
- Industrie en logistiek zijn toekomstige krimpsectoren, werkgelegenheid onder druk.



Reizen:

- ca. 50% van de beroepsbevolking werkt in de regio, 50% elders
- De woonwerkafstand is relatief kort. De dagelijkse pendelstromen leggen een grote druk op het verkeersnetwerk.
- weinig OV-gebruik



Herkomst uitgaande (boven) en inkomende (beneden) pendel IJmond, 2009. Rabobank, de kracht van IJmond, 2012

Cluster rond Tata Steel:

- IJmond is afhankelijk van het industriecluster, met name Tata Steel, dat verantwoordelijk is voor ongeveer 9.000 banen in de regio.
- Het aanbod van personeel blijft achter bij de vraag, zowel kwalitatief als kwantitatief. Het is moeilijk om goede vakmensen te vinden. Door de snelle veranderingen in de sector is duurzame inzetbaarheid belangrijk.
- Samenwerking in Techport om arbeidsmarkt en onderwijs beter op elkaar aan te laten sluiten.
- Veel werknemers werken in ploegendiensten. Tata Steel verzorgt zelf een deel van het vervoer voor de werknemers.
- Tata Steel ligt onder vuur vanwege de milieubelasting van het productieproces en de gezondheid van omwonenden. Dit maakt de toekomstige werkgelegenheid onzeker.
- Tata Steel kenmerkt zich door een groot loyaliteitsgevoel met het bedrijf. Er zijn families die al generaties werken bij 'de Hoogovens'.

Concluderend

- IJmond is een unieke deelregio in de MRA met grote focus op één economische sector (industrie) en veel banen voor mensen uit de eigen regio. Tata Steel is een grote werkgever met sterke verbondenheid.
- Mensen wonen relatief dicht bij hun werk
- De toekomst van de economie in de IJmond is onzeker, net als de beschikbaarheid van arbeidskrachten, door vergrijzing en een krappere wordende woningmarkt.

De zorgsector maakt zich zorgen: steeds meer personeel vertrekt uit de stad en kiest voor een werkgever elders, dichterbij huis.

De zorgsector in Amsterdam

- In Zorg en Welzijn in Amsterdam werken ca. 52.500 professionals (2020)
- Een groot deel daarvan (14.200) werkt in ziekenhuizen en UMC's
- De zorg biedt 12% van de totale werkgelegenheid in Amsterdam
- Het aandeel vrouwen is 76%, de gemiddelde leeftijd is 40,3 jaar en 30,6% van het personeel heeft een migratieachtergrond (tegenover 7,5% landelijk)
- Prognose in 2019: tekort in de zorg in 2021 tussen de 2600 en 4700, waarvan het grootste deel verpleegkundigen niveau 4 (mbo)
- In de stad is veel tweede en derdelijnszorg. Om die reden is in de regio relatief veel hoog opgeleid personeel werkzaam
- Aandeel medewerkers tussen de 35 en 55 jaar neemt af

Top 3 verbeterpunten: wat zou Amsterdam een aantrekkelijker werkplek maken?

	%
Meer / beter / betaalbaar woningaanbod	37
Meer parkeergelegenheid en lagere parkeerkosten	30
Betere bereikbaarheid en ov-verbindingen, minder filedruk	25

Mate waarin overwegingen belemmeren bij het solliciteren op een vacature in Amsterdam

	%
De reistijd vanaf mijn huidige woning	27
Het woningaanbod in Amsterdam	31
Reiskosten	19

Zorgpersoneel: wonen - werken - reizen

- Ca. de helft van de zorg-/welzijnsmedewerkers in Amsterdam woont buiten de stad
- Zo'n 12.000 wonen in omliggende gemeenten. Zo'n 2700 medewerkers wonen in Utrecht en omgeving.
- Van de mensen die werk in Amsterdam inruilen voor werk ergens anders, doet 36% dat vanwege de bereikbaarheid
- Reden om buiten de stad te wonen: 78% geeft aan dat de woningen te duur zijn



Casus GGD

GGD Amsterdam merkt dat het steeds lastiger is om (middelbaar opgeleid) personeel te werven en behouden. 'Typisch zijn de jonge instromers: zij gaan na hun studie bij de GGD werken vanwege de aantrekkelijkheid van een deskundige organisatie met relatief goede arbeidsvoorwaarden. En midden in de stad. Als zij enkele jaren later in een nieuwe levensfase terecht komen – bijvoorbeeld door gezinsuitbreiding en de voorkeur voor meer woonruimte – vertrekt een deel weer. Zij gaan bijvoorbeeld in de Zaanstreek of in Almere werken. Amsterdam is hofleverancier bij de GGD'en in die regio's. Wonen in de stad is voor veel starters, ook hoogopgeleiden, gewoon te duur. En een reiskostenvergoeding is leuk, maar dekt nooit de kosten.'

Concluderend

- Amsterdam wordt voor zorgpersoneel een minder aantrekkelijke werkplek door stijgende huizenprijzen en vervoerskosten
- Een deel van de beroepsbevolking (waaronder laag en middelbaar opgeleiden) vertrekt of zoekt werk buiten de stad
- Werkgevers hebben te maken met toenemende tekorten, o.a. door grotere pendelafstand en moeten daar meer tegenover stellen
- Hierdoor kan de kwaliteit van de publieke gezondheidszorg in het gedrang komen

Bronnen

- https://www.sigra.nl/uploads/2021-03/arbeidsmarktinformatie_facts_figures_amsterdam_2020.pdf
- GGD Amsterdam Amstelland
- Woon- en werkoverwegingen kinderopvang en (jeugd)zorg: Onderzoek naar de Amsterdamse woningmarkt en te-korten in kinderopvang, zorg en jeugdzorg. Regioplan 2018 in opdracht van de gemeente Amsterdam
- <https://www.cbs.nl/nl-nl/maatwerk/2020/22/azw-pendel-woon-en-werkregio-2016-2018>

Veel banen voor laag- en middelbaaropgeleiden door Schiphol en de Greenport Aalsmeer maar zorgen over werk in de toekomst.



Inwoners

- Regio Amstel- en Meerlanden heeft 350.000 inwoners. De beroepsbevolking is 183.000.
- 19,4% van hen is laagopgeleid en 40,9% van hen is middelbaar opgeleid, beide meer dan gemiddeld in de MRA.

Werken

- De regio draagt na Amsterdam het meeste bij aan de economische waarde van de MRA. 21% van de toegevoegde waarde, 19% van de werkgelegenheid met 14% van de bevolking van de MRA.
- De werkgelegenheid groeit meer dan in de rest van de MRA (behalve Amsterdam) tussen 2013 en 2018.

Reizen

- In de regio werken 285.000 personen, van hen wonen 79.000 in de regio zelf.
- Uit Amsterdam werken 54.000 werknemers in deze regio, vanuit Zuid-Kennemerland 23.000 werknemers.
- Van buiten de MRA 100.000 werknemers.



Schiphol

- Op Schiphol zijn ca. 500 bedrijven gevestigd met in totaal 68.000 directe banen. De indirecte werkgelegenheid is 45.000 banen.
- Relatief veel banen voor praktisch en middelbaar geschoolden. 6% van de bevolking in Groot-Amsterdam met deze opleidingsniveaus werkt op Schiphol tegenover 1,5% van de hoogopgeleiden.
- In de segmenten luchtvracht, detailhandel en horeca en facilitaire dienstverlening zijn 80-90% van de medewerkers praktisch of middelbaar geschoold. Hier werken procentueel ook meer medewerkers met een migratie achtergrond.
- Medewerkers met een hoger opleidingsniveau reizen verder voor hun werk.

Het economische belang van Schiphol (Rijksoverheid, 2020)

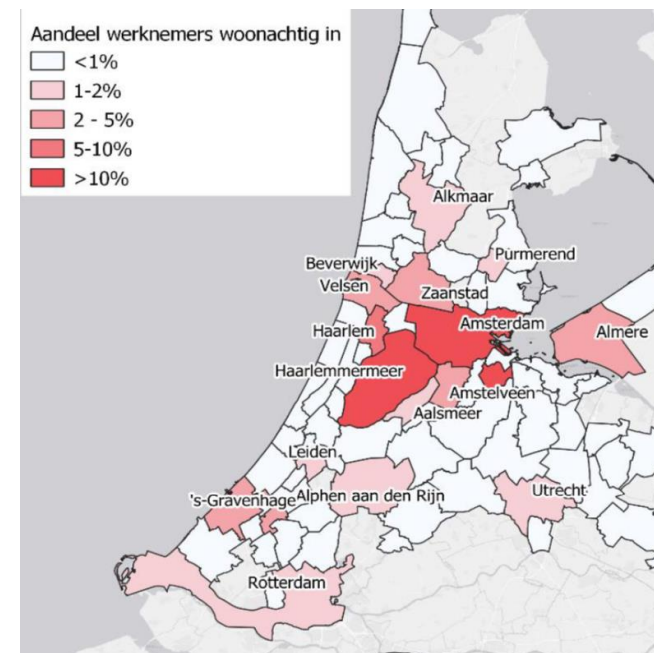
Greenport Aalsmeer

- 50.000 werknemers als directe werkgelegenheid.
- Tekort aan goed gekwalificeerd personeel voor de toekomst. Oorzaak: vergrijzing, te weinig interesse in beroepsgroepen, huisvesting.
- Inzet om met name ook jongeren uit diverse beroepsgroepen te interesseren.

Inzet om knelpunten tegen te gaan

- Aansluiting onderwijs en arbeidsmarkt.
- Inzet van arbeidsmigranten verbeteren.
- Manifest huisvesting van arbeidsmigranten (pdf).

In Nederland werken in de Topsector Tuinbouw 150.000 internationale medewerkers (ruim 50% van het totaal)



Concluderend:

- De Schiphol- en Greenportclusters zijn grote werkgevers voor laag- en praktisch opgeleiden in de directe nabijheid.
- De Greenport kampt reeds met grote werknemerstekorten waardoor veel arbeidsmigranten worden ingezet.
- Woongegelegenheid in de nabijheid voor praktisch- en middelbaar opgeleiden is essentieel voor de toekomst.

Hoofdconclusie uit de verkenning.

De ontwikkeling van de woonwerkbalans in de regio voor praktisch- en middelbaar opgeleiden is potentieel schadelijk voor de economie en maatschappij en zorgt voor toename van de ongelijkheid tussen bevolkingsgroepen.

1

Door de krapte op de woningmarkt verhuizen praktisch en middelbaar opgeleiden in toenemende mate verder weg van het hoogstedelijke woonmilieu en de vervoersknooppunten. De kosten en tijdsduur van reizen neemt daardoor voor hen toe. Ook auto-afhankelijkheid neemt toe. In de wijken met veel sociale huurwoningen blijft een grote concentratie met name praktisch geschoolden wonen.

2

Praktisch en middelbaar opgeleiden krijgen door de krapte van de arbeidsmarkt enerzijds meer mogelijkheden om te kiezen voor werk dicht bij huis, anderzijds concentreert hun werk zich juist in specifieke gebieden. Deze paradox zal leiden tot toenemende werknemerstekorten in de hoogstedelijke woonmilieus. In de hoogstedelijke woonmilieus ontstaat ook een tekort aan voldoende stageplaatsen voor werkervaring voor praktisch en middelbaar opgeleiden.

3

Deze trends hebben sociale impact: er ontstaat toenemende concentratie in gebieden op grond van opleidingsniveau en inkomen. Daarnaast zorgt dit voor een stijging van de vervoerskosten (tijd, geld, moeite) voor praktisch en middelbaar opgeleiden in de toekomst, waardoor de barrières toenemen om (verder weg) te gaan werken.

4

Deze trends hebben economische en maatschappelijke impact: hoe hoogstedelijker het woonmilieu en dus hoe duurder de woningen, des te moeilijker werkgevers erin zullen slagen om in de toekomst praktisch- en middelbaar opgeleiden te vinden als werknemer. Dit zorgt voor beperking van de economische groei en heeft maatschappelijke impact bij zorg, onderwijs en veiligheid.

Uit de verkenning komen een aantal aanknopingspunten naar voren voor een handelingsperspectief om economische schade te beperken en ongelijkheid te dempen.

1

Maak per werkclusterregio een specifieke strategie en aanpak om **werknemers** en **werk** dicht bij elkaar te houden en te brengen naar de toekomst.

De meest concrete ingreep in het fysieke domein is bij alle toekomstige ontwikkelingen van woonlocaties en werklocaties meer de verbinding tussen beide af te wegen in de locatiebepaling en inrichting van mobiliteit.

2

Maak bij **investeringen** in mobiliteit en ontwikkeling van woon- en werklocaties de **bereikbaarheid (tijd, geld moeite) voor doelgroepen** een maatstaf.

Door de specifieke bereikbaarheid van werk voor middelbaar en praktisch opgeleiden een onderdeel van de overwegingen te maken draagt dit ook bij aan de onderbouwingen van grote investeringen in infrastructuur met een breder doel.

3

Blijf (met extra argumenten) inzetten op tempering van de ontwikkeling op **woningmarkt** en **arbeidsmarkt**. Dit zijn de grote onderliggende mechanismen van de balansverslechtering.

- Realiseer meer betaalbare woningen in koop- en huur in en nabij de hoogstedelijke gebieden.
- Versterk de positie van praktisch en middelbaar opgeleiden (Commissie Borstlap).

4

Leg meer **eigenaarschap bij werkgevers** voor praktisch- en middelbaar geschoolde werknemers. De markt zijn werk laten doen is niet genoeg om in te spelen op toekomstige tekorten. Agendeer dit thema.

Denk hierbij aan:

- Concepten van huisvesting voor werknemers.
- Vervoersfaciliteiten voor deze doelgroep.
- Faciliteiten als verlof, thuiswerken en opvang.

5

Kijk naar de **governance** van gesprekstafels in de MRA om dit vraagstuk **meer samenhangend** te kunnen benaderen.

- Het vraagstuk treft meerdere arbeidsmarktregio's waardoor integrale aanpak veel tijd en energie kost.
- Het vraagstuk overstijgt concessiegebieden waardoor niet aansluitend wordt gedacht vanuit vervoersstromen van en naar werk.

6

Hef bij trajecten van het naar werk begeleiden van mensen met afstand tot de arbeidsmarkt de **drempels vanuit mobiliteit** op.

- Het niet kunnen betalen of organiseren van mobiliteit is een drempel voor mensen naar werk.
- Zorg bij alle inspanningen om mensen naar werk te begeleiden voor het bespreken en regelen van dit aspect.