

METROPOOLREGIO AMSTERDAM

EVENWICHTIGE GROEI IN DE MRA

HANDELINGSPERSPECTIEF VOOR HET VERSTERKEN VAN DE WOONWERKBALANS IN DE MRA

12 november 2024



Rijksoverheid

metropool
regioamsterdam

Inhoudsopgave

Voorwoord	3
1. Handelingsperspectief woonwerkbalans MRA 2025	4
2. Toelichting	10
3. Maatwerk per deelregio	20
3.1 Almere-Lelystad	23
3.2 Amstelland-Meerlanden	33
3.3 Amsterdam	42
3.4 Gooi en Vechtstreek	50
3.5 IJmond	58
3.6 Zaanstreek-Waterland	64
3.7 Zuid-Kennemerland	73
Bijlagen	83
Colofon	85

Voorwoord

‘Thuis zijn’ en ‘zich thuis voelen’. Deze begrippen duiken de laatste paar jaren steeds vaker op als we het hebben over steden, wijken, buurten en dorpen. De begrippen ‘thuis zijn’ en ‘thuis voelen’ zijn onderwerp van uiteenlopend sociaalwetenschappelijk onderzoek. Maar de begrippen zijn ook gewone-mensentaal. Inwoners ervaren grote veranderingen om zich heen en benadrukken juist daarom het belang om dichtbij het werk, voorzieningen en bekenden te wonen. Zij vatten dat vaak samen als ‘thuis zijn’ en ‘thuis voelen’.

Een belangrijke voorwaarde hiervoor is dat wonen en werken dicht bij elkaar zijn. Wanneer wonen en werken nabij zijn, levert dat aanzienlijke voordelen op in het persoonlijk leven van inwoners. Denk hierbij aan het verkorten van reistijden, het verminderen of voorkomen van reiskosten, het verbeteren van de balans tussen werk en privé, het hierdoor vergroten van deelname aan sociale activiteiten en het stimuleren van contacten en sociale cohesie. En het draagt bij aan de gezondheid, omdat kortere afstanden tussen wonen en werk ervoor zorgt dat men eerder geneigd is de auto te laten staan en de (snel) fiets te pakken.

Deze en andere voordelen hebben een grote impact op het persoonlijk leven. In het bijzonder die van zogenoemde praktisch en middelbaar opgeleiden. Ofwel de loodgieter, de stratenmaker, de buschauffeur, de verkoopmedewerker, de agent, de verpleegkundige en de leraar. Zij kunnen binnen de Metropoolregio Amsterdam steeds moeilijker een passende woning vinden. En als zij deze hebben gevonden, bevindt de woning zich bovengemiddeld vaak op behoorlijke afstand van het werk. Met extra reistijden, extra reiskosten en een impact op hun persoonlijk leven als gevolg. Maar ook de werkgevers ervaren hiervan de nadelen, omdat zij steeds meer moeite hebben om werknemers te vinden die grote(re) afstanden willen en kunnen afleggen voor hun werk.

De MRA zet in op inclusiviteit. Ofwel een woon-, werk- en leefomgeving die voor iedereen, ongeacht opleiding en inkomen, letterlijk en figuurlijk bereikbaar is. Nabijheid van wonen en werken draagt hieraan bij. Gelukkig is hier al de nodige aandacht voor, maar het onderzoek en de gesprekken in aanloop naar het Handelingsperspectief Woonwerkbalans MRA maken ook duidelijk dat er nog stappen te zetten zijn. De grotere, en mogelijk ook aanvullend kleinere, gebiedsontwikkelingen bieden een goede basis voor het stimuleren van wonen en werken in elkaars nabijheid. Deze gebiedsontwikkelingen, nadere voorwaarden voor een evenwichtiger woonwerkbalans en de rol die het rijk, de regio en gemeenten hierin kunnen vervullen, staan in het handelingsperspectief beschreven. Zo werken we samen door aan de nabijheid van wonen en werken.

Esther Rommel, namens de samenwerkende partijen
Gedeputeerde voor ruimtelijke ontwikkeling en economie

1. Handelingsperspectief woonwerkbalans MRA 2025

1. Handelingsperspectief woonwerkbalans MRA 2025

Inleiding

Met het Ontwikkelperspectief NOVEX MRA (voorheen: Verstedelijkingsconcept MRA) zetten Rijk en regio in op een evenwichtige meerkernige ontwikkeling. Eén van de voorwaarden hiervoor is een slimme afstemming tussen de plekken waar mensen wonen en werken en het mobiliteitssysteem dat hen faciliteert in de pendel hiertussen. In het Ontwikkelperspectief NOVEX MRA wordt dit de woonwerkbalans genoemd.

Onder woonwerkbalans verstaan we het aantal banen ten opzichte van de beroepsbevolking in de nabijheid van deze banen. Wat een 'evenwichtige' balans is, is in sterke mate afhankelijk van de context van en opgaven voor de zeven deelregio's van de MRA en de samenhang tussen de deelregio's en regio's daarbuiten.

Het Directeurenoverleg NOVEX MRA heeft in het voorjaar van 2024 de opdracht gegeven tot het formuleren van een handelingsperspectief voor deze woonwerkbalans. Met als doel te komen tot concrete maatregelenpakketten meerkernig die noodzakelijk zijn voor het realiseren van de ambitie uit het Ontwikkelperspectief NOVEX MRA. Dit vanuit de overtuiging dat ruimtelijke en programmatische condities en keuzes er toe doen in het concentreren en spreiden van banen en inwoners in de regio.

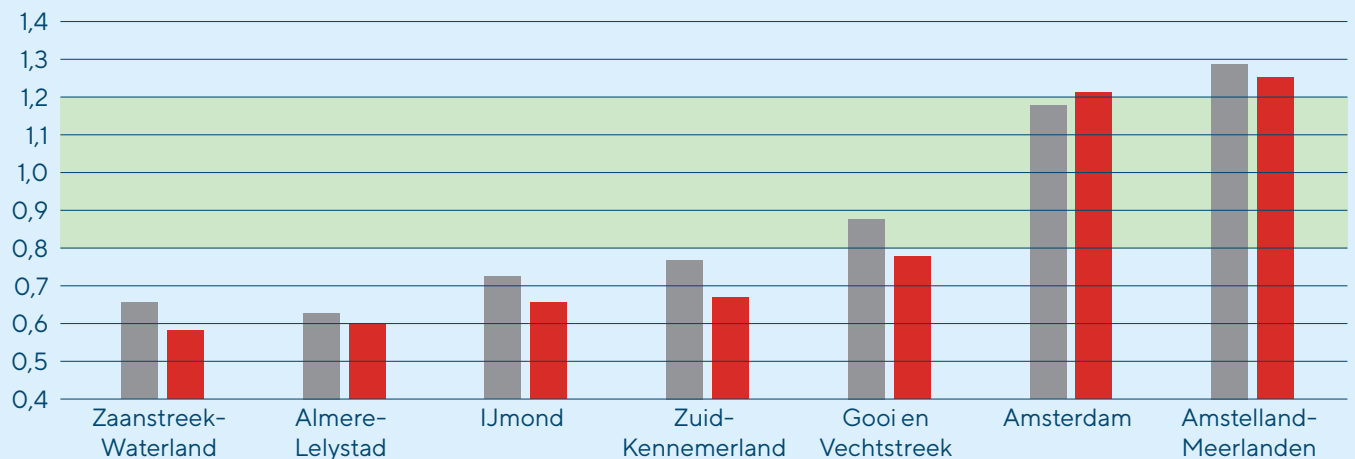
Aanleiding en doel

Aanleiding voor het Handelingsperspectief Woonwerkbalans MRA is dat, ondanks aandacht voor een evenwichtige meerkernige ontwikkeling, de balans tussen wonen en werken in de meeste deelregio's de afgelopen decennia (2003-2021) is verslechterd en de mobiliteit hierdoor toeneemt. Dit heeft negatieve effecten voor inwoners, ondernemers, de evenwichtige ontwikkeling van de regio en de brede welvaart.

Dit Handelingsperspectief Woonwerkbalans MRA zet kort op een rij wat Rijk, regio en gemeenten signaleren, wat de noodzakelijke maatregelen zijn die op korte termijn moeten worden genomen, welke afspraken we nu kunnen maken om de

woonwerkbalans niet verder te verslechteren (het zogenoemde basisscenario) en waar mogelijk te verbeteren (het zogenoemde plusscenario) en welke stappen we de komende maanden nog gaan nemen.

Het Handelingsperspectief Woonwerkbalans MRA en de lijst van grotere gebiedsontwikkelingen zijn input voor de Uitvoeringsagenda NOVEX MRA. In de Uitvoeringsagenda NOVEX MRA willen we uiteindelijk komen tot integrale afspraken over maatregelenpakketten meerkernig, waarmee we bruggen slaan tussen de domeinen (ruimte, wonen, mobiliteit, economie), tussen schalen (gemeenten, deelregio's en MRA) en tussen overheidspartners (Rijk, regio en gemeenten).



afbeelding 1

Ontwikkeling woonwerkbalans per deelregio in de MRA

■ 2003
■ 2021

Opgave

Een evenwichtige meerkernige ontwikkeling is meer dan een antwoord op een ‘goede ruimtelijke ordening’. Het is een voorwaarde voor brede welvaart.

Brede welvaart omvat alles wat mensen van waarde vinden. Naast materiële welvaart gaat het ook om zaken als gezondheid, onderwijs, milieu en leefomgeving, sociale cohesie, persoonlijke ontplooiing en (on)veiligheid. Bovendien betreft het niet alleen de kwaliteit van leven in het ‘hier en nu’, maar ook de effecten van onze manier van leven op het welzijn van mensen ‘elders’ (buiten de regio) en ‘later’ (toekomstige generaties).

Omdat het dagelijks leven van mensen zich in belangrijke mate afspeelt op (deel)regionaal niveau, zijn de omstandigheden binnen de (deel)regio van grote invloed op hun welzijn.

Bevindingen

Door met elkaar (Rijk, regio en gemeenten) meer inzicht gekregen te hebben in de woonwerkbalans per deelregio, hebben we de volgende bevindingen gedaan:

- a. Aan een evenwichtige meerkernige ontwikkeling – zowel ruimtelijk, kwantitatief als kwalitatief – wordt in de deelregio’s gewerkt. Bij elke gebiedsontwikkeling, groot of klein, wordt al nagedacht over wie er woont of werkt en hoe wonen en werken nabij en bereikbaar zijn.

- b. Tegelijkertijd moeten we onderkennen dat we sterk sturen op woningbouw, we steeds meer samenhang brengen tussen wonen en mobiliteit, maar dat de samenhang met werklocaties en type werkgelegenheid/banen verbetering verdient. De achterliggende veronderstelling is dat werk minder te sturen is vanuit de overheid en dat werk de mensen volgt.
- c. Bepaalde regio’s in ons land nemen hier geen genoegen meer mee. Daar worden duurzame samenwerkingsverbanden tussen overheid, bedrijfsleven, onderwijs- en kennisinstellingen (triple helix) en soms ook de samenleving/middenveld (quadruple helix) geformeerd, met als doel om integraal te sturen op wonen, bereikbaarheid én werken met bijzondere aandacht voor de match tussen opleiding, beroepsbevolking, arbeidsmarkt en woon- en werkomstandigheden. Deze voorbeelden zijn inspirerend voor de MRA, omdat we een evenwichtige ontwikkeling en een sterkere samenhang tussen wonen, werken en bereikbaarheid nodig achten.
- d. Op dit moment zien we, zeker met de sterke sturing op wonen en de enorme toename van woningen en inwoners, wonen en werken letterlijk en figuurlijk uit elkaar groeien. Deze verdergaande scheiding van wonen en werken draagt niet bij aan brede welvaart en roept ongewenste mobiliteit op. Het zorgt voor arbeidstekorten in bepaalde sectoren. En bovenal raakt het vooral de persoonlijke levens

van praktisch en middelbaar opgeleiden. Zij wonen steeds verder weg van het werk. Zij verliezen hierdoor veel tijd aan reizen. Tijd die zij niet kunnen besteden aan vrije tijd, zorg, familie en vrienden. De kosten van dit reizen moeten zij vaker dan andere opgeleiden zelf betalen, terwijl de woonlasten ook al stijgen. Zie in bijlage 1 een nadere duiding van voor- en nadelen van nabijheid.

- e. Een sterkere sturing op wonen, werken en bereikbaarheid vraagt om een groeiproces en om maatwerk per deelregio. Onder een groeiproces verstaan we tijd die nodig is om het economisch domein binnen de overheden meer in verbinding te brengen met het woon-, ruimtelijk- en mobiliteitsdomein. Dat dit kansrijk is, laat de inmiddels sterk gegroeide samenwerking tussen het woon- en ruimtelijk domein enerzijds en het mobiliteitsdomein anderzijds zien.
- f. Parallel aan het meer verbinden van het economisch aan het woon-, ruimtelijk- en mobiliteitsdomein zal de triple helix- of quadruple helix-samenwerking vorm en inhoud moeten krijgen, welke onmisbaar is voor de economische dynamiek. Ook dit vraagt om een groeiproces. Tenslotte onderkennen we een behoefte aan referentienormen voor het stimuleren van ruimte van werk in gemengde milieus.
- g. Onder maatwerk verstaan we een primair deelregionale aanpak, aangevuld met (generieke) maatregelen op de schaal van de MRA. In het Ontwikkelperspectief NOVEX MRA en in diverse adviezen en verkenningen¹ wordt al langer

¹ Waaronder: Naar redeneerlijnen als basis voor ruimtelijke keuzes in de Metropoolregio Amsterdam (2024) van De Zwarte Hond, Rebel en The Postive lab; Woonwerkmilieus in de MRA; verkenning naar gemengde stedelijke milieus (2023) van Rijk, MRA, Posad Maxwan en Sweco; Naar een grootstedelijk convenant, advies Verstedelijkingsconcept 2050 MRA (2023) van W.J.J. Manshanden, H.L.F de Groot en F.G. van Oort.

een onevenwichtige ruimtelijke verdeling gesignaleerd tussen locaties waar mensen wonen en werken. Naast (h)erkenning roepen de adviezen en verkenningen ook vragen en zelfs onbegrip op onder gemeenten. Een belangrijke reden hiervoor is dat we de discussie over de woonwerkbalans te veel in generieke termen hebben gevoerd, waardoor noch recht wordt gedaan aan de lokale en deelregionale context (samenstelling van de beroepsbevolking, economisch profiel en woon- en werkmilieu), noch wordt aangesloten op dat wat al in gang is gezet om te zorgen voor een meer evenwichtige groei (samenhang met ontwikkeling wonen, werken en mobiliteit). Daarom hebben we in de aanloop naar dit handelingsperspectief ervoor gekozen om vanuit én met de gemeenten veel gericht in beeld te brengen wat kan worden verstaan onder een evenwichtige groei en welke inspanningen dit vraagt, zowel per deelregio als voor de MRA als geheel.

- h. Een primair deelregionale aanpak is gebaat bij inzicht in elkaars aanpakken en ervaringen. Daarnaast verwachten we dat soms ook afwegingen en keuzes gemaakt moeten gaan worden op de schaal van de MRA en in de wisselwerking tussen MRA en andere regio's.

Afspraken

In het belang van een evenwichtige en meerkernige ontwikkeling maken Rijk, regio en gemeenten, voor een goede woonwerkbalans, de volgende afspraken als input voor de Uitvoeringsagenda NOVEX MRA:

- a. We hebben een **methodiek** op hoofdlijnen geformuleerd waarmee we per deelregio de eigen uitgangssituatie geduid hebben en een aanpak ontwikkeld hebben voor verdere optimalisatie van de grotere gebiedsontwikkelingen die bijdragen aan het verbeteren van de woonwerkbalans, zoals geïdentificeerd door de deelregio's en opgenomen in afbeelding 2 op pagina 10. Deze methodiek (zie voor nadere toelichting: paragraaf 2) verdient nadere verfijning, maar biedt vooralsnog voldoende basis om in het kader van de Uitvoeringsagenda NOVEX MRA tot integrale afspraken meerkernig te komen.
- Actie: Verdere verfijning methodiek.
 - Actievoerder: MRA, in samenspraak met de deelregio's, gemeenten en Rijk.
- b. We nemen de **gemaakte afspraken** tussen Rijk en regio op het gebied van wonen (Woondeal MRA) en mobiliteit (MIRT, SBaB) als uitgangspunt. Tegelijkertijd onderkennen we dat deze gemaakte afspraken nog nadere uitwerking krijgen. Bij de verdere selectie en fasering van noodzakelijke maatregelen meerkernig voor de Uitvoeringsagenda NOVEX MRA nemen we het belang van een evenwichtige groei en de woonwerkbalans mee.

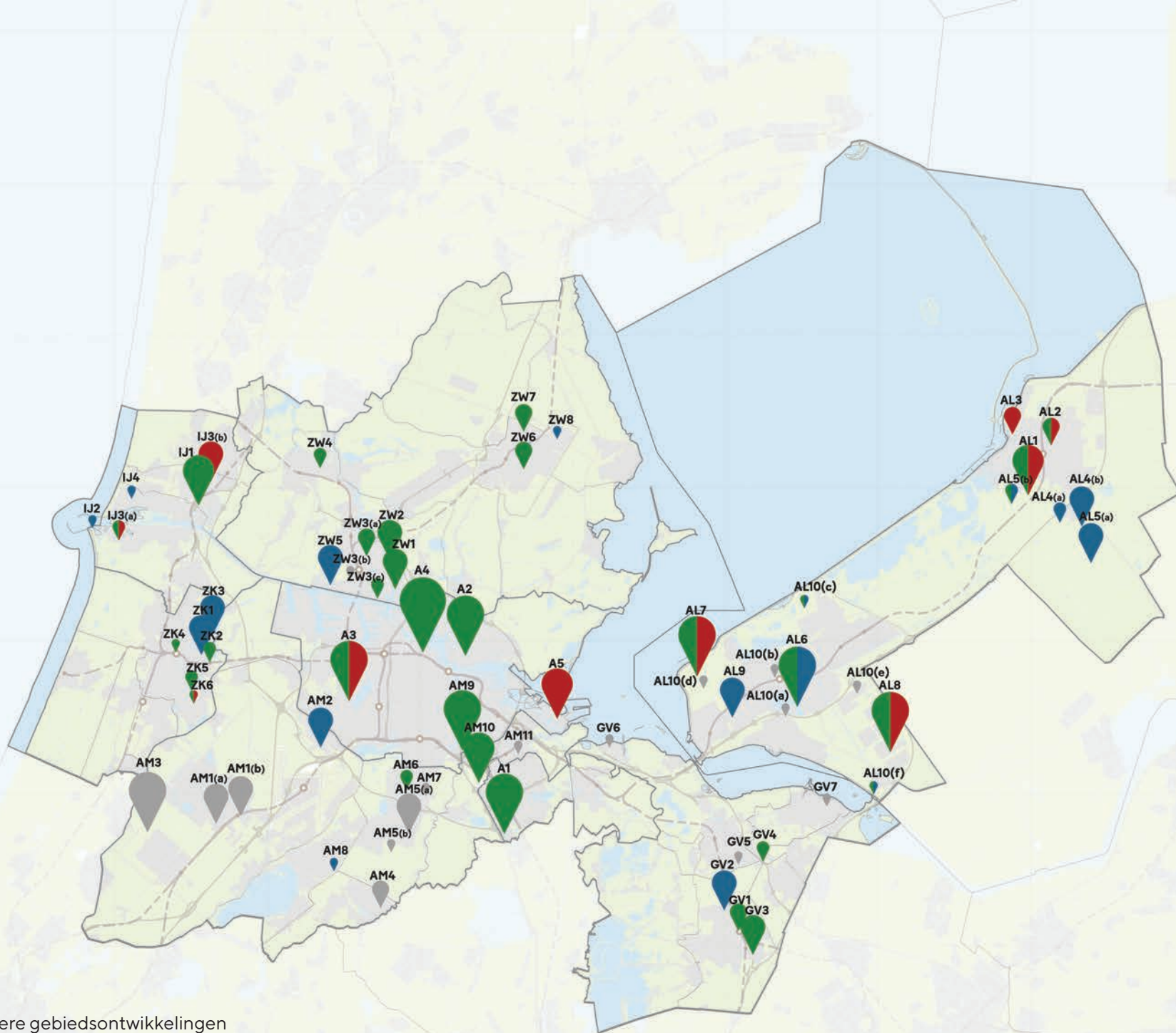
- Actie: Verdere selectie en fasering maatregelen meerkernig voor Uitvoeringsagenda NOVEX MRA
 - Actievoerder: Rijk en MRA, in samenspraak met de deelregio's en gemeenten.
- c. We **optimaliseren de grotere gebiedsontwikkelingen** door te verdichten, te mengen of te verdichten in combinatie met mengen. Wat het wonen betreft, sluiten we meer aan bij de woonwensen en -mogelijkheden van de (boven)lokale beroepsbevolking. Wat het werken betreft, sluiten we aan bij de economische profilering van deelregio's en gemeenten, geven we meer ruimte aan werk binnen gemengde woonmilieu en zorgen we er voor dat specifieke werkmilieus behouden en toekomstbestendig gemaakt worden. Om welke grotere gebiedsontwikkelingen het gaat en welk perspectief op optimalisatie wordt gezien, is in bijgaande tabel opgenomen.²
- Actie: Optimaliseren van projectdefinities van grotere gebiedsontwikkelingen.
 - Actievoerder: Gemeenten, in samenspraak met deelregio's, MRA en Rijk.
- d. Bij het optimaliseren van de grotere gebiedsontwikkelingen hanteren we **twee scenario's**. Het basisscenario is gericht op het handhaven van de huidige woonwerkbalans. Het plusscenario is gericht op een evenwichtige balans tussen wonen en werken. Gezien de grote woningbouwproductie, met een

² In enkele deelregio's bevinden zich verschillende kleinere binnenstedelijke werkmilieus, die getransformeerd gaan worden. Hetzij voor alleen werk (intensivering), hetzij voor werk gemengd met woningbouw (menging en intensivering). De optelsom van deze kleinere gebiedjes levert een bijdrage aan de woonwerkbalans. Waar dit het geval is, is in de tabel met grotere gebiedsontwikkelingen een extra omschrijving opgenomen van deze kleinere gebieden tezamen. Deze zijn niet op de kaart gearceerd, omdat het kleinere gebieden zijn.

- doelstelling van 17.500 woningen per jaar erbij in de MRA, is het volgen van het basisscenario al een opgave. Waar mogelijk zetten we in op het plusscenario. Binnen de MRA, bijvoorbeeld in het Platform Ruimte, bespreken we welk scenario per deelregio haalbaar is.
- Actie: Bepalen welk scenario (basis of plus) gevolgd wordt.
 - Actievoerder: MRA, in samenspraak met deelregio's, gemeenten en Rijk.
- e. We **optimaliseren de afspraken van het Platform Bedrijven en Kantoren** (verder: Plabeka), programmatisch en ruimtelijk, om ook zo een bijdrage te leveren aan de woonwerkbalans.
- Actie: Optimaliseren van afspraken Plabeka-werklocaties.
 - Actievoerder: Gemeenten, in samenspraak met deelregio's, MRA en Rijk.
- f. We realiseren ons dat zogenoemde **kritische succesfactoren**, ofwel randvoorwaarden, bepalend zijn voor het kunnen realiseren en optimaliseren van grotere gebiedsontwikkelingen en Plabeka-afspraken. Deze kritische succesvoorwaarden zijn voor wat betreft de woningbouw in de Woondeal MRA beschreven. Voor wat betreft het stimuleren van bereikbaarheid en het borgen en creëren van ruimte voor werkgelegenheid zijn eveneens kritische succesvoorwaarden in beeld. Bij het optimaliseren van projectdefinities en Plabeka-afspraken houden we de kritische succesvoorwaarden, alsmede de rol van verschillende partijen hierbij, scherp in beeld.
- Actie: Kritische succesvoorwaarden, waar nodig, specificeren met oog op woonwerkbalans.
- Actievoerder: Gemeenten, in samenspraak met deelregio's, MRA, VRA en Rijk.
- g. We **monitoren** jaarlijks de aangescherpte projectdefinities voor de grotere gebiedsontwikkelingen en Plabeka-afspraken om zo vanuit gebiedsontwikkeling en werklocaties op de schaal van de gehele regio een overzicht te krijgen in de bijdrage aan de woonwerkbalans.
- Actie: Monitoring aangescherpte projectdefinities.
 - Actievoerder: MRA, in samenspraak met de deelregio's en gemeenten.
- h. We bespreken jaarlijks in het DO NOVEX MRA de monitor zoals afgesproken onder e om zo nodig (a) aan gemeenten en deelregio's **extra optimalisaties** voor te stellen en (b) in de **fasering van mobiliteitsafspraken** (MIRT, SBaB) suggesties te doen ter ondersteuning van behoud/verbetering woonwerkbalans.
- Actie: Jaarlijkse beoordeling monitor en zo nodig voorstellen voor extra optimalisatie binnen grotere gebiedsontwikkelingen en/of werklocaties en fasering mobiliteitsafspraken.
 - Actievoerder: DO NOVEX MRA, in samenspraak met MRA, VRA, deelregio's en gemeenten.
- i. We versterken de samenwerking tussen overheden, bedrijfsleven, onderwijs- en kennistellingen en zo nodig samenleving/ middenveld door aanstelling van een **coördinator triple/quadruple helix**. De jaarlijkse voortgang en uitkomsten worden geagendeerd in het DO NOVEX MRA.
- Actie: Aanstellen coördinator en opstellen Plan van aanpak.
 - Actievoerder: MRA, in samenspraak met Rijk, deelregio's en gemeenten.
- j. Waar nodig maken we in de Uitvoeringsagenda NOVEX MRA afspraken over **economie**, waarmee we in eerste instantie inzetten op het versterken van de wisselwerking tussen enerzijds het economisch domein en anderzijds het woon-, ruimtelijk- en mobiliteitsdomein. Vanuit het Rijk worden deze afspraken in relatie gebracht met het programma Ruimte voor Economie.
- Actie: Afspraken over versterken inzet economie.
 - Actievoerder: NOVEX MRA, in samenspraak met MRA, deelregio's en gemeenten.
- k. Voor de **bekostigingsmogelijkheden van de maatregelenpakketten meerkernig** brengen we de kosten en baten van de maatregelen in beeld die voor 2030 moet worden opgepakt. In dit kader verkennen we ook de mogelijkheden van aanvullende rijkssubsidie voor fysieke maatregelen en procesmaatregelen (zoals: kennis en capaciteit) gericht op het stimuleren van werk in gemengde milieus en het transformeren van werkgebieden. Vanuit het Rijk wordt dit impuls in relatie gebracht met het programma Ruimte voor Economie.
- Actie: Bekostigingsmogelijkheden meerkernig.
 - Actievoerder: NOVEX MRA, in samenspraak met MRA, deelregio's en gemeenten.
- l. Voor bovengenoemde afspraken is actuele

informatie over economische ontwikkelingen en arbeidsmarkt benut. We realiseren ons dat er juist op dit gebied **veel dynamiek** is, die van invloed kan zijn op de woonwerkbalans. We zullen daarom de trends op het gebied van economie en arbeidsmarkt alert blijven volgen en, waar nodig, onze afspraken hierop actualiseren.

- m. We onderkennen de groeiende behoefte aan referentienormen voor het stimuleren van werk in gemengde milieus, te transformeren milieus en werkgebieden, zoals bijvoorbeeld al gebruikelijk is bij maatschappelijk vastgoed, groen en spelen. We stellen een eerste versie van deze referentienormen voor verschillende type werkgelegenheid op en bespreken of en hoe dit behulpzaam is bij realiseren van ruimte voor werk.
- Actie: Opstellen referentienormen werk/economie en toetsen van meerwaarde.
 - Actievoerder: NOVEX MRA, in samenspraak met MRA, deelregio's en gemeenten.



afbeelding 2
 Overzicht grotere gebiedsontwikkelingen
 die bijdragen aan het verbeteren van de
 woonwerkbalans

2. Toelichting

2. Toelichting

2.1 Gezamenlijke inzet

Begin 2022 hebben het Rijk, Provinciale Staten van Noord-Holland en Flevoland, Vervoerregio Amsterdam en de gemeenteraden van de dertig MRA-gemeenten het Verstedelijkingsconcept 2050 onderschreven, inmiddels genoemd: Ontwikkelperspectief NOVEX MRA. Hiermee wordt ingezet op een meerkernige ontwikkeling van de MRA, een groen-blauw netwerk in en om de stad, systemen voor de toekomst en een evenwichtige groei. Tezamen draagt dit bij aan wat we tegenwoordig brede welvaart noemen.³

2.2 Stand van zaken

De woningnood in de regio is ongekend groot. Daarom wordt een grote inzet gepleegd voor het realiseren van nieuwbouw. En met succes. In de afgelopen vijf jaar is in de MRA de woningvoorraad gegroeid met 69.000 woningen. Dat wil zeggen: het saldo van nieuwbouw, transformatie, sloop en andere mutaties. Gemiddeld kwamen er bijna 14.000 woningen per jaar bij in de regio. En dat benadert de ambitieuze doelstelling van 17.500 nieuwbouwwoningen per jaar.

Deze nieuwbouwproductie wordt mogelijk gemaakt door een breed arrangement van stimuli en voorwaarden, variërend van afspraken (zoals Woondeal MRA en prestatieafspraken met corporaties) en monitoring, versnellingstafels, subsidies (zoals Woningbouwimpuls, Volkshuisvestingsfonds, Stimuleringsregeling Flexwonen, Gebiedsbudget en Startbouwimpuls), nieuwe methodieken (zoals parallelle planning) en extra capaciteit (zoals flexibele schil).

Door deze grote aandacht en diverse stimuli voor woningbouw dreigt, bij het uitblijven van aanvullende inspanningen op met name werk en enigszins mobiliteit, een toenemende regionale disbalans tussen wonen en werken, een groeiende woon-werkpendel en hiermee samenhangende bereikbaarheidsongelijkheid, arbeidstekorten en een negatieve impact op het persoonlijk en sociaal leven van een groeiend aantal inwoners in de regio. Zie ook: bijlage 1.

2.3 Opgave

De huidige onevenwichtigheid tussen wonen enerzijds en werken en deels ook mobiliteit anderzijds is niet wat in het Ontwikkelperspectief NOVEX MRA bedoeld wordt met evenwichtige groei en brede welvaart. En daarom hebben de partijen die dit Ontwikkelperspectief onderschreven hebben, zichzelf als opgave gesteld om wonen, werken en mobiliteit meer in balans te brengen.

2.4 Uitgangspunten en analyse

In het Ontwikkelperspectief NOVEX MRA en in diverse adviezen en verkenningen⁴ wordt al langer een onevenwichtige ruimtelijke verdeling signaleerd tussen locaties waar mensen wonen en werken.

Naast (h)erkenning roepen de adviezen en verkenningen ook vragen en zelfs onbegrip op onder gemeenten. Een belangrijke reden hiervoor lijkt te zijn dat de discussie over de woonwerkbalans te veel in generieke termen wordt gevoerd, waardoor noch recht wordt gedaan aan de lokale en deelregionale context (samenstelling van de beroepsbevolking, economisch profiel en woon-

³ Brede welvaart omvat alles wat mensen van waarde vinden. Naast materiële welvaart gaat het ook om gezondheid, onderwijs, milieu en leefomgeving, sociale cohesie, persoonlijke ontplooiing en veiligheid. Bovendien betreft het niet alleen de kwaliteit van leven in het 'hier en nu', maar ook de effecten van onze manier van leven op het welzijn van mensen 'elders' en 'later' (toekomstige generaties). Omdat het leven van mensen zich in belangrijke mate afspeelt op regionaal niveau, zijn omstandigheden binnen de regio van grote invloed op hun welzijn.

⁴ Waaronder: Naar redeneerlijnen als basis voor ruimtelijke keuzes in de Metropoolregio Amsterdam (2024) van De Zwarte Hond, Rebel en The Postive lab; Woonwerkmilieus in de MRA; verkenning naar gemengde stedelijke milieus (2023) van Rijk, MRA, Posad Maxwan en Sweco; Naar een grootstedelijk convenant, advies Verstedelijkingsconcept 2050 MRA (2023) van W.J.J. Manshanden, H.L.F de Groot en F.G van Oort.

en werkmilieus), noch wordt aangesloten op dat wat al in gang is gezet om te zorgen voor een meer evenwichtige groei (samenhang met ontwikkeling wonen, werken en mobiliteit).

En daarom is in het kader van onderhavige aanpak ervoor gekozen om vanuit én met de gemeenten veel gericht in beeld brengen wat kan worden verstaan onder een evenwichtiger groei en welke inspanningen dit vraagt, zowel per deelregio als voor de MRA als geheel. Hiervoor zijn de volgende zes stappen doorlopen.

Stap 1: analyse van de spreiding van de beroepsbevolking

De aanpak start niet voor niets bij de beroepsbevolking. Immers, voor de MRA gaan ruimtelijke ontwikkeling, economische ontwikkeling, persoonlijke ontwikkeling en inclusie hand in hand. Dat roept daarom allereerst de vraag op waar de beroepsbevolking – met een onderscheid naar praktisch en middelbaar opgeleiden enerzijds en theoretisch opgeleiden anderzijds⁵ – in de gemeenten en deelregio's woont.

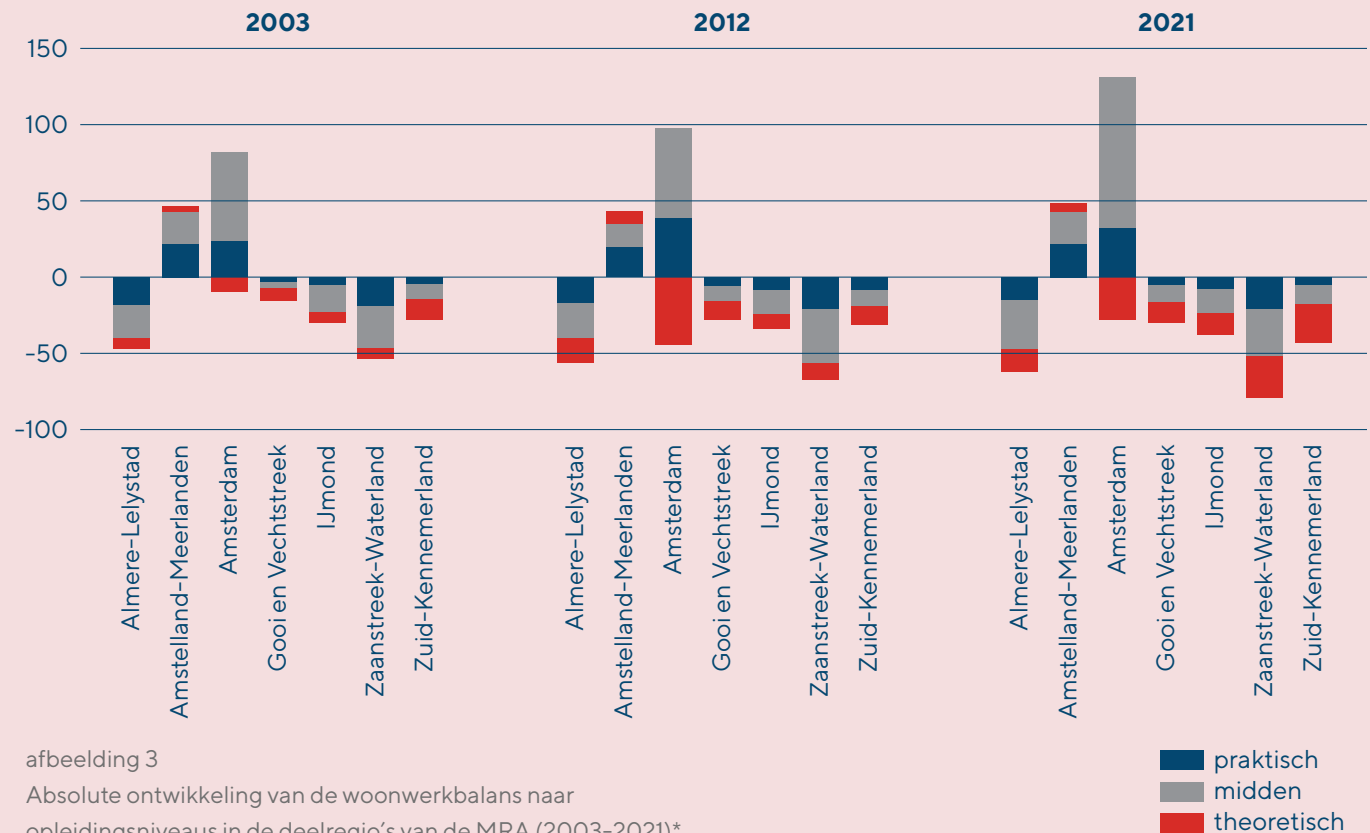
Focus bij deze vraag ligt bij de praktisch en middelbaar opgeleiden, omdat de afstand tot en de bereikbaarheid van het werk hun persoonlijk leven, maatschappelijk functioneren, arbeidsdeelname en economische vitaliteit sterker beïnvloedt dan

⁵ Het gehanteerde onderscheid tussen praktisch, middelbaar en theoretisch opgeleid is een algemeen onderscheid. Hierbinnen zijn diverse specificaties.

⁶ Zie voor nadere onderbouwing de bronnen zoals opgenomen in bijlage 1.

dat van theoretisch opgeleiden.⁶ Zij zijn minder goed in staat om een vaak duurdere woning nabij concentraties van werk te betrekken, hebben minder vaak een eigen auto, werken vaker in avonden, nachten en weekends en zijn hierdoor meer afhankelijk van de auto. Kosten vanwege woonwerkverkeer doen relatief een grotere aanslag op hun portemonnee en worden minder vergoed dan bij hogere inkomens. Hierdoor dreigen zij, door een lager inkomen, twee keer op achterstand te komen; zowel in hun woon- als werksituatie.

Dit heeft zijn impact op het maatschappelijk en economisch functioneren van steden en deelregio's. Door het stijgen van de woonlasten en toenemende reisafstanden en -kosten groeit het aantal arbeidstekorten in sectoren waar we als samenleving als geheel zoveel waarde aan hechten; het onderwijs, de zorg, de openbare orde, de voedselproductie.



afbeelding 3

Absolute ontwikkeling van de woonwerkbalans naar

opleidingsniveaus in de deelregio's van de MRA (2003-2021)*

*Woonwerkbalans: banen minus beroepsbevolking (saldo boven nul: meer banen dan beroepsbevolking; saldo onder nul: meer beroepsbevolking dan banen).

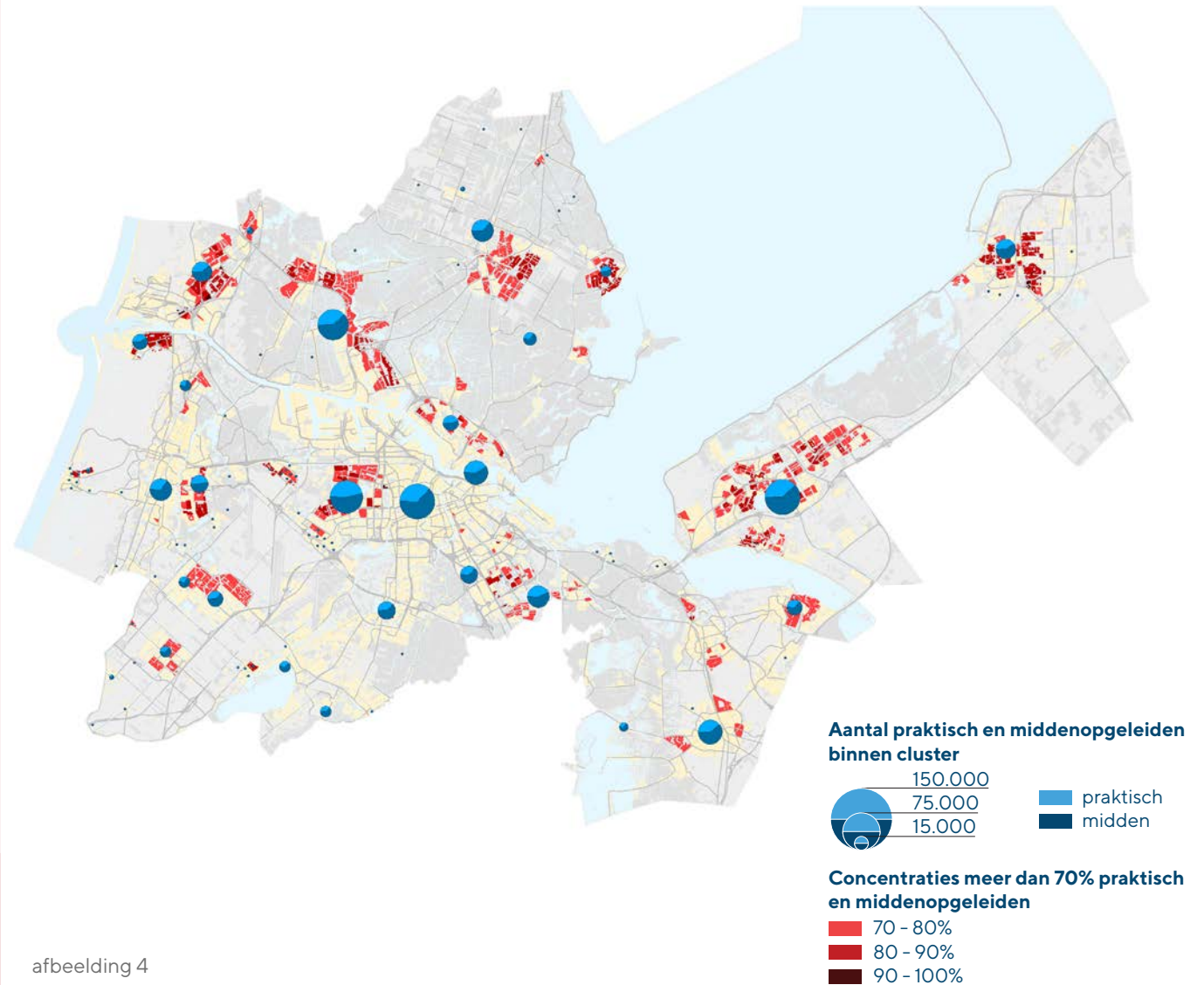
■ praktisch
■ midden
■ theoretisch

Stap 2: duiding van de woon- en werklocaties van de beroepsbevolking

Spreken we over een evenwichtige groei, dan komt het aan op de vraag hoe de verdeling van de beroepsbevolking over de MRA zich verhoudt tot de verdeling van het werk.

De confrontatie tussen beroepsbevolking (met een focus op praktisch en middelbaar opgeleiden), woon- en werklocaties en reisafstanden is in vier beelden samen te vatten.

Afbeelding 4 laat zien dat op de schaal van de gehele MRA praktische en middelbaar opgeleiden vaker aan de randen van de regio of zelfs daarbuiten wonen. Dit wordt in belangrijke mate veroorzaakt door de ontwikkelingen op de woningmarkt (voorraad, segment en prijs).

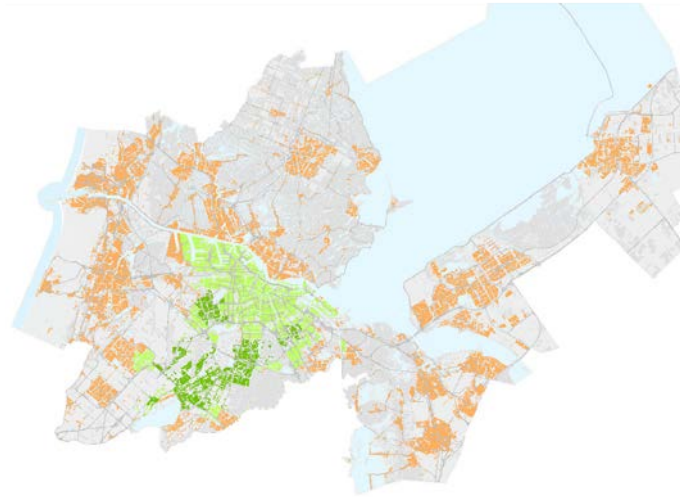


afbeelding 4

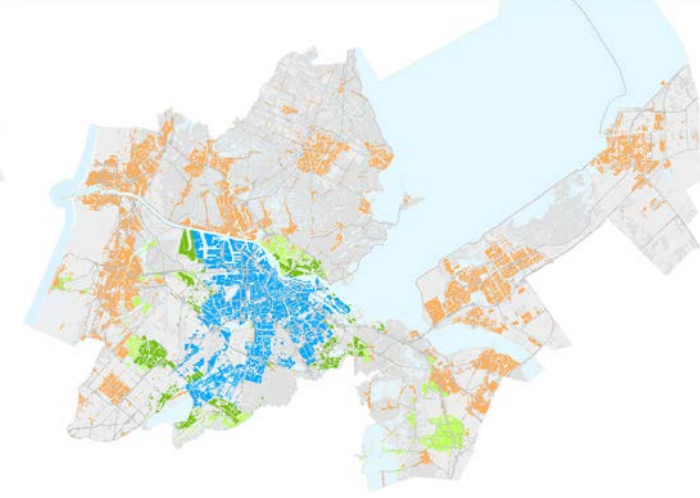
Clusters van praktisch en middelbaar opgeleiden in de MRA

Afbeelding 5 verfijnt het voorgaande door te laten zien waar voor praktisch opgeleiden, middelbaar opgeleiden en theoretisch opgeleiden voldoende passende werkgelegenheid nabij is. Dan blijkt:

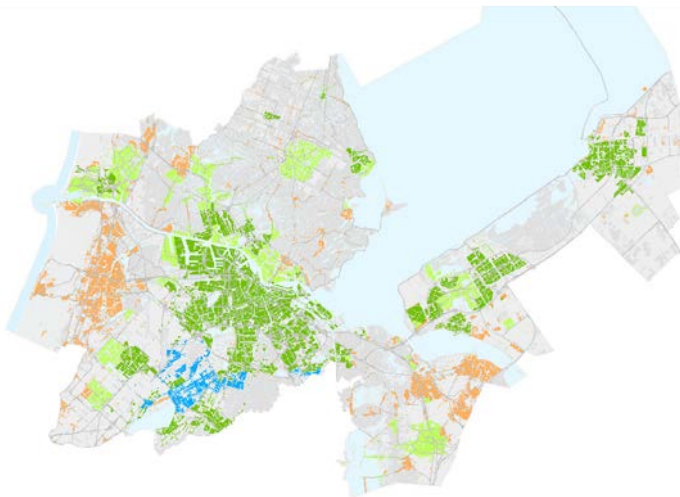
- In de kernagglomeratie van de MRA (Amsterdam en een deel van de deelregio Amstelland-Meerlanden) is er een evenwicht tussen banen voor praktisch en theoretisch opgeleiden en de nabij die banen wonende beroepsbevolking. Daar staat tegenover dat in deze kernagglomeratie het aantal banen voor middelbaar opgeleiden de lokale beroepsbevolking juist flink overtreft.
- Aan de randen van de regio (deelregio's Zaanstreek-Waterland, Zuid-Kennemerland, IJmond, Almere-Lelystad, een deel van de deelregio Gooi en Vechtstreek en Haarlemmermeer West) is het aantal banen voor praktisch en middelbaar opgeleiden veel kleiner dan het deel van de lokale beroepsbevolking. Daar staat tegenover dat er in deze deelregio's voor theoretisch opgeleiden wel een evenwicht is tussen banen en werkenden. De uitzondering hierop zijn de deelregio Zuid-Kennemerland, Haarlemmermeer West en Gooi Noord.



afbeelding 5a
Nabijheid tussen wonen en werken - Praktisch opgeleiden

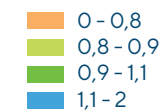


afbeelding 5b
Nabijheid tussen wonen en werken - Middelbaar opgeleiden



afbeelding 5c
Nabijheid tussen wonen en werken - Theoretisch opgeleiden

Woonwerkbalans binnen 30 minuten fietsen



Stap 3: duiding van de woonwerkbalans in de MRA

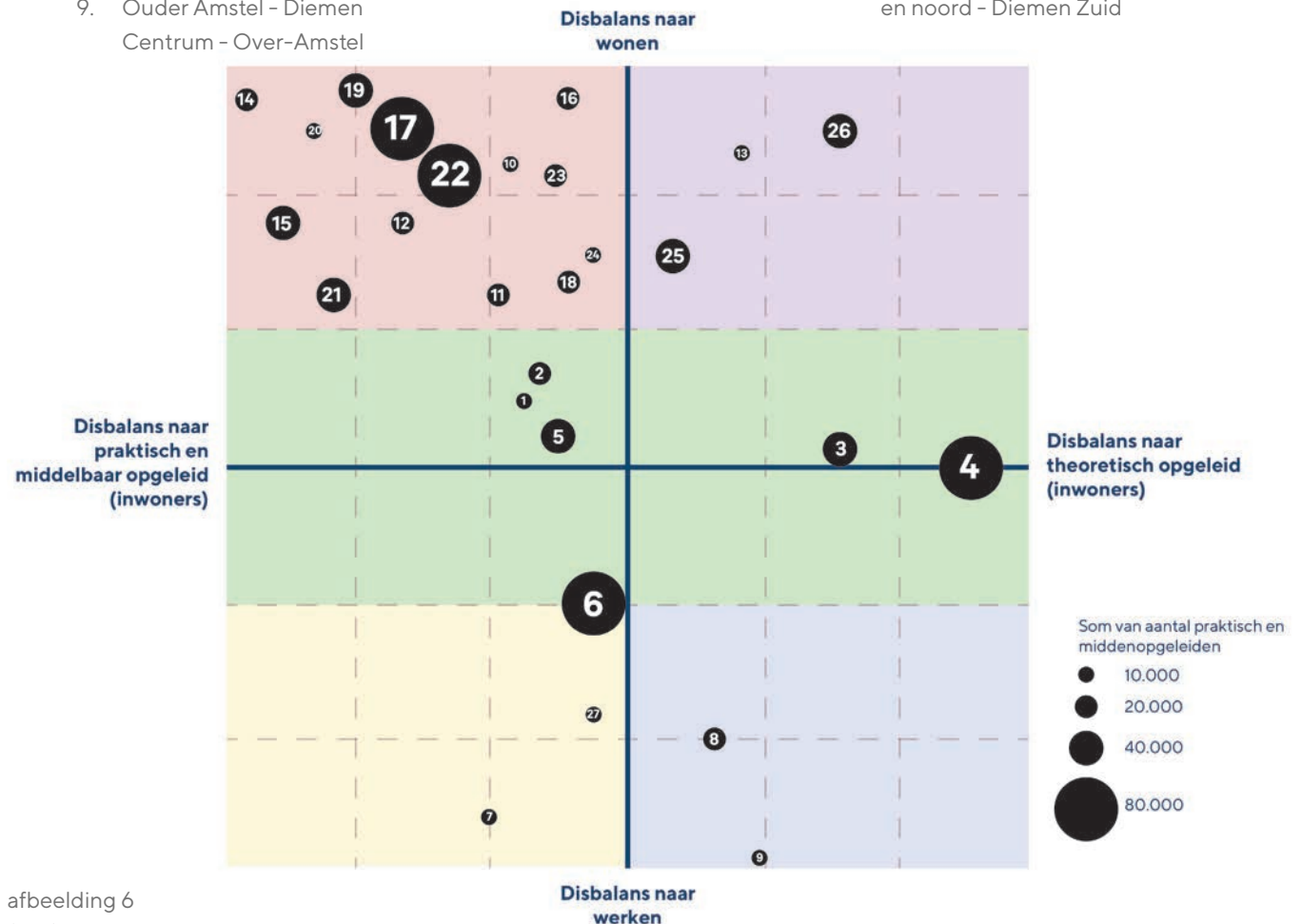
Afbeelding 6 en 7 combineren voorgaande twee analyses in een schematische weergave en een kaartbeeld, die laten zien waar in de MRA sprake is van een (dis)balans binnen de beroepsbevolking en een (dis)balans tussen beroepsbevolking en banen.

Op de horizontale as in afbeelding 6 wordt inzicht gegeven in de lokale verdeling van de beroepsbevolking naar opleidingsniveau: een bol heeft een positie in het midden als er sprake is van een balans tussen opleidingsniveaus, links als er sprake is van bovengemiddeld veel praktisch en middelbaar opgeleiden, rechts als er sprake is van bovengemiddeld veel theoretisch opgeleiden. De grootte van de bollen correspondeert met het aantal praktisch en middelbaar opgeleiden op een locatie.

Op de verticale as wordt inzicht gegeven in de lokale verdeling van wonen en werken: in het midden is sprake van een balans tussen beroepsbevolking en banen, boven is er sprake van veel meer beroepsbevolking en onder is er sprake van veel meer banen.

Deze weergave laat zien dat praktisch en middelbaar opgeleiden in de MRA vaak wonen op locaties waar zij bovengemiddeld vertegenwoordigd zijn en waar vaak een disbalans naar wonen bestaat.

- | | | |
|--|---|---|
| 1. Hoofddorp Oost | 10. Nieuw-Vennep | 18. Amsterdam Noord |
| 2. Uithoorn | 11. Hoofddorp West | 19. Purmerend |
| 3. Amsterdam aan het IJ | 12. Haarlem Schalkwijk | 20. Volendam-Edam |
| 4. Amsterdam Centrum | 13. Driehuis - Santpoort Noord - Santpoort Zuid | 21. Lelystad |
| 5. Overig Amsterdam Zuidoost zuid en oost - Diemen Noord - Weesp | 14. IJmuiden- Velsen Zuid | 22. Almere |
| 6. Amsterdam Nieuw West | 15. Beverwijk - Wijk aan Zee - Heemskerk - Velsen Noord | 23. Huizen |
| 7. Aalsmeer | 16. Waterland | 24. Wijdmeren |
| 8. Amstelveen | 17. Zaanstad | 25. Hilversum-Bussum-Laren |
| 9. Ouder Amstel - Diemen Centrum - Over-Amstel | | 26. Haarlem |
| | | 27. Amsterdam Zuidoost centrum en noord - Diemen Zuid |



afbeelding 6
(Dis)balans binnen de beroepsbevolking en een (dis)balans tussen beroepsbevolking en banen

aantal praktisch en middelbaar
opgeleiden inwoners per gebied

laag hoog



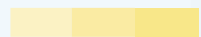
**Wonen en werken
in balans**



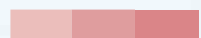
Disbalans naar **wonen**;
disbalans naar **theoretisch**
opgeleide inwoners



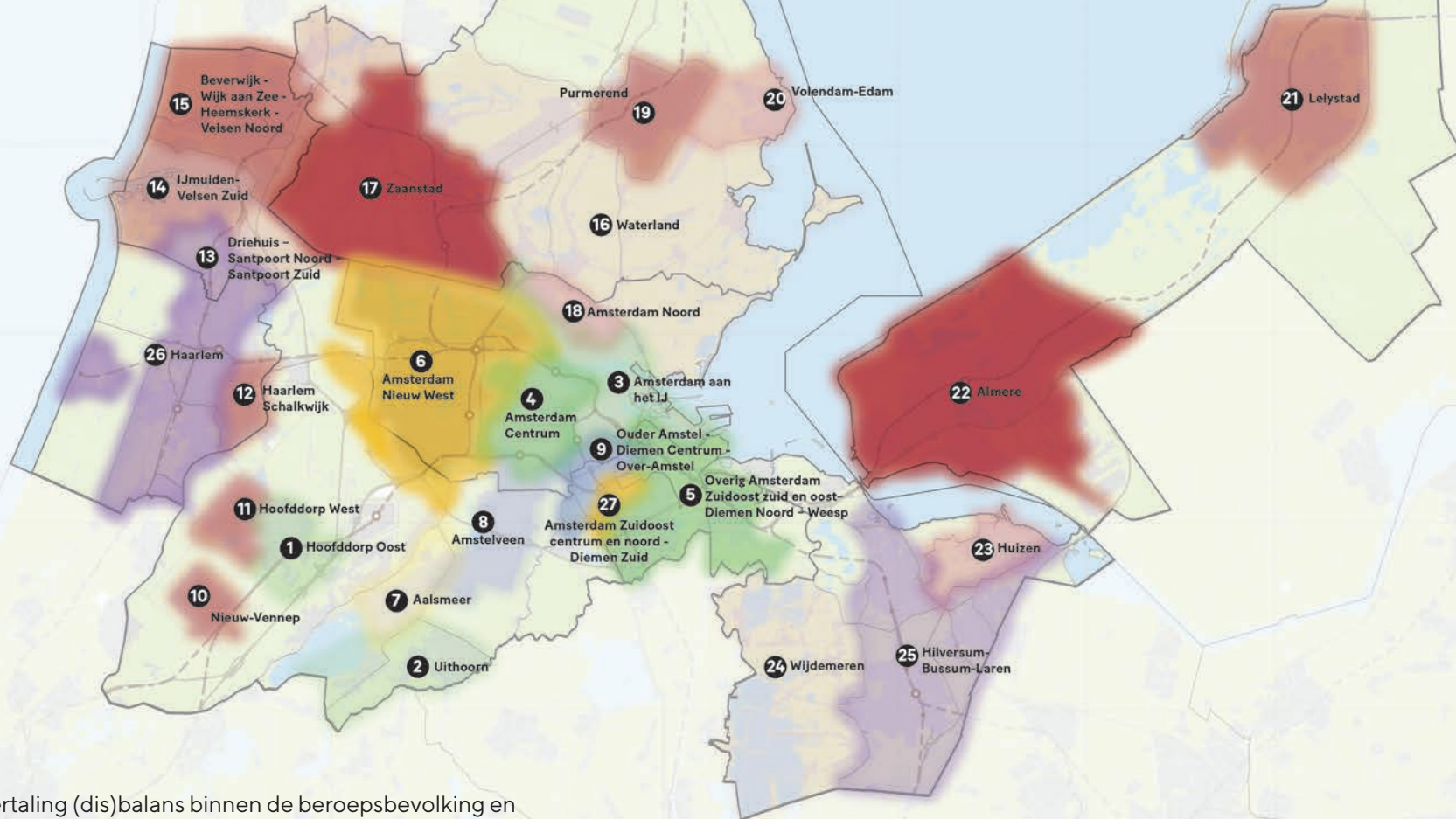
Disbalans naar **werken**;
disbalans naar **theoretisch**
opgeleide inwoners



Disbalans naar **werken**;
disbalans naar **praktisch en
middelbaar** opgeleide inwoners



Disbalans naar **wonen**;
disbalans naar **praktisch en
middelbaar** opgeleide inwoners



afbeelding 7

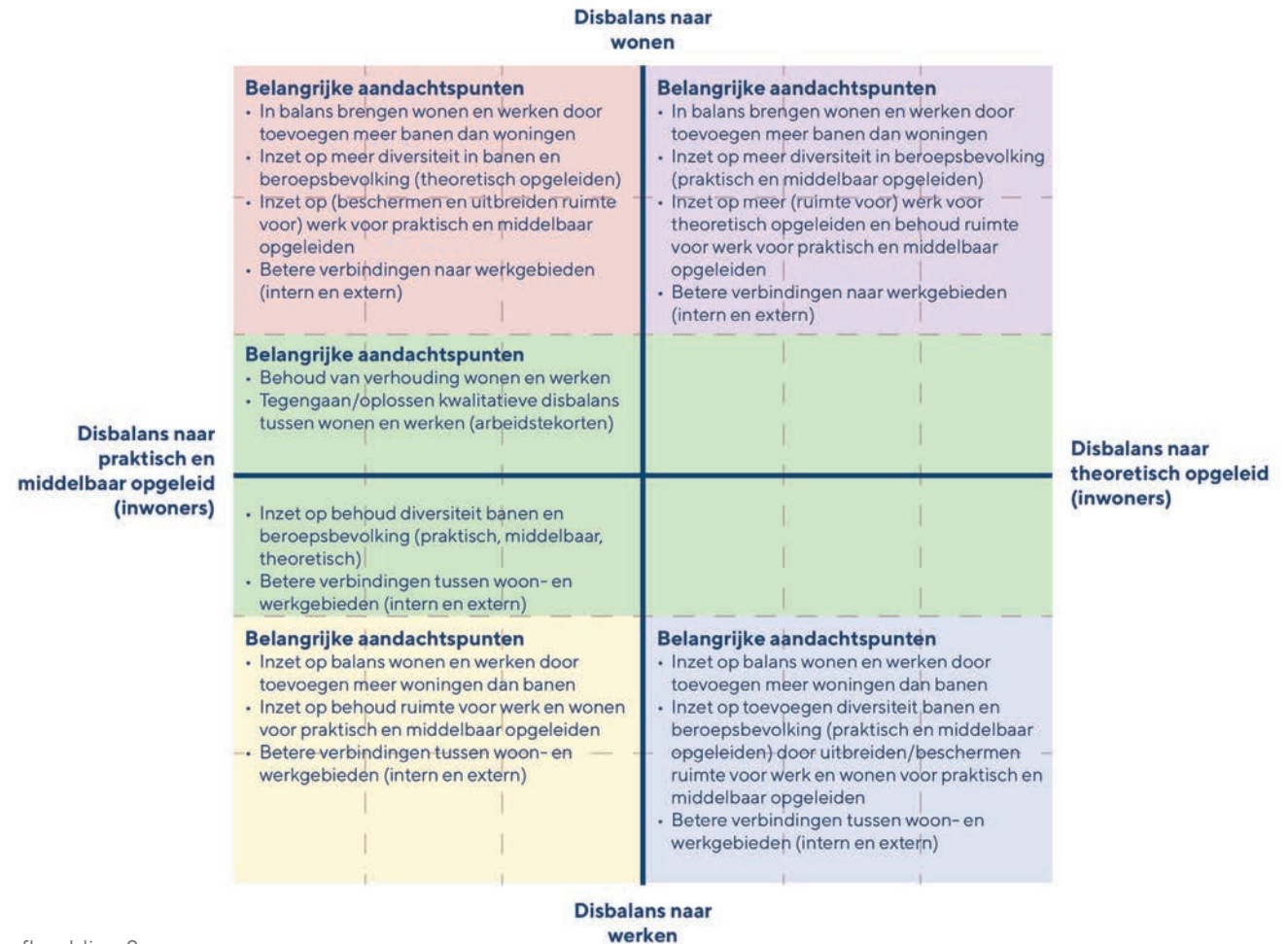
Ruimtelijke vertaling (dis)balans binnen de beroepsbevolking en
(dis)balans tussen beroepsbevolking en banen

2.5 Aanpak op hoofdlijnen

Stap 4: definitie van de hoofdoopgaven

De schematische en ruimtelijke weergave van de analyse woonwerkbalans in de MRA laat de verschillende uitgangsposities (balans of disbalans in beroepsbevolking en banen) zien in de verschillende delen van de MRA. Elke kleur op de kaart representeert een eigen uitgangssituatie op hoofdlijnen. Elke uitgangspositie kent deels overlappende en deels ook verschillende generieke uitdagingen en kansen met oog op een evenwichtiger groei.

Bijgaand schema is het startpunt voor de nadere uitwerking en invulling per deelregio in de volgende paragrafen. Door de specifieke omstandigheden en ontwikkelingen in de deelregio's zullen de punten in het schema niet een op een worden overgenomen.



afbeelding 8

Aandachtspunten evenwichtige groei per uitgangspositie

Stap 5: definitie van een basis- en een plusscenario

Als antwoord op de huidige woonwerkbalans in de deelregio's zijn voor alle deelregio's twee scenario's uitgewerkt die als richting voor of lens op de huidige beleidsinzet kunnen dienen:

- een basisscenario gericht het handhaven van de huidige woonwerkbalans
- een plusscenario gericht op een evenwichtiger balans tussen wonen en werken.

In gebieden met een (vaak groeiende) disbalans naar wonen wordt voor de scenario's de afgesproken woningproductie als startpunt genomen en is het uitgangspunt dat deze woningbouw en daaraan gekoppelde groei van de beroepsbevolking gepaard moet gaan met een werkgelegenheidsgroei en investeringen in snelle verbindingen.

In de gebieden met balans tussen wonen en werken, en die met een disbalans naar werken wordt de vaak hoge gemiddelde banengroei als startpunt genomen en is het uitgangspunt dat de werkgelegenheidsgroei gepaard moet gaan met woningbouw nabij werkconcentraties of nabij snelle verbindingen daar naar toe.

In het basisscenario nemen gemeenten, regio en rijk maatregelen die ervoor zorgen dat de lokale balans en nabijheid tussen wonen en werken niet verder verslechtert. Als interventies moet worden gedacht aan:

- Wonen: qua fasering eerst verdichtings/inbreidingslocaties benutten en bestaande stedelijke gebieden verdichten. In de

woningproductie een focus op betaalbare en middeldure woningen.

- Economie/werken: werkgelegenheid laten meegroeien met de woningbouwproductie door behoud, ontwikkeling en versterking van bestaande bedrijventerreinen en werkgelegenheidskernen. Stimuleren van kleinschalig ondernemerschap en lokale werkgelegenheid. Ondersteunen van huidige werkplekken en het bevorderen van telewerken om de druk op woonwerkverkeer te verminderen.
- Mobiliteit: onderhoud en optimalisatie van het huidige openbaar vervoersnetwerk, verbeteren van fietsinfrastructuur en de woonwerkbalans ondersteunende nieuwe investeringen in duurzame mobiliteitsoplossingen (zoals elektrische deelauto's en hubs).

Het basisscenario kan opgevat worden als een no regret-maatregelpakket, gericht op het niet verder verslechteren van de woonwerkbalans.

In het plusscenario wordt op de plekken met een disbalans naar wonen, naast de afgesproken woningbouwproductie uitgegaan van een ambitieuze economische agenda en een stevige kwantitatieve groei van de werkgelegenheid. In combinatie met woningbouw die aansluit op de wensen van potentiële beroepsbevolking die nodig is om deze banen te vervullen. Als interventies moet worden gedacht aan:

- Wonen: uitbreiding van de woningvoorraad met een focus op gemengde woonwerklocaties in enige dichtheid.
- Economie/werken: ontwikkelen van nieuwe

- en goed bereikbare economische hubs, innovatiemilieus en het aantrekken van nieuwe bedrijven, met speciale aandacht voor sectoren met een groeipotentieel aansluitend op de lokale beroepsbevolking. Creëren van nieuwe werkgelegenheidskansen in de nabijheid van woongebieden en promoten van flexibele en thuiswerkopties om de druk op de infrastructuur te verminderen.
- Mobiliteit: uitbreiden en moderniseren van het openbaar vervoernetwerk, ontwikkeling van multimodale mobiliteitshubs en investeren in duurzame mobiliteitsoplossingen zoals elektrische deelauto's, hubs en uitgebreide fietsinfrastructuur.

Wat het basis- en plusscenario feitelijk betekent voor de woningbouwopgave (kwalitatief), het realiseren van banen (kwalitatief en kwantitatief) en mobiliteit is per deelregio uitgewerkt in paragraaf 3.

Stap 6: matchen van woon- en werkinderventies met bereikbaarheidsinterventies

De MRA bereidt, met oog op bestuurlijke afspraken over de Uitvoeringsagenda NOVEX MRA en MIRT in het najaar van 2024, een geactualiseerde fasering voor maatregelen en investeringen in de bereikbaarheid voor. Voor de hand ligt daarom om deze voorbereiding in de komende periode te matchen met de woonwerkbalans. Met als vraag: zorgen de voorgestelde maatregelen en investeringen in de bereikbaarheid ervoor dat deze de huidige woonwerkbalans handhaven en, bij voorkeur, verbeteren?

Stap 7: matchen van woonwerkbalansinterventies met interventies Bedrijventerreinenstrategie, Plabeka en Economisch Ruimtelijke strategie

In deze algemene aanpak wordt nadrukkelijk de verbinding gelegd is met de economische profilering en werkgelegenheidsontwikkeling, zoals omschreven in het Ontwikkelperspectief NOVEX MRA (2022), de Bedrijventerreinenstrategie en programma Plabeka 4.0 (2024) en de nadere uitwerking van de Ruimtelijke economische strategie (2024). In deze beleidskaders is en wordt omschreven hoe de economische profielen van de deelregio's te versterken zijn en de werkgelegenheid evenwichtiger over de MRA te verdelen is. Ook hier ligt voor de hand om de interventies in deze stukken in de komende periode te matchen met de interventies woonwerkbalans. Met als vraag: zorgen de voorgestelde maatregelen en investeringen in ruimte voor economie ervoor dat deze de huidige woonwerkbalans handhaven en, bij voorkeur, verbeteren?

2.6 Impact van thuiswerken op woonwerkverkeer en pendelstromen

Sinds de COVID-19-pandemie is thuiswerken in veel sectoren de norm geworden, wat heeft geleid tot een aanzienlijke vermindering van het woonwerkverkeer, verbeteringen in de balans tussen werk en privé en verkeercongestie.⁷ Deze verschuiving heeft uiteenlopende effecten op verschillende opleidingsniveaus:

- Theoretisch opgeleiden ervaren de grootste afname in woonwerkverkeer door de mogelijkheden voor thuiswerken. In sectoren zoals IT, financiën, en zakelijke dienstverlening kan 60-70% van de banen voor meer dan 30% vanuit huis worden uitgevoerd.
- Middelbaar opgeleiden hebben een gematigde afname in woonwerkverkeer. Ongeveer 20-30% van de banen in administratieve functies kan meer dan 30% thuis worden uitgevoerd. In sectoren zoals de zorg en de maakindustrie is fysieke aanwezigheid echter vaak vereist.
- Praktisch opgeleiden zien de minste vermindering in woonwerkverkeer, aangezien de meeste banen (zoals in de zorg, horeca, en productie) fysieke aanwezigheid vereisen. Slechts 10-15% van de banen voor praktisch opgeleiden kan meer dan 30% thuis worden uitgevoerd.

Sectorale verschillen

Thuiswerken is vooral geschikt voor banen waarbij taken op afstand kunnen worden uitgevoerd zonder fysiek aanwezig te zijn. De mate waarin thuiswerken mogelijk is, verschilt sterk per sector en opleidingsniveau.

Thuiswerken biedt momenteel de meeste mogelijkheden voor theoretisch opgeleiden in kennisintensieve sectoren zoals IT, financiën, en zakelijke dienstverlening, en Middelbaar opgeleiden

in administratieve functies. Deze mogelijkheden zullen waarschijnlijk toenemen met technologische vooruitgang. Aan de andere kant zijn banen die fysieke aanwezigheid vereisen, zoals in de zorg, productie, horeca, en transport, veel minder geschikt voor thuiswerken. De verwachting is dat, hoewel technologie en automatisering enkele van deze beperkingen kunnen verzachten, de meeste fysieke banen niet veel meer mogelijkheden voor thuiswerken zullen hebben in de toekomst. Praktisch opgeleiden, die vaker in sectoren werken die fysieke aanwezigheid vereisen, zoals de zorg, logistiek en horeca, hebben minder profijt van de thuiswerktrend. Zij lopen nog steeds tegen de nadelen van een slechte woonwerkbalans aan.

Woonwerkbalans en pendelstromen

De impact van thuiswerken op het woonwerkverkeer verschilt per opleidingsniveau, sector, en daarmee per deelregio van de MRA. Daarnaast is er met de mogelijkheid om vaker thuis te werken een verschuiving in woonvoorkeuren ontstaan. Mensen zijn minder gebonden aan wonen dicht bij hun werkplek en verhuizen vaker dan in het verleden naar gebieden met een hogere kwaliteit van leven, zoals meer ruimte en groen. Dit geldt met name vooral voor theoretisch opgeleiden, die vaker dan middelbaar en vooral praktisch opgeleiden de flexibiliteit hebben om op afstand te werken.

⁷ Gehanteerde bronnen voor deze analyse: *Thuiswerken in coronatijd: effecten en verwachtingen (2020)* van Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid; *Arbeidsmarkt en scholing in de toekomst (2021)* van Researchcentrum voor Onderwijs en Arbeidsmarkt; *Effecten van thuiswerken op mobiliteit en milieu (2021)* van Planbureau voor de Leefomgeving; *De arbeidsmarkt in de Metropoolregio Amsterdam (2022)* van Economische Verkenningen MRA; *Regio Atlas: Demografie en Werkgelegenheid (2021)* van CBS; *Vervoersarmoede in Nederland (2021)* van Planbureau voor de Leefomgeving; en *Toekomst van werk na COVID-19" (2021)*; van McKinsey Global Institute.

3. Maatwerk per deelregio

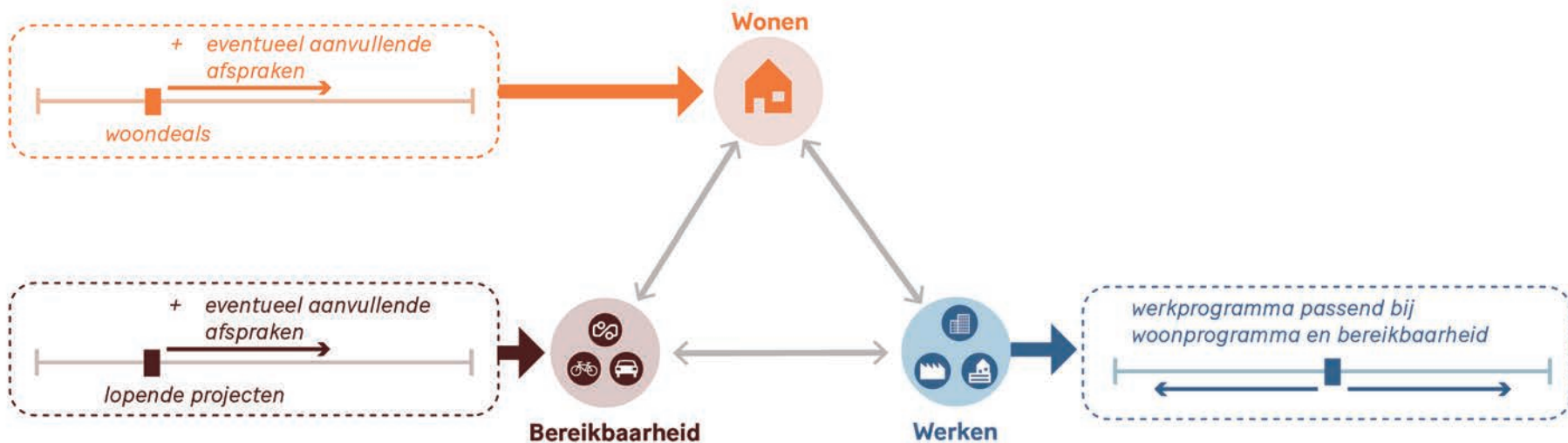
Maatwerk per deelregio

In de volgende paragrafen 3.1 tot en met 3.7 wordt per deelregio benoemd met welke aandachtspunten, stimuli en randvoorwaarden de grotere gebiedsontwikkelingen in de komende decennia kunnen bijdragen aan een meer evenwichtige groei. Zoals reeds gesteld, richt de aandacht zich primair op ruimtelijke projecten voor wonen en werken waarbij de Woondeal MRA-afspraken als uitgangspunt zijn genomen. In stappen 6 en 7 hierboven zijn daarnaast processtappen omschreven, waarin de projecten woonwerkbalans worden gematcht met respectievelijk de bereikbaarheidsinterventies zoals die binnen SBaB zijn geïnventariseerd en de

interventies Bedrijventerreinenstrategie, Plabeka en Economisch Ruimtelijke Strategie die op dit moment in de maak is in opdracht van het Platform Economie.

Ter onderbouwing voor het maatwerk per deelregio wordt een beschrijving van de trends in wonen, werken, mobiliteit en woonwerkbalans in de deelregio gegeven. Vervolgens worden twee kwantitatieve scenario's geschetst waarin de woonwerkbalans gelijk blijft (basisscenario) en waarin de woonwerkbalans meer naar een balans toe groeit (plusscenario). Tenslotte wordt een kwalitatieve maatwerkagenda woonwerkbalans

uitgewerkt. Bij dit maatwerk per deelregio wordt de agendering per type gebied, zoals geïntroduceerd onder stap 4 en 5 van de algemene aanpak, gebieds- en contextspecifieker gemaakt.



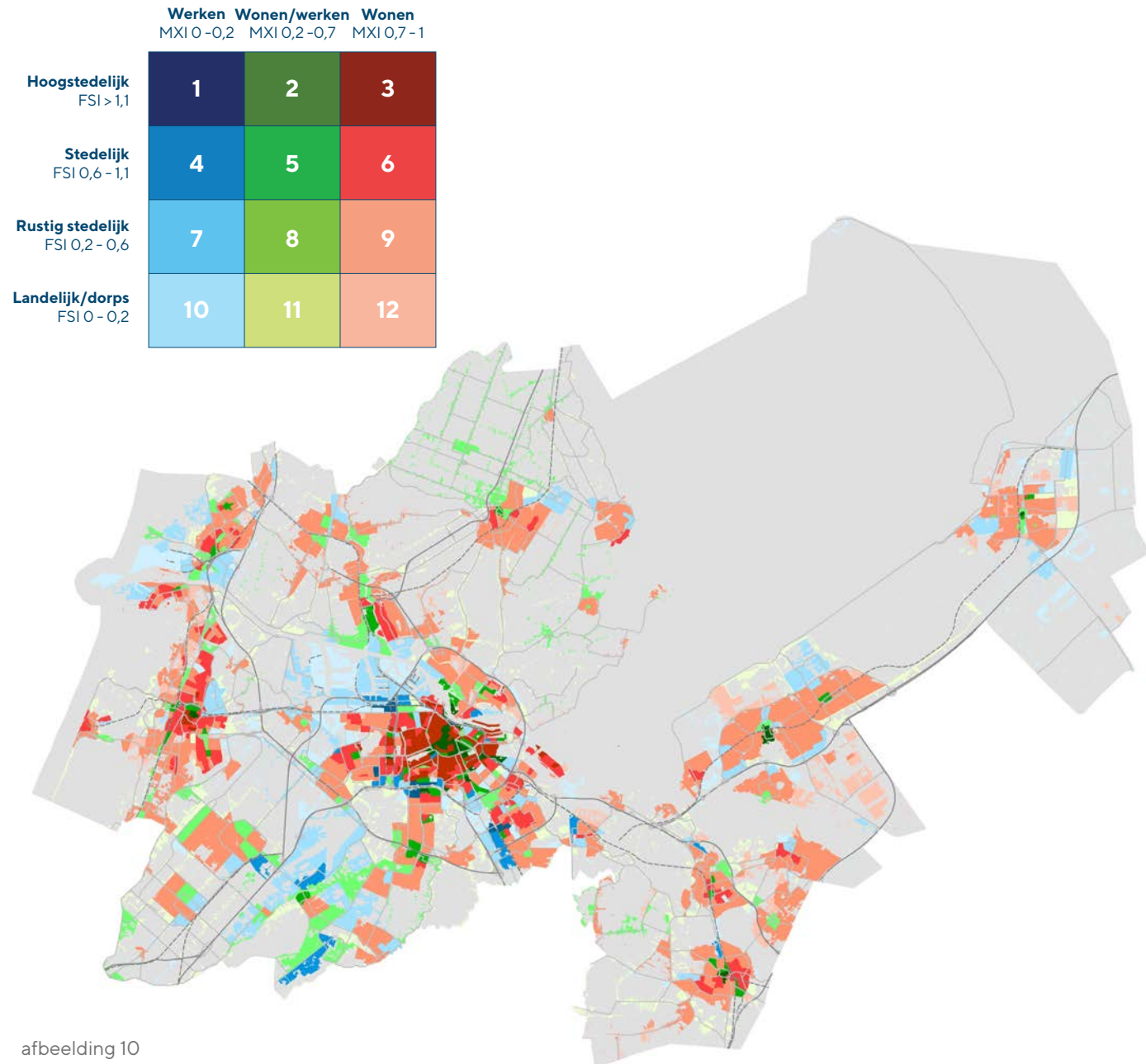
afbeelding 9

Balans wonen, werken en bereikbaarheid

Om tot dit maatwerk per deelregio te komen, is gemeenten gevraagd aan welke grootschalige gebiedsontwikkelingen – vanuit wonen en werken – gewerkt wordt of gaat worden, welke optimalisaties binnen deze gebiedsontwikkelingen zouden bijdragen aan het behouden of verbeteren van de woonwerkbalans en op welke manier de realisatie van deze ontwikkelingen dichterbij brengt.

Als hulpmiddel voor een inhoudelijke optimalisatie is bijgaand schema gebruikt. Dit schema schetst drie theoretische ontwikkelopties:

- Verticaal (verdichten)
- Horizontaal (mengen)
- Diagonaal (verdichten en mengen)



afbeelding 10
Ruimtelijke verdeling FSI en MXI in de MRA

3.1

Almere-Lelystad

3.1.1 Inleiding

Almere-Lelystad is een deelregio met een mix van groene en moderne woon- en werkomgevingen in een omgeving waarin de natuur sterk verbonden is met de stad. Zo'n 90% van de inwoners woont nu in rustige stedelijke milieus en landelijk/dorpse milieus, 5% in stedelijke woonwerkmilieus en zo'n 5% in hoogstedelijke milieus.⁸ De deelregio presenteert zich als een plek waar bedrijven en inwoners van de MRA ruimte hebben om zich te vestigen. In de propositie ten behoeve van de MRA Agenda zet de deelregio expliciet in op het verbeteren van de woonwerkbalans, deels om de dagelijkse forensenpendel te verminderen, maar vooral om meer mensen dicht bij huis een baan te kunnen laten vinden, wat de brede welvaart ten goede komt.⁹

3.1.2 Beroepsbevolking, banen en pendel

In Almere-Lelystad woonden begin 2024 zo'n 310.000 inwoners in 128.000 woningen.¹⁰ De beroepsbevolking bestond in 2021 uit 166.000 inwoners, waarvan 21% praktisch, 44% middelbaar en 35% theoretisch is

opgeleid.¹¹ De praktisch en middelbaar opgeleiden zijn oververtegenwoordigd in het grootste deel van beide steden. De theoretisch opgeleiden zijn oververtegenwoordigd in Overgooi en Almere Hout en in enkele buurten in de twee steden.

In Almere-Lelystad waren in 2021 zo'n 100.000 banen gevestigd. Van het totaal aantal banen in de deelregio is zo'n 21% geschikt voor praktisch opgeleiden, 40% voor middelbaar opgeleiden en 39% voor theoretisch opgeleiden.¹² De economische Verkenningen MRA 2024 stellen dat het zwaartepunt binnen het economisch profiel ligt bij logistiek cluster, transitietechniek en markten voor duurzame verstedelijking, met een medium & high tech campus. Voor wat betreft het aantal banen ligt het zwaartepunt binnen de sectoren zorg, overige zakelijke diensten, detailhandel en groothandel. Met name een breed palet aan dienstensectoren is sinds 1995 verantwoordelijk geweest voor de werkgelegenheidsontwikkeling.

⁸ Bron: Planbureau voor de Leefomgeving – Rudifun 2022; eigen bewerking

⁹ Bron: Duidelijk anders – Propositie deelregio Almere – Lelystad MRA Agenda 2024-2028

¹⁰ Bron: CBS Regionale Kerncijfers en CBS Voorraad Woningen en Niet Woningen

¹¹ Bron: Economische Verkenningen Amsterdam – Dashboard 2021; Arbeidsaanbod – Beroepsbevolking 15-75 jaar – Opleiding: basis, midden, hoog

¹² Bron: Economische Verkenningen Amsterdam – Dashboard 2021; TW en Arbeid per sector – Arbeidsvolume totaal werkzame personen – Alle bedrijfstakken, in combinatie met CBS: Werkzame beroepsbevolking naar onderwijsniveau 2021

Almere-Lelystad draagt 6% bij aan het bruto regionaal product en 7,5% van de totale werkgelegenheid in de MRA. In de afgelopen twee decennia lag de gemiddelde groei van de toegevoegde waarde van 3,2% boven het gemiddelde van de MRA (2,4%). Almere draagt hierin aanzienlijk bij: ruim 70% van de bruto regionaal product en bijna 70% van de totale werkgelegenheid in de deelregio.

Er is een aanzienlijke woonwerkpendel: zo'n 54% van de beroepsbevolking forenst voor werk naar buiten de deelregio, terwijl 46% van de lokale banen voor werknemers ingevuld wordt door werkenden van buiten de deelregio.¹³ De mogelijkheid voor thuiswerken kan deze pendelstromen enigszins verminderen, vooral onder theoretisch opgeleiden die in kennisintensieve sectoren werken. Echter, voor een groot deel van de beroepsbevolking, vooral praktisch opgeleiden in fysieke beroepen, blijft pendelen een realiteit. SBaB analyseerde dat Almere-Lelystad de grootste vervoersongelijkheid van de gehele MRA kent. Het gaat hierbij om kosten per auto en met het openbaar vervoer, en het feit dat een deel van de werklocaties rond Amsterdam (haven, veiling, Schiphol) voor praktisch en middelbaar opgeleiden vaak niet goed bereikbaar zijn per openbaar vervoer.

3.1.3 Ontwikkeling woonwerkbalans

De woonwerkbalans in de deelregio is 0,6, wat betekent dat er per lid van de beroepsbevolking 0,6 baan gevestigd is in de deelregio. De deelregio valt in termen van de analyse woonwerkbalans te definiëren als:

13 Cijfers microdata CBS 2022, analyse O&S Amsterdam; aantal werknemers (dus exclusief zelfstandigen)

14 Bron: Economische Verkenningen Metropoolregio Amsterdam – Dashboard 2003-2021

Almere-Lelystad

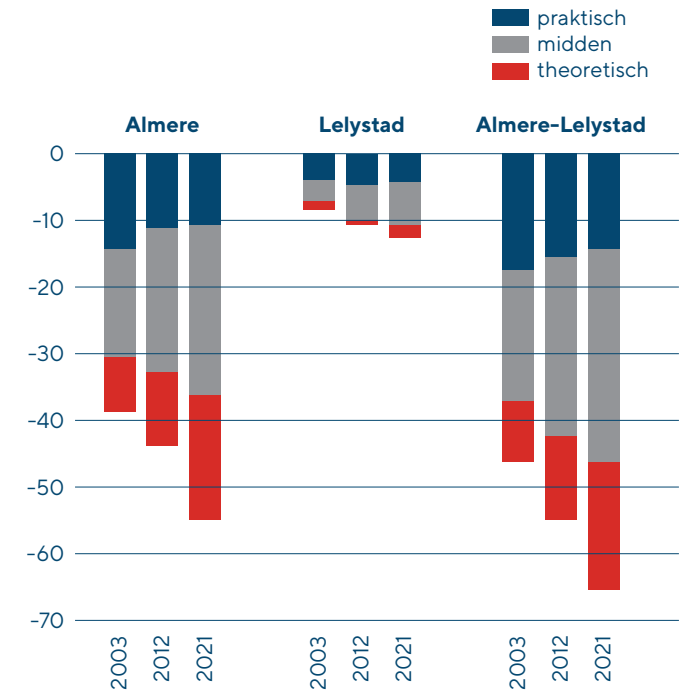
- Rood (disbalans naar wonen – oververtegenwoordiging praktisch en middelbaar opgeleiden)

In Almere-Lelystad groeide tussen 2003 en 2021 de beroepsbevolking sneller (met zo'n 2.300 per jaar) dan het aantal banen (met zo'n 1.200 per jaar).¹⁴ Hierdoor is de woonwerkbalans voor deze deelregio nagenoeg gelijk gebleven. Almere: van 0,56 naar 0,56. Lelystad: van 0,76 naar 0,71. Voor de hele deelregio zorgde dit voor een ontwikkeling van de woonwerkbalans van 0,62 naar 0,60.

In de deelregio daalde in de periode 2003-2021 het aantal banen voor praktisch opgeleiden licht (met zo'n 1.000), groeide het aantal banen voor middelbaar opgeleiden (met zo'n 6.000) en steeg het aantal banen voor theoretisch opgeleiden flink (met zo'n 17.000). Het aantal praktisch opgeleiden in de beroepsbevolking werd kleiner (zo'n 5.000), terwijl het aantal middelbaar opgeleiden en theoretisch opgeleiden stegen met respectievelijk 19.000 en 28.000.

3.1.4 Scenario's woonwerkbalans

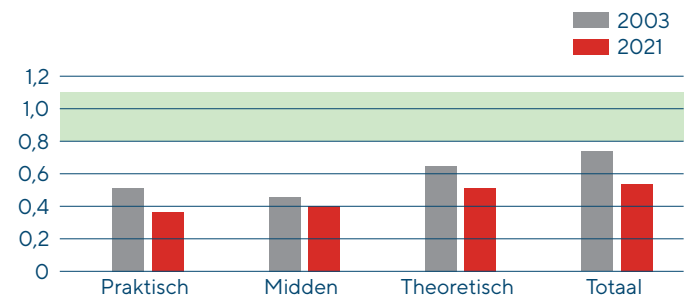
De opgave woonwerkbalans is binnen de deelregio Almere-Lelystad een afgeleide van de woningbouw(ambitie). Immers: hoe groter de woningproductie, hoe groter de te verwachten groei van de beroepsbevolking, hoe groter binnen de ambities van het verbeteren van de woonwerkbalans de noodzaak is om ook banengroei te realiseren.



afbeelding 11

Absolute ontwikkeling van de woonwerkbalans naar opleidingsniveaus in Almere-Lelystad (2003-2021)*

* Woonwerkbalans: banen minus beroepsbevolking (x 1.000; saldo boven nul: meer banen dan beroepsbevolking; saldo onder nul: meer beroepsbevolking dan banen)



afbeelding 12

Ontwikkeling woonwerkbalans per opleidingsniveau in Almere-Lelystad

In de deelregiopropositie voor de MRA Agenda wordt een lange termijn 'bod' gedaan voor 75.000 nieuwe woningen in Almere en 15.000 in Lelystad.¹⁵ Aan dit lange termijn bod zijn geen einddata gekoppeld.

De enige harde afspraak over woningbouwaantallen is de Woondeal MRA. Deze gaat voor de deelregio uit van een totale woningproductie van 31.400 woningen tussen 2023 en 2030, wat neerkomt op een deelregionale productie van gemiddeld 4.500 woningen per jaar (waarvan 3.000 in Almere en 1.500 in Lelystad).¹⁶ Dat is een ambitieuze productie, die in het recente verleden ook in de jaren met de hoogste productieaantallen niet werd gehaald (tussen 2012 en 2022 was de gemiddelde woningproductie rond de 1.400 woningen per jaar; het jaar met de hoogste productie was 2021: 2.151 woningen).¹⁷ Voor het definiëren van lange termijn scenario's kiezen we daarom een bandbreedte tussen deze twee uitersten en gaan we uit van een deelregioproductie in een ruime bandbreedte tussen 1.500 en 4.500.

Bij deze bandbreedte is de verwachte groei van de beroepsbevolking in de nieuwbouw (uitgaande van de huidige verhouding tussen beroepsbevolking en woningaantal van 1,35 per woning) 2.000 tot 6.100 per jaar.

Getalsmatig ziet de opgave woonwerkbalans er in het basis- en plusscenario er dan als volgt uit voor de deelregio als geheel:

Basisscenario: op peil houden woonwerkbalans (blijft 0,6)

- Uitgangspunt: woningbouwproductie van gemiddeld 1.500 tot 4.500 per jaar
- Woonwerkbalans blijft gelijk (0,6) bij een groei van het aantal banen met 1.200 tot 3.600 per jaar

Plusscenario: verbeteren woonwerkbalans (naar 0,7)

- Uitgangspunt: woningbouwproductie van gemiddeld 1.500 tot 4.500 per jaar
- Woonwerkbalans verbetert tot 0,7 bij een groei van het aantal banen met 2.300 tot 5.200 per jaar

Het consolideren van de woonwerkbalans lijkt een opgave die gezien het recente verleden binnen bereik ligt. In de periode 2003-2021 stabiliseerde de woonwerkbalans in de deelregio (van 0,62 naar 0,60), wat betekent dat de beroepsbevolking in de deelregio ongeveer even snel groeide als het aantal banen. Dit was in een periode van woningbouwaantallen aan de onderkant van de bandbreedte. De ambitie om in de deelregio qua woningbouw niet alleen in de lokale, maar ook in de regionale behoefte te voorzien¹⁸, de bovenkant van de bandbreedte, maakt de uitdaging aanzienlijk groter.

3.1.5 Naar een deelregionale agenda woonwerkbalans

.Voor gebieden met een disbalans naar wonen en een oververtegenwoordiging van praktisch en middelbaar opgeleiden beroepsbevolking zijn de volgende hoofdpunten opgenomen in het schema op pagina 18.

Almere-Lelystad: hoofdpunten

- Inzet op verbeteren verhouding tussen wonen en werken (beroepsbevolking en banen)
- Inzet op het toevoegen van meer banen dan woningen
- Inzet op (beschermen ruimte voor) werk voor praktisch en middelbaar opgeleiden
- Inzet op diversiteit in de beroepsbevolking (meer ruimte voor theoretisch opgeleiden)
- Betere verbindingen naar werkgebieden (intern en extern)

Meer specifiek vraagt het verbeteren van de woonwerkbalans om een Impuls voor bedrijvigheid en werkgelegenheid in de deelregio, om de pendel naar de regio Amsterdam niet nog groter te laten worden, en om de ongelijkmatige ontwikkeling in de MRA te compenseren. Enkele van de onderdelen daarin:

- Het verbeteren van de balans tussen het aantal banen naar opleidingsniveau in de deelregio en het aantal inwoners naar opleidingsniveau, om de dagelijkse forensenpendel te temperen en om mensen dicht bij huis een baan te kunnen laten vinden
- Functiemenging en waar nodig 'niet gemengd mengen' (mengen van niet wonen-functies)
- Doorontwikkeling van de regionale economie om de leefbaarheid te versterken, huidige en toekomstige inwoners te ondersteunen en om overbelasting in andere delen van de MRA te beperken
- Verzilveren kansen op het gebied van tech en transitie en kwalitatief specialiseren

¹⁵ Bron: Duidelijk anders Propositie deelregio Almere - Lelystad MRA Agenda 2024-2028

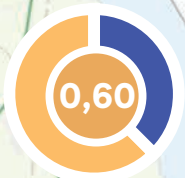
¹⁶ Bron: Woondeal MRA - Maart 2023; p. 29 en p.39

¹⁷ Vergelijk Provincie Noord Holland - Monitor Woningbouw 2023: in de periode 2012-2022 was de gemiddelde jaarlijkse woningproductie in de deelregio rond de 1.400.

¹⁸ Bron: Duidelijk anders Propositie deelregio Almere - Lelystad MRA Agenda 2024-2028

- Toekomstbestendige bedrijventerreinen die voldoende ruimte bieden
- Versterking en uitbreiding van het onderwijsaanbod, van mbo tot en met universitair onderwijs
- Lokale en regionale bereikbaarheid over weg en via spoor houdt gelijke tred met de economische ontwikkeling en de bevolkingsgroei
- Uitbreiden regionaal fietsnetwerk en integrale aanpak vervoersknelpunten

In de verdere concretisering in de grotere gebiedsontwikkelingen, randvoorwaarden en stimuli wordt nader invulling gegeven aan deze hoofdoggaven en specificaties op hoofdlijnen.



Woonwerkbalans



61%

61% van de banen door bewoner uit deelregio

aantal praktisch en middelbaar opgeleiden inwoners per gebied

laag hoog



Wonen en werken in balans

Disbalans naar **wonen**; disbalans naar **theoretisch** opgeleide inwoners

Disbalans naar **werken**; disbalans naar **theoretisch** opgeleide inwoners

Disbalans naar **werken**; disbalans naar **praktisch en middelbaar** opgeleide inwoners

Disbalans naar **wonen**; disbalans naar **praktisch en middelbaar** opgeleide inwoners

Plancapaciteit werklocaties

- Bedrijventerreinen
- Kantoorlocaties

Plancapaciteit woonlocaties

- Harde plancapaciteit
- Zachte plancapaciteit
- Zachte plancapaciteit na 2030

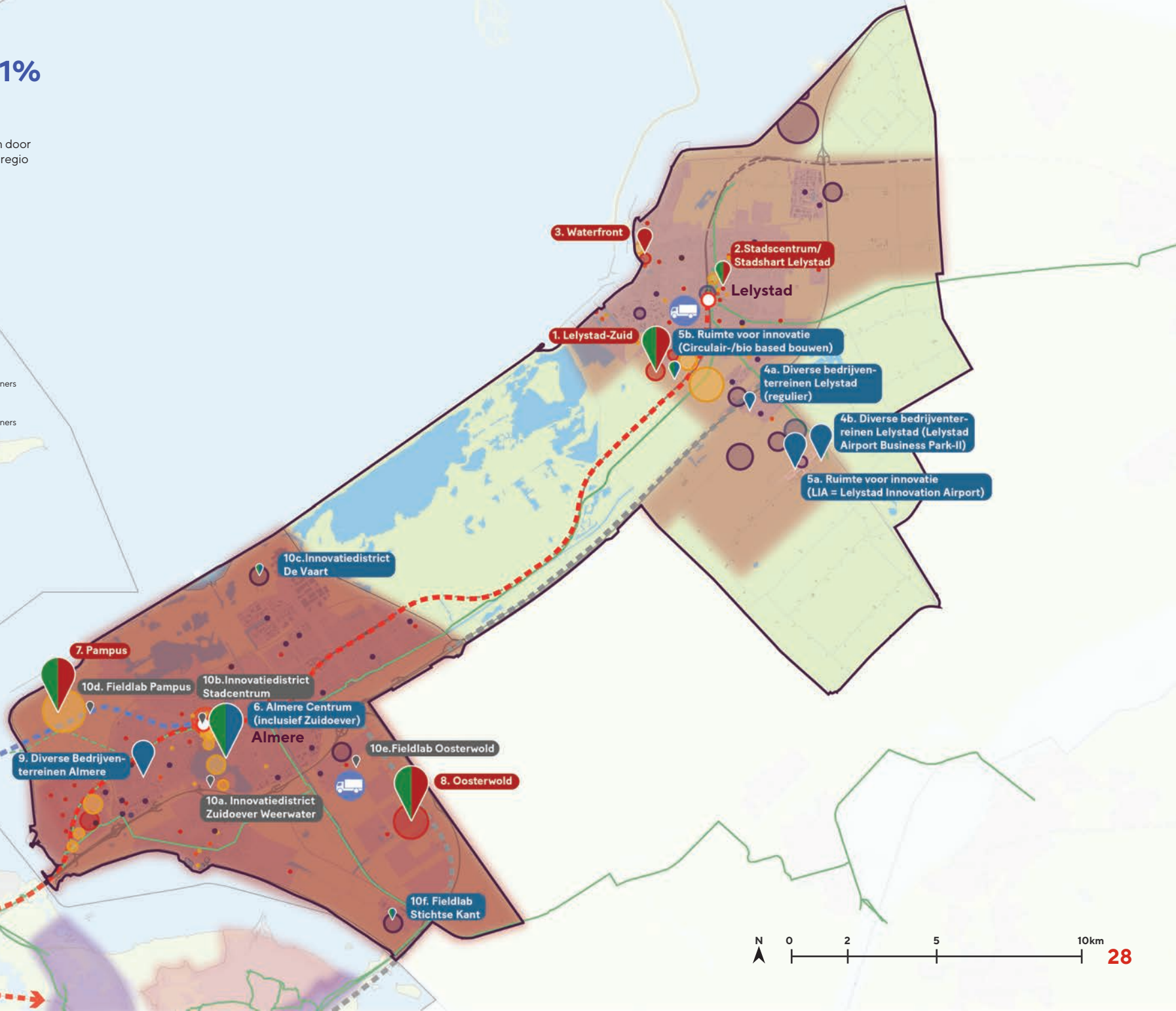


Mobiliteitsprojecten

- OV
- Weg
- Multimodaal
- Fiets
- Zoekgebieden bouwhuys



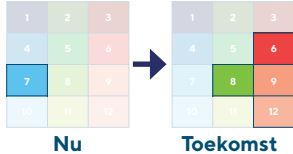


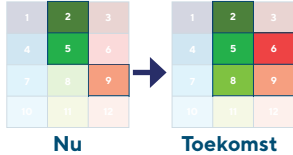


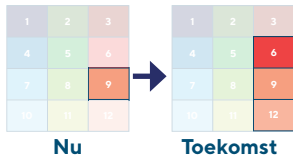
Kansrijke ontwikkellocaties ter verbetering woonwerkbalans



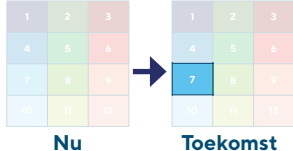


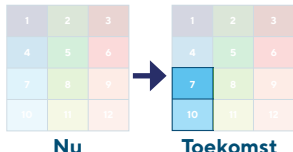


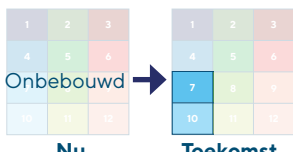



- Woon-werkgebied in de toekomst
 - Werken in de toekomst
 - Wonen in de toekomst
 - Nog niet zeker
-
- Aantal werkplekken en woningen



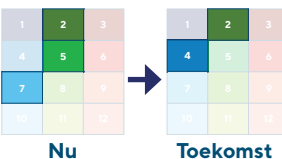


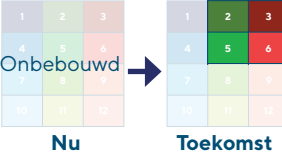




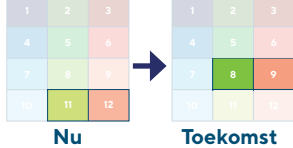


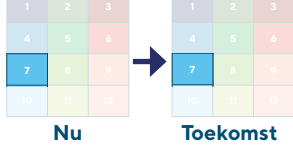



3.1.6 Bijdrage aan de woonwerkbalans: aandachtspunten, stimuli en randvoorwaarden



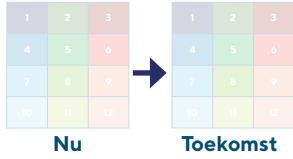


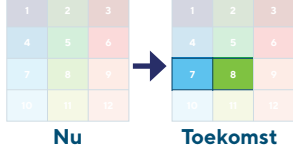


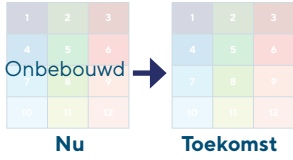


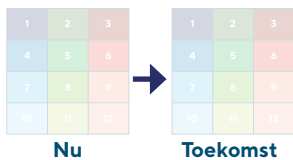


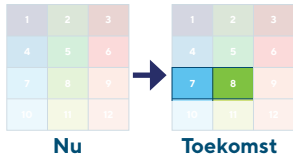
Onderstaande grotere gebiedsontwikkelingen leveren een bijdrage aan bovenstaande kwantitatieve en kwalitatieve opgaven, of hebben de potentie dat te doen.

Project	Typering	Inzet woonwerkbalans	Dichtheid en functiemix	Optimalisatie en uitdagingen
1. Lelystad-Zuid	Lelystad Zuid is bedoeld om het draagvlak voor de bestaande voorzieningen in de stad, waaronder het stadshart, te versterken. Binnen de buurtschappen wordt compact gebouwd, met veel blauw en groen en met wijkvoorzieningen en lichte economische activiteiten milieucategorieën 1 en 2.	 + 15.000 woningen  + ? banen		<ul style="list-style-type: none"> Randvoorwaarde: realisatie van NS station Lelystad Zuid, is belangrijk om met name de compacte gebieden rondom het station/centrumgebied te kunnen realiseren Uitdaging: Voldoende ruimte voor (maatschappelijke) voorzieningen: nu al tekort aan huisartsen, KDV etc. Uitdaging: Ook ruimte voor regulier bedrijventerrein mogelijk maken. Medewerking BiZa nodig.
2. Stadscentrum/ Stadshart Lelystad	Integrale aanpak ter verbetering van het stadshart als woon-, winkel-, werk en verblijfsgebied. Onder andere door groei van aantal woningen, werkprogramma en voorzieningen en ruimte voor natuur en water. Op dit moment telt het stadshart zo'n 6.400 banen. In 2050 15% meer banen als gevolg van de groei van de stad (dus ook meer voorzieningen).	 + 3.000 woningen  + 1.000 banen		<ul style="list-style-type: none"> Uitdaging: Betreft deels transformaties of sloop-nieuwbouw: financiële uitdagingen, vaak langere voorbereidingstijd Kans: Vestigen van Rijksdiensten is een kans (verplaatsen van Rijkswaterstaat en woningbouwcorporatie Centrada). Impuls: Lelylijn als impuls voor werkgelegenheid. Tevens snellere realisatie woningbouwambitie.
3. Waterfront	Ontwikkeling van de kustzone van Lelystad tot een gebied waar mensen kunnen in gestapelde en grondgebonden milieus kunnen wonen in het groen, en kunnen recreëren en uitgaan aan de kust (vrijtijdsbesteding en vrijetijdseconomie).	 + 3.000 woningen  + ? banen		<ul style="list-style-type: none"> Toestemming om in het water te bouwen Goede verbinding met centrumgebied is belangrijk Voorzieningen ondersteunend aan het centrum

Project	Typering	Inzet woonwerkbalans	Dichtheid en functiemix	Optimalisatie en uitdagingen
4a. Diverse bedrijventerreinen Lelystad (regulier)	Bedrijventerreinen zonder menging wonen-werken in of tegen het stedelijk weefsel. Ambitie is om de helft van deze hectaren te realiseren in deel van Lelystad Zuid. Wanneer dat niet lukt, zal het geheel of gedeeltelijk op Lelystad Airport Business Park-II gerealiseerd moeten worden.	 + 0 woningen  + 1.540 banen		<ul style="list-style-type: none"> Realisatie van regulier bedrijventerrein in Lelystad Zuid wordt tegengewerkt door BIZA;
4b. Diverse bedrijventerreinen Lelystad (Lelystad Airport Business Park-II)	Bedrijventerreinen ten zuiden van de A6, zonder functiemenging. Het specifiek economisch programma is in ontwikkeling en wordt dit jaar verwacht. Onderdeel hiervan is mogelijk een inzet op ruimte voor nieuwe activiteiten ter versnelling van de transitie.	 + 0 woningen  + 8.000 banen		<ul style="list-style-type: none"> Mogelijke Doorsnijding van dit gebied door 380KV voorziening (tracé Diemen - Ens) zal ten koste gaan van uitgeefbaar terrein
5a. Ruimte voor innovatie (LIA = Lelystad Innovation Airport)	Campusontwikkeling op het luchthaventerrein, met een focus op elektrisch vliegen/elektrisch opladen/onderhoud en ontwerp van elektrische vliegtuigen. Samenhang met elektrificatie van logistiek (elektrische trucks) op het nabij gelegen Lelystad Airport Business Park-I.	 + 0 woningen  + ? banen		<ul style="list-style-type: none"> Opening Lelystad Airport kan bijdragen aan ontwikkeling. Commerciële luchtvaart is goed voor de business case.
5b. Ruimte voor innovatie (Circular-/bio based bouwen)	Campusontwikkeling van 30ha binnen de nieuwe wijk Lelystad Zuid, met een focus op Living Lab/Fieldlab met betrekking tot duurzame en circulaire/bio based bouwen expo (zie 4a).	 + 0 woningen  + ? banen		<ul style="list-style-type: none"> ..

Project	Typering	Inzet woonwerkbalans	Dichtheid en functiemix	Optimalisatie en uitdagingen
<p>6. Almere Centrum (inclusief Zuidoever)</p>	<p>Een belangrijke opgave voor het centrum van Almere is dat er meer mensen kunnen wonen. Op dit moment is de Almeerse binnenstad de minst bewoonde binnenstad van Nederland. Tussen 2020 en 2030 komen er tenminste 5.000 extra woningen bij in het Hart van de Stad. Dit aantal kan oplopen tot zo'n 15.000 in de periode daarna (tot 2050)</p> <p>We werken de komende jaren toe naar een centrum van Almere dat duurzaam, hoogstedelijk en kwalitatief hoogwaardig is. Met ruimte voor nieuwe voorzieningen, een nieuwe campus voor onderzoek en onderwijs, werkgelegenheid, informele werkmilieus, ontmoeting en verdere verdichting met woningen.</p>	<p> + 5.000-15.000 woningen</p> <p> + 13.000-18.000 banen</p>	 <p>Nu → Toekomst</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Een enorme stimulans kan uitgaan van de ontwikkeling van de Zuidoever van het Weerwater die nu nog grotendeels onbebouwd is en waar kansen zijn voor een innovatiedistrict met Aeres, ander onderwijs, Flevocampus, PRICE, Weerwoud en ondernemerschap op de thema's, voedsel, circulaire bouw en energietransitie, in verbinding met ICT & Tech. • Uitdagingen liggen verder in de stedelijke inpassing, een duurzame energievoorziening die ontlastend werkt voor de netcongestie en een goede bereikbaarheid i.v.m. mogelijke inpassing van een nieuwe 380 KV tracé. • Het toevoegen van Rijkswerkgelegenheid in het centrum van Almere kan een belangrijke bijdrage leveren aan een betere kantoorbezetting en een betere woonwerkbalans.
<p>7. Pampus</p>	<p>Almere Pampus biedt ruimte om 25.000 tot 35.000 woningen en minimaal 16.000 arbeidsplaatsen te realiseren in gemengde woon-werkmilieus waar ook de voorzieningen om de hoek zijn en de ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein (40 ha).</p>	<p> + 25.000-35.000 woningen</p> <p> + 16.000 banen</p>	 <p>Nu → Toekomst</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Belangrijke randvoorwaarde is realisering van een IJmeermetroverbinding. Alleen met zo'n snelle en frequente verbinding met Almere Stad aan de ene kant en de grote werkgebieden van Amsterdam (Zuidas, Schiphol) aan de andere kant zijn de beoogde woonwerkmilieus en de gewenste stedelijke functiemix te realiseren. • In afwachting van deze verbinding liggen er uitdagingen in het realiseren van een goede bereikbaarheid (auto en OV) t.b.v. te ontwikkelen bedrijvigheid in het gebied.

Project	Typering	Inzet woonwerkbalans	Dichtheid en functiemix	Optimalisatie en uitdagingen
8. Oosterwold	In de Intergemeentelijke Structuurvisie Oosterwold, vastgesteld in 2013, is als taakstelling vastgelegd om gefaseerd 15.000 woningen en 20.000 tot 30.000 arbeidsplaatsen te realiseren. Inmiddels zijn ca. 2.000 woningen en ca. 1.000 arbeidsplaatsen gerealiseerd. Er is binnen de huidige structuurvisie nog ruimte voor ca. 13.000 woningen. Onderzocht wordt of daar door verdichting nog ca. 5.000 woningen aan toe zijn te voegen.	 + 13.000-18.000 woningen  + 19.000-29.000 banen		<ul style="list-style-type: none"> De komende jaren steviger sturen op realisering van arbeidsplaatsen in Oosterwold kan een flinke bijdrage leveren aan verbetering van de woon-werkbalans.
9. Diverse Bedrijventerreinen Almere	Almere heeft in lopende grondexploitaties nog ca. 90ha bedrijventerrein beschikbaar. De afgelopen jaren trekt de uitgifte van bedrijventerreinen sterk aan, waardoor op middellange termijn (vanaf ca. 2030) tekorten worden verwacht voor sommige typen bedrijventerrein. Er wordt onderzoek gedaan naar mogelijke nieuwe locaties voor bedrijventerreinen. Daarnaast is in ieder geval tot 2030 nog voldoende ruimte in bestaande bestemmingsplannen voor uitbreiding van het aanbod kantoorruimte.	 + 0 woningen  + 5.000 banen		<ul style="list-style-type: none"> Voor uitgifte van bedrijventerreinen in lopende grondexploitaties is de netcongestie een belangrijke belemmering. Het karakter van de beschikbare bedrijventerreinen (dominant logistiek georiënteerd) sluit niet altijd aan bij de specifieke en gewenste marktvrage (Tech maakindustrie) De aanleg van een 380 KV trace kan de hoeveelheid beschikbare bedrijventerrein aantasten. Het in de toekomst noodzakelijk verbeteren van de digitale infrastructuur (o.a. via geclusterde datacenters) is nog niet verwerkt in de behoefte aan bedrijventerreinen.
10a. Ruimte voor innovatie Almere (Innovatiedistrict Zuidoever Weerwater)	Het betreft de ontwikkeling van een hightech campus binnen het innovatiedistrict op de Zuidoever van het Weerwater als onderdeel van een breder te ontwikkelen brandpunt voor de hightech-sector (o.a. semicon)	 + ? woningen  + ? banen		<ul style="list-style-type: none"> Snelheid van ontwikkelen is mede afhankelijk van de participatie van aantal bedrijven en kennispartners en rijksfinanciering. Randvoorwaarde is dat woningbouwopgaven kunnen worden ingepast in het stedelijk plan Netcongestieproblematiek

Project	Typering	Inzet woonwerkbalans	Dichtheid en functiemix	Optimalisatie en uitdagingen
10b. Ruimte voor innovatie Almere (Innovatiedistrict Stadcentrum)	In de binnenstad van Almere ligt de nadruk op digitale innovaties voor stedelijke ontwikkelingen en IT-bedrijvigheid. Dit concentreert zich rondom de Hogescholen Campus Windesheim en de Green Innovation Hub.	 + ? woningen  + ? banen		<ul style="list-style-type: none"> Ontwikkeling is volop in gang
10c. Ruimte voor innovatie Almere (Innovatiedistrict De Vaart)	<ul style="list-style-type: none"> Hightech productieomgeving als onderdeel van Hightech brandpunt Elektrificatie, energieopslag en toekomstgerichte energie-infrastructuur. Fieldlab voor de toepassing van nieuwe, decentrale energieoplossingen 	 + ? woningen  + ? banen		<ul style="list-style-type: none"> Van een regulier bedrijventerrein een aantrekkelijk gebied maken met functiemenging en een goede bereikbaarheid.
10d. Ruimte voor innovatie Almere (Fieldlab Pampus)	<ul style="list-style-type: none"> We innoveren de bouwpraktijk met kennis- en productontwikkeling en toepassing op het gebied van circulair en biobased bouwen. 	 + ? woningen  + ? banen		<ul style="list-style-type: none"> Ontwikkeling is afhankelijk van de gevraagde randvoorwaarden (o.a. mobiliteit) om met de ontwikkeling van Pampus te kunnen beginnen. Een te lange doorlooptijd van besluitvorming kan een gevaar zijn om de ambities te realiseren.
10d. Ruimte voor innovatie Almere (Fieldlab Oosterwold)	We maken werk van korte voedselketens, de eiwit-transitie, duurzame landbouw en circulaire voedselproductie. Dit doen we met name door ruimte te bieden voor onderzoek en toepassing in living lab Oosterwold.	 + ? woningen  + ? banen		<ul style="list-style-type: none"> Ontwikkeling is afhankelijk van andere ruimteclaims in het gebied.
10f. Ruimte voor innovatie Almere (Fieldlab Stichtse Kant)	voor de toepassing van nieuwe, decentrale energieoplossingen o.a. voor logistiek	 + ? woningen  + ? banen		<ul style="list-style-type: none"> Moet nader in kaart worden gebracht.

3.2

Amstelland-Meerlanden

3.2.1 Inleiding

Amstelland-Meerlanden is door de ligging tussen Amsterdam en Schiphol onderdeel van het economisch kerngebied van de MRA en Nederland. De deelregio presenteert zich in haar deelregiopropositie ten behoeve van de MRA Agenda nadrukkelijk aan de hand van deze economische positie. De mainports Schiphol en Greenport Aalsmeer zijn belangrijke motoren van de regio én van onze nationale economie; bronnen van internationale werkgelegenheid en brandpunten van internationaal transport. In deze propositie is de relatie met de uitdagingen op het gebied van woonwerkbalans onder andere te vinden in zorgen over de effecten van de verwachte en geambieerde groei van inwoners, bedrijvigheid en woningen, die zowel druk zullen leggen op ruimte voor bedrijventerreinen (vooral vanuit woningbouw), als op het mobiliteitssysteem. De deelregio ziet daarbij noodzaak tot multimodale ontwikkeling van gebieden, die de woonwerkafstanden voor inwoners relatief korter moet maken en mogelijkheden zouden moeten bieden voor meer gebruik van de fiets.¹⁹

3.2.2 Beroepsbevolking, banen en pendel

In de deelregio is het aantal banen groter dan de beroepsbevolking. Er wonen begin 2024 370.000 inwoners in 159.615 woningen.²⁰ De beroepsbevolking in de deelregio bestond in 2021 uit 201.000 inwoners, waarvan 23% praktisch, 39% middelbaar en 38% theoretisch opgeleid.²¹ De praktisch en middelbaar opgeleiden zijn oververtegenwoordigd in Aalsmeer, delen van Haarlemmermeer en Uithoorn. De theoretisch opgeleiden zijn oververtegenwoordigd in grote delen van Amstelveen, Diemen en Ouder-Amstel.

In de deelregio waren in 2021 zo'n 250.000 banen gevestigd. Van het totaal aantal banen in de deelregio is zo'n 18% geschikt voor praktisch opgeleiden, 45% voor middelbaar opgeleiden en 38% voor theoretisch opgeleiden.²² Ongeveer het MRA gemiddelde.²³ De economische Verkenningen MRA stellen dat het zwaartepunt binnen het economisch profiel van deze deelregio ligt bij internationaal (vlieg) verkeer, groothandelsactiviteiten en export, plus een groot cluster in specialistische zakelijke diensten, informatie en communicatie en financiële dienstverlening.²⁴

¹⁹ *Positioneringsdocument Amstelland-Meerlanden – oktober 2023*

²⁰ *Bron: CBS Regionale Kerncijfers*

²¹ *Bron: Economische Verkenningen Metropoolregio Amsterdam – Dashboard 2021; Arbeidsaanbod – Beroepsbevolking 15-75 jaar – Opleiding: basis, midden, hoog*

²² *Bron: Economische Verkenningen Metropoolregio Amsterdam – Dashboard 2021; TW en Arbeid per sector – Arbeidsvolume totaal werkzame personen – Alle bedrijfstakken, in combinatie met CBS: Werkzame beroepsbevolking naar onderwijsniveau 2021*

De woonwerkbalans in de deelregio is 1,24, wat betekent dat er per lid van de beroepsbevolking 1,24 baan gevestigd is in de deelregio. Het is de enige deelregio binnen de MRA waar de woonwerkbalans zich sinds 2003 beweegt in de richting van de bandbreedte waarin er sprake is balans (van 1,29 naar 1,24). Een analyse van SBaB geeft aan dat inwoners in deze deelregio ondanks deze woonwerkbalans verder en langer naar het werk reizen dan inwoners elders in de MRA en dat het aandeel fietsen en lopen in intern gemeentelijke verplaatsingen relatief laag is.²⁴

3.2.3 Ontwikkeling woonwerkbalans

De deelregio valt, vanuit de woonwerkbalans bezien, uiteen in drie delen. In het westelijke deel onder de rook van Schiphol zien we deelgebieden 'Haarlemmermeer' en 'Uithoorn/Aalsmeer' en in het oostelijk deel dat onderdeel uitmaakt van de lobbenstructuur van de agglomeratie Amsterdam vinden we deelgebied 'Amstelveen/Diemen/Ouder-Amstel'.

Haarlemmermeer

- Overwegend groen (balans wonen/werken – balans opleidingsniveaus): Hoofddorp Oost, overig Haarlemmermeer
- Deels rood (disbalans naar wonen – oververtegenwoordiging praktisch en middelbaar opgeleiden): Hoofddorp West en Nieuw Vennep

Ruim 70% van de werkgelegenheid in de deelregio bevindt zich in deelgebied Haarlemmermeer. Dit deel van de economie is door Schiphol sterk verbonden aan internationaal (vlieg)verkeer en daarmee gevestigd op en rond Schiphol: groothandelsactiviteiten en export. Haarlemmermeer wordt gekenmerkt door een uiteengelegde ruimtelijke structuur met veelal woonmilieus en werkmilieus op enige afstand van elkaar. Dit betekent dat, hoewel er zich binnen de gemeentegrenzen meer banen dan werknemers bevinden, deze zich relatief weinig in elkaars directe nabijheid bevinden. Mede hierdoor kleuren delen van de Haarlemmermeer (Hoofddorp West en Nieuw Vennep) rood in de analysekaart woonwerkbalans, wat duidt op een disbalans naar wonen op die plekken, ondanks de positieve woonwerkbalans in de gemeente als geheel.

In de gemeente Haarlemmermeer is de woonwerkbalans 1,41, wat betekent dat er per lid van de beroepsbevolking 1,41 banen in de gemeente zijn gevestigd. In Haarlemmermeer hebben de banengroei (zo'n 32.000 extra banen) en de groei van de beroepsbevolking (zo'n 29.000 extra) elkaar tussen 2003 en 2022 in balans gehouden (waardoor de woonwerkbalans is verbeterd van 1,5 naar 1,41). Per opleidingsniveau zijn er wel enige verschillen. De groei van het aantal praktisch opgeleiden (plus 9.000) was groter dan het aantal praktische banen (plus 6.000). De groei van het aantal middelbaar opgeleiden (plus 6.000) was juist kleiner dan de groei

van het aantal middenbanen (plus 10.000). En tegen een groei van zo'n 26.000 theoretisch opgeleiden staat een groei van ruim 28.000 banen.²⁵

Uithoorn/Aalsmeer

- Groen (balans wonen/werken – balans opleidingsniveaus): Uithoorn
- Geel (disbalans naar werken – oververtegenwoordiging praktisch en middelbaar opgeleiden): Aalsmeer

Diemen/Ouder-Amstel/Amstelveen

- Blauw (disbalans naar werken – oververtegenwoordiging theoretisch opgeleiden): Diemen, Ouder-Amstel, Amstelveen

In de rest van de deelregio is 30% van de deelregionale werkgelegenheid te vinden. In Aalsmeer en Uithoorn zien we zwaartepunten in zowel groothandel, logistiek, met een sterke verbintenis met de land- en tuinbouw (waaronder bloementeelt). Amstelveen, Diemen en Ouder-Amstel huisvesten een groot deel van de financiële en specialistische dienstverlening. In dit deel van de regio is de gezamenlijke woonwerkbalans 0,95 en dus in balans, en gaan de groei van de beroepsbevolking en de groei van de werkgelegenheid – ook naar opleidingsniveau – ook al sinds 2003 gelijk op. Opvallend is bovendien dat in Aalsmeer en Uithoorn een bovengemiddeld aandeel van de lokale banen wordt bezet door lokale bewoners.

23 *Bovenstaande cijfers over beroepsbevolking en banen in de deelregio houden geen rekening met de arbeid die wordt gedaan door (vaak tijdelijke) arbeidsmigranten. Deze groep is voor Haarlemmermeer (Logistiek en Distributie) en de Greenport van wezenlijk belang. In de CBS statistieken voor zowel wonen als werken komen deze vaak tijdelijke banen/inwoners niet terug, terwijl ze aan de ene kant een oplossing zijn voor arbeidstekorten en aan de andere kant een (tijdelijke of structurele) huisvestingsvraag hebben. Zie bijvoorbeeld: Decisio – Monitor Internationals 2010-2022 Regiorapportage Metropoolregio Amsterdam*

24 *Bron: Samen Bouwen aan Bereikbaarheid: Multimodaal Toekomstbeeld 2021*

25 *Bron: Economische Verkenningen Metropoolregio Amsterdam – Dashboard 2003-2021*

3.2.4 Scenario's woonwerkbalans

In de periode 2003–2021 groeide het aantal banen in de deelregio met gemiddeld ruim 2.700 per jaar. Dit gebruiken we voor deze regio als basis voor het opstellen van de scenario's woonwerkbalans. Getalsmatig ziet de opgave er in het basis- en plusscenario als volgt uit voor de deelregio als geheel:

Basisscenario: op peil houden woonwerkbalans (1,24)

- Uitgangspunt: trendmatige banengroei 2003–2021 van 2.700 per jaar
- Woonwerkbalans blijft gelijk bij een groei van de beroepsbevolking van 2.200 per jaar (equivalent van 1.350 woningen)

Plusscenario: verbeteren woonwerkbalans (naar 1,14)

- Uitgangspunt: trendmatige gemiddelde banengroei 2003–2021: 2.700 per jaar
- Woonwerkbalans verbetert bij groei beroepsbevolking van 3.300 per jaar (equivalent van 5.400 woningen)

De Woondeal MRA gaat voor de regio Amstelland-Meerlanden uit van een productie van 30.550 woningen tussen 2023 en 2030,²⁶ wat in deze periode neerkomt op een jaarlijkse productieambitie van 4.400 woningen. Het Woonakkoord 2021 voor de deelregio gaat uit van 3.800 woningen per jaar.²⁷

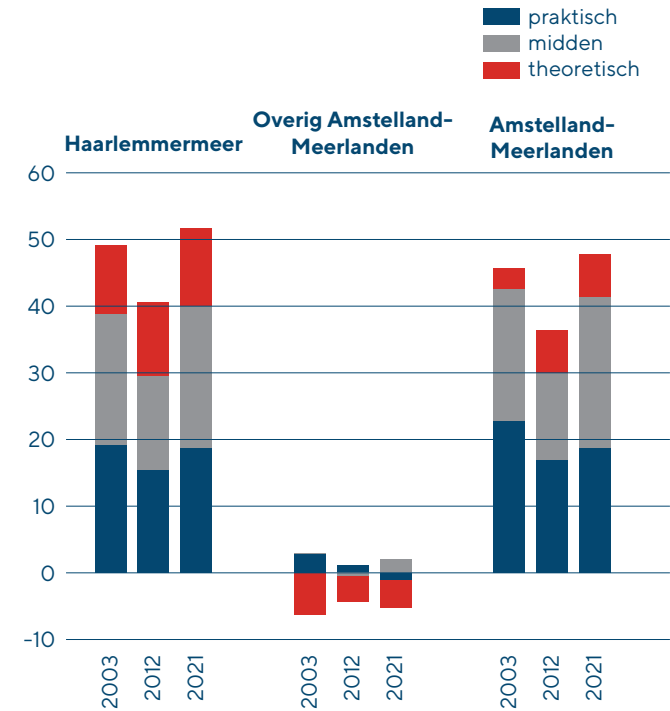
Bij deze geplande 3.800 tot 4.500 woningen per jaar is de verwachte groei van de beroepsbevolking ten gevolge van de nieuwbouw (uitgaande van de huidige verhouding

tussen beroepsbevolking en woningaantal van 1,39) 5.300 tot 6.250 per jaar. Ter vergelijking: de jaarlijkse groei van de beroepsbevolking was tussen 2003 en 2022 gemiddeld 2.555. Doorzetting van deze trend is voldoende om het basisscenario te halen. Voor het plusscenario volstaan de woningbouwambities, die hoger zijn dan de realisatie in de afgelopen jaren (die was ongeveer 1.500 woningen per jaar).

Haarlemmermeer

In dit deel van de regio is de economische druk hoog en de banengroei sterk, en zijn met name in het oostelijk deel van de gemeente, rond Schiphol, de mogelijkheden voor woningbouw relatief beperkt. In de gemeente Haarlemmermeer ligt het basisscenario (op peil houden van de woonwerkbalans) puur getalsmatig en geredeneerd vanuit de voorbije periode in de lijn der verwachtingen. Tussen 2003 en 2021 groeide het aantal banen met gemiddeld 1.800 per jaar, en groeide de beroepsbevolking met gemiddeld 1.600 per jaar. Het plusscenario valt net buiten deze trend van de afgelopen jaren, en zal een flinke inspanning vragen. Met het oog op de woningbouwambities lijkt deze echter ook haalbaar. Zeker omdat de nadruk in gebiedsontwikkeling waar mogelijk ligt op verdichten en mengen.

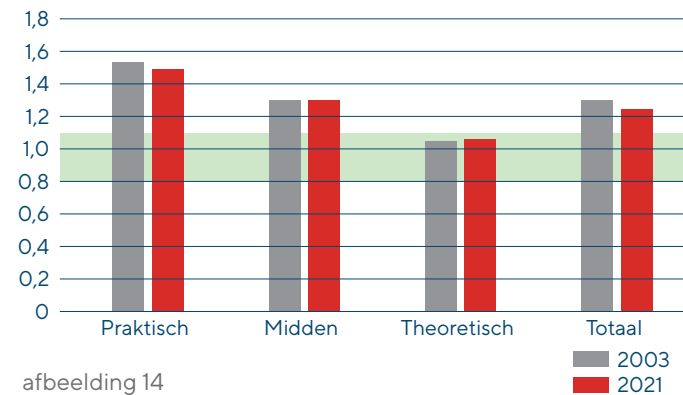
Haarlemmermeer maakt hierbij ook een kanttekening: door de uitzonderlijke hoeveelheid banen ten opzichte van inwoners in Haarlemmermeer (de veertiende Nederlandse gemeente naar inwoneraantal, maar de nummer zes in aantal banen van werknemers) en de centrale ligging en goede bereikbaarheid van



afbeelding 13

Absolute ontwikkeling van de woonwerkbalans naar opleidingsniveaus in Amstelland-Meerlanden (2003-2021)*

* Woonwerkbalans: banen minus beroepsbevolking (x 1.000; saldo boven nul: meer banen dan beroepsbevolking; saldo onder nul: meer beroepsbevolking dan banen)



afbeelding 14

Ontwikkeling woonwerkbalans per opleidingsniveau in Amstelland-Meerlanden

26 Bron: Woondeal MRA – Maart 2023; p. 29 en p.39

27 Vergelijk Provincie Noord Holland – Monitor Woningbouw 2023: in de periode 2012–2022 was de gemiddelde jaarlijkse woningproductie in de deelregio rond de 1.400.

de woonkernen is het dichterbij elkaar brengen van wonen en werken niet een vraagstuk dat binnen Haarlemmermeer opgelost kan worden, maar alleen in samenhang met de regio. Omdat de woningmarkt en de arbeidsmarkt hier veelal los van elkaar functioneren op gemeentelijk niveau, blijft in het kader van woonwerkbalans het werken aan bereikbaarheid voor deze gemeente daarom het belangrijkste uitgangspunt. Twee redenen die ook in de toekomst zullen gelden, liggen hieraan ten grondslag:

- Aan de ene kant zijn kernen in Haarlemmermeer ontwikkeld vanwege hun centrale ligging in de Randstad. De kernen zijn van oudsher vooral op wonen gericht en zijn aantrekkelijk voor huishoudens waarvan leden in (verschillende) gemeenten in de regio werken. 60% van de werknemers die in Haarlemmermeer wonen, werkt dan ook in een andere gemeente (ongeveer 50.000 personen), ondanks dat er in Haarlemmermeer dubbel zoveel banen zijn als werknemers (177.000 banen op 84.000 werknemers).
- Dit overschot aan 140.000 banen wordt op de arbeidsmarkt daardoor ingevuld door werknemers van buiten Haarlemmermeer.

Uithoorn/Aalsmeer en Diemen/Ouder-Amstel/Amstelveen

Ook in de rest van de deelregio ligt het basisscenario gezien de ontwikkelingen in de afgelopen decennia kwantitatief in lijn met de ontwikkeling in de periode 2003-2021: de gemiddelde jaarlijkse banengroei in deze periode was 950, en de gemiddelde jaarlijkse groei van de beroepsbevolking was 940. Gezien de balans tussen banen(groei) en (groei van) beroepsbevolking lijkt het

plusscenario hier puur kwantitatief niet nodig. Wel is een kwalitatieve verschuiving in de woonwerkbalans zichtbaar: Het aantal praktisch opgeleiden stijgt sneller dan het aantal praktische banen, terwijl het aantal theoretische banen flink sneller stijgt dan het aantal bewoners met een theoretische opleiding.

Voor Uithoorn en Aalsmeer zijn twee aandachtspunten van belang. In de eerste plaats speelt in deze gemeenten (net als overigens in verschillende economische sectoren in de Haarlemmermeer) meer dan in veel andere gemeenten de kwestie van arbeidsmigranten en seizoensarbeiders die niet in de cijfers zijn opgenomen, maar die wel een belangrijk deel van het werk (in bijvoorbeeld de greenport) verrichten.²⁸ Deze behoefte aan tijdelijke arbeid en vaak tijdelijke huisvesting hebben een ruimtelijke component die in de reguliere plannen voor wonen en werken nog moeilijk een plek vinden. In de tweede plaats is er in deze gemeenten door verschillende omstandigheden maar beperkt ruimte voor het realiseren van substantiële nieuwe woon- en werklocaties. Met name de ruimte in Plabeka is beperkt, doordat veel van de hectaren bedrijventerrein in optie zijn voor transformatie. Comfort voor het realiseren van de ruimte voor werk is er vanuit deze Plabeka-inventarisatie dan ook niet in deze gemeenten. De grootste opgaven en ook kansen voor het behouden of toevoegen van werk bevinden zich in de verouderde glastuingebieden, waar een grote en kostbare opgave tot herinrichting en herstructurering ligt.

3.2.5 Naar een deelregionale agenda woonwerkbalans

De woonwerkbalans in de deelregio Amstelland-Meerland kent twee accentverschillen. Het werk volgt uit

de volgende hoofdpogaven, zoals die voor verschillende woonwerkbalanstyperingen zijn opgenomen in het schema op pagina 18.

Haarlemmermeer

- Inzet op diversiteit banen en beroepsbevolking
- Behoud van verhouding wonen en werken
- Tegengaan/oplossen kwalitatieve disbalans tussen wonen en werken (arbeidstekorten)
- Betere verbindingen tussen interne en externe woon- en werkgebieden

Uithoorn/Aalsmeer

- Inzet op diversiteit banen en beroepsbevolking
- Behoud van verhouding wonen en werken
- Behoud, beschermen ruimte voor werk (o.a. intensiveren en herstructureren)
- Oplossen kwalitatieve disbalans tussen wonen en werken (arbeidstekorten, arbeidsmigranten)
- Betere verbindingen tussen woongebieden en nabije werkgebieden

Diemen/Ouder-Amstel/Amstelveen

- Inzet op behoud diversiteit banen en beroepsbevolking
- Toevoegen meer woningen dan banen
- Beschermen ruimte voor werk en wonen voor praktisch en middelbaar opgeleiden
- Betere verbindingen tussen woongebieden en nabije werkgebieden

In de nadere concretisering in grotere gebiedsontwikkelingen, randvoorwaarden en stimuli worden deze accentverschillen nader uitgewerkt.



Woonwerkbalans



28%

28% van de banen door bewoner uit deelregio

aantal praktisch en middelbaar opgeleiden inwoners per gebied

laag hoog



Wonen en werken in balans



Disbalans naar **wonen**; disbalans naar **theoretisch** opgeleide inwoners



Disbalans naar **werken**; disbalans naar **theoretisch** opgeleide inwoners



Disbalans naar **werken**; disbalans naar **praktisch en middelbaar** opgeleide inwoners



Disbalans naar **wonen**; disbalans naar **praktisch en middelbaar** opgeleide inwoners

Plancapaciteit werklocaties

- Bedrijventerreinen
- Kantoorlocaties

Plancapaciteit woonlocaties

- Harde plancapaciteit
- Zachte plancapaciteit
- Zachte plancapaciteit na 2030

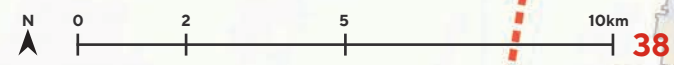
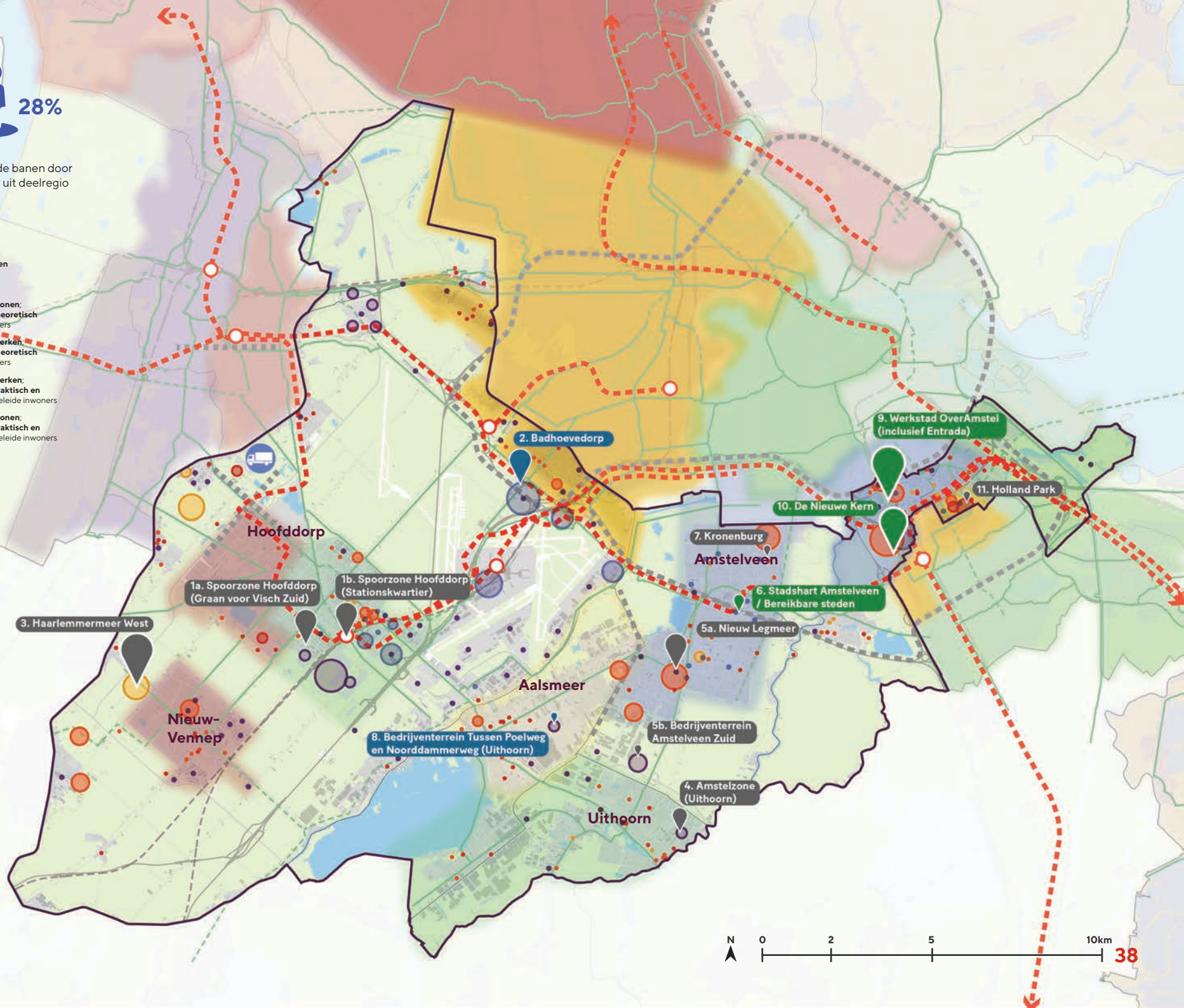
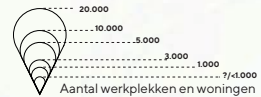


Mobiliteitsprojecten

- OV
- Weg
- Multimodaal
- Fiets
- Zoekgebieden bouw hubs



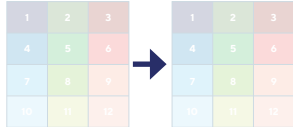


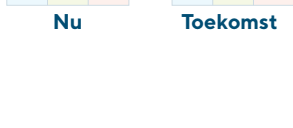


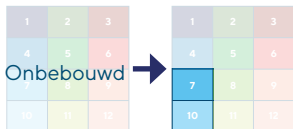
Kansrijke ontwikkellocaties ter verbetering woonwerkbalans



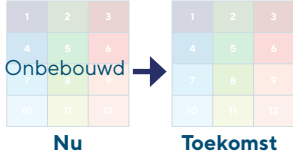


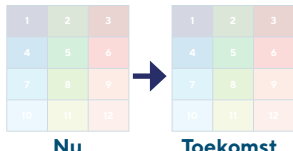


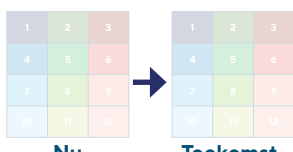


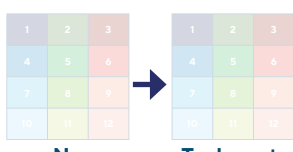
- Woon-werkgebied in de toekomst
- Werken in de toekomst
- Wonen in de toekomst
- Nog niet zeker



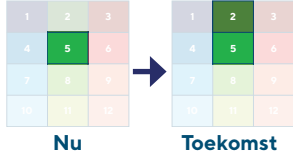


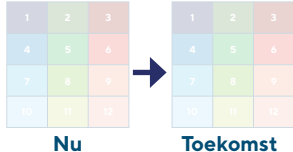


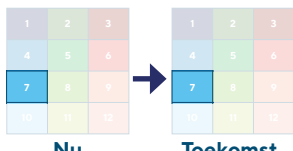




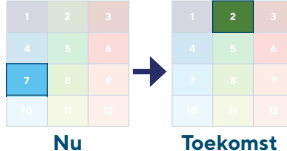


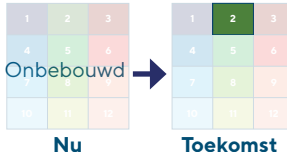


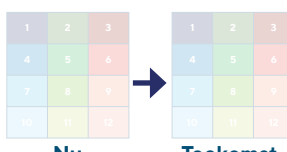
3.2.6 Bijdrage aan de woonwerkbalans: aandachtspunten, stimuli en randvoorwaarden

Onderstaande grotere gebiedsontwikkelingen leveren een bijdrage aan bovenstaande kwantitatieve en kwalitatieve opgaven, of hebben de potentie dat te doen.

Project	Typering	Inzet woonwerkbalans	Dichtheid en functiemix	Optimalisatie en uitdagingen
1a. Spoorzone Hoofddorp (Graan voor Visch Zuid)	...	 + 4.000-5.200 woningen  + 1.100-1.180 banen		<ul style="list-style-type: none"> Totaal aantal woningen afhankelijk van doortrekking Noord-Zuidlijn naar Hoofddorp (geen metro, minder woningen).
1b. Spoorzone Hoofddorp (Stationskwartier)	...	 + 1.400-5.800 woningen  + 2.150-2.280 banen		
2a. Badhoevedorp (Lijndenhof)	6,5 hectare bedrijven en kantoren en een nieuwe dorpsweg naar Badhoevedorp			<ul style="list-style-type: none"> ...
2b. Badhoevedorp (Quatrebras)	minimaal 320 woningen en appartementen, een nieuw dorps huis en basisschool en een nieuw ingericht park.			
2c. Badhoevedorp (Centrum)	minimaal 215 woningen en appartementen, 3.000 m2 nieuwe winkels en een dorpsplein.	 + 1.100 woningen  + ? banen		
2d. Badhoevedorp (De Veldpost)	44 hectare voor sport, groen en recreatie.			
2d. Badhoevedorp (Schuilhoeve)	minimaal 565 woningen en appartementen en 4,5 hectare kantoren in een groene omgeving.			

Project	Typering	Inzet woonwerkbalans	Dichtheid en functiemix	Optimalisatie en uitdagingen
3. Haarlemmermeer West	De woningbouwopgave voor Haarlemmermeer-West bestaat uit de bouw van woningen op locaties bij Lisserbroek, in Nieuw-Vennep West en in Cruquius en tussen Cruquius en Zwaanshoek. Het zijn de laatste locaties waar we grootschalig buiten de kernen kunnen bouwen. We zoeken naar dorpse manieren van wonen die passen bij de bestaande dorpen en de gebieden waar gebouwd wordt.	 + ? woningen  + ? banen		<ul style="list-style-type: none"> Zorg voor 'eerst bewegen, dan bouwen' door te investeren in oplossingen voor het verkeer.
4. Amstelzone (Uithoorn)	Onderzoek naar mogelijke transformatie van de Amstelzone (onderdeel van het industrieterrein Uithoorn). De Raad heeft zich uitgesproken voor het uitwerken van een voorkeurscenario om een gemengd woonwerkgebied te creëren.	 + ? woningen  + ? banen		<ul style="list-style-type: none"> Grootste uitdaging is om de bodemsanering uit te kunnen voeren naar het niveau van de functie wonen.
5a. Nieuw Legmeer / Bedrijventerrein Amstelveen Zuid (Nieuw Legmeer)	Transformatie van bedrijventerrein Legmeer naar een woon-werkwijk, met een manging van wonen en werken en bijbehorende voorzieningen (winkels, scholen, zorg, recreatie en horeca)	 + 0 - 4.400 woningen  + ? banen		<ul style="list-style-type: none"> Oppervlakte voor kantoren en bedrijvigheid is minder geworden ten opzichte van eerder plan, meer ruimte voor wonen. Hoe behouden we een deel van de bedrijvigheid in een gebied waar ook veel woningen gerealiseerd zullen worden? Hoe geeft je vorm aan deze functiemenging?
5b. Nieuw Legmeer / Bedrijventerrein Amstelveen Zuid (Bedrijventerrein Amstelveen-Zuid)	Een nieuwe werklocatie langs de noord en zuidkant van de N201, die nodig is voor vestiging of uitbreiding van lokale en regionale bedrijven en die gedeeltelijk dient als uitwijklocatie voor bedrijven die op dit moment op Legmeer gevestigd zijn.	 + ? woningen  + ? banen		<ul style="list-style-type: none"> ...

Project	Typering	Inzet woonwerkbalans	Dichtheid en functiemix	Optimalisatie en uitdagingen
6. Stadshart Amstelveen / Bereikbare steden	Huidig woon/werk/winkelgebied waar de komende jaren de publieke ruimte en het winkelgebied kwalitatief worden aangepakt, de woonfunctie wordt uitgebreid (dichtheid van wonen groeit), en het winkel en kantoorgebied grotendeels behouden wordt. Het is ook onderdeel van het Bereikbare Steden initiatief van de MRA.	 + 2.200 woningen  + ? banen		<ul style="list-style-type: none"> •
7. Kronenburg	Transformatie van een verouderd kantoreengebied naar een studentencomplex dat aansluit op Uilenstede.	 + 438 woningen  + 0 banen		<ul style="list-style-type: none"> •
8. Bedrijventerrein Tussen Poelweg en Noorddammerweg (Uithoorn)	Glastuinbouwgebied waar zich door de jaren heen bedrijven gevestigd hebben. Door de structuur, nog verkaveld naar de functie glastuinbouw met langgerekte kavels, is er een uitdaging om de verkavelingsstructuur geschikt te maken voor bedrijven en een wegenstructuur aan te leggen. Het goed geschikt maken van dit bedrijventerrein draagt bij aan het voor de gemeente behouden van de goede woonwerkbalans.	 + ? woningen  + ? banen		<ul style="list-style-type: none"> • Financiën zijn nodig om benodigde aanpassingen in het gebied te maken.

Project	Typering	Inzet woonwerkbalans	Dichtheid en functiemix	Optimalisatie en uitdagingen
9. Werkstad OverAmstel (inclusief Entrada)	<p>Bedrijventerrein dat in transformatie is en geïntensiveerd wordt naar een stadswijk met een menging van wonen en werken.</p> <p>Entrada is nu kantorenpark dat wordt gesloopt en vervangen door woningbouw.</p> <p>(belangrijk deel van werkstad overamstel is niet op grondgebied OuderAmstel, toch? Gaat dit ook over het Amsterdamse deel?)</p>	 + ? woningen  + ? banen		<ul style="list-style-type: none"> • Behoeft aan goede verbindingen met OV. • Toenemende druk op de wegen en het parkeren vanwege nieuwbouw • Meer woningbouw toevoegen en minder werken kan alleen als LIB 4 contour wordt verkleind. • Intensiveren ruimtegebruik maakt werklocaties duurder en onbetaalbaar voor wel gewenste bedrijfstypes
10. De Nieuwe Kern	<p>Tussen station Duivendrecht, de Johan Cruijff Arena en de A2 komt op een gebied dat nu bestaat uit groen, volkstuinen en sportvelden een nieuwe stadswijk, met woningen rondom een groot stadspark, voorzieningen, horeca, kantoren en een uitbreiding van sportcomplex De Toekomst.</p>	 + 6.200 woningen  + ? banen		<ul style="list-style-type: none"> • Idem aan werkstad overamstel
11. Holland Park	...	 + ? woningen  + ? banen		<ul style="list-style-type: none"> • Belangrijk dat de goede OV-bereikbaarheid (NS, metro en bus) behouden blijft.

3.3

Amsterdam

3.3.1 Inleiding

Amsterdam afficheert zich als de open, diverse, menselijke, internationale en historische kernstad van een snelgroeïende metropool in transitie. Met een aandeel van ruim 52% van het bruto regionaal product en bijna 45% in de totale werkgelegenheid is Amsterdam het economisch zwaartepunt van de MRA.

In Amsterdam is de beroepsbevolking (515.000) kleiner dan het aantal lokale banen (619.000, woonwerkbalans: 1,20).²⁹ Nieuw-West, Zuid, Zuidoost, en Centrum kennen een positieve woonwerkbalans. In Noord, Oost en West is de woonwerkbalans negatief, met name doordat hier meer praktisch en theoretisch opgeleiden wonen dan er banen voor hen zijn.³⁰

De belangrijkste opgave is om de beroepsbevolking in aantallen en naar opleidingsniveaus en kwalificaties mee te laten groeien met de banengroei. Het is daarbij van belang om de nabijheid en onderlinge bereikbaarheid tussen de woon- en werkconcentraties voor praktisch en middelbaar opgeleiden zowel binnen de deelregio als daarbuiten te verbeteren.

In de propositie ten behoeve van de MRA Agenda³¹ geeft Amsterdam aan werk te willen maken van verschillende onderwerpen direct gerelateerd aan een betere woonwerkbalans. Amsterdam ziet een opgave in het tegengaan van arbeidstekorten, wat een geïntegreerde benadering van zowel de woningmarkt als de arbeidsmarkt vereist. Ten behoeve van een evenwichtige verdeling van woningen en economische kansen over de regio wordt voorgesteld te werken aan onder andere: betaalbare huisvesting in de regio, het stimuleren van gemengde woonwerkgebieden en het bevorderen van de ontwikkeling van hoogwaardige werkgelegenheid in verschillende delen van de regio. Daaraan gerelateerd is de behoefte om het lokale en regionale mobiliteitssysteem te ontlasten, wat mede nodig is omdat Amsterdam inzet op een transitie naar gezonde vormen van mobiliteit (en minder auto's). Het meer werven van de auto uit Amsterdam heeft gevolgen voor de omgeving. Om Amsterdam voor iedere bewoner en gebruiker bereikbaar te houden, ongeacht woonlocatie of inkomen, is het versterken van regionale mobiliteitsnetwerken cruciaal.

29 *Bron: Economische Verkenningen Metropoolregio Amsterdam – Dashboard 2021; TW en Arbeid per sector – Arbeidsvolume totaal werkzame personen; en: Economische Verkenningen Metropoolregio Amsterdam – Dashboard 2021; Arbeidsaanbod – Beroepsbevolking 15-75 jaar*

30 *Bron: Gemeente Amsterdam – Onderzoek en Statistiek: Dashboard Kerncijfers*

31 *Propositie deelregio Amsterdam t.b.v. een nieuwe MRA Agenda, 2023*

3.3.2 Beroepsbevolking, banen en pendel

In Amsterdam wonen momenteel zo'n 931.000 inwoners, verdeeld over 481.000 woningen.³² In 2021 behoorden 515.000 inwoners in de deelregio tot de beroepsbevolking. Daarvan was 22% praktisch opgeleid, 30% middelbaar en 48% theoretisch opgeleid.³³ De praktisch en middelbaar opgeleiden zijn oververtegenwoordigd in grote delen van Nieuw-West, Noord en Zuidoost. De theoretisch opgeleiden zijn oververtegenwoordigd in overige delen van Amsterdam. Door de hoge bewonersdichtheid en het type woningen, wonen hier ook veel praktisch en middelbaar opgeleiden.

In de deelregio waren in 2021 zo'n 619.000 banen gevestigd. Van het totaal aantal banen in de deelregio was in 2021 zo'n 16% geschikt voor praktisch opgeleiden, 41% voor middelbaar opgeleiden en 43% voor theoretisch opgeleiden.³⁴ De deelregio heeft een diverse economische structuur met als zwaartepunt geavanceerde (zakelijke) dienstverlening, ICT, financiële dienstverlening en grootstedelijke interactiemilieus. Overige belangrijke economische sectoren zijn zorg, horeca en cultuur, sport en recreatie.

Het aandeel lokaal werkenden in de beroepsbevolking is 68%. Door de scheve woonwerkbalans is er daarnaast een aanzienlijke woonwerkpendel: zo'n 31% van de Amsterdamse beroepsbevolking forenst voor werk naar buiten de deelregio, terwijl 57% van de Amsterdamse banen

³² Bron: CBS Regionale Kerncijfers

³³ Bron: Economische Verkenningen Metropoolregio Amsterdam – Dashboard 2021; Arbeidsaanbod – Beroepsbevolking 15-75 jaar – Opleiding: basis, midden, hoog

³⁴ Bron: Economische Verkenningen Metropoolregio Amsterdam – Dashboard 2021; TW en Arbeid per sector – Arbeidsvolume totaal werkzame personen – Alle bedrijfstakken, in combinatie met CBS: Werkzame beroepsbevolking naar onderwijsniveau 2021

³⁵ Bron: Microdata CBS 2022, analyse O&S Amsterdam; aantal werknemers (dus exclusief zelfstandigen)

ingevuld wordt door werkenden van buiten de deelregio.³⁵

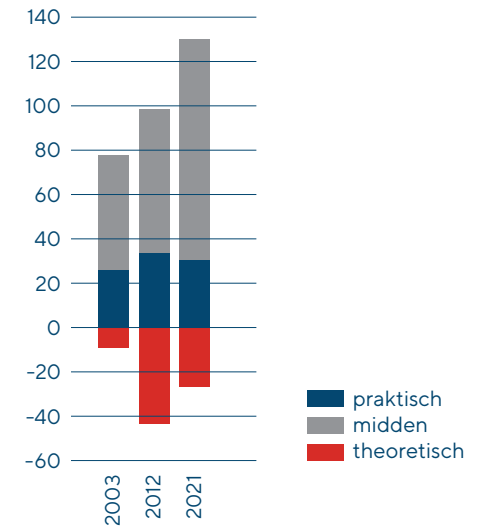
De inkomende pendel en de congestie nemen bovendien sterk toe. Het bereikbaarheidsprogramma 'Samen bouwen aan bereikbaarheid (SBaB) waar Rijk en regio in samenwerken constateert dat als de groei van de mobiliteit niet in goede banen wordt geleid, de leefkwaliteit in de stad sterk achteruit gaat en de netwerken in en om de stad vastlopen. Ook stelt SBaB in vergelijking met de andere deelregio's dat de vervoersongelijkheid in Amsterdam minder groot is, omdat het openbaar vervoer en de fiets in Amsterdam volwaardige alternatieven voor de auto zijn en veel banen relatief nabij zijn. Maar de analyse in hoofdstuk 2 laat zien dat deze nabijheid van banen voor praktisch opgeleiden in Amsterdam aanzienlijk lager is dan voor middelbaar en theoretisch opgeleiden.

3.3.3 Ontwikkeling woonwerkbalans

In Amsterdam bestond in 2021 de beroepsbevolking uit 515.000 personen en waren er 619.000 lokale banen, wat zorgt voor een woonwerkbalans van 1,2. Dit betekent dat er per lid van de beroepsbevolking 1,2 baan gevestigd is in de deelregio. De deelregio valt in termen van de analyse woonwerkbalans te definiëren als:

Amsterdam

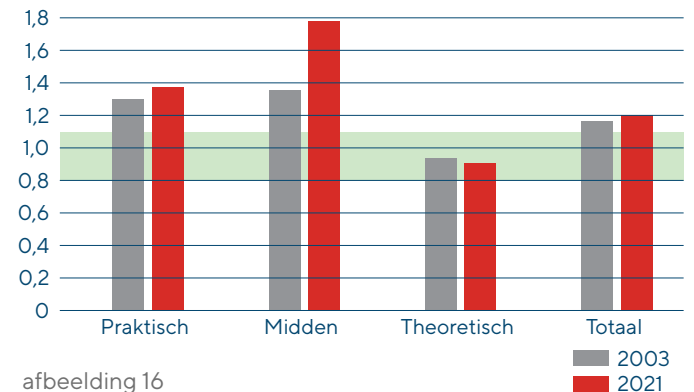
- Overwegend groen (balans wonen-werken): Amsterdam aan het IJ, Amsterdam Centrum, Amsterdam Zuidoost



afbeelding 15

Absolute ontwikkeling van de woonwerkbalans naar opleidingsniveaus in Amsterdam (2003-2021)*

* Woonwerkbalans: banen minus beroepsbevolking (x 1.000; saldo boven nul: meer banen dan beroepsbevolking; saldo onder nul: meer beroepsbevolking dan banen)



afbeelding 16

Ontwikkeling woonwerkbalans per opleidingsniveau in Amsterdam

- Deels geel (disbalans naar werken – met een oververtegenwoordiging van praktisch en middelbaar opgeleiden): Amsterdam Nieuw-West, deel Amsterdam Zuidoost
- Deels rood (disbalans naar wonen – met een oververtegenwoordiging van praktisch en middelbaar opgeleiden): deel van Amsterdam Noord

De gemiddelde jaarlijkse groei van het aantal banen (9.900) was tussen 2003 en 2021 in Amsterdam groter dan de gemiddelde jaarlijkse groei van de beroepsbevolking (7.800). Per opleidingsniveau zijn er grote verschillen: het aantal theoretisch opgeleiden groeit sneller dan het aantal theoretische banen (waardoor de woonwerkbalans van theoretisch opgeleiden ongeveer gelijk bleef: was 0,93, is nu 0,92), het aantal middelbaar opgeleiden in de Amsterdamse beroepsbevolking daalt terwijl het aantal middenbanen groeit (waardoor de woonwerkbalans steeg van 1,38 naar 1,79), en het aantal praktisch opgeleiden daalde tussen 2003 en 2021 iets sneller dan het aantal praktische banen (waardoor de woonwerkbalans steeg van 1,28 naar 1,38). Dit alles heeft er voor gezorgd dat de totale woonwerkbalans 2003 en 2021 nagenoeg gelijk is gebleven: 1,2.

3.3.4 Scenario's woonwerkbalans

De opgave voor de woonwerkbalans is in Amsterdam een afgeleide van de verwachte banengroei. Immers, hoe groter de banengroei, hoe groter binnen de ambities van het verbeteren van de woonwerkbalans de noodzaak is om ook woningbouw te realiseren en daarmee de groei van de lokale beroepsbevolking te ondersteunen. Zoals de

analyse naar opleidingsniveau in de vorige paragraaf laat zien gaat het daarbij voornamelijk om het faciliteren van de praktisch en middelbaar opgeleide beroepsbevolking. De theoretische beroepsbevolking groeit immers sneller dan het aantal theoretische banen.

In de periode 2003–2021 groeide het aantal banen in de deelregio met gemiddeld ruim 9.900 per jaar. Dit gebruiken we voor deze deelregio als basis voor het opstellen van de scenario's woonwerkbalans. Getalsmatig ziet de opgave er in het basis- en plusscenario als volgt uit voor de deelregio als geheel:

Basisscenario: op peil houden woonwerkbalans (blijft 1,2)

- Uitgangspunt: trendmatige banengroei 2003–2021 van 9.900 per jaar
- Woonwerkbalans blijft gelijk bij een groei van de beroepsbevolking van 8.250 per jaar (equivalent van 7.500 woningen)

Plusscenario: verbeteren woonwerkbalans (naar 1,1)

- Uitgangspunt: trendmatige gemiddelde banengroei 2003–2021: 9.900 per jaar
- Woonwerkbalans verbetert bij groei beroepsbevolking van 11.700 per jaar (equivalent van 10.600 woningen)

Amsterdam sprak in het Woonakkoord 2021 met de provincie Noord Holland de ambitie uit om ongeveer 7.500 woningen per jaar te bouwen voor de periode tot aan 2025. Voor de langere termijn (2050) werd uitgegaan

van een groei van de woningvoorraad met 5.000 per jaar.³⁶ In de Woondeal MRA is tussen 2022 en 2030 voor Amsterdam een productie afgesproken van 67.500 woningen, wat in deze periode neerkomt op een jaarlijkse productie van 8.400 woningen.³⁷ Ter vergelijking: in de plancapaciteit wonen zijn voor Amsterdam 190.000 woningen opgenomen tot 2040 en in de periode 2012–2023 werden er in de deelregio per jaar gemiddeld 4.700 woningen gebouwd.³⁸

Het consolideren van de woonwerkbalans lijkt gezien de beoogde en recent gerealiseerde woningen een opgave die net buiten bereik ligt, en het plusscenario gaat de mogelijkheden van Amsterdam kwantitatief te boven. Een nuancering hierbij is dat de woonwerkbalans in de deelregio in de periode 2003–2021 nagenoeg gelijk bleef (groei van 1,18 naar 1,20), terwijl de woningproductie de daarvoor benodigde (en gerealiseerde) groei van de beroepsbevolking maar voor tweederde faciliteerde.

3.3.5 Naar een deelregionale agenda woonwerkbalans

Voor gebieden met die overwegend in balans zijn zoals Amsterdam zijn de volgende hoofdopgaven opgenomen in het schema op pagina 18.

Amsterdam: hoofdopgaven

- Behoud differentiatie banen en beroepsbevolking
- Behoud van de verhouding tussen wonen en werken
- Inzet op woningen voor praktisch en middelbaar opgeleiden
- Inzet op (beschermen ruimte voor) werk voor

36 Woonakkoord 2021–2025 Gemeente Amsterdam – Provincie Noord-Holland

37 Bron: Woondeal MRA – Maart 2023; p. 29 en p.39

38 CBS Statline, 2012–2023, Voorraad woningen en niet-woningen; mutaties, gebruiksfunctie, regio; Nieuwbouw

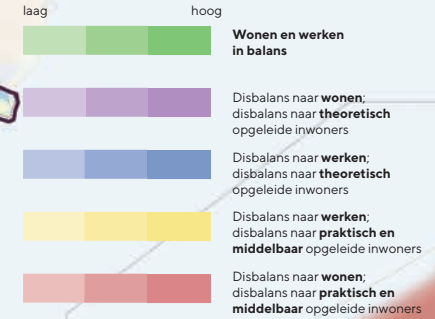
praktisch en middelbaar opgeleiden

- Betere verbindingen van en naar woon en werkgebieden (intern en extern)

Meer specifiek vraagt het verbeteren van de woonwerkbalans om:

- Behoud diversiteit van de kernstad (diversiteit bevolking, sectorstructuur, economische milieus), dus: concentratie en verdichting faciliteren, verdrukking en verlies diversiteit tegengaan.
- Ongelijk investeren voor gelijke kansen: minder draagkrachtige huishoudens (praktisch en middelbaar opgeleid) en minder draagkrachtige bedrijven en voorzieningen die het meeste last hebben van ruimtelijk-economische ontwikkeling ruimte bieden en hun ruimte behouden/beschermen
- Behoud en vergroten van ruimte voor werken (werkmilieus, werkfuncties in bestaande stad, en in nieuwbouw)
- Investeren in de goede bereikbaarheid van en naar bestemmingen in de regio is daarvoor een belangrijke voorwaarde.

aantal praktisch en middelbaar opgeleiden inwoners per gebied



Plancapaciteit werklocaties

- Bedrijventerreinen
- Kantoorlocaties

Plancapaciteit woonlocaties

- Harde plancapaciteit
- Zachte plancapaciteit
- Zachte plancapaciteit na 2030



Mobiliteitsprojecten

- OV
- Weg
- Multimodaal
- Fiets
- Zoekgebieden bouwhub

Kansrijke ontwikkellocaties ter verbetering woonwerkbalans

- Woon-werkgebied in de toekomst
 - Werken in de toekomst
 - Wonen in de toekomst
 - Nog niet zeker
-
- Aantal werkplekken en woningen

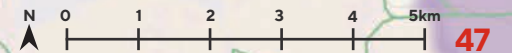


Woonwerkbalans





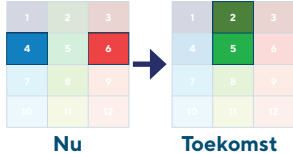


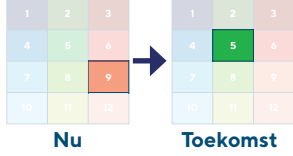
43%



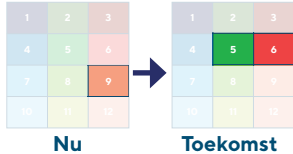


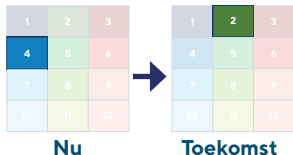
43% van de banen door bewoner uit deelregio






3.3.6 Bijdrage aan de woonwerkbalans: aandachtspunten, stimuli en randvoorwaarden

Onderstaande grotere gebiedsontwikkelingen leveren een bijdrage aan bovenstaande kwantitatieve en kwalitatieve opgaven, of hebben de potentie dat te doen.

Project	Typering	Inzet woonwerkbalans	Dichtheid en functiemix	Optimalisatie en uitdagingen
1. Zuidoost	Zuidoost ontwikkelt zich van gescheiden woon- en werkgebieden naar een gemengd woonwerkgebied. In de gebieden Amstel III, De Nieuwe Kern en de bedrijvenstrook wordt door middel van intensivering en verdichting hierop ingezet. Arenapoort ontwikkeld zich met een gemengd programma steeds meer tot een stedelijke kern met leisure, wonen en winkels. Van mono naar gemengd. Kwaliteitsimpuls geven. Mobiliteit faciliteert voornamelijk bestemming-verkeer van buiten de stad. De werklocaties zijn sterk auto-georiënteerd met veel parkeerplaatsen ondanks goede OV-verbindingen.	 + 23.000 woningen  + ? banen		<ul style="list-style-type: none"> • Uitdaging: Aanhoudende arbeidstekorten (CHECK) • Uitdagingen: Het toevoegen van (betaalbare) werkfuncties aan gebiedsontwikkeling. • Het betaalbaar houden van werklocaties. • Versterken gemengde stations-kwartieren Bijlmer en Duivendrecht met fijnmazig loop- en fietsnetwerk. • Uitdaging: werkgevers-aanpak spreiden en mijden met flankerend (parkeer) beleid en alternatieven voor doelgroepen (irt arbeidstekort). • Uitdaging: versnellen (sociaal veilig) intern fiets-netwerk en relaties met Zuidas, Amstelveen en Weesp. <ul style="list-style-type: none"> • Transformatie S111 tot stadsstraat.
2. Noord	Amsterdam Noord heeft zich ontwikkeld van een voormalige industriegebied met aangrenzende woonbuurten die matig verbonden waren met de rest van de stad tot een aantrekkelijk leefmilieu langs de IJ-oever. Met o.a. de komst van stedelijke voorzieningen, de Noord/Zuidlijn en het verbeteren van het Buikslotermeerplein heeft het gebied een stedelijke impuls gekregen in een bredere ontwikkeling van de Zaan-IJ oevers tot gemengd hoogstedelijk gebied als brug tussen ontwikkeling kernstad en Noord-Holland.	 + 23.851 woningen  + ? banen		<ul style="list-style-type: none"> • Uitdaging: doorontwikkelen Zaan-IJ oevers tot gemengde hoogstedelijke milieus, Van Hasseltzone. (evt 'welvaartsprong over het IJ'). • Uitdaging tijdige realisatie Oost- en Westbrug, HOV Zaan-IJ, intern fietsnetwerk en regionale doorfietsroute van Dam tot Dam. • Optimaliseren: fietsverbindingen, groen en sport, optimaliseren fietsrelaties met Waterland en Purmerend, HOV kwaliteit behouden. • Uitdagingen: padafhankelijkheden, omgevingseffecten huidige bestemmingen en vergroening Havengebied.

Project	Typering	Inzet woonwerkbalans	Dichtheid en functiemix	Optimalisatie en uitdagingen
3. Nieuw West	Met de ontwikkeling van de Ringzone is door een mengeling van transformatie en stedelijke vernieuwingsprojecten de verbinding gelegd tussen Oud-West en Nieuw-West. Dit heeft Nieuw-West voor een grotere groep Amsterdammers op de kaart gezet als aantrekkelijk woonmilieu. De komende jaren zal dit gebied door verschillende kleinere gebiedsontwikkelingen opnieuw een stedelijke impuls krijgen met het innovatiedistrict Schinkelskwartier en NZL-station als aanjagers.	 + 35.000 woningen  + ? banen		<ul style="list-style-type: none"> Uitdaging: De ontwikkelingen betreffen veel kleinere initiatieven verspreid door Nieuw West die alles bij elkaar een aanzienlijk aantal woningen en werklocaties toevoegen. Uitdaging: Het blijft ingewikkeld om het werkprogramma voor elkaar te krijgen in nieuwe initiatieven Uitdaging: Betaalbaar houden van wonen en werken Optimalisaties: Diversifiëren en mengen Uitdaging: versterken fiets en HOV-relaties intern en richting Schiphol, o.a. realisatie Schinkelsbrug, knoop Lelylaan, Schinkelsbrug. Opwaardering van het tracé van de Westtangent (deze kunnen we niet goed plaatsen?) kan de positie van het Osdorplein als centrum voor heel het stadsdeel versterken én Nieuw-West beter verbinden met voorzieningen en werkgelegenheid in Zaanstad en het Havengebied aan de noordkant en Schiphol aan de zuidkant
4. Haven Stad	Havenstad wordt een gemengd, hoogstedelijk gebied met voldoende ruimte voor bedrijven. Een omvangrijke transformatie van voormalig industrie- en bedrijventerrein naar een gemengde stadswijk met alle bijbehorende voorzieningen op het gebied van sport, kunst en cultuur, recreatie, groen en scholen in een bredere ontwikkeling van de Zaan-IJ oevers tot gemengd hoogstedelijk gebied als brug tussen ontwikkeling kernstad en Noord-Holland.	 + 40.000 - 70.000 woningen  + 58.000 banen		<ul style="list-style-type: none"> Uitdaging: Voorkomen dat Haven-stad een eiland wordt dat niet met omliggende buurten communiceert Optimalisatie: stadsstraten en fietsroutes tussen de bestaande buurten in Nieuw-West en Haven-stad en het stationskwartier Sloterdijk Ontwikkeling Buiksloterhamzone Uitdagingen: Padafhankelijkheden

Project	Typering	Inzet woonwerkbalans	Dichtheid en functiemix	Optimalisatie en uitdagingen
5. Zeeburger-eiland / IJburg	<p>Ontwikkeling van de Sluisbuurt (ZBE), de Baaibuurt West (ZBE) en uitbreiding van de eilanden Centrum IJburg en Strandeiland: Duurzame, groene stadswijken aan het water en vlakbij het centrum. Op de bedrijvenstrook Zeeburgereiland blijft ruimte voor bedrijvigheid; de Oostpunt Zeeburgereiland leent zich voor stedelijke voorzieningen op het gebied van groen, logistiek, cultuur en nutsvoorzieningen.</p>	<p>  + 16.626 woningen  + 0 banen </p>	 <p>Nu → Toekomst</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Uitdaging: Toevoeging werkgelegenheid met stimuleren gemengde milieus en uitbouwen stedelijke voorzieningen en lokale bedrijvigheid. • Uitdaging: Verbindingen met andere stadsdelen Amsterdam, Weesp en gemeente Diemen • Uitdaging: Doorstroming verkeersknooppunten cruciale mijl • Optimaliseren HOV-verbinding op termijn naar tram Indische buurt.

3.4

Gooi en Vechtstreek

3.4.1 Inleiding

De Gooi en Vechtstreek heeft een bloeiende creatieve industrie van (inter)nationaal belang (waaronder innovatieve media) in een groenblauwe leefomgeving met volop aanleiding voor werk, verblijf en recreatie. De deelregio afficheert zich in haar deelregiopropositie ten behoeve van de MRA agenda als een werk-, verblijfs- en recreatiegebied voor zowel de eigen inwoners, als voor de grote, groeiende steden om de deelregio heen. Kern daarin zijn zowel de bossen, heides, plassen en meren ('de longen' in een sterk verstedelijkt gebied), als de creatieve en innovatieve economie, gecentreerd rond de snel ontwikkelende media-industrie. In deze propositie is de relatie met de uitdagingen op het gebied van woonwerkbalans onder andere te vinden in de wens tot cofinanciering van de campusontwikkeling op het Media Park en intensivering van de samenwerking met bedrijven en kennisinstellingen en de behoefte aan een gezamenlijke aanpak om de interne en externe bereikbaarheid van (recreatieve) bestemmingen, werklocaties en kernen binnen de deelregio te verbeteren.

3.4.2 Beroepsbevolking, banen en pendel

In Gooi en Vechtstreek wonen begin 2024 zo'n 245.000

inwoners in 112.400 woningen.⁴⁰ De beroepsbevolking bestond in 2021 uit 138.000 inwoners, waarvan 17% praktisch, 38% middelbaar en 44% theoretisch opgeleid.⁴¹ De theoretisch opgeleiden zijn oververtegenwoordigd in het grootste deel van de deelregio (Bussum, Hilversum, Blaricum, Laren). De praktisch en middelbaar opgeleiden zijn oververtegenwoordigd in Wijdemeren en Huizen (en in Bussum Zuid, Hilversum Noordoost en Oost).

In Gooi en Vechtstreek waren in 2021 zo'n 107.000 banen. Van het totaal aantal banen in de deelregio is zo'n 18% geschikt voor praktisch opgeleiden, 38% voor middelbaar opgeleiden en 43% voor theoretisch opgeleiden.⁴² Zwaartepunt binnen het economisch profiel van deze deelregio ligt bij data-gedreven media industrie met de Media Campus en AI-hub als aanjager voor innovatieve en cross-sectorale toepassingen. Overige belangrijke economische sectoren zijn zorg, zakelijke diensten, detailhandel en groothandel.

Er is een aanzienlijk woonwerkpendel: in 2022 forenste zo'n 54% van de beroepsbevolking voor werk van deze deelregio naar buiten de deelregio, terwijl 49% van de banen in deze deelregio werkenden van buiten de

⁴⁰ Bron: CBS Regionale Kerncijfers

⁴¹ Bron: Economische Verkenningen Metropoolregio Amsterdam – Dashboard 2021; Arbeidsaanbod – Beroepsbevolking 15-75 jaar – Opleiding: basis, midden, hoog

⁴² Bron: Economische Verkenningen Metropoolregio Amsterdam – Dashboard 2021; TW en Arbeid per sector – Arbeidsvolume totaal werkzame personen – Alle bedrijfstakken, in combinatie met CBS: Werkzame beroepsbevolking naar onderwijsniveau 2021

deelregio aantrekken. Thuiswerkmogelijkheden kunnen deze pendel enigszins verminderen, vooral voor de vele theoretisch opgeleiden in de niet fysieke beroepen die deze deelregio kent. Het aandeel lokaal werkenden is 46% (waarvan 28% in de eigen gemeente).⁴³ SBaB geeft aan dat, ondanks dat het aantal inwoners in Gooi en Vechtstreek relatief minder sterk groeit dan in andere deelregio's (zoals Almere-Flevoland en Amsterdam) en de files sterk toenemen. Daarbij wordt aangegeven dat dit vooral veroorzaakt wordt door de groei van het autoverkeer buiten de MRA (Utrecht, Amersfoort) richting Amsterdam. Door de dominante spitsrichting op de A1 blijven er ondanks de wisselstroom grote knelpunten. Bijna alle inwoners van Hilversum, en daarmee zo'n 40% van de gehele deelregio, wonen op tien minuten afstand van een intercity- of sprinterstation. Tegelijkertijd zijn inwoners van de deelregio sterk afhankelijk van de auto, mede ook door de frequentie van het openbaar vervoer. Dit geldt in het bijzonder voor de praktisch en middelbaar opgeleiden uit Gooi en Vechtstreek. Daarnaast zit het goederen- en personenverkeer op het spoor elkaar steeds meer in de weg.⁴⁴

3.4.3 Ontwikkeling woonwerkbalans

In Gooi en Vechtstreek bestond in 2021 de beroepsbevolking uit 138.000 personen en het aantal lokale banen 107.000, wat zorgt voor een woonwerkbalans van 0,77. Dit betekent dat er per lid van de beroepsbevolking 0,77 baan gevestigd is in de deelregio.

Blaricum, Gooise Meren, Huizen en Wijdmeren kennen op alle opleidingsniveaus een negatieve woonwerkbalans, in Hilversum geldt dit alleen voor praktisch opgeleiden en

in Laren voor praktisch en middelbaar opgeleiden. De deelregio valt in termen van de analyse woonwerkbalans te definiëren als:

Gooi en Vechtstreek

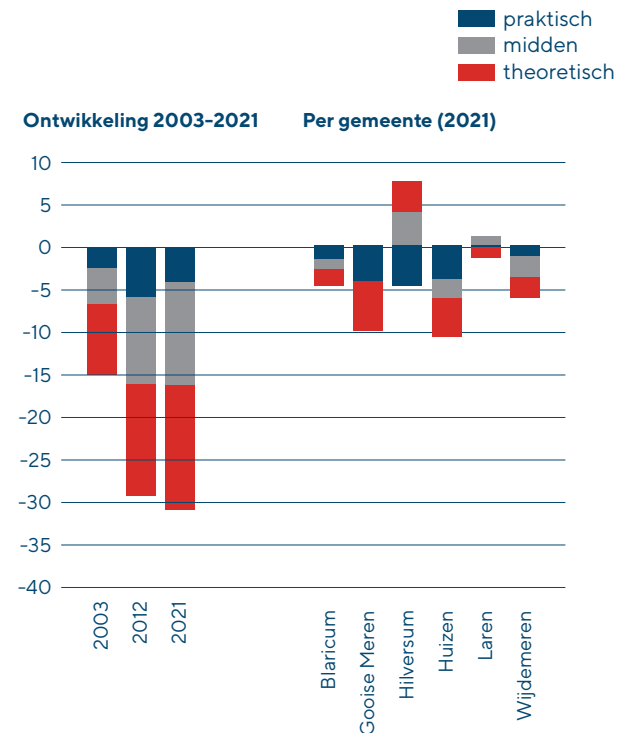
- Overwegend paars (disbalans naar wonen – met een oververtegenwoordiging van theoretisch opgeleiden): Bussum, Hilversum, Blaricum, Laren
- Deels rood (disbalans naar wonen – met een oververtegenwoordiging van praktisch en middelbaar opgeleiden): Wijdmeren en Huizen

De groei van het aantal banen houdt in Gooi en Vechtstreek sinds 2012 ongeveer gelijke tred met de groei van de beroepsbevolking. In de periode tussen 2003 en 2012 was dit niet het geval. Per saldo groeide tussen 2003 en 2021 de beroepsbevolking sneller (met zo'n 1.200 inwoners per jaar) dan het aantal banen (met zo'n 220 banen per jaar). Dit heeft er voor gezorgd dat de woonwerkbalans tussen 2003 en 2021 is verslechterd (van 0,88 naar 0,77).

De banengroei en groei van de beroepsbevolking vond in deze periode met name plaats onder theoretisch opgeleiden. Het aantal banen voor praktisch en middelbaar opgeleiden daalde tussen 2003 en 2021 in totaal met respectievelijk 8.000 en 4.000, terwijl het aantal banen voor theoretisch opgeleiden flink steeg (met zo'n 16.000). Ook daalde in de beroepsbevolking het aantal praktisch opgeleiden in diezelfde periode met zo'n 6.000, terwijl het aantal middelbaar en theoretisch opgeleiden met respectievelijk 3.000 en 24.000 steeg.

43 Bron: Microdata CBS 2022, analyse O&S Amsterdam; aantal werknemers (dus exclusief zelfstandigen)

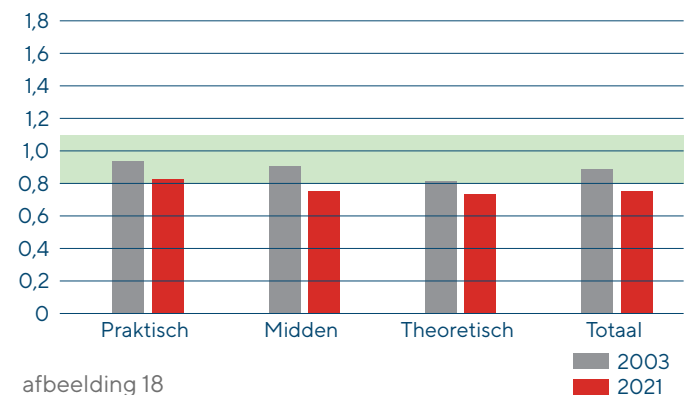
44 Bron: Samen Bouwen aan Bereikbaarheid: Multimodaal Toekomstbeeld 2021



afbeelding 17

Woonwerkbalans naar opleidingsniveaus in Gooi en Vechtstreek*

* Woonwerkbalans: banen minus beroepsbevolking (x 1.000; saldo boven nul: meer banen dan beroepsbevolking; saldo onder nul: meer beroepsbevolking dan banen)



afbeelding 18

Ontwikkeling woonwerkbalans per opleidingsniveau in Gooi en Vechtstreek

3.4.4 Scenario's woonwerkbalans

De opgave voor de woonwerkbalans is in Gooi en Vechtstreek een afgeleide van de verwachte demografische ontwikkeling en daaraan gerelateerde woningbouw(ambitie). Immers, hoe groter de demografische groei en woningproductie, hoe groter de groei van de beroepsbevolking en hoe groter binnen de ambities van het verbeteren van de woonwerkbalans de noodzaak is om ook banengroei te realiseren.

De gemeenten in Gooi en Vechtstreek spraken in het Woonakkoord 2021 de ambitie uit om tot 2040 in totaal 11.500 woningen te bouwen (580 woningen per jaar).⁴⁵

In de Woondeal MRA is de afspraak gemaakt dat het merendeel van die woningen voor 2030 gerealiseerd gaat worden. Deze gaat uit van een productie van 6.900 woningen tussen 2022 en 2030, wat in deze periode neerkomt op een jaarlijkse productie van 860 woningen in de deelregio.⁴⁶

Bij deze geplande 580 tot 860 woningen per jaar (we houden voor de berekening het gemiddelde aan uit het woonakkoord van 580 woningen) is de verwachte groei van de beroepsbevolking in de nieuwbouw (uitgaande van de huidige verhouding tussen beroepsbevolking en woningaantal van 1,12) 650 per jaar. Dat is iets meer dan de helft van de gemiddelde jaarlijkse groei van de beroepsbevolking tussen 2003 en 2021.

Getalsmatig ziet de opgave woonwerkbalans er in het basis- en plusscenario dan als volgt uit voor de deelregio als geheel:

⁴⁵ Woonakkoord Gooi en Vechtstreek 2021 - Samen bouwen aan een vitale en toegankelijke regio; p. 12

⁴⁶ Bron: Woondeal MRA - Maart 2023; p. 29

⁴⁷ Monitor Plabeka 2024 - Bedrijventerreinen en kantoorruimte tot 2050

Basisscenario: op peil houden woonwerkbalans (blijft 0,77)

- Uitgangspunt: woningbouwproductie van gemiddeld 580 per jaar
- Woonwerkbalans blijft gelijk (0,59) bij een groei van het aantal banen met 500 per jaar

Plusscenario: verbeteren woonwerkbalans (naar 0,87)

- Uitgangspunt: woningbouwproductie van gemiddeld 580 per jaar
- Woonwerkbalans verbetert (0,87) bij een groei van het aantal banen met 1.300 per jaar

Het consolideren van de woonwerkbalans lijkt een opgave die gezien het recente verleden binnen bereik ligt. In de periode 2012-2021 bleef de woonwerkbalans in de deelregio gelijk (0,77), wat betekent dat de beroepsbevolking in de deelregio ongeveer even snel groeide als het aantal banen.

Het over een langere periode tot stand brengen van een substantiële verbetering van de woonwerkbalans in de regio is met het oog op de ontwikkeling tussen 2003 en 2021 een flinke opgave. Mede omdat de ruimte op bedrijventerreinen onder verstedelijkingsdruk staat.⁴⁷ In die plannen is nu – uitgaande van gemiddelde kengetallen – ruimte voor 4.600 banen. Een belangrijk deel van de banengroei zal dus moeten plaatsvinden op bestaande werklocaties (intensivering) en op gemengde wonen-werkenlocaties (menging).

3.4.5 Naar een deelregionale agenda woonwerkbalans

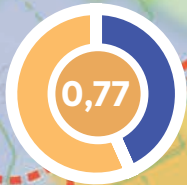
Voor gebieden met een disbalans naar wonen en een oververtegenwoordiging van theoretisch opgeleiden (wat in het grootste deel van de deelregio het geval is) zijn de volgende hoofdogaven opgenomen in het schema op pagina 18.

Gooi en Vechtstreek: hoofdogaven

- Behoud differentiatie banen en beroepsbevolking
- Behoud van de verhouding tussen wonen en werken
- Inzet op woningen voor praktisch en middelbaar opgeleiden
- Inzet op (beschermen ruimte voor) werk voor praktisch en middelbaar opgeleiden
- Betere verbindingen van en naar woon en werkgebieden (intern en extern)

De specifieke situatie in Gooi en Vechtstreek vraagt om een impuls voor bedrijvigheid en werkgelegenheid, door onder andere het versterken economisch profiel van deze deelregio (Media en Innovatie en Vrijtijdseconomie), bijdragen aan de hubontwikkeling en OV knooppunten in de deelregio, en het behoud van ruimte voor economie. Dit laatste door het beschermen van bedrijventerreinen voor hogere milieucategorie bedrijvigheid, en verdichting en het toekomstbestendig maken van gebieden met een lichtere bestemming. Een belangrijke kans ligt in het prioriteren en versterken van, en ruimte geven aan het innovatieve mediacluster. Ook in de plannen voor woningbouw is het van belang om daar waar dat mogelijk is te verdichten en te mengen met werk. Daarnaast is

aandacht voor betaalbare woningen nodig, om ruimte te bieden aan praktisch en middelbaar opgeleiden in arbeidstekortberoepen. Tenslotte is er behoefte aan betere onderlinge verbindingen tussen de regionale en deelregionale woon- en werkgebieden (o.a. door het behoud en versterken treinfrequentie Gooilijn, een inzet op de A27, de A1 op en afritten Crailo en Laren, het realiseren van een regionaal doorfietspadennetwerk, het realiseren van de Stichtse lijn (buslijn HOV over de A27)), terwijl ook de impact van de hoofdinfrastructuur op de milieugezondheid teruggedrongen dient te worden.



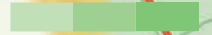
49%

Woonwerkbalans

49% van de banen door bewoner uit deelregio

aantal praktisch en middelbaar opgeleiden inwoners per gebied

laag hoog



Wonen en werken in balans

Disbalans naar **wonen**; disbalans naar **theoretisch** opgeleide inwoners

Disbalans naar **werken**; disbalans naar **theoretisch** opgeleide inwoners

Disbalans naar **werken**; disbalans naar **praktisch en middelbaar** opgeleide inwoners

Disbalans naar **wonen**; disbalans naar **praktisch en middelbaar** opgeleide inwoners

Plancapaciteit werklocaties

- Bedrijventerreinen
- Kantoorlocaties

Plancapaciteit woonlocaties

- Harde plancapaciteit
- Zachte plancapaciteit
- Zachte plancapaciteit na 2030



Mobiliteitsprojecten

- OV
- Weg
- Multimodaal
- Fiets
- Zoekgebieden bouw hubs

Kansrijke ontwikkellocaties ter verbetering woonwerkbalans

- Woon-werkgebied in de toekomst
- Werken in de toekomst
- Wonen in de toekomst
- Nog niet zeker



6. Muiden Noordwest

7. Diverse locaties Huizen

Huizen

Bussum

5. Bussum-Zuid

4. Buurtschap/Craillo /Craibosch/Hub Craillo

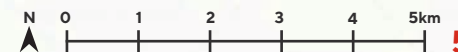
Laren

2. Media Park

1. Centrum/Stationsgebied/1221



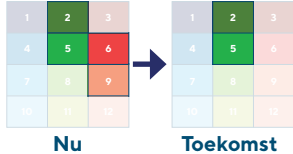


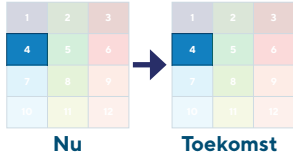
3. Arenapark/Sportpark



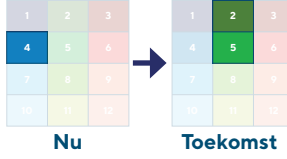


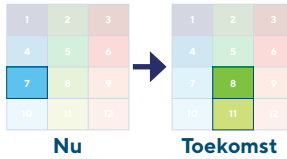
Hilversum



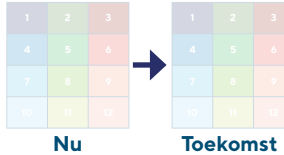


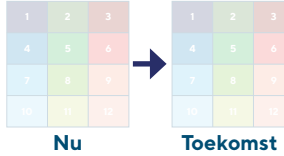


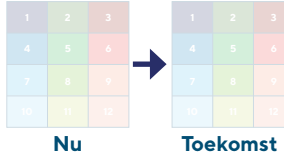


3.4.6 Bijdrage aan de woonwerkbalans: aandachtspunten, stimuli en randvoorwaarden

Onderstaande grotere gebiedsontwikkelingen leveren een bijdrage aan bovenstaande kwantitatieve en kwalitatieve opgaven, of hebben de potentie dat te doen.

Project	Typering	Inzet woonwerkbalans	Dichtheid en functiemix	Optimalisatie en uitdagingen
1. Centrum/ Stationsgebied/1221	Het stationsgebied wordt, mede op basis van de Uitvoeringsnota Stationsgebied Hilversum (2021), het kloppend hart van Hilversum dat onder meer het centrum en Hilversum Oost beter met elkaar verbindt. Het woningaanbod wordt in balans met het voorzieningenaanbod en de infrastructuur ontwikkeld. De ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid staan centraal.	 + 1.792 woningen  + 2.000 banen		<ul style="list-style-type: none"> Hilversum is en zal ook in de toekomst worden geconfronteerd met minder treinen die het station aan doen. Dit is een zeer ongewenste ontwikkeling. Aan de bruisend hart zijde van het station (oostkant) liggen ambities voor de uitbouw van de stationshal en een extra fietsenstalling.
2. Media Park	Het Media Park is het fysieke hart en kristallisatiepunt van de (innovatieve) mediasector, met in 2023 ca. 100 bedrijven en meer dan 6.000 banen. bedrijvenpark voor media, entertainment en onderwijs. Ambitie om het bedrijvenpark door te ontwikkelen tot een mediacampus met ook ruimte voor onderwijsinstellingen en vrijetijdsvoorzieningen. Het Media Park ontwikkelt zich tot een mediacampus door onder meer: <ul style="list-style-type: none"> intensivering (hoogte, verdichting), een goede en ruimere functiemenging betere bereikbaarheid en duurzaamheid voor verhoging van de aantrekkelijkheid en verblijfswaarde. 	 + 0 woningen  + 5.600-8.400 banen		<ul style="list-style-type: none"> Medefinanciering Rijk (t.b.v. investeringen in OV-knoop; spooronderdoorgang en stationsverplaatsing) en allerhande subsidies (t.b.v. voorbereiding en realisatie)

Project	Typering	Inzet woonwerkbalans	Dichtheid en functiemix	Optimalisatie en uitdagingen
3. Arenapark/ Sportpark	<p>Kantorenpark met sportvoorzieningen dat doorontwikkeld wordt tot een groene woonwerk omgeving. De inzet is om het station te verplaatsen naar het hart van het gebied.</p> <p>Door de verplaatsing van het station, de sterk verbeterde verbindingen met de omgeving en het nieuwe programma, ontstaan er ook mogelijkheden om hier veel voorzieningen. Daarnaast komen er kleinere buurtgebonden voorzieningen.</p>	 + 850-900 woningen  + ? banen		<ul style="list-style-type: none"> Mogelijke optimalisatie: Eigenaren van bestaande kantorekavels worden verleid tot transformatie, uitbreiding of herontwikkeling met gemengd programma. Er is in dat geval ruimte voor extra programma, op voorwaarde dat de ontwikkeling aansluit bij de principes en richtlijnen van het nieuwe Arenapark. Stationsverplaatsing station Hilversum Sportpark
4. Buurtschap Crailo/ Craibosch/ Hub Crailo	<p>Mede op basis van een stedenbouwkundig- en landschapsplan (2019) gefaseerde herontwikkeling van een voormalig kazerneterrein tot een buurtschap met woningen, bedrijvigheid, groen; en herontwikkeling Ter Gooi Blaricum met woningen, een regionaal medisch centrum en faciliteiten (en werkgelegenheid) gerelateerd aan gezondheid zoals wellness, fysio, fitness etc.</p> <p>Inzet op ontsluiting via hov.</p>	 + 1.290 woningen  + ? banen		<ul style="list-style-type: none"> Randvoorwaarde: bereikbaarheid van de hub Crailo (verbetering van het knooppunt, verkeersveiligheid provinciale wegen en doorstroom op/afrit A1 pal naast dit knooppunt)

Project	Typering	Inzet woonwerkbalans	Dichtheid en functiemix	Optimalisatie en uitdagingen
5. Bussum-Zuid	De gemeente werkt aan een toekomstplan voor Bussum-Zuid. In Bussum-Zuid liggen opgaven en ook kansen. In de wijk zijn veel (veelal huur) woningen verouderd of van onvoldoende kwaliteit. Ze moeten worden opgeknapt of mogelijk vervangen door nieuwe woningen. De gemeente wil in Bussum-Zuid tegelijkertijd extra woningen bouwen, vanwege de grote woningbehoefte in Gooise Meren. Voor deze onderwerpen is het nodig om een totaal toekomstbeeld voor Bussum-Zuid te maken. In de visie voor het project vormt 'het stationsgebied' een onderdeel waar gedacht wordt aan een mix van woningen en commerciële voorzieningen	 + ? woningen  + ? banen		<ul style="list-style-type: none"> Mogelijke optimalisatie wordt momenteel uitgewerkt in de visie voor het project. Voor 'het stationsgebied' wordt in de visie opgenomen dit in de vorm van een masterplan verder te onderzoeken. Uitdaging is alle gewenste ontwikkelingen zorgvuldig in te passen.
6. Muiden Noordwest	De gemeente wil de kwaliteit van het noordwestelijk deel van Muiden verbeteren. Dit gebied ligt tussen de oude Vesting, de Vecht, Westbatterij, de Krijgsmans en de Muidertrekvaart, met als kern de wijk Noordwest. In en rond de wijk spelen verschillende ontwikkelingen. Muiden Noordwest willen wij als wijk sterk, levendig en leefbaar maken en daarbij woningen toevoegen.	 + ? woningen  + ? banen		<ul style="list-style-type: none"> Mogelijke optimalisatie wordt momenteel uitgewerkt in de visie voor het project. Uitdaging is alle gewenste ontwikkelingen zorgvuldig in te passen.
7. Diverse locaties Huizen	Ontwikkelingen aan de oostkant van de Haven, de herontwikkeling van het Xella-terrein (werk voor praktisch geschoolden) en de herontwikkeling van kantorenlocaties en/of de landtong dragen bij aan de hoofdpoging in de deelregio om werk voor praktisch en middelbaar opgeleiden te beschermen en uit te breiden.	 + ? woningen  + ? banen		<ul style="list-style-type: none"> Randvoorwaarde: Behoud en versterken van het lokale en regionale OV-aanbod

3.5

IJmond

3.5.1 Inleiding

De IJmond bestaat uit verschillende havengebieden rondom de monding van het Noordzeekanaal met een focus op maakindustrie, (wind)offshore, leisure (cruise en ferry), food (vis) en materialen (waaronder zand), businesspark IJmond en een aantal droge bedrijventerreinen (zoals Trompet in Heemskerk en Broekerwerf in Velsbroek). Tevens zijn in IJmond verschillende woonmilieus te vinden, zoals de door praktisch en middelbaar opgeleide beroepsbevolking gedomineerde (rustig)stedelijke woon en woonwerkmilieus in het noordelijk en oostelijk deel van de deelregio en de dorpse en rustig stedelijke woonmilieus met een oververtegenwoordiging van theoretisch opgeleiden in het zuidwestelijk deel.

De aanwezigheid van Tata, plus de dominante rijks- en provinciale wegen, het Noordzeekanaal en spoorinfrastructuur zorgen ervoor dat de leefbaarheid en gezondheid in met name het noordelijk en oostelijk deel van de deelregio de belangrijkste speerpunten zijn.

Ook op het gebied van woonwerkbalans ligt een uitdaging voor de deelregio. Met een woonwerkbalans van 0,64 is hier de belangrijkste opgave om het aantal lokale banen te beschermen en mee te laten groeien met de

beroepsbevolking, en om de nabijheid en onderlinge bereikbaarheid tussen de woon- en werkconcentraties zowel binnen de deelregio als daarbuiten te verbeteren.

Beide bovenstaande uitdagingen staan niet los van elkaar. De luchtverontreiniging én mobiliteit en inkomende pendel die wordt opgeroepen door Tata en andere grotere werkgevers in de deelregio, plus de scheve woonwerkbalans (uitgaande pendel) zorgen voor grote uitdagingen op het gebied van gezondheid en leefbaarheid in de deelregio, gerelateerd aan de woonwerkbalans.

3.5.2 Beroepsbevolking, banen en pendel

In IJmond wonen begin 2024 zo'n 165.000 inwoners in 75.670 woningen.⁴⁸ De beroepsbevolking bestond in 2021 uit 110.000 inwoners. Daarvan was op dat moment 20% praktisch, 43% middelbaar en 37% theoretisch opgeleid.⁴⁹ De praktisch en middelbaar opgeleide bewoners zijn oververtegenwoordigd in Beverwijk, Heemskerk en Velsen-Noord en -Zuid. De theoretisch opgeleiden zijn oververtegenwoordigd in Driehuis, Santpoort Noord en Zuid en IJmuiden West.

In de IJmond zijn zo'n 71.000 banen. Van het totaal aantal banen in de deelregio is zo'n 22% geschikt voor

⁴⁸ Bron: CBS Regionale Kerncijfers

⁴⁹ Bron: Economische Verkenningen Metropoolregio Amsterdam – Dashboard 2021; Arbeidsaanbod – Beroepsbevolking 15-75 jaar – Opleiding: basis, midden, hoog

praktisch opgeleiden, 41% voor middelbaar opgeleiden en 36% voor theoretisch opgeleiden.⁵⁰ Zwaartepunt binnen het economisch profiel van deze deelregio ligt in de maak- en onderhoudsindustrie (Techport) en het cluster van offshore energie. Met de verdere ontwikkeling van de windparken voor de kust van de Noordzee en de ontwikkelingen rondom waterstof is de IJmond een belangrijke regio voor de energietransitie van de MRA. Overige belangrijke economische sectoren zijn zorg, bouw, transport, specialistische en overige zakelijke diensten. De economische groei en werkgelegenheids groei in de afgelopen twee decennia ligt in IJmond aanzienlijk lager dan het gemiddelde in de MRA en Nederland. De conjunctuurgevoeligheid van de in deze deelregio gevestigde bedrijvigheid is hier in belangrijke mate debet aan.

Er is een aanzienlijk woonwerkpendel: in 2022 forenste zo'n 57% van de beroepsbevolking voor werk van deze deelregio naar buiten de deelregio, terwijl 48% van de banen in deze deelregio werkenden van buiten de deelregio aantrok. Het aandeel lokaal werkenden is 43% (waarvan 23% in de eigen gemeente).⁵¹ SBaB geeft aan dat het verbeteren van de multimodale bereikbaarheid van de deelregio een belangrijk aandachtspunt is. Zowel de werklocaties in IJmond als werkbestemmingen in Amsterdam en Schiphol zijn niet altijd goed met openbaar vervoer en de fiets te bereiken. Ook is de capaciteit op het spoor tussen IJmond en Amsterdam op termijn onvoldoende. De toename van knelpunten op de weg richting Amsterdam en Schiphol (waaronder A9 corridor) zorgen voor een afname van

50 Bron: Economische Verkenningen Metropoolregio Amsterdam – Dashboard 2021; TW en Arbeid per sector – Arbeidsvolume totaal werkzame personen – Alle bedrijfstakken, in combinatie met CBS: Werkzame beroepsbevolking naar onderwijsniveau 2021

51 Bron: Microdata CBS 2022, analyse O&S Amsterdam; aantal werknemers (dus exclusief zelfstandigen)

52 Bron: Samen Bouwen aan Bereikbaarheid: Multimodaal Toekomstbeeld 2021

het aantal bereikbare banen.⁵² Thuiswerken kan hierin maar zeer beperkte verlichting van de pendeldruk geven. De werkgelegenheid in zware industrieën zoals staalproductie en chemie vereist fysieke aanwezigheid, waardoor thuiswerk mogelijkheden beperkt zijn. Hierdoor blijft de pendel naar deze regio, evenals het uitgaande pendelverkeer naar grotere steden zoals Amsterdam voor banen in andere sectoren, substantieel.

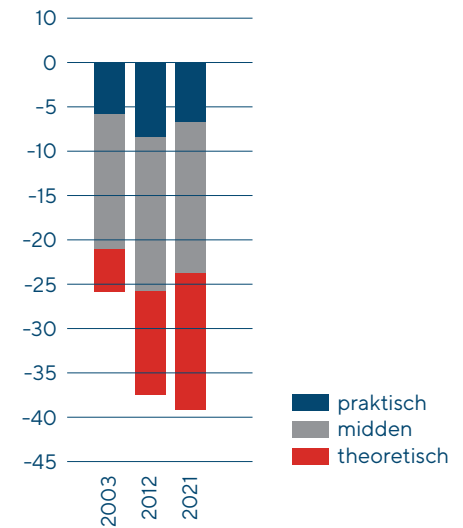
3.5.3 Ontwikkeling woonwerkbalans

In IJmond bestond in 2021 de beroepsbevolking uit 110.000 personen en waren er 71.000 lokale banen, wat zorgt voor een woonwerkbalans van 0,64. Dit betekent dat er per lid van de beroepsbevolking 0,64 baan gevestigd is in de deelregio. De deelregio valt in termen van de analyse woonwerkbalans te definiëren als:

IJmond

- Overwegend rood (disbalans naar wonen – met een oververtegenwoordiging van praktisch en middelbaar opgeleiden): IJmuiden, Velsen Noord/Zuid, Beverwijk en Heemskerk
- Deels paars (disbalans naar wonen – met een oververtegenwoordiging van theoretisch opgeleiden): Driehuis, Santpoort Noord/Zuid en IJmuiden West

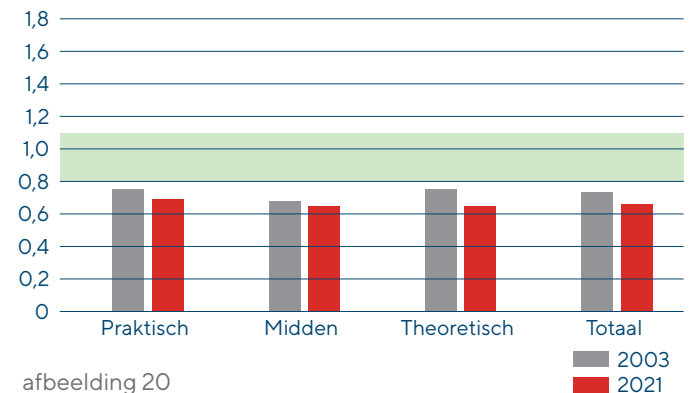
De gevoeligheid van de deelregionale economie voor internationale economische schommelingen vertaalt zich tussen 2003 en 2021 in een gemiddelde banengroei in de deelregio van slechts 360 banen per jaar. Deze groei



afbeelding 19

Absolute ontwikkeling van de woonwerkbalans naar opleidingsniveaus in IJmond (2003-2021)*

* Woonwerkbalans: banen minus beroepsbevolking (x 1.000; saldo boven nul: meer banen dan beroepsbevolking; saldo onder nul: meer beroepsbevolking dan banen)



afbeelding 20

Ontwikkeling woonwerkbalans per opleidingsniveau in IJmond

zit voornamelijk in banen voor theoretisch opgeleiden (verdubbeling sinds 2003), terwijl het aantal praktische banen daalt en het aantal banen voor middelbaar opgeleiden stabiliseert. Tegenover deze gemiddelde jaarlijkse banengroei van 360 banen, staat een gemiddelde jaarlijkse groei van de beroepsbevolking van 1.100. Ook hier geldt dat de praktische beroepsbevolking daalde, de middelbare beroepsbevolking stabiliseerde en de theoretische beroepsbevolking (sterk) groeide.

3.5.4 Scenario's woonwerkbalans

De opgave voor de woonwerkbalans is in de IJmond een afgeleide van de verwachte demografische ontwikkeling en daaraan gerelateerde woningbouw(ambitie). Immers, hoe groter de demografische groei en woningproductie, hoe groter de groei van de beroepsbevolking en hoe groter binnen de ambities van het verbeteren van de woonwerkbalans de noodzaak is om ook banengroei te realiseren.

De gemeenten in IJmond spraken in het Woonakkoord 2021 de ambitie uit om tot 2040 in totaal minstens 5.900 woningen te bouwen (gemiddeld 280 woningen per jaar).⁵³ In de Woondeal MRA is tussen 2022 en 2030 een aanzienlijk hogere productie afgesproken van 6.750 woningen, wat in deze periode neerkomt op een jaarlijkse productie van 850 woningen.⁵⁴ Ter vergelijking: in de plancapaciteit wonen zijn voor IJmond 18.000 woningen opgenomen tot 2040 en in de periode 2012-2023 werden er in de deelregio per jaar gemiddeld 385 woningen gebouwd.⁵⁵

Bij deze geplande 280 tot 850 woningen per jaar (we houden voor de berekening het gemiddelde aan van 560 woningen) is de verwachte groei van de beroepsbevolking in de nieuwbouw (uitgaande van de huidige verhouding tussen beroepsbevolking en woningaantal van 1,47) 820 per jaar. Dat is 75% van de gemiddelde jaarlijkse groei van de beroepsbevolking tussen 2003 en 2021.

Getalsmatig ziet de opgave woonwerkbalans er in het basis- en plusscenario dan als volgt uit voor de deelregio als geheel:

Basisscenario: op peil houden woonwerkbalans (blijft 0,64)

- Uitgangspunt: woningbouwproductie van gemiddeld 560 per jaar
- Woonwerkbalans blijft gelijk (0,64) bij een groei van het aantal banen met 525 per jaar

Plusscenario: verbeteren woonwerkbalans (naar 0,74)

- Uitgangspunt: woningbouwproductie van gemiddeld 560 per jaar
- Woonwerkbalans verbetert (0,74) bij een groei van het aantal banen met 1.000 per jaar

Dit is een flinke opgave, omdat in de periode 2003-2021 de beroepsbevolking in de deelregio bijna twee keer zo snel groeide als de banen, wat per saldo zorgde voor een daling van de woonwerkbalans van 0,71 naar 0,64. Overigens is in de periode 2012-2021 de woonwerkbalans stabiel gebleven.

3.5.5 Naar een deelregionale agenda woonwerkbalans

Voor gebieden met een disbalans naar wonen en een oververtegenwoordiging van praktisch en middelbaar opgeleiden (wat getalsmatig in het grootste deel van de deelregio het geval is), zijn de volgende hoofdpogaven opgenomen in het schema op pagina 18.

IJmond: hoofdpogaven

- Meer in balans brengen van wonen en werken (onder andere door toevoegen van meer banen dan woningen)
- Inzet op (beschermen ruimte voor) werk
- Inzet op diversiteit van banen en beroepsbevolking
- Betere verbindingen tussen woon- en werkgebieden (intern en extern)

De specifieke situatie in IJmond vraagt om meer banen in groeisectoren voor middelbaar en theoretisch opgeleiden. Dat is een flinke uitdaging. Daar komt bij dat veel van de economische ruimte voorzien is voor de energiesector, waar relatief weinig werkgelegenheid per hectare mee gemoeid is. Ook is er behoefte aan betere onderlinge verbindingen tussen de regionale en deelregionale woon- en werkconcentraties, terwijl ook de impact van de hoofdinfrastructuur op de milieugezondheid teruggedrongen dient te worden.

53 Woonakkoord Zuid-Kennemerland / IJmond 2021-2025 - Samen bouwen aan een toekomstbestendige regio; Bestuursakkoord

54 Bron: Woondeal MRA - Maart 2023; p. 29

55 CBS Statline, 2012-2023, Voorraad woningen en niet-woningen; mutaties, gebruiksfunctie, regio; Nieuwbouw



Woonwerkbalans



52%

52% van de banen door bewoner uit deelregio

aantal praktisch en middelbaar opgeleiden inwoners per gebied

laag hoog



Wonen en werken in balans



Disbalans naar **wonen**; disbalans naar **theoretisch** opgeleide inwoners



Disbalans naar **werken**; disbalans naar **theoretisch** opgeleide inwoners



Disbalans naar **werken**; disbalans naar **praktisch en middelbaar** opgeleide inwoners



Disbalans naar **wonen**; disbalans naar **praktisch en middelbaar** opgeleide inwoners

Plancapaciteit werklocaties

- Bedrijventerreinen
- Kantoorlocaties

Plancapaciteit woonlocaties

- Harde plancapaciteit
- Zachte plancapaciteit
- Zachte plancapaciteit na 2030

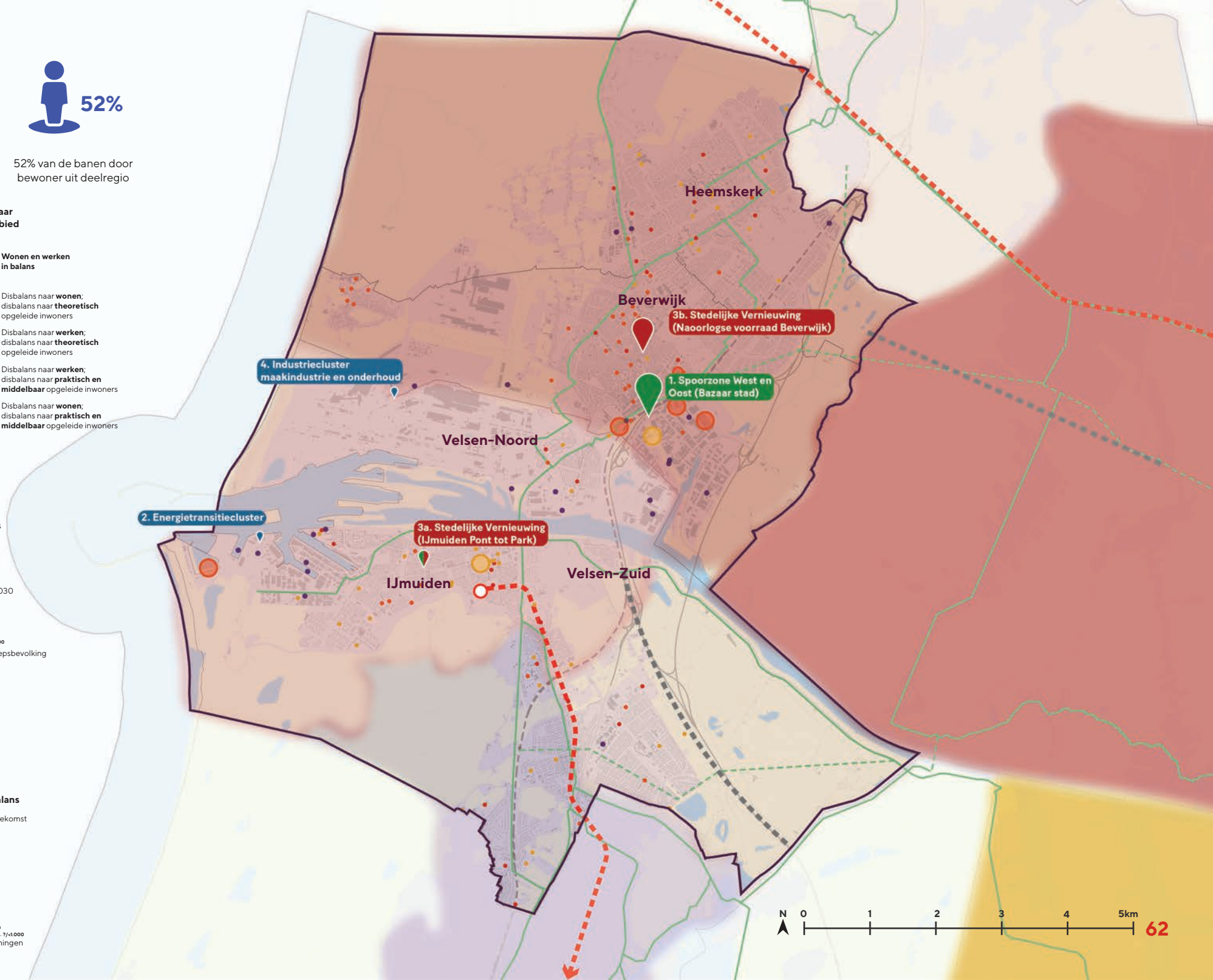


Mobiliteitsprojecten

- OV
- Weg
- Multimodaal
- Fiets
- Zoekgebieden bouw hubs



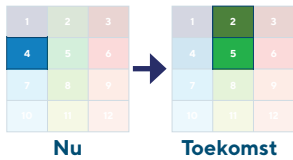


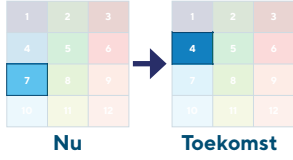



Kansrijke ontwikkellocaties ter verbetering woonwerkbalans



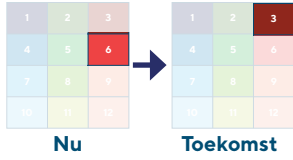


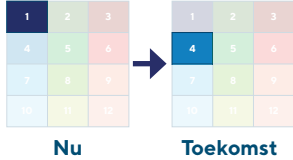
- Woon-werkgebied in de toekomst
- Werken in de toekomst
- Wonen in de toekomst
- Nog niet zeker



3.5.6 Bijdrage aan de woonwerkbalans: aandachtspunten, stimuli en randvoorwaarden

Onderstaande grotere gebiedsontwikkelingen leveren een bijdrage aan bovenstaande kwantitatieve en kwalitatieve opgaven, of hebben de potentie dat te doen.

Project	Typering	Inzet woonwerkbalans	Dichtheid en functiemix	Optimalisatie en uitdagingen
1. Spoorzone West en Oost (Bazaar stad)	Herontwikkeling van het gebied rond station Beverwijk tot een stedelijk woon en werkgebied.	 + 7.000 woningen  + 5.000 banen		<ul style="list-style-type: none"> Uitdaging betreft verbeteren van de gezondheid en verminderen van de milieubelasting. Deels toestemming provincie nodig voor de herontwikkeling (betreft deels terrein van provinciaal belang). Doorbraken nodig met provincie en rijk: zie actieplan verbeteren leefomgeving IJmond (2024), o.a. A22 (geluid- en fijnstofvermindering).
2. Energie-transitiecluster	Herontwikkeling van IJmondhaven en realiseren Energiehaven en Energiehaven plus (Noordzijde Noordzeekanaal/Tata Steel), in combinatie met het realiseren en faciliteren windparken op zee	 + 0 woningen  + weinig banen		<ul style="list-style-type: none"> Optimalisatie door slim en efficiënt ruimtegebruik van bestaande terreinen en kades. Stimulering van havengebonden-bedrijvigheid in haven. Uitdagingen betreffen: <ul style="list-style-type: none"> Verduurzaming van Tata Steel Realiseren van een Waterstof Backbone (infrastructuur) Gezondere leefomgeving Novex NZKG: Energiehaven en Energiehaven Plus
3a. Stedelijke Vernieuwing (IJmuiden Pont tot Park)	Vernieuwing en verduurzaming van sociale huurwoningen in het gebied, en toevoegen betaalbare en middeldure woningen. Behoud en Clustering arbeidsplaatsen tot een kernwinkelgebied met voorzieningen	 + 1.500 woningen  + 0 banen		<ul style="list-style-type: none"> Uitdagingen zijn: <ul style="list-style-type: none"> Voldoende investeringscapaciteit bij de betrokken partijen krijgen (Voldoende) draagvlak bij huurders kweken Duurzaam mobiliteitssysteem, grootschalige omslag verkeersstructuur Klimaatoverlast, tegengaan wateroverlast door hoge grondwaterstand en terugdringen hittestress in versteende omgeving.

Project	Typering	Inzet woonwerkbalans	Dichtheid en functiemix	Optimalisatie en uitdagingen
3b. Stedelijke Vernieuwing (Naoorlogse voorraad Beverwijk)	Renovatie, verduurzaming en sloop-nieuwbouw van woningen in de naoorlogse wijken, onder andere om de veerkracht van lagere inkomensgroepen te verhogen.	 + 9.000 woningen  + 0 banen		<ul style="list-style-type: none"> Novex NZKG: integraal plan stedelijke vernieuwing IJmond Optimalisatie van verdienvermogen, is nu laag: investeringen/subsidies rijk en provincie nodig (nu via netten op zee 3 mln eerste tranche)
4. Industrie-cluster maakindustrie en onderhoud	Verduurzaming Tata Steel Versterken innovatie en arbeidsmarkt voor technici Slimmer en efficiënter ruimtegebruik Inzet gezondere leefomgeving	 + 0 woningen  + weinig banen		<ul style="list-style-type: none"> Uitdagingen zijn: <ul style="list-style-type: none"> Versterken van de maak- en onderhoudsindustrie Voldoende arbeidskrachten voor de sector aantrekken en behouden Slimmer en efficiënter ruimtegebruik van de beperkte ruimte. Maatwerkafspraken omtrent verduurzaming van Tata Steel. Onzekerheid omtrent de financiering/rendabel maken van de transitie naar waterstof. Tevens technische uitdaging omtrent energiezuikerheid bij diezelfde transitie. Een gezondere leefomgeving, verbeteren van de geluids- en luchtkwaliteit.

3.6

Zaanstreek-Waterland

3.6.1 Inleiding

De deelregio Zaanstreek-Waterland afficheert zich als een woonwerkregio, met een van oudsher sterke traditie van ondernemerschap. De deelregio bestaat uit steden, dorpen en landelijk gebied, georganiseerd rond een aantal vervoerscorridors die ook de verbinding vormen tussen Amsterdam en Noord-Holland Noord. In de propositie ten behoeve van de MRA Agenda⁵⁶ vraagt Zaanstreek-Waterland aandacht voor een aantal zaken die ook in deze aanpak woonwerkbalans centraal staan. Centraal in deze propositie staat de wens van de deelregio om de huidige inzet op groei te gebruiken om economische- en sociaal-maatschappelijk waarde toe te voegen, onder andere door meer evenwicht te creëren tussen wonen en werken, maar ook evenwicht in de ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam als geheel. Zaanstreek-Waterland vertaalt dit naar zorg over de druk op de woningmarkt en navenante verdringingseffecten en gentrificatie. En naar de behoefte aan een sterke impuls voor bedrijvigheid en werkgelegenheid ten noorden van het IJ en het Noordzeekanaal, onder andere om pendel te verminderen en ongelijkmatige ontwikkeling in de MRA te compenseren.

3.6.2 Beroepsbevolking, banen en pendel

In Zaanstreek-Waterland wonen begin 2024 zo'n 349.000 inwoners in 153.700 woningen.⁵⁷ De beroepsbevolking bestond in 2021 uit 267.000 inwoners waarvan 27% praktisch, 45% middelbaar en 28% theoretisch is opgeleid.⁵⁸ De praktisch en middelbaar opgeleiden zijn oververtegenwoordigd in de gehele deelregio.

In Zaanstreek-Waterland waren in 2021 zo'n 118.000 banen gevestigd. Van het totaal aantal banen in de deelregio is zo'n 24% geschikt voor praktisch opgeleiden, 46% voor middelbaar opgeleiden en 30% voor theoretisch opgeleiden.⁵⁹ De economische Verkenningen MRA stellen dat het zwaartepunt binnen het economisch profiel van deze deelregio ligt bij hoogwaardige maak- en procesindustrie en agrifood met onder meer de tech & e-sports campus. Overige belangrijke economische sectoren zijn bouw, industrie, zorg, detailhandel en overige zakelijke diensten. Binnen het Zaanse foodcluster zijn er wereldmarktleiders.

Er is een aanzienlijk woonwerkpendel: zo'n 57% van de beroepsbevolking forenst voor werk naar buiten de deelregio, terwijl 62% van de lokale banen (= 73.000

⁵⁷ Bron: CBS Regionale Kerncijfers

⁵⁸ Bron: Economische Verkenningen Metropoolregio Amsterdam – Dashboard 2021; Arbeidsaanbod – Beroepsbevolking 15-75 jaar – Opleiding: basis, midden, hoog

⁵⁹ Bron: Economische Verkenningen Metropoolregio Amsterdam – Dashboard 2021; TW en Arbeid per sector – Arbeidsvolume totaal werkzame personen – Alle bedrijfstakken, in combinatie met CBS: Werkzame beroepsbevolking naar onderwijsniveau 2021

banen) ingevuld wordt door werkenden van buiten de deelregio.⁶⁰ SBaB analyseerde dat door drukker wordende spitsen de bereikbaarheid van banen in de gehele deelregio af neemt. Ook stelt SBaB dat de capaciteit in het openbaar vervoer tekort schiet om de verwachte groei op te vangen, inclusief de groei van reizigers uit de Kop van Noord-Holland. Door deze combinatie van factoren kent Zaanstreek-Waterland binnen de MRA van alle deelregio's de sterkste afname van de bereikbaarheid over de weg, ondanks maatregelen om de doorstroming te bevorderen.⁶¹ Er is een aanzienlijke stroom van pendelaars die dagelijks naar Amsterdam en andere nabijgelegen steden reizen voor banen in sectoren die thuiswerkmogelijkheden bieden. Door de opkomst van flexibele werkregelingen in administratieve en creatieve beroepen kan de pendelbelasting in de toekomst verminderen, vooral onder theoretisch opgeleiden. De werkgelegenheid in de productie en logistiek biedt minder mogelijkheden voor thuiswerken.

3.6.3 Ontwikkeling woonwerkbalans

De woonwerkbalans in de deelregio is 0,59, wat betekent dat er per lid van de beroepsbevolking 0,59 baan gevestigd is in de deelregio. De deelregio valt in termen van de analyse woonwerkbalans te definiëren als:

Zaanstreek-Waterland

- Rood (disbalans naar wonen – oververtegenwoordiging praktisch en middelbaar opgeleiden)

In Zaanstreek-Waterland groeide in de periode 2003-

2021 de beroepsbevolking aanzienlijk sneller (met gemiddeld zo'n 1.800 per jaar) dan het aantal banen (met gemiddeld zo'n 500 per jaar). Het aantal banen voor praktisch opgeleiden daalde, het aantal banen voor middelbaar opgeleiden bleef stabiel en het aantal banen voor theoretisch opgeleiden steeg flink. Tegelijkertijd bleef het aantal praktisch en middelbaar opgeleiden in de beroepsbevolking stabiel en steeg het aantal hoogopgeleiden sterk. Tezamen zorgt dit voor een daling van de woonwerkbalans van 0,66 naar 0,59.

3.6.4 Scenario's woonwerkbalans

De monitor Plancapaciteit gaat uit van een kleine 31.000 woningen tot 2024, hetgeen een gemiddelde productie van zo'n 2.000 woningen per jaar inhoudt. De Woondeal MRA gaat uit van een productie van 16.500 woningen tussen 2022 en 2030, wat in deze periode neerkomt op een jaarlijkse productie van 1.800 woningen in de deelregio.⁶² Daarnaast spraken de gemeenten in Zaanstreek-Waterland in de Woonagenda 2017 de ambitie uit om tot 2035 gemiddeld 1.500 woningen per jaar te bouwen, een ambitie die in het woonakkoord nogmaals is onderstreept.⁶³

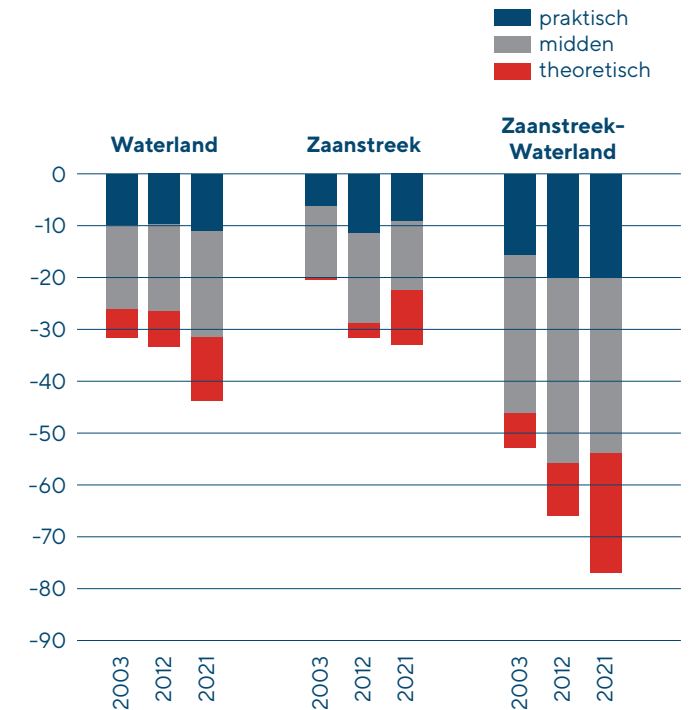
Bij deze geplande 1.500 tot 1.800 woningen per jaar (we houden voor de berekening gemiddeld 1.650 woningen aan) is de verwachte groei van de beroepsbevolking in de nieuwbouw (uitgaande van de huidige verhouding tussen beroepsbevolking en woningaantal van 1,27) 2.100 per jaar. Dit komt overeen met de gemiddelde jaarlijkse groei van de beroepsbevolking tussen 2003 en 2021.

60 Cijfers microdata CBS 2022, analyse O&S Amsterdam; aantal werknemers (dus exclusief zelfstandigen)

61 Bron: Samen Bouwen aan Bereikbaarheid: Multimodaal Toekomstbeeld 2021

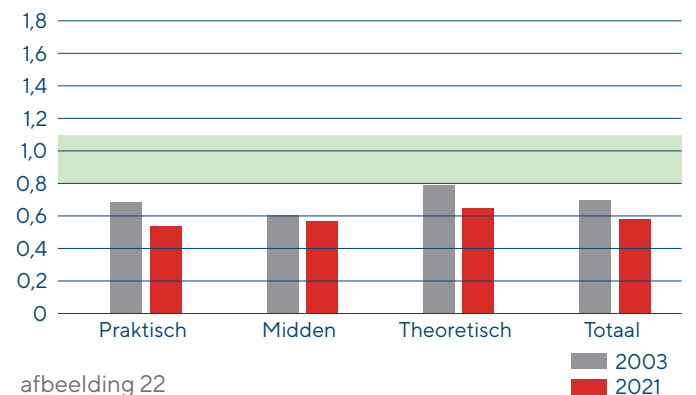
62 Bron: Woondeal MRA – Maart 2023; p. 29 en p.39

63 Woonakkoord regio Zaanstreek-Waterland en provincie Noord-Holland 2021-2025



afbeelding 21

Absolute ontwikkeling van de woonwerkbalans naar opleidingsniveaus in Zaanstreek-Waterland (2003-2021)*
 * Woonwerkbalans: banen minus beroepsbevolking (x 1.000); saldo boven nul: meer banen dan beroepsbevolking; saldo onder nul: meer beroepsbevolking dan banen



afbeelding 22

Ontwikkeling woonwerkbalans per opleidingsniveau in Zaanstreek-Waterland

Getalsmatig ziet de opgave woonwerkbalans er in het basis- en plusscenario dan als volgt uit voor de deelregio als geheel:

Basisscenario: op peil houden woonwerkbalans (blijft 0,59)

- Uitgangspunt: woningbouwproductie van gemiddeld 1.650 per jaar
- Woonwerkbalans blijft gelijk (0,59) bij een groei van het aantal banen met 1.250 per jaar

Plusscenario: verbeteren woonwerkbalans (naar 0,69)

- Uitgangspunt: woningbouwproductie van gemiddeld 1.650 per jaar
- Woonwerkbalans verbetert (0,69) bij een groei van het aantal banen met 2.500 per jaar

Zowel het op peil houden als het tot stand brengen van een substantiële verbetering van de woonwerkbalans in de regio Zaanstreek-Waterland is met het oog op de ontwikkeling tussen 2003 en 2021, toen de beroepsbevolking in de deelregio bijna drie keer zo snel groeide als de banen, een flinke opgave.

3.6.5 Naar een deelregionale agenda woonwerkbalans

Voor gebieden met een disbalans naar wonen en een oververtegenwoordiging van praktisch en middelbaar opgeleide beroepsbevolking zijn de volgende hoofdogaven opgenomen in het schema op pagina 18.

Zaanstreek-Waterland: hoofdogaven

- Inzet op verbeteren verhouding tussen wonen en werken (beroepsbevolking en banen)
- Inzet op het toevoegen van meer banen dan woningen

- Inzet op (beschermen ruimte voor) werk voor praktisch en middelbaar opgeleiden
- Inzet op diversiteit in de beroepsbevolking (meer ruimte voor theoretisch opgeleiden)
- Betere verbindingen naar werkgebieden (intern en extern)

Meer specifiek vraagt het verbeteren van de woonwerkbalans in Zaanstreek-Waterland om een impuls voor bedrijvigheid en werkgelegenheid ten noorden van het IJ en het Noordzeekanaal, om de pendel naar de regio Amsterdam niet nog groter te laten worden, en om de ongelijkmatige ontwikkeling in de MRA te compenseren.

Enkele van de onderdelen daarin:

- Ruimtelijk is de uitdaging om ruimte voor bedrijvigheid binnen Zaanstreek-Waterland en daarbuiten te optimaliseren, en om bedrijventerreinen intensiever te gebruiken.
- Economisch is het zaak het Zaanse foodcluster, met wereldmarktleiders in de voedingsindustrie, zowel in ruimtelijke zin, als qua aansluiting op de lokale arbeidsmarkt klaar te maken voor de toekomst.
- Daarnaast ontstaat in Zaanstreek-Waterland een levendig tech ecosysteem ten noorden van het IJ waar inhoudelijk en ruimtelijk werk van kan worden gemaakt.
- Ook is er behoefte aan betere onderlinge verbindingen tussen de regionale en deelregionale woon- en werkconcentraties, terwijl ook de impact van de hoofdinfrastructuur op de milieugezondheid teruggedrongen dient te worden.

In de verdere concretisering in projectgebieden, randvoorwaarden en stimuli wordt nader invulling gegeven aan deze hoofdogaven en specificaties op hoofdlijnen.



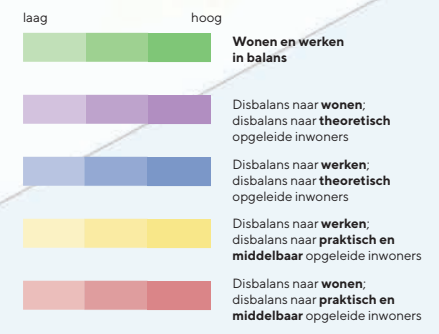
Woonwerkbalans



62%

62% van de banen door bewoner uit deelregio

aantal praktisch en middelbaar opgeleiden inwoners per gebied



Plancapaciteit werklocaties

- Bedrijventerreinen
- Kantoorlocaties

Plancapaciteit woonlocaties

- Harde plancapaciteit
- Zachte plancapaciteit
- Zachte plancapaciteit na 2030

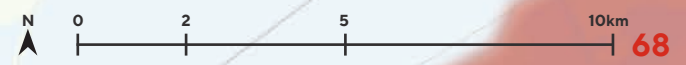


Mobiliteitsprojecten

- OV
- Weg
- Multimodaal
- Fiets
- Zoekgebieden bouw hubs



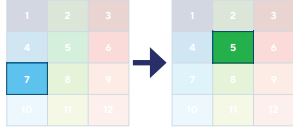
Kansrijke ontwikkellocaties ter verbetering woonwerkbalans



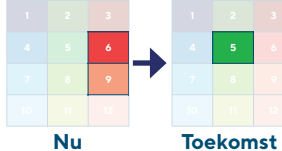


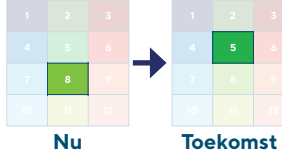


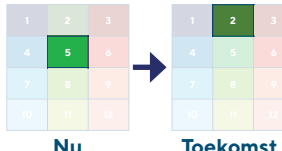
- Woon-werkgebied in de toekomst
- Werken in de toekomst
- Wonen in de toekomst
- Nog niet zeker



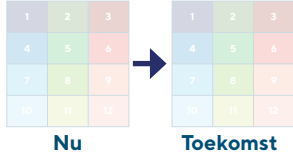


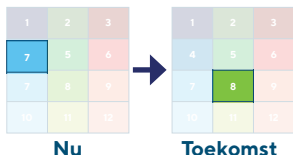


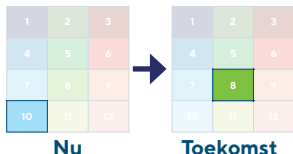




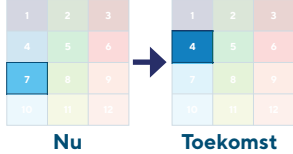


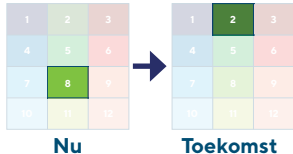
3.6.6 Bijdrage aan de woonwerkbalans: aandachtspunten, stimuli en randvoorwaarden



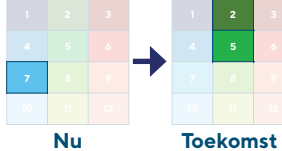


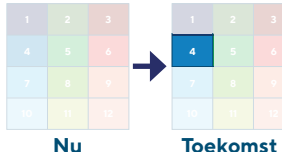
Onderstaande grotere gebiedsontwikkelingen leveren een bijdrage aan bovenstaande kwantitatieve en kwalitatieve opgaven, of hebben de potentie dat te doen.

Project	Typering	Inzet woonwerkbalans	Dichtheid en functiemix	Optimalisatie en uitdagingen
1. Achtersluispolder Noordelijk deel	<p>Het terrein telt nu 420 bedrijven met ruim 4.000 arbeidsplaatsen, dat is ongeveer 6% van de Zaanse werkgelegenheid. Gemiddeld zijn bedrijven vijf jaar op het terrein gevestigd. Er zijn echter ook vaste waarden op het terrein en op dit moment is er weinig leegstand. De activiteiten van de bedrijven lopen sterk uiteen. Ongeveer een-derde van de bedrijven kan in principe goed worden gemengd met wonen (lagere milieu categorieën). Nog eens een-derde van de bedrijven kan onder voorwaarden worden gecombineerd met woonfuncties.</p>	 + 2.700-4.500 woningen  + 2.000-3.250 banen	 <p>Nu → Toekomst</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Groei aantal banen vooral in dienstensector, voorzieningen en maak-industrie • Meer arbeidsintensieve bedrijvigheid aantrekken • Ruimtelijk herschikken kost extra € • Bereikbaarheid verbeteren door realisatie HOV ZaanIJ • Fietsverbindingen verbeteren zoals de aanleg dam-tot-dam fietsroute • Herinrichting sluispolderweg • Ruimtelijke-fysieke en sociaal-maatschappelijke verbinding verbeteren met Zaandam Oost door overkluizing belangrijk deel van de Thorbeckeweg

Project	Typering	Inzet woonwerkbalans	Dichtheid en functiemix	Optimalisatie en uitdagingen
2. Zaandam Oost	Zaandam-Oost bestaat uit vijf aan elkaar grenzende wijken: Poelenburg, Pelders- en Hoornseveld, Kogerveldwijk, Rosmolenwijk en Zaandam Zuid. In dat gebied wonen 47.000 inwoners. Alle wijken hebben hun eigen karakteristieken en binnen de wijken zijn er soms grote verschillen. Maar er is ook een gemeenschappelijke deler: de leefbaarheid staat er structureel onder druk. Het zijn kwetsbare wijken die steeds verder achter raken en de problemen zijn hardnekkig	<i>Poelenburg/Peldersveld/ Zaandam Zuid en Rosmolenwijk</i>  + 1.000-2.000 woningen  + 200-300 banen		<ul style="list-style-type: none"> Er is een ruimtelijke kader opgesteld. De uitdaging is om woningbouwontwikkeling gelijk te laten oplopen met het voorzieningenniveau en aantal extra banen volgens de vuistregel 20% werk en 15% voorzieningen in nieuwe ontwikkelingen. <ol style="list-style-type: none"> Versterken wijk economie, stadsvoorzienende bedrijvigheid en kleinschalige economie Bereikbaarheid verbeteren door realisatie HOV ZaanIJ
		<i>Kogerveldwijk</i>  + 3.000 woningen  + 1.000-1.500 banen		<ul style="list-style-type: none"> Gebied is in ontwikkeling en voor een deel getransformeerd. De uitdaging is om de werkfunctie weer terug te brengen in de al lopende gebiedsontwikkelingen volgens de vuistregel 20% werk en 15% voorzieningen in nieuwe ontwikkelingen. <ol style="list-style-type: none"> Werken rond station kogerveld faciliteren Herstructureren bedrijfsterrein cornelis van uitgeeststraat /boerenjonkerbuurt Betere ontsluiting realiseren door aanpassing hoofdinfrastructuur kogerveldwijk Afwaardering A7
3a. Zaandam Centrum (Stadshart Zaandam)	Het gaat om de gebieden Zaans Hout, Centrum Oost en Overtuinen en betreft de intensivering rondom het station Zaandam.	 + 3.500 woningen  + 500-800 banen		<ul style="list-style-type: none"> De uitvoering in dit gebied is volop gaande. Veel van de woningbouwprojecten worden gerealiseerd. De uitdaging zal zijn om in de lopende programma's nog een werkprogramma in te vlechten. Om kantoorontwikkeling te faciliteren is een kantorenloods nodig

Project	Typering	Inzet woonwerkbalans	Dichtheid en functiemix	Optimalisatie en uitdagingen
3b. Zaandam Centrum (Aris van de Broekweg)	Binnenstedelijk bedrijfsterrein vlakbij het station Zaandam, voor een deel al in ontwikkeling, met de ambitie om te transformeren naar een gemengd woon-werkmilieu waar een ontwikkelraamwerk voor wordt opgesteld.	 + ? woningen  + ? banen		<ul style="list-style-type: none"> Er wordt op dit moment een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd naar de programmatische invulling.
3c. Zaandam Centrum (Hembrugterrein)	Binnenstedelijk (voormalig militair) bedrijfsterrein van 42,5 ha. waarvan voor het noordelijk deel het omgevingsplan is vastgesteld. Voor het zuidelijk deel is een voorbereidingsbesluit genomen en is het stedenbouwkundig (programma) en beeldkwaliteitsplan in voorbereiding. In het zuidelijk deel wordt 35.000m ² van de bestaande gebouwen mogelijk door het kunstmuseum ZAMU ingevuld. In het kern van het gebied ligt een groot bos.	 + 1.100 woningen  + ? banen		<ul style="list-style-type: none"> Noordelijk deel programma vastgesteld en woningbouw in uitvoering. Programma zuidelijk deel nog vast te stellen.
4. Zaanstad Noord	Mercuriusterrein - Noordervaartdijk – PWN Aan de Nauernasche vaart. Betreft drie dicht bij elkaar gelegen te transformeren (kleinschalige) binnenstedelijke bedrijfsterreinen die als focus gebied zijn aangewezen en waar ingezet wordt op een mix van wonen, werken en voorzieningen. Op de transformatielocaties vind je op dit moment verschillende bedrijven, zoals creatieve broedplaatsen en ambachten. Die bedrijvigheid willen we behouden en versterken. We combineren daarom wonen en werken in nieuwe ontwikkelingen. Bijvoorbeeld door bedrijfsruimtes en ateliers te ontwikkelen	 + 700- 1.000 woningen  + 100-150 banen		<ul style="list-style-type: none"> Er is een werkboek en uitvoeringsstrategie voor dit deelgebied opgesteld die uitvoering moet geven aan de gestelde ambities. <ol style="list-style-type: none"> Versterken fietsnetwerk, onder andere door twee nieuwe fietsbruggen over de vaart Versterken wandelroutes en verbeteren verkeerscirculatie Inzet op productieve wijk met mix van wonen, werken en voorzieningen.

Project	Typering	Inzet woonwerkbalans	Dichtheid en functiemix	Optimalisatie en uitdagingen
5. Intensivering (perifere) bedrijfs-terreinen	Westerspoor, Zuiderhout, Molletjesveer, Noorderveld, Achtersluispolder Zuid, Hoogtij Betreft een 6-tal grote perifere bedrijfsterreinen.	 + 0 woningen  + 2.500-5.000 banen		<ul style="list-style-type: none"> Betreft intensivering van bestaande perifere bedrijfsterreinen. De terreinen hebben voornamelijk een hoge bebouwingsdichtheid maar met laagbouw. Intensivering door optopping en sloop nieuwbouw. Uitdaging in financiering irt hogere bouwkosten (meerlaags), grondbeleid en planologische randvoorwaarden. Het aantal banen wat wordt beoogd toe te voegen is een uitdaging omdat we nauwelijks positie hebben en een lang traject moeten doorlopen om bedrijven in beweging te krijgen.
6. Waterlandkwartier	Binnenstedelijke (her)ontwikkeling voor zo'n 1.800 woningen, werk, culturele en maatschappelijke instellingen, zorg, onderwijs, kleinschalige detailhandel en horeca, aansluitend op de binnenstad. Op basis van het Masterplan Waterlandkwartier (2021). Kans om een hoogstedelijk gemengd gebied van regionaal belang te creëren, met centrumfunctie, OV knoop, en aandacht voor zorg in relatie tot wonen	 + 1.800 woningen  + 1.700 banen		<ul style="list-style-type: none"> Optimalisaties: Behoud/transformatie bestaande panden Uitdagingen: <ol style="list-style-type: none"> Aantrekkelijk maken/vermarkten realiseren werkenprogramma en voorzieningenprogramma waarvoor geen eindgebruiker bekend is (commitment ontwikkelaars beperkt zich tot woningbouw) Betaald parkeren/autoluw irt aantrekkelijkheid werklocatie: Boekwaarde/inbrengwaarde wooncomplexen Realisatie/Exploitatie mobiliteitshub Governance partners (o.a. NS, Prorail, MRA) Rol voor provincie in acquisitie Stroomtekorten Van belang dat er zodanige profielen voor de Koog en het Waterlandkwartier komen dat beide gebieden op elkaar aanvullend zijn en geen concurrenten van elkaar worden

Project	Typering	Inzet woonwerkbalans	Dichtheid en functiemix	Optimalisatie en uitdagingen
7. De Koog / incl Tech campussen	Oudste bedrijventerrein van Purmerend van zo'n 25 hectare dat op basis van de Gebiedsvisie De Koog (2023) grotendeels transformeert tot een groen woonwerkgebied en regionaal innovatiedistrict. Voorzien zijn zo'n 1.200 woningen. Inzet is dat minstens de helft van ieder gebouw bestemd is voor bedrijven, kantoren of onderwijs, zodat er - naast woningen - extra ruimte voor bedrijvigheid komt, en voor onderwijs, broedplaatsen en E sport campus	 + 1.200 -1.800 woningen  + 1.800 banen		<ul style="list-style-type: none"> • Optimalisaties: Inzetten op studentenhuisvesting • Uitdagingen: <ol style="list-style-type: none"> 1. Aantrekkelijk maken/vermarkten realiseren werkenprogramma en voorzieningenprogramma waarvoor geen eindgebruiker bekend is (commitment ontwikkelaars beperkt zich tot woningbouw) 2. Governance, samenwerking eigenaren 3. Milieuzonering/ bodem (vervuiling, waterstand) 4. Parkeernorm irt geen parkeerregulering 5. Boekwaarde/inbrengwaarde bedrijfspanden 6. Verplaatsing sportvelden en bedrijven 7. Stroomtekorten 8. Van belang dat er zodanige profielen voor de Koog en het Waterlandkwartier komen dat beide gebieden op elkaar aanvullend zijn en geen concurrenten van elkaar worden 9. Samenwerking (onder voortrekkersrol provincie) tussen partijen langs de Hoornse Lijn om langs die lijn economische ontwikkeling tot stand te brengen door gezamenlijk te investeren in verbetering van de vervoerswaarde van die lijn.
8. Baanste Noord-Oost	Potentiële ruimte voor (regionale) bedrijvigheid van zo'n 60 hectare.	 + ? woningen  + ? banen		<ul style="list-style-type: none"> • Uitdagingen (naast reeds bekend): Geen nieuwe bedrijfsaansluitingen stroom door congestieproblematiek

3.7

Zuid-Kennemerland

3.7.1 Inleiding

De deelregio Zuid-Kennemerland is een woonregio, die wordt gekenmerkt door een ruimtelijke structuur met vooral (rustig) stedelijke en enkele hoogstedelijke woonmilieus. In deze woonmilieus is ook het merendeel van de banen gevestigd (60%). Daarnaast zijn er een paar bedrijventerreinen, waarvan een deel op de nominatie staat voor verdichting en menging. Ruimte voor economie had in de deelregio lange tijd minder prioriteit dan ruimte voor wonen en er was ook weinig 'economische druk': de economie kent sinds 1996 het laagste groeitempo van de MRA (0,1% banengroei per jaar, voornamelijk door een flinke krimp in financiële diensten). Dit heeft ervoor gezorgd dat veel ruimte voor economie is verdwenen uit voornamelijk woonmilieus, maar dat deze ruimte ook op sommige bedrijventerreinen onder druk staat ten faveure van wonen.

Alle gemeenten in Zuid-Kennemerland hebben een negatieve woonwerkbalans, op alle opleidingsniveaus. Desondanks is het voor werkgevers met veel banen voor middelbaar opgeleiden moeilijk om vacatures te vervullen (voorbeeld Spaarneziekenhuis). Dit duidt op een kwalitatieve mismatch tussen lokale beroepsbevolking en de lokale banen.

In de deelregiopropositie ten behoeve van de MRA Agenda formuleert Zuid-Kennemerland de opgaven gerelateerd aan woonwerkbalans als volgt: er ligt de woningbouwopgave (het bieden van een plek voor iedereen) en de opgave om de werkgelegenheid te behouden én toe te voegen in relatie tot deze woningbouw, zodat een verdere groei van de uitgaande pendel wordt voorkomen en inwoners ongeacht hun opleidingsniveau en uitgangspositie toegang hebben tot de arbeids- en woningmarkt.⁶⁴

3.7.2 Beroepsbevolking, banen en pendel

In Zuid-Kennemerland wonen begin 2024 zo'n 236.000 inwoners in 112.500 woningen.⁶⁵ De beroepsbevolking van Zuid-Kennemerland bestond in 2021 uit 126.000 personen, waarvan 17% praktisch, 36% middelbaar en 48% theoretisch was opgeleid.⁶⁶ De theoretisch opgeleiden zijn oververtegenwoordigd in Bloemendaal, het grootste deel van Haarlem en in Heemstede. De praktisch en middelbaar opgeleiden zijn oververtegenwoordigd in Haarlem Schalkwijk, Haarlem Oost en Zandvoort.

In Zuid-Kennemerland waren in 2021 zo'n 83.000 banen. Van het totaal aantal banen in de deelregio is zo'n 18% geschikt voor praktisch opgeleiden, 41% voor middelbaar

⁶⁴ Bron: Economische Verkenningen Metropoolregio Amsterdam – Dashboard 2021; Arbeidsaanbod – Beroepsbevolking 15-75 jaar – Opleiding: basis, midden, hoog

⁶⁵ Bron: Economische Verkenningen Metropoolregio Amsterdam – Dashboard 2021; TW en Arbeid per sector – Arbeidsvolume totaal werkzame personen – Alle bedrijfstakken, in combinatie met CBS: Werkzame beroepsbevolking naar onderwijsniveau 2021

opgeleiden en 41% voor theoretisch opgeleiden.⁶⁷ Zwaartepunt binnen het economisch profiel van deze deelregio ligt bij het MKB en ondernemerschap in ICT & AI sector met living labs voor toegepaste innovatie. Overige belangrijke economische sectoren zijn zorg, onderwijs, detailhandel en zowel specialistische als overige zakelijke diensten. Ondanks dit brede profiel, is de gemiddelde groei in toegevoegde waarde voor deze deelregio in de afgelopen twee decennia achter gebleven op het gemiddelde van de MRA; 0,3% tegenover 2,4% per jaar. Ditzelfde geldt voor de werkgelegenheid: 0,1% groei tot opzichte van 2,4% per jaar. Krimp in de financiële sector is hier vooral debet aan.

Het aandeel lokaal werkenden is laag. Slechts 39% van de lokale beroepsbevolking werkt in de eigen deelregio, dat is ruim onder het regionaal gemiddelde, en zorgt voor een grote uitgaande pendel naar met name Amsterdam en de Schipholomgeving. Er is een aanzienlijk woonwerkpendel: zo'n 61% van de beroepsbevolking forenst voor werk naar buiten de deelregio, terwijl 61% van de banen ingevuld wordt door werkenden van buiten de deelregio.⁶⁸

Thuiswerkmogelijkheden kunnen deze pendel enigszins verminderen, vooral voor de vele theoretisch opgeleiden in de niet fysieke beroepen die deze deelregio kent. Recent onderzoek naar de N201 Heemstede (juni 2024) laat zien dat 50 tot 60% doorgaand verkeer betreft en 45% extern verkeer en dat bij geen aanvullend beleid de N201 volledig vast loopt in 2040. SBaB geeft aan dat de multimodale bereikbaarheid van werkgelegenheid een aandachtspunt voor Zuid-Kennemerland is. De werkgelegenheidsconcentraties in Amsterdam en Schiphol zijn relatief dichtbij, maar niet altijd goed met openbaar vervoer en fiets te bereiken. Zeker voor de gebieden langs

68 Bron: Microdata CBS 2022, analyse O&S Amsterdam; aantal werknemers (dus exclusief zelfstandigen)

69 Bron: Samen Bouwen aan Bereikbaarheid: Multimodaal Toekomstbeeld 2021

de kust is het werk niet altijd even goed te bereiken. Ook is de capaciteit op het spoor tussen Haarlem en Amsterdam op termijn onvoldoende en zorgt de toename van knelpunten op de weg naar Amsterdam en Schiphol, waaronder de A9-corridor, voor een afname van het aantal bereikbare banen.⁶⁹

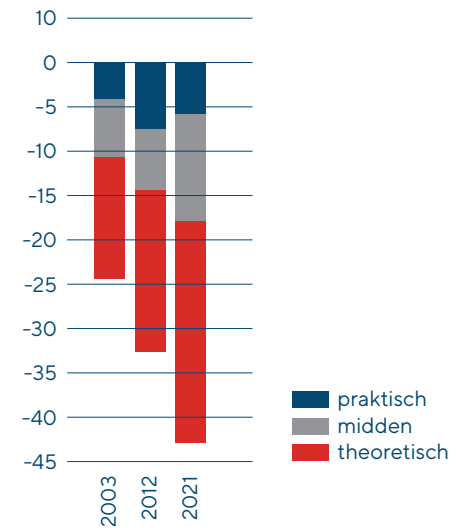
3.7.3 Ontwikkeling woonwerkbalans

In Zuid-Kennemerland bestond in 2021 de beroepsbevolking uit 126.000 personen en waren er 83.000 lokale banen, wat zorgt voor een woonwerkbalans van 0,66. Dit betekent dat er per lid van de beroepsbevolking 0,66 baan gevestigd is in de deelregio. In de gemeenten in Zuid-Kennemerland wonen op alle opleidingsniveaus meer werkenden dan er banen nabij zijn. Toch is het voor werkgevers met veel banen voor middelbaar opgeleiden moeilijk om vacatures te vervullen, zoals in de zorg. Dit duidt op een kwalitatieve mismatch tussen lokale beroepsbevolking en de lokale banen. Veel van deze werknemers moeten van buiten de deelregio komen, waar ze ook keuze hebben uit banen nabij.

De deelregio valt in termen van de analyse woonwerkbalans te definiëren als:

Zuid-Kennemerland

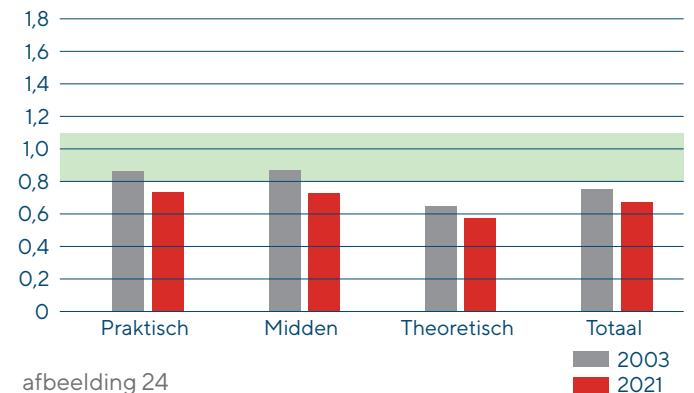
- Overwegend paars (disbalans naar wonen – met een oververtegenwoordiging van theoretisch opgeleiden): Haarlem, Bloemendaal, Heemstede
- Deels rood (disbalans naar wonen – met een oververtegenwoordiging van praktisch en middelbaar opgeleiden): Haarlem Schalkwijk, Haarlem Oost en Zandvoort



afbeelding 23

Absolute ontwikkeling van de woonwerkbalans naar opleidingsniveaus in Zuid-Kennemerland (2003-2021)*

* Woonwerkbalans: banen minus beroepsbevolking (x 1.000; saldo boven nul: meer banen dan beroepsbevolking; saldo onder nul: meer beroepsbevolking dan banen)



afbeelding 24

Ontwikkeling woonwerkbalans per opleidingsniveau in Zuid-Kennemerland

In Zuid-Kennemerland bleek het aantal banen in de afgelopen twee decennia gelijk (met zo'n 0 tot 150 banen per jaar), terwijl de beroepsbevolking flink groeide (met zo'n 1.100 tot 1.500 inwoners per jaar). Hierbij daalde het aantal banen voor praktisch en middelbaar opgeleiden en steeg het aantal voor theoretisch geschoolden. Ook het aantal praktisch opgeleiden daalde in de deelregio, het aantal middelbaar opgeleiden steeg licht, het aantal theoretisch opgeleiden steeg sterk. Hierdoor is de woonwerkbalans voor deze deelregio 0,66.

3.7.4 Scenario's woonwerkbalans

De opgave voor de woonwerkbalans is in Zuid-Kennemerland een afgeleide van de verwachte demografische ontwikkeling en daaraan gerelateerde woningbouw(ambitie). Immers, hoe groter de demografische groei en woningproductie, hoe groter de groei van de beroepsbevolking en hoe groter binnen de ambities van het verbeteren van de woonwerkbalans de noodzaak is om ook banengroei te realiseren.

De gemeenten in Zuid-Kennemerland spraken in het Woonakkoord 2021 de ambitie uit om tot 2040 in totaal minstens 14.600 woningen te bouwen (gemiddeld 695 woningen per jaar).⁷⁰ In de Woondeal MRA is tussen 2022 en 2030 een productie afgesproken van 11.600 woningen, wat in deze periode neerkomt op een jaarlijkse productie van 1.450 woningen.⁷¹ Ter vergelijking: in de plancapaciteit wonen zijn voor Zuid-Kennemerland 13.685 woningen opgenomen tot 2040 en in de periode 2012-2023 werden er in de deelregio per jaar gemiddeld 615 woningen gebouwd.⁷²

70 Woonakkoord Zuid-Kennemerland / IJmond 2021-2025 - Samen bouwen aan een toekomstbestendige regio; Bestuursakkoord

71 Bron: Woondeal MRA - Maart 2023; p. 29

72 CBS Statline, 2012-2023, Voorraad woningen en niet-woningen; mutaties, gebruiksfunctie, regio; Nieuwbouw

Bij deze geplande 695 tot 1.450 woningen per jaar (we houden voor de berekening het gemiddelde aan van 1.100 woningen) is de verwachte groei van de beroepsbevolking in de nieuwbouw (uitgaande van de huidige verhouding tussen beroepsbevolking en woningaantal van 1,14) 1.250 per jaar. Dat komt redelijk overeen met de gemiddelde jaarlijkse groei van de beroepsbevolking tussen 2003 en 2021 van 1.100.

Getalsmatig ziet de opgave woonwerkbalans er in het basis- en plusscenario dan als volgt uit voor de deelregio als geheel:

Basisscenario: op peil houden woonwerkbalans (blijft 0,66)

- Uitgangspunt: woningbouwproductie van gemiddeld 1.100 per jaar
- Woonwerkbalans blijft gelijk (0,66) bij een groei van het aantal banen met 825 per jaar

Plusscenario: verbeteren woonwerkbalans (naar 0,76)

- Uitgangspunt: woningbouwproductie van gemiddeld 1.100 per jaar
- Woonwerkbalans verbetert (0,76) bij een groei van het aantal banen met 1.650 per jaar

Het consolideren van de woonwerkbalans lijkt gezien de daling van de woonwerkbalans van 0,77 naar 0,66 tussen 2003 en 2021 een flinke opgave.

3.7.5 Naar een deelregionale agenda woonwerkbalans

Voor gebieden met een disbalans naar wonen en een oververtegenwoordiging van theoretisch opgeleiden (wat in het grootste deel van de deelregio het geval is) zijn de volgende hoofdpogaven opgenomen in het schema op pagina 18.

Zuid-Kennemerland: hoofdpogaven

- In balans brengen van wonen en werken (onder andere door toevoegen van meer banen dan woningen)
- Inzet op meer (ruimte voor) werk voor theoretisch opgeleiden
- Inzet op diversiteit van de beroepsbevolking (praktisch en middelbaar opgeleiden)
- Inzet op (beschermen ruimte voor) werk voor praktisch en middelbaar opgeleiden
- Betere verbindingen tussen woon- en werkgebieden (intern en extern)

De specifieke situatie in Zuid-Kennemerland vraagt om meer banen in groeisectoren voor praktisch en hoger opgeleiden, woningen specifiek voor arbeidstekortberoepen, en betere onderlinge verbindingen tussen de regionale en deelregionale woon- en werkconcentraties.



Woonwerkbalans



47%

47% van de banen door bewoner uit deelregio

aantal praktisch en middelbaar opgeleiden inwoners per gebied

laag hoog



Wonen en werken in balans



Disbalans naar **wonen**; disbalans naar **theoretisch** opgeleide inwoners



Disbalans naar **werken**; disbalans naar **theoretisch** opgeleide inwoners



Disbalans naar **werken**; disbalans naar **praktisch en middelbaar** opgeleide inwoners



Disbalans naar **wonen**; disbalans naar **praktisch en middelbaar** opgeleide inwoners

Plancapaciteit werklocaties

- Bedrijventerreinen
- Kantoorlocaties

Plancapaciteit woonlocaties

- Harde plancapaciteit
- Zachte plancapaciteit
- Zachte plancapaciteit na 2030

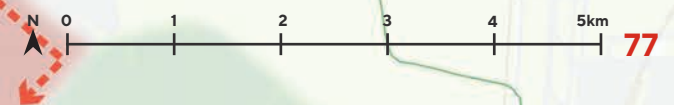
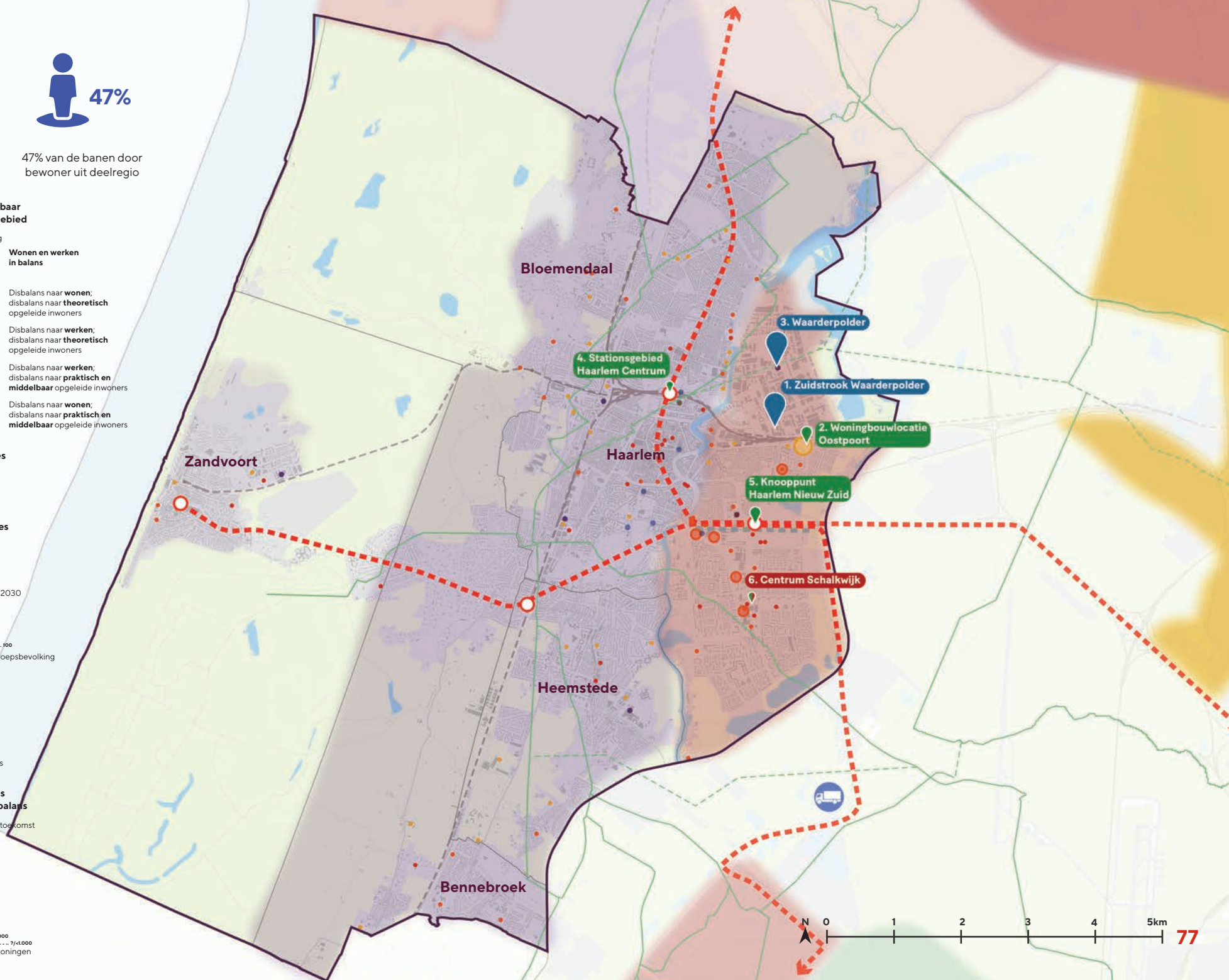


Mobiliteitsprojecten

- OV
- Weg
- Multimodaal
- Fiets
- Zoekgebieden bouw hubs



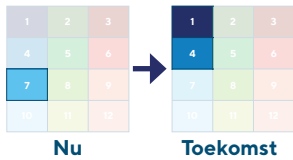
Kansrijke ontwikkellocaties ter verbetering woonwerkbalans



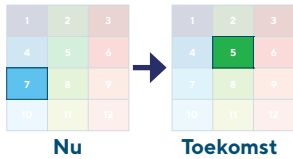
- Woon-werkgebied in de toekomst
- Werken in de toekomst
- Wonen in de toekomst
- Nog niet zeker



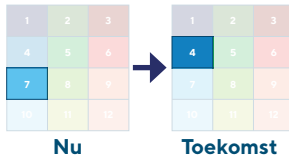




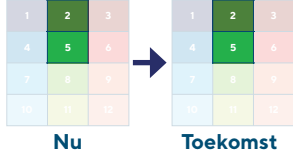
3.7.6 Bijdrage aan de woonwerkbalans: aandachtspunten, stimuli en randvoorwaarden



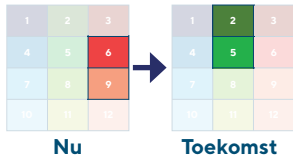
Onderstaande grotere gebiedsontwikkelingen leveren een bijdrage aan bovenstaande kwantitatieve en kwalitatieve opgaven, of hebben de potentie dat te doen.

Project	Typering	Inzet woonwerkbalans	Dichtheid en functiemix	Optimalisatie en uitdagingen
1. Zuidstrook Waarderpolder	<p>De Zuidstrook in de Waarderpolder wordt getransformeerd naar een hoogstedelijk werkgebied met een gemengd programma zonder woningen. De focus ligt op het toevoegen van kennisintensieve werkgelegenheid en publieke voorzieningen zoals horeca en sportfaciliteiten.</p> <p>Dit gebied moet een belangrijke rol gaan spelen in het verbinden van de binnenstad van Haarlem met Oostpoort en andere omliggende ontwikkelingszones zoals de Koepel en het C-District.</p> <p>Het gebied wordt ingericht voor hoogwaardige werkgelegenheid, met een focus op bedrijven in de sectoren van toegepaste innovatie en technologie. Dit wordt ondersteund door de nabijheid van twee treinstations en de verbinding met de Metropoolregio Amsterdam (MRA).</p>	 + 8.000 woningen  + ? banen		<ul style="list-style-type: none"> Het project wordt gekenmerkt door de complexiteit van een gebiedstransformatie zonder woningbouw, wat afwijkt van de traditionele stadsontwikkelingsprojecten in Haarlem. Onzekerheden door marktontwikkelingen: de vraag naar werkruimtes fluctueert sterker dan de woningmarkt, wat extra risico's met zich meebrengt voor de lange termijn. Samenwerking met een Coalition of the willing, bestaande uit verschillende partners en grondeigenaren, is essentieel om de visie te realiseren. De opgave vraagt om een stap-voor-stap benadering, waarbij ruimte is om te experimenteren.

Project	Typering	Inzet woonwerkbalans	Dichtheid en functiemix	Optimalisatie en uitdagingen
<p>2. Woningbouwlocatie Oostpoort</p>	<p>Oostpoort is een strategisch herontwikkelingsgebied in Haarlem, dat als de “Poort” fungeert tussen de stad en de Metropoolregio Amsterdam. Het plan richt zich op een multimodaal OV-knooppunt rond station Haarlem Spaarnwoude, met een focus op woningbouw en kennisintensieve werkgelegenheid.</p> <ul style="list-style-type: none"> • De ambitie is om een gezond, duurzaam en leefbaar gebied te creëren met aandacht voor duurzame mobiliteit, groen, water, en verbindingen • De ontwikkeling voorziet in een woonwerk balans, waarbij circa 1.000 woningen worden gerealiseerd, waarvan 40% sociaal, 40% middeldure huur en 20% vrije sector. Naast woningen zijn er aanzienlijke werkgelegenheidsfuncties gepland, met de nadruk op kennisintensieve sectoren. • Het plan bevordert de lokale economie en werkgelegenheid door extra werkfuncties toe te voegen in het gebied rond het OV-knooppunt • De infrastructuur rond het gebied wordt verbeterd met de aanleg van fietspaden en voetgangersbruggen 	<p> + 1.000 woningen</p> <p> + ? banen</p>	 <p>Nu → Toekomst</p>	<ul style="list-style-type: none"> • De geluidsbelasting vanuit spoor, weg, en industrie vormt een belangrijke uitdaging. Er zijn verschillende maatregelen nodig om een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te realiseren, zoals het gebruik van geluidswerende gevels en de aanpassing van industriële geluidszones. • Het plan voorziet in een autoluwe omgeving, met een sterke nadruk op langzaam verkeer (fietsers en voetgangers), en het nieuwe viaduct speelt een cruciale rol in de verkeersafwikkeling.

Project	Typering	Inzet woonwerkbalans	Dichtheid en functiemix	Optimalisatie en uitdagingen
<p>3. Waarderpolder</p>	<p>De Waarderpolder is het belangrijkste bedrijventerrein van Haarlem en fungeert als de economische motor van de stad. Het gebied richt zich op kennisintensieve en innovatieve bedrijvigheid en biedt ruimte aan zowel industriële functies als hoogwaardige werkgelegenheid.</p> <ul style="list-style-type: none"> In de toekomst wordt de Waarderpolder verder ontwikkeld tot een duurzaam en toekomstbestendig werkgebied, met een focus op energietransitie, circulariteit en een uitbreiding van mobiliteitsopties. Mengen werken – werken: De Waarderpolder richt zich op het mengen van verschillende werkfuncties, waarbij werkintensieve functies worden geïntegreerd met kantoorachtige en innovatieve bedrijvigheid. Dit sluit aan bij de ambitie om de multi-werkfunctie in het gebied te intensiveren. 	<p> + ? woningen</p> <p> + 5.000-8.000 banen</p>		<ul style="list-style-type: none"> Ervaringen en casuïstiek: Het gebruik van ervaringen en best practices uit andere steden zoals Amsterdam, en in het bijzonder de intensivering van gebieden zoals de Kauwgomballenfabriek, kan waardevolle inzichten bieden bij het transformeren van de Waarderpolder. Milieu-uitdagingen: De overgang van een zwaar industrieel gebied naar een lichter en intensiever werkgebied (milieucategorie 1) brengt uitdagingen met zich mee op het gebied van milieuwetgeving, ruimtelijke inrichting, en infrastructuur. OV-knooppunt als voorwaarde: Een functioneel OV-knooppunt is essentieel om de intensivering van de Zuidstrook in de Waarderpolder te faciliteren. Dit knooppunt zorgt ervoor dat werknemers en bezoekers efficiënter naar het gebied kunnen reizen. Woonontwikkeling nabij: De nabijheid van de woonontwikkeling in Oostpoort kan bijdragen aan een positieve ontwikkeling van de Waarderpolder als een intensiever werkgebied. Dit biedt kansen voor werknemers om dichterbij hun werk te wonen en ondersteunt de lokale economie.

Project	Typering	Inzet woonwerkbalans	Dichtheid en functiemix	Optimalisatie en uitdagingen
<p>4. Stationsgebied Haarlem Centrum</p>	<p>Het Stationsgebied Haarlem Centrum wordt herontwikkeld tot een toekomstbestendig OV-knooppunt, met de nadruk op het verbeteren van mobiliteit, economie, woningbouw en duurzaamheid.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het plan richt zich op het creëren van een hoogwaardige stadsentree en het behoud van de historische karakteristieken van de stad, inclusief de monumentale stationsomgeving. • De ontwikkeling van het stationsgebied omvat een gemengd programma van wonen, werken en voorzieningen. Het plan voorziet in het behouden van voldoende werkgelegenheid met kantoorruimte, gecombineerd met nieuwe woningen. • Functiemix: Het programma zal bestaan uit een mix van wonen (waar mogelijk), werken, winkels, horeca en maatschappelijke voorzieningen. Er wordt ingezet op een levendige plint op de begane grond met publieke functies zoals horeca. • De geplande stedelijke herontwikkeling handhaaft het huidige aantal kantoren en voorziet in uitbreiding van fietsenstallingen met maximaal 5.000 plekken. • Het stationsgebied blijft een toplocatie voor kennisintensieve werkgelegenheid binnen de Metropoolregio Amsterdam (MRA), gericht op het behouden en uitbreiden van werkruimte 	<p> + ? woningen</p> <p> + ? banen</p>	 <p>Nu → Toekomst</p>	<ul style="list-style-type: none"> • De mobiliteitsuitdagingen omvatten de drukte van bussen en verkeer rond het station. Er is een plan om een deel van het busvervoer te herrouteren naar andere hubs zoals Nieuw-Zuid, om zo de groei van het aantal bussen in het stationsgebied te beperken. • Geluids- en luchtkwaliteit zijn ook belangrijke aandachtspunten bij de herontwikkeling, met maatregelen om overlast door verkeer te minimaliseren.

Project	Typering	Inzet woonwerkbalans	Dichtheid en functiemix	Optimalisatie en uitdagingen
<p>5. Knooppunt Haarlem Nieuw Zuid</p>	<p>Nieuw Zuid is een belangrijk ontwikkelgebied rondom de Europaweg in Haarlem, met als centrale component de ontwikkeling van een OV-knooppunt aan de Schipholweg en de verdere stadsontwikkeling van omliggende gebieden zoals Schalkwijk en het Stationsgebied.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het gebied richt zich op het stimuleren van duurzaam vervoer, verbetering van de leefomgeving, en het bieden van woon- en werkfuncties om een meer gemengde stedelijke zone te creëren. • Balans tussen wonen en werken is essentieel voor de gebiedsontwikkeling, met de nadruk op het creëren van hoogwaardige werkgelegenheid en woonvoorzieningen. • Specifieke focus op functies zoals kantoorruimten voor kennisintensieve sectoren en zorgfuncties.- De aanwezigheid van een OV-knooppunt biedt een sterke verbinding met regionale hubs zoals Schiphol en de Zuidas, wat bedrijven aantrekt en een aantrekkelijke vestigingsplaats biedt voor jonge professionals. 	<p> + ? woningen</p> <p> + ? banen</p>		<ul style="list-style-type: none"> • De integratie van het OV-knooppunt vereist significante infrastructuraanpassingen, waaronder de aanleg van voldoende fietsenstallingen en de ontwikkeling van multifunctionele perrons voor bussen en mogelijk trams. • Mobiliteitsuitdagingen zoals verkeersdruk op de Schipholweg vereisen een gefaseerde aanpak om een duurzame oplossing te vinden.

Project	Typering	Inzet woonwerkbalans	Dichtheid en functiemix	Optimalisatie en uitdagingen
<p>6. Centrum Schalkwijk</p>	<p>Gemengde stedelijke herontwikkeling met een focus op integratie van wonen en werken.</p> <ul style="list-style-type: none"> Het plan omvat het verbeteren van openbare ruimtes en infrastructuur om de levenskwaliteit voor bewoners te verhogen en bedrijven aan te trekken. Gebouwen zullen zowel woonruimtes als commerciële functies combineren om een levendig stedelijk centrum te creëren. Er wordt ook aandacht besteed aan de integratie van recreatieve ruimtes om een levendige gemeenschap te ondersteunen. Gericht op het balanceren van woon- en werkfuncties, waarbij lokale werkgelegenheid wordt gestimuleerd om woon-werkverkeer te verminderen. 	<p> + ? woningen</p> <p> + ? banen</p>	 <p>Nu → Toekomst</p>	<ul style="list-style-type: none"> Uitdagingen bij het waarborgen van voldoende infrastructuur (openbaar vervoer, fietspaden) om de toenemende bevolkingsdichtheid op te vangen. Het integreren van groenvoorzieningen binnen de stedelijke omgeving, waarbij een balans tussen ecologische duurzaamheid en stedelijke groei moet worden gevonden. -Het commerciële aspect moet worden ondersteund om ervoor te zorgen dat het aansluit bij de woonbehoeften, wat mogelijk uitdagingen oplevert op het gebied van ruimteverdeling.

Bijlage 1

De voordelen van nabijheid van wonen en werken

Adviezen en onderzoeken signaleren de volgende voordelen op respectievelijk het persoonlijk leven van inwoners, de economie en duurzaamheid:

Persoonlijk leven

1. Tevredenheid woonomgeving: een korte reistijd tussen woningen en werk verhoogt de tevredenheid over de woonomgeving. Bronnen:

- Essays toekomst van de stad (2012), Planbureau voor de Leefomgeving
- Woning, woonomgeving en tevredenheid met het leven (2021), Statline, Centraal Bureau voor de Statistiek
- Mobiliteitsbeeld 2021 (2021), Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

2. Betere werk-privé balans: het verminderen van de afstand tussen wonen en werken kan significante voordelen opleveren voor de kwaliteit van leven en actieve deelname aan sociale en economische activiteiten. Bronnen:

- Kan de waarde van bereikbaarheid in geld worden uitgedrukt? (2024), Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
- Mobiliteitsbeeld 2021 (2021), Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

3. Gezondheid: kortere afstanden tussen wonen en werken leiden tot meer actieve vormen van vervoer, zoals lopen en fietsen, hetgeen positief bijdraagt

aan de volksgezondheid. Tevens vermindert het de blootstelling aan luchtvervuiling en verkeersgerelateerde stressfactoren. Bronnen:

- Gezondheidseffecten van milieufactoren in Nederland (2008), Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu
- Blik op leefomgeving en gezondheid voor de verstedelijkingstrategie Metropoolregio Amsterdam vanuit beschikbare data en trends (2021), Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu
- Arbeidsmarktprofiel van zorg en welzijn in 2022 (2020), Statistische trends. Centraal Bureau voor de Statistiek

4. Leefbaarheid: een goed georganiseerde woon-werkbalans, waarbij de afstand tussen woning en werk beperkt is, draagt bij aan de sociale cohesie en het welzijn van inwoners. Bron:

- De sociale staat van Nederland (2020), Sociaal en Cultureel Planbureau

5. Maatschappelijke participatie: een goede woon-werkbalans, met kortere reistijden, draagt bij aan maatschappelijke participatie doordat het mensen meer tijd en energie geeft voor andere activiteiten en persoonlijke ontwikkeling. Bron:

- De sociale staat van Nederland (2020), Sociaal en Cultureel Planbureau

Economie

6. Verhoogde productiviteit: nabijheid van wonen en werken verhoogt de productiviteit van werknemers door het verminderen van reistijd en stress. Bronnen:

- Essays toekomst van de stad (2012), Planbureau voor de Leefomgeving
- Kan de waarde van bereikbaarheid in geld worden uitgedrukt? (2024), Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
- Statistische trends (2008), Centraal Bureau voor de Statistiek

7. Lagere kosten bedrijven: economische analyses tonen aan dat het verkorten van de reistijd naar werk direct bijdraagt aan lagere kosten voor bedrijven. Bron:

- Mobiliteitsbeeld 2017 (2017), Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

8. Sterkere economische groei: de economische vitaliteit van een regio wordt versterkt door een hoge mate van nabijheid tussen woon- en werkplekken, omdat dit leidt tot efficiënter gebruik van arbeid en kapitaal. Bronnen:

- De sociale staat van Nederland (2020), Sociaal en Cultureel Planbureau
- Pancakes to Pyramids: City Form to Promote Sustainable Growth (2021), Wereldbank
- Stedelijke regio's als motoren van economische groei (2017), Planbureau voor de Leefomgeving

9. Lokale economie: korte woon-werkafstanden ondersteunen de lokale economie door hogere uitgaven in de lokale gemeenschap en minder uitgaven aan transport. Bron:

- Statline (2012), Centraal Bureau voor de Statistiek

10. Economische synergie: stedelijke nabijheid van wonen

en werken zorgt voor economische synergiën door het bevorderen van innovatieclusters en netwerkeffecten.

Bron:

- Stedelijke nabijheid: synergie in economisch perspectief (2005), Ruimtelijk Planbureau

Duurzaamheid

11. Verminderde verkeerscongestie: nabijheid van wonen en werken vermindert de verkeerscongestie door een efficiënter gebruik van bestaande infrastructuur

- Nabijheid werkt: de betekenis van nabijheid van wonen en werken voor verkeers- en vervoerstromen (2013), Planbureau voor de leefomgeving

12. Gebruik duurzaam vervoer: nabijheid van woon- en werkplek speelt een cruciale rol in de keuze voor vervoersmiddelen, waarbij kortere afstanden vaker leiden tot gebruik van duurzame vervoersmiddelen zoals fietsen of lopen. Bron:

- Mobiliteitsbeeld 2019/2021 (2019/2021), Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

13. Economische duurzaamheid: dichtbij werken vermindert de ecologische voetafdruk en verlaagt bedrijfskosten gerelateerd aan energieverbruik en transport. Bron:

- Nabijheid werkt: de betekenis van nabijheid van wonen en werken voor verkeers- en vervoerstromen (2013) Planbureau voor de Leefomgeving
- Gezondheidseffecten van milieufactoren in Nederland (2008), Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu
- Managing Urban Traffic Congestion (2007), Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling

Colofon

Amsterdam, november 2024

Opgesteld in opdracht van het Directeurenoverleg NOVEX MRA

Beeld- en tekstredactie

Gijs de Haan, PosadMaxwan

Shuangyun Chen, PosadMaxwan

Ralph Ploeger, Gemeente Amsterdam (Directie Ruimte en Duurzaamheid, Afdeling Strategie)

Guido Wallagh (ROSVP)

In samenwerking met

Deelregio Almere-Lelystad

Deelregio Amstelland-Meerlanden

Deelregio Amsterdam

Deelregio Gooi en Vechtstreek

Deelregio IJmond

Deelregio Zaanstreek-Waterland

Deelregio Zuid-Kennemerland

Metropoolregio Amsterdam

Ministerie van Economische Zaken

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening

Rijk-Regio Werkgroep Meerkernige Ontwikkeling NOVEX MRA

Vervoerregio Amsterdam

GIS analyse

Sahar Tushuizen, Gemeente Amsterdam (Directie Ruimte en Duurzaamheid, Afdeling Beeld en Data)

