

5.2 Amstelland-Meerlanden

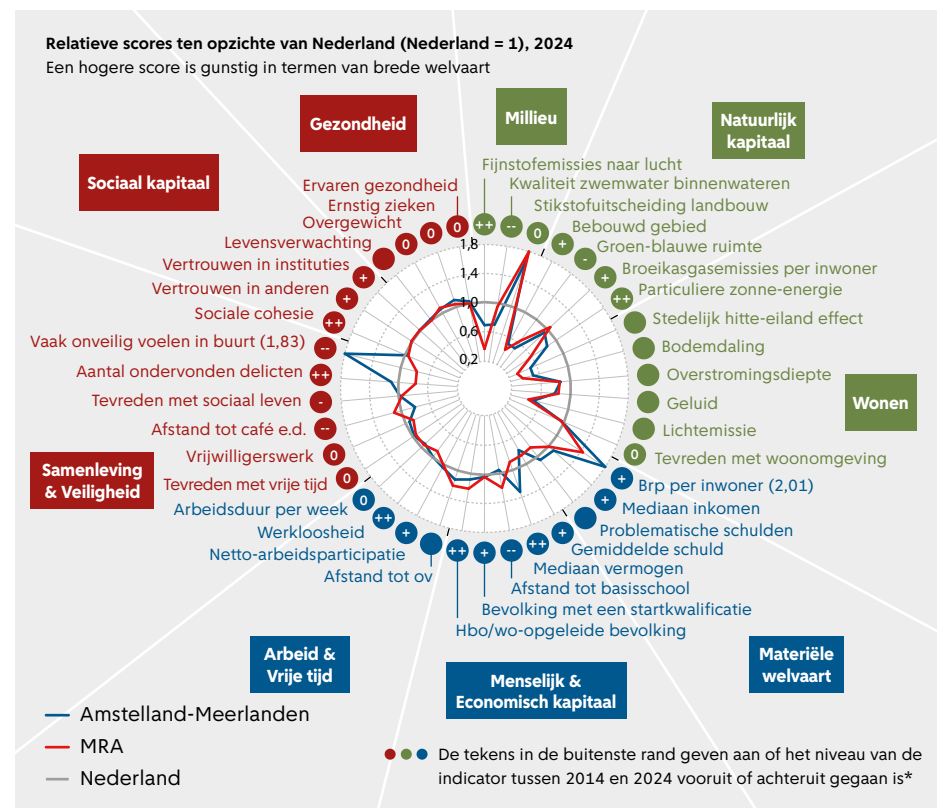
- Het samenwerkingsverband Amstelland-Meerlanden bestaat uit de gemeenten Aalsmeer, Haarlemmermeer en Uithoorn (deelregio Haarlemmermeer) en de gemeenten Amstelveen, Diemen en Ouder-Amstel (Overig Amstel-Meerlanden).
- De scores op brede welvaart wijzen uit dat Amstelland-Meerlanden een economisch sterke regio is, waarin sprake is van een forse druk op de leefomgeving. De werkloosheid is de laatste jaren stabiel en ligt onder het MRA-gemiddelde. De inwoners hebben een hoog besteedbaar inkomen en het vermogen van huishoudens is aanzienlijk groter dan gemiddeld in de MRA en Nederland.
- De sectoren Groot- en Detailhandel, Vervoer en opslag en Specialistische en Overige zakelijke diensten vormen samen bijna 60 procent van de economie. De groei van deze sectoren blijft achter bij het regionale gemiddelde, terwijl Bouw, Industrie en Overige diensten relatief sterk groeien.
- De werkgelegenheid nam in de periode 2015-2024 gemiddeld met 2,4 procent per jaar toe, met de sterkste groei in Informatie en communicatie. Het arbeidsvolume en het aantal werkzame personen bleven in 2024 nagenoeg stabiel, na jaren van sterke stijging.
- De regio kende in 2024 een aanzienlijke netto inkomende pendelstroom van 102 duizend personen, en is daarmee een belangrijke werkregio. Tegelijkertijd kent de regio ook een grote uitgaande pendel van inwoners die vooral in Amsterdam en ook in Zuid-Holland werken.



