



ECONOMISCHE VERKENNINGEN METROPOOLREGIO AMSTERDAM 2011



Inhoudsopgave

Voorwoord	1
Algemene samenvatting en conclusies	3
1. De economie van de Metropoolregio Amsterdam	7
1.1 Metropoolregio Amsterdam en de Grote Recessie	8
1.2 Werkgelegenheid	15
1.3 Arbeidsaanbod en werkloosheid	20
1.4 Woon-werkverkeer	31
1.5 Conclusies	35
2. Economische structuur van de Metropoolregio Amsterdam	37
2.1 Economische structuur en concurrentiekracht	38
2.2 Productiviteit	44
2.3 Economische structuur en samenhang in deelregio's van de Metropoolregio Amsterdam	52
2.4 Multipliers en impact – een illustratie	64
2.5 Conclusies	70
3. Kerncijfers per regio	73
3.1 Almere en Lelystad	74
3.2 Amsterdam	76
3.3 Gooi en Vechtstreek	78
3.4 IJmond	80
3.5 Overig Amstel-Meerlanden	82
3.6 Regio Haarlem	84
3.7 Regio Haarlemmermeer	86
3.8 Waterland	88
3.9 Zaanstreek	90
De arbeidsmarkt Metropoolregio Amsterdam: veerkrachtig en vitaal?	93
1. Match van banen en mensen: pendel van en naar Amsterdam	97
2. Sociale stijging: arbeidsemancipatie van niet-westerse allochtonen	101
3. Flexibiliteit en dynamiek: zelfstandig ondernemerschap	105
4. Opleidingsniveau: de Lissabon Agenda in de MRA	108
5. Conclusies	111

Internationalisering van de Metropoolregio Amsterdam	115
1. Internationale oriëntatie van de Metropoolregio Amsterdam	116
2. Buitenlandse investeringen in de Metropoolregio Amsterdam	123
3. Trends in internationaal ondernemen	128
4. Conclusies	133
Bijlagen	135
Bijlage 1 Sectorale afbakening Economische Verkenningen	137
Bijlage 2 Gemeenten in de MRA per regio, 2009	141
Bijlage 3 Input-outputanalyse nader bekeken	142
Bijlage 4 Referenties	144
Bijlage 5 Brp en werkgelegenheid per regio en sector	145
Bijlage 6 Samenstelling Klankbordgroep	153

Voorwoord

De Metropoolregio Amsterdam is een sterke economische regio waarin sectoren en deelregio's in onderlinge samenhang functioneren. Een gedegen analyse van deze voor Nederland zo belangrijke regio heeft oog voor haar eenheid en diversiteit. De Economische Verkenningen Metropoolregio Amsterdam 2011 voldoen ruimschoots aan deze vereisten. Op basis van deze publicatie kunnen beleidsmakers hun beslissingen beter toetsen, kunnen bedrijven hun marktkansen sneller inschatten en kan de regio goed onderbouwd haar belang behartigen.

Deze verkenningen zien wij als een vervolg op de welbekende Amsterdamse Economische Verkenningen die in 2006 voor het laatst verschenen is. In deze editie zijn Gooi- en Vechtstreek en Lelystad toegevoegd, zodat de Metropoolregio Amsterdam in haar volledige omvang aan bod komt. Wij hopen dat deze publicatie bijdraagt aan een verdere samenwerking binnen de Metropoolregio Amsterdam, zoals die vorm krijgt in het Platform Regionale Economische Stimulering (PRES) en de Economic Development Board voor de Metropoolregio Amsterdam (EDBA).

Deze Economische Verkenningen besteden veel aandacht aan de recessie en de gevolgen hiervan voor de Metropoolregio Amsterdam. Per sector en deelregio worden de belangrijkste kerncijfers (toegevoegde waarde, werkloosheid, woon-werkverkeer, et cetera) gepresenteerd en geduid. Recente economische ontwikkelingen worden in historisch perspectief geplaatst en vergeleken met de rest van Nederland. Er zijn regiospecifieke prognoses voor 2010 en 2011 en er wordt gedetailleerd ingegaan op de sectorstructuur van de deelregio's. Tevens worden de economische ontwikkelingen per deelregio beschreven. De concurrentiekracht van sectoren wordt bepaald aan de hand van hun groei, omvang, specialisatiegraad en productiviteit. Een vernieuwende analyse werpt licht op het vermogen van sectoren om andere sectoren mee te laten groeien. Twee onderwerpen worden in afzonderlijke artikelen uitgelicht: de arbeidsmarkt en de gevolgen van internationalisering voor de Metropoolregio Amsterdam.

Alle data die ten grondslag liggen aan deze Economische Verkenningen zijn voor iedereen beschikbaar via www.os.amsterdam.nl/themas/evmra. Deze schat aan informatie kan als uitgangspunt dienen voor onderzoek en beleid. Wij nodigen alle geïnteresseerden – inwoners, ondernemers, journalisten, bestuurders, beleidsadviseurs en onderzoekers – uit hiervan gebruik te maken. Inzicht in de economische structuur en trends op korte en lange termijn, is immers onontbeerlijk om een succesvolle, gezamenlijke economische koers uit te zetten.

Directeur Economische Zaken
Amsterdam
Rijk van Ark

Directeur Kamer van
Koophandel Amsterdam
Hankie van Baasbank

Amsterdam, februari 2011

Verantwoording

Het bestuurlijk overleg Platform voor Regionale Economische Stimulering (PRES) heeft de directeurs van Economische Zaken Amsterdam (Rijk van Ark) en van de Kamer van Koophandel Amsterdam (Hankie van Baasbank) gevraagd zorg te dragen voor deze Economische Verkenningen Metropoolregio Amsterdam 2011. De publicatie is tot stand gekomen met financiële bijdragen van diverse PRES-participanten: Gemeente Almere, Gemeente Amstelveen, Gemeente Amsterdam, Gemeente Haarlem, Gemeente Haarlemmermeer, Gemeente Hilversum, Gemeente Lelystad, Kamer van Koophandel Amsterdam, Kamer van Koophandel Gooi-, Eem- en Flevoland, Provincie Noord-Holland en Stadsregio.

Vervolgens is een stuurgroep gevormd bestaande uit Martijn van Vliet (voorzitter, tevens hoofd Beleidsanalyse en Onderzoek van EZ Amsterdam), Linda Koeman (EZ Amsterdam), Dick Freling (KvK Amsterdam) en Carine van Oosteren (dienst O+S, gemeente Amsterdam). Daarnaast is een brede klankbordgroep gevormd bestaande uit ambtelijke vertegenwoordigers van PRES en enkele bedrijven (zie bijlage). Het proces is begeleid door Linda Koeman (EZ Amsterdam).

Het onderzoek is uitgevoerd door onderzoeksinstituut TNO en de Vrije Universiteit Amsterdam. De thema-artikelen zijn bijdragen van EIM en I&O in samenwerking met Blaauwberg. Om de leesbaarheid en eenheid van de publicatie te vergroten, is een redacteur ingeschakeld van het Amsterdams Bureau voor Communicatie.

Algemene samenvatting en conclusies

Recessie en herstel in de Metropoolregio Amsterdam

De Metropoolregio Amsterdam (MRA) heeft de kredietcrisis en de daaropvolgende recessie relatief goed doorstaan: de krimp was kleiner dan in de rest van Nederland en het herstel is sneller en forser. Het bruto regionaal product (brp) van de MRA kromp in 2009 met 3,4 procent en groeit in 2010 met 2,9 procent. Voor 2011 wordt 3,4 procent groei verwacht.

De financiële en zakelijke dienstverlening – de grootste sector in de MRA – kromp in recessiejaar 2009 met 1,4 procent maar groeit in 2010 en 2011 met respectievelijk 4,2 en 4,5 procent. De tijdelijke vraaguitval in 2009 is met name gevoeld in de sectoren nijverheid (-13 procent), groothandel en transport (-9,2 procent) en consumentendienstverlening (-5,1 procent). Overheid en zorg zijn de enige activiteiten die niet krompen in 2009.

Bezien vanuit de deelregio's, vond de grootste krimp plaats in IJmond (-7,3 procent) en regio Haarlemmermeer (-5,9 procent). In laatstgenoemde regio zal in 2010 ook de snelste groei worden gerealiseerd (9,4 procent), gevolgd door Almere en Lelystad (6,8 procent).

De werkloosheid is met 5,2 procent van de beroepsbevolking relatief laag gebleven in 2009. In 2010 en 2011 zal de werkloosheid oplopen naar respectievelijk 5,9 en 6,1 procent.

De vooruitzichten van de MRA zijn gunstig. De omvangrijkste sector financiële en zakelijke dienstverlening zal zich verder herstellen. Daarnaast dragen vooral groothandel en luchtvaart bij aan het herstel van de MRA, sectoren die sterk reageren op de pieken en dalen van de wereldhandel. De industrie trekt geleidelijk aan in 2010 met een terugval in 2011.

Regionale verschillen

De gemiddelde economische groei in de jaren 1995-2009 is relatief hoog geweest in Amsterdam, regio Haarlemmermeer, overig Amstel-

Meerlanden, Waterland en Almere en Lelystad. In deze deelregio's zijn succesvolle bedrijfstakken aanwezig en/of is de bereikbaarheid gunstig en is er voldoende ruimte aanwezig. Regio Haarlem, IJmond, Zaanstreek en Gooi en Vechtstreek hebben ten opzichte van het regionaal gemiddelde een lagere gemiddelde groei gekend. Daar spelen ruimtegebrek, een nadelige sectorstructuur en/of minder bereikbaarheid een rol in.