Brede welvaart in Amstelland-Meerlanden

Uit de scores op brede welvaart tekent zich voor Amstelland-Meerlanden een profiel af van een economisch sterke regio, met een krachtig functionerende arbeidsmarkt en een groot verdienvermogen, maar met druk op de leefomgeving. De aanwezigheid van Schiphol en daarmee samenhangende activiteiten in Groothandel en Vervoer en opslag zorgt ervoor dat de regio duidelijk boven het Nederlands gemiddelde presteert op economische indicatoren als het bruto regionaal product per inwoner. Daarmee levert Amstelland-Meerlanden na Amsterdam

Fig. 1 Brede welvaart in Amstelland-Meerlanden



* -- achteruitgang groter dan 1,5 procent; - achteruitgang tussen 0,5 en 1,5 procent; 0 verandering tussen -0,5 en +0,5 procent; + vooruitgang tussen 0,5 en 1,5 procent; ++ vooruitgang groter dan 1,5 procent.

NB. Voor de leesbaarheid van de figuur zijn onder- en bovengrenzen gehanteerd. Wanneer de score onder 0,2 of boven 1,8 uitkomt, is deze bij de indicator vermeld.

Bron: CBS (bewerking Vrije Universiteit Amsterdam)

de grootste bijdrage aan het brp en de werkgelegenheid in de MRA. Verder scoort de regio bovengemiddeld op vermogende huishoudens, een indicator waarop de score bovendien sterk groeit over de tijd. Dit wordt deels verklaard door de forse stijging in woningprijzen in de regio. De gemiddelde schuld van huishoudens in Amstelland-Meerlanden is iets hoger dan gemiddeld in Nederland en MRA (waarbij hypotheek een deel van de verklaring vormen), maar het aantal huishoudens met problematische schulden is relatief laag.

Tegelijkertijd eist de concentratie van de transport- en logistieke activiteiten rondom Schiphol zijn tol op de fysieke leefomgeving. De lage scores op indicatoren als het aandeel groen, lichtemissies en emissies van fijnstof zijn hier een gevolg van. Amstelland-Meerlanden scoort op

Tabel 1 Kerngegevens Amstelland-Meerlanden

		2024		2019	2021	2022	2023	2024	2025
		aantal	aandeel in MRA in %	jaarlijkse groei in %					
Bruto regionaal product	mld euro	46,2	20,2	2,8	11,3	11,3	0,6	0,9	1,8
Arbeidsvolume (fte's)	x 1.000	272	18,8	4,3	2,9	4,6	3,2	0,4	
Werkzame personen	x 1.000	312	18,4	3,1	0,6	5,0	1,9	-0,1	
Bevolking	x 1.000	372	14,0	1,2	1,0	1,7	1,3	0,8	0,8
Potentiële beroepsbevolking	x 1.000	277	13,7	1,2	1,5	1,9	0,7	1,1	1,1
Beroepsbevolking	x 1.000	218	14,0	2,1	0,5	4,0	2,9	1,4	0,5
Werkzame beroepsbevolking	x 1.000	210	14,1	2,2	1,6	5,7	2,5	1,0	0,5
Inkomen en opleiding		Regio	MRA						
Gem. gest. huishoudinkomen	dzd euro	46,9	45,2	2,3	-3,4	8,1	0,7	2,1	
Basisopgeleid	in %	20,6	19,2						
Mbo-opgeleid	in %	34,4	32,5						
Hbo/wo-opgeleid	in %	45,0	48,3						
				aandeel in %					
Bruto-participatiegraad	in %	78,7	77,0	75,9	75,3	76,8	78,5	78,7	78,2
Werkloosheid	in %	3,7	4,1	4,1	4,6	3,6	3,7	3,7	3,7

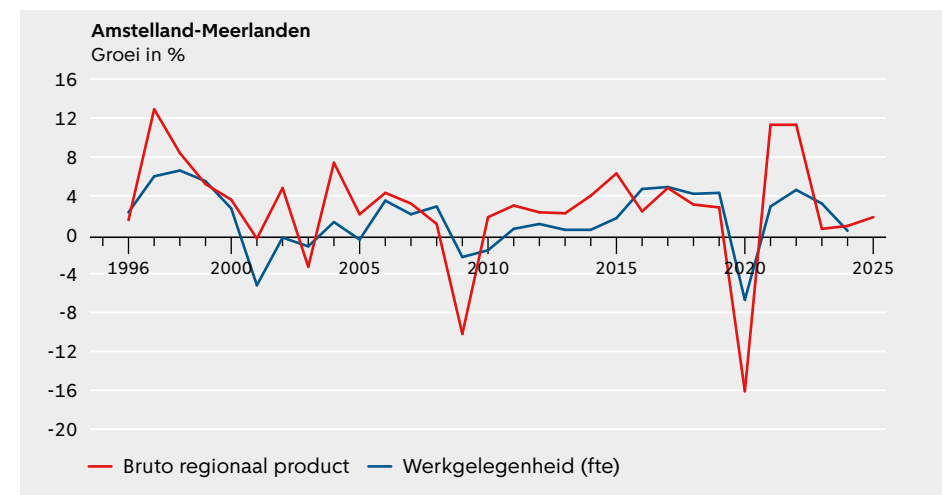
Bron: CBS (bewerking TNO/SEO Economisch Onderzoek)

dit gebied slechter dan het gemiddelde van de MRA. Overigens wijzen de indicatoren wel op verbeteringen op het gebied van duurzaamheid, blijkend uit een daling van fijnstofemissies. In het sociale domein scoort Amstelland-Meerlanden redelijk in lijn met de rest van Nederland en de MRA. Amstelland-Meerlanden scoort beter op het gevoel van veiligheid, het aantal ondervonden delicten en het aantal ernstig zieken.

De economie van Amstelland-Meerlanden

Na Amsterdam is Amstelland-Meerlanden de tweede grootste economische regio in de MRA. De regio neemt met een brp van 46,2 miljard euro een vijfde van het brp van de MRA voor zijn rekening (zie tabel 1). Hoewel het inwoneraantal 14 procent van het MRA-totaal bedraagt, herbergt Amstelland-Meerlanden bijna 19 procent van de totale werkgelegenheid. Dit resulteert in een aanzienlijke inkomende pendelstroom. Amstelland-Meerlanden is een relatief grote werkgever voor mensen die elders in de MRA en daarbuiten wonen. Tezamen met een omvangrijke uitgaande forensenstroom maakt dit dat er veel woon-werkverkeer van en naar Amstelland-Meerlanden is. De werkloosheid is al jaren stabiel op 3,7 procent en ligt daarmee iets onder het MRA-gemiddelde. Uit de scores op brede welvaart bleek al dat inwoners van Amstelland-Meerlanden relatief vermogend zijn. Tabel 1 geeft weer dat

Fig. 2 Economische groei Amstelland-Meerlanden in 2025 weer iets hoger na corona-dip

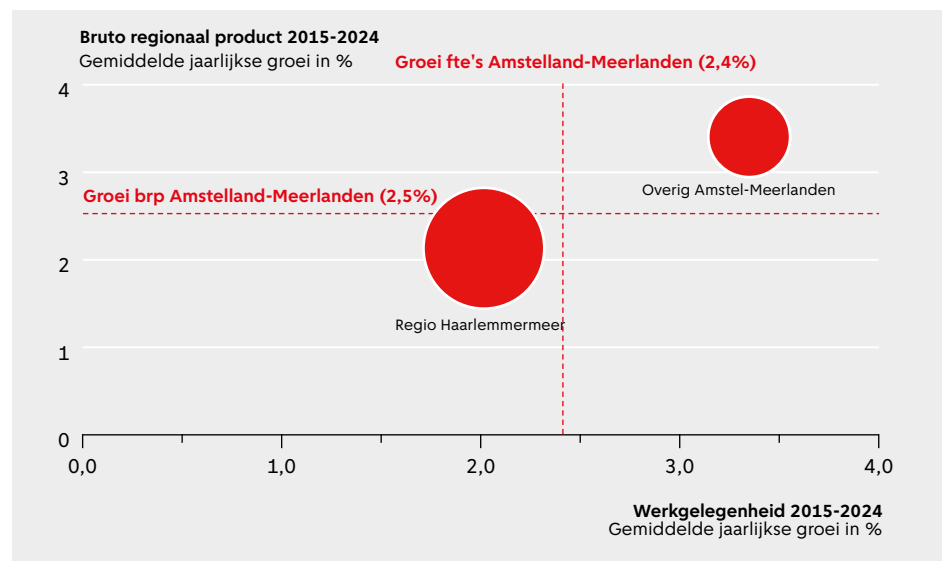


Bron: CBS (bewerking TNO)

ook het gemiddelde huishoudinkomen hoger dan gemiddeld is in de MRA (en Nederland).

De meest recente economische groeicijfers van het CBS wijzen uit dat de economie van Amstelland-Meerlanden in 2025 groeide met 1,8 procent. Deze ontwikkeling volgt op twee jaar met zwakke groei van 0,6 en 0,9 procent in, respectievelijk, 2023 en 2024. De aanwezigheid van Schiphol en de daaraan gerelateerde sectoren heeft vanwege de pandemie in 2020 geleid tot een uitzonderlijk sterke daling van het brp, waarna in 2021 en 2022 krachtig herstel volgde (zie figuur 2). In 2024 nam de werkgelegenheid nauwelijks toe. De afgelopen tien jaar groeide de economie van Amstelland-Meerlanden gemiddeld per jaar net iets harder dan de werkgelegenheid, waarmee er sprake was van een kleine arbeidsproductiviteitsgroei. Net als elders in Nederland en de MRA is er sprake van vertraging van de productiviteitsgroei. De arbeidsproductiviteitsgroei in Amstelland-Meerlanden lag in de perioden 2012-2019 en 2020-2024 net onder het gemiddelde van de MRA (zie hoofdstuk 4).

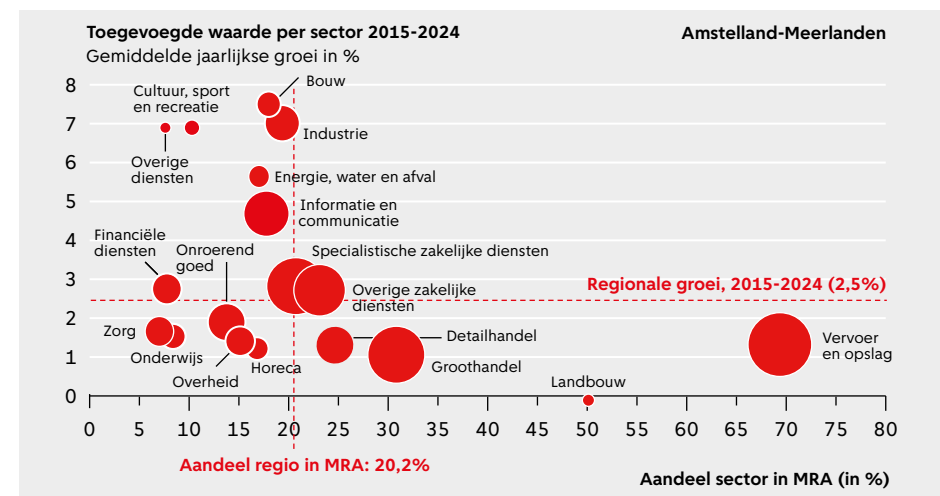
Fig. 3 Relatief sterke groei in Overig Amstel-Meerlanden



* Grootte van bol: omvang brp 2024
Bron: CBS (bewerking TNO)

In de periode 2015-2024 groeide zowel het brp als werkgelegenheid harder in Overig Amstel-Meerlanden dan in de deelregio Haarlemmermeer (zie figuur 3). Een groot deel van deze groei in Overig Amstel-Meerlanden is afkomstig uit de sectoren Informatie en Communicatie (5,8 procent per jaar), Financiële diensten (5,8 procent per jaar) en Specialistische zakelijke diensten (3,2 procent per jaar), die alle drie ook een groot aandeel in het lokale brp hebben. Tevens speelt mee dat juist de voor deelregio Haarlemmermeer kenmerkende sectoren Vervoer en opslag en Groothandel een relatief lage groei doormaakten in de periode 2015-2024. In Overig Amstel-Meerlanden nam de werkgelegenheid met gemiddeld 3,3 procent per jaar toe, tegenover 2,0 procent in de deelregio Haarlemmermeer. Wel is de economie van de deelregio Haarlemmermeer aanzienlijk groter dan die van Overig Amstel-Meerlanden. Ongeveer 71 procent van het brp van Amstelland-Meerlanden wordt in de deelregio Haarlemmermeer voortgebracht en ruim 70 procent van de werkgelegenheid bevindt zich hier.

Fig. 4 Relatief lage groei in kenmerkende sectoren Vervoer en Opslag en Groothandel



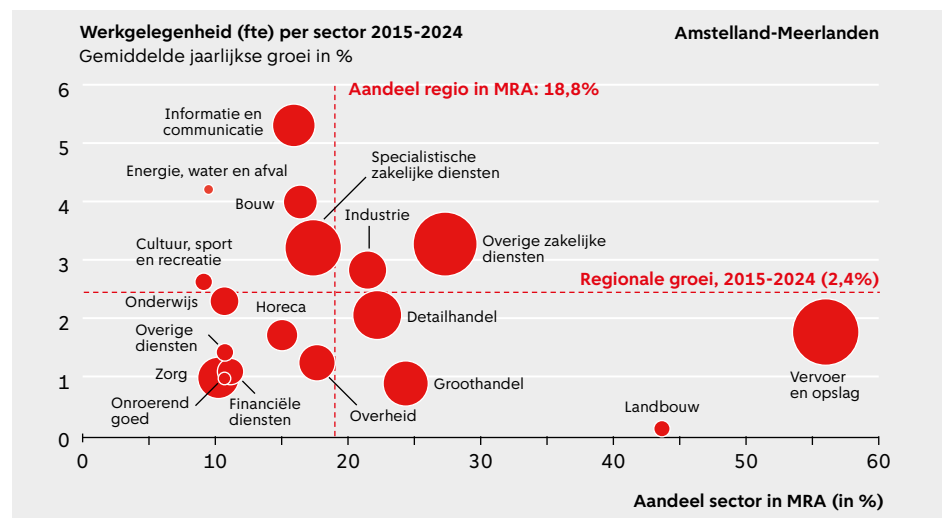
* De bolgrootte (omvang 2024) geeft uitsluitend de verhouding binnen de eigen regio weer. De omvang van de sectoren is zodoende niet vergelijkbaar met die van andere deelregio's.
Bron: CBS (bewerking TNO)

Economische ontwikkeling per sector

De economische structuur van Amstelland-Meerlanden wordt gedomineerd door een aantal grote dienstensectoren. Groothandel, Detailhandel, Vervoer en opslag en de Specialistische- en Overige zakelijke dienstverlening vormen tezamen een groot deel van de economische activiteit in de regio. De aanwezigheid van Schiphol speelt hierbij een belangrijke rol, wat duidelijk zichtbaar is in de positie van de sector Vervoer en opslag binnen de MRA (en Nederland). Daarnaast draagt ook de aanwezigheid van Greenport Aalsmeer bij aan de economische dynamiek, met name via activiteiten binnen Overige zakelijke diensten (waar de veiling onder valt).

De toegevoegde waarde in Amstelland-Meerlanden groeide in de periode 2015-2024 gemiddeld met 2,5 procent per jaar. In veel sectoren is sprake van groei, waarbij enkele sectoren duidelijk boven het regionale gemiddelde uitkomen. Met name Bouw, Industrie, Cultuur, sport en recreatie en Overige diensten maakten een relatief sterke groei door. Tegelijkertijd laten enkele grote sectoren een gematigder ontwikkeling zien. Zo groeien Groothandel, Detailhandel en vooral Vervoer en

Fig. 5 Werkgelegenheidsgroei in alle sectoren

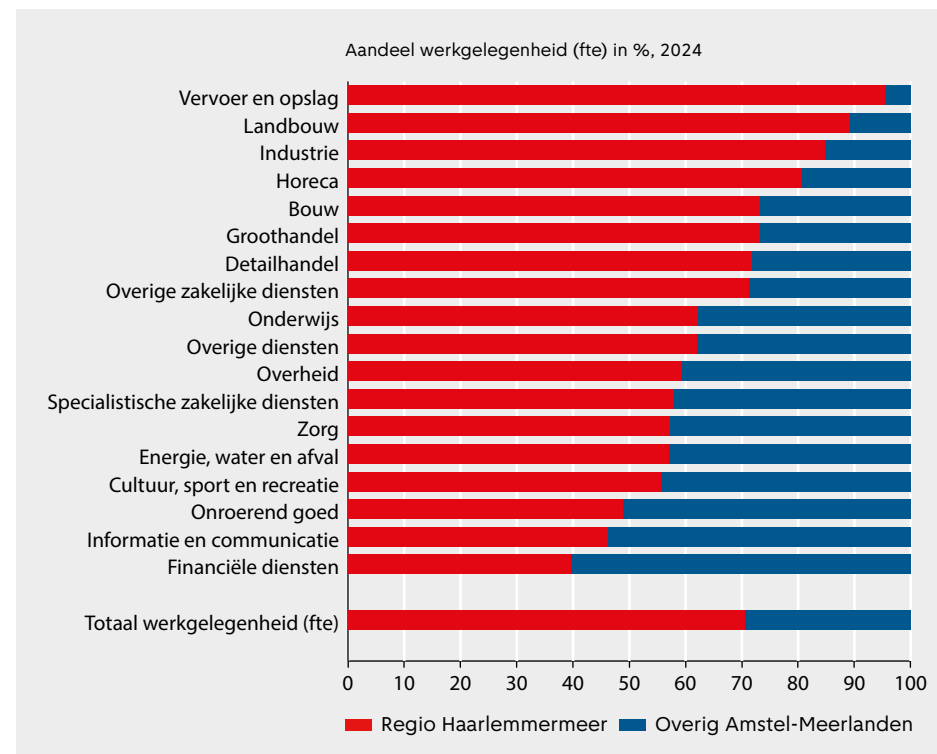


* De bolgrootte (omvang 2024) geeft uitsluitend de verhouding binnen de eigen regio weer. De omvang van de sectoren is zodoende niet vergelijkbaar met die van andere deelregio's.
Bron: CBS (bewerking TNO)

opslag minder snel dan het regionale gemiddelde, ondanks hun grote economische omvang. Doordat juist deze sectoren relatief groot zijn in de regio Amstelland-Meerlanden, drukt dit de totale economische groei enigszins. De sector Landbouw laat in de periode 2015-2024 een lichte krimp van de toegevoegde waarde zien.

Wanneer naar de werkgelegenheid wordt gekeken (zie figuur 5), dan springt in het oog dat het grootste deel van de werkgelegenheid te vinden is in Vervoer en opslag (ruim 16 procent van de werkgelegenheid in 2024). Ook Groot- en Detailhandel, Overige zakelijke diensten en Specialistische zakelijke diensten bieden veel werk in de regio. Veel van deze werkgelegenheid hangt samen met activiteiten die direct of indirect zijn verbonden met de luchthaven. In de periode 2015-2024 groeide

Fig. 6 Grootste deel van de werkgelegenheid in Regio Haarlemmermeer



Bron: CBS (bewerking TNO)

de werkgelegenheid gemiddeld met 2,4 procent per jaar. De sterkste groei in werkgelegenheid is zichtbaar in Informatie en communicatie, waar het aantal banen duidelijk sneller toeneemt dan in andere sectoren. Ook Bouw, Overige zakelijke diensten en Industrie laten een bovengemiddelde banengroei zien.

Het grootste deel van de werkgelegenheid, ongeveer 70 procent, bevindt zich in de deelregio Haarlemmermeer (zie figuur 6). Dit hangt samen met luchthaven Schiphol en de daarmee verbonden bedrijvigheid in onder meer Vervoer en opslag. Voor vrijwel alle sectoren geldt dat het merendeel van de arbeidsplaatsen zich in dit deelgebied bevindt. Alleen in Financiële diensten, Informatie en communicatie en Onroerend goed ligt een groter deel van de werkgelegenheid in Overig Amstel-Meerlanden.

Forensen (woon-werkverkeer)

In Amstelland-Meerlanden werkten in 2024 ongeveer 312 duizend personen. Een groot deel hiervan was afkomstig van buiten de MRA (110 duizend personen). Vanuit andere MRA-deelregio's kwamen veel forensen uit Amsterdam (60 duizend personen) en Zuid-Kennemerland (17 duizend personen). De werkzame beroepsbevolking van Amstelland-Meerlanden bedroeg 210 duizend personen. Ongeveer 44 procent hiervan (92 duizend personen) werkte in Amstelland-Meerlanden zelf. De grootste uitgaande pendelstromen waren naar Amsterdam (65 duizend personen) en naar plaatsen buiten de MRA (38 duizend personen). Per saldo had Amstelland-Meerlanden een netto inkomende pendelstroom van 102 duizend personen.

Een kaartje met de grafische weergave van de pendelstromen van en naar Amstelland-Meerlanden is te vinden in hoofdstuk 4.