Sectorstructuur

Het specialisatiepatroon van de MRA spitst zich toe op dienstverlening. De financiële en zakelijke dienstverlening vormen de grootste sector; ruwweg een derde van het brp wordt in deze sector verdiend. Verstedelijking, een grote diensteselector en relatief veel hoogopgeleiden in gebieden met vele stedelijke voorzieningen, gaan duidelijk hand in hand. Waterland, IJmond en de Zaanstreek kennen daarentegen een relatief sterke positie in industrie, water en energie en bouwnijverheid. Een andere belangrijke sector is groothandel en transport, waarvan de luchtvaart deel uitmaakt.

Concurrentiekracht

De concurrentiekracht van sectoren in de MRA wordt bepaald door specialisatiegraad, groei van de toegevoegde waarde en arbeidsproductiviteit. De belangrijkste sectoren volgens deze criteria zijn (1) financiën, advies en recht, (2) groothandel, (3) ICT en telecommunicatie, (4) overige zakelijke diensten en (5) transport.

Voor de deelregio's afzonderlijk gelden andere criteria, te weten specialisatiegraad, doorwerking (multiplier) en omvang. Sectoren die op deze criteria hoog scoren – en dus het meeste effect hebben op andere sectoren op het niveau van deelregio – zijn (1) media, ontwerp en kunst in Gooi en Vechtstreek, (2) financiën, advies en recht in overig Amstel-Meerlanden, (3) financiën, advies en recht in Amsterdam, (4) ICT en telecommunicatie in Amsterdam en (5) media, ontwerp en kunst in Amsterdam

Wonen en werken

Amsterdam is het centrum voor werkgelegenheid van de MRA. De stad trekt een substantiële pendelstroom uit alle deelregio's. Overige substantiële stromen bestaan er tussen IJmond en Haarlem, Haarlemmermeer en Haarlem, Almere/Lelystad en Gooi en Vechtstreek en regio Haarlemmermeer en overig Amstel-Meerlanden. Haarlem ontwikkelt zich steeds meer tot woonstad.

Opleidingsniveau

De MRA heeft een hoge concentratie hoogopgeleiden in de beroepsbevolking, en kernstad Amsterdam heeft zelfs een zeer groot aandeel hoogopgeleiden. Dit heeft bijgedragen aan de relatief gunstige economische ontwikkeling van de MRA van de afgelopen jaren.

Uitdagingen

De MRA heeft verschillende uitdagingen. Eén van de belangrijkste betreft de arbeidsmarkt. Vergrijzing leidt tot verkrapping van het arbeidsaanbod. Groei moet in toenemende mate uit productiviteitsgroei komen, en minder inzet van extra werknemers. Dit is geen eenvoudige opdracht, omdat de MRA overwegend een diensteneconomie kent waar productiviteitswinsten moeilijker te realiseren zijn dan in kapitaalintensieve sectoren als de industrie.

De participatiegraad in de MRA is de afgelopen jaren gestegen, maar de voorsprong op Nederland neemt af. Dit wijst er op dat het potentiële arbeidsaanbod in de MRA door zijn reserves heen raakt. Het arbeidsaanbod begint relatief schaars te worden; dit verklaart deels de beperkte stijging van de werkloosheid in de MRA.

Na een lange periode van herstel van de bevolkingsgroei (ruwweg vanaf het midden van de jaren tachtig van de vorige eeuw) loopt de groei in de MRA terug. Daar tegenover staat het aantrekkelijk vermogen: de bevolking in de leeftijdscategorie 15-64 jaar groeit in Amsterdam sneller dan het landelijk gemiddelde. Echter, het schaarser worden van de ruimtelijke uitbreidingsmogelijkheden en de hogere ontwikkelingskosten van nieuwbouw vormen belangrijke factoren bij de teruglopende groei van de bevolking. Het verder ontwikkelen van de woningmarkt is een van de belangrijkste uitdagingen om de economische motor van de MRA gaande te houden.

Kerngegevens Metropoolregio Amsterdam

		2005	2006	2007	2008	2009	2010*	2011*
Bruto regionaal product (brp)	<i>mIn euro,</i>	80.314	83.025	86.512	88.848	85.827	88.316	91.313
Groei brp	%	2,0	3,4	4,2	2,7	-3,4	2,9	3,4
Werkgelegenheid	<i>x 1000</i>	1.296	1.330	1.352	1.375	1.359	1.365	1.370
groei werkgelegenheid	%	0,1	2,6	1,6	1,7	-1,2	0,5	0,4
Bevolking	<i>x1000</i>	2.258	2.267	2.280	2.298	2.319	2.322	2.337
Bevolkingsgroei	%	0,5	0,4	0,5	0,8	1	0,1	0,6
Bevolking 15-64	<i>x1000</i>	1.552	1.559	1.569	1.582	1.598	1.599	1.609
15-64 als % van bevolking	%	68,7	68,8	68,8	68,9	68,9	68,9	68,9
Beroepsbevolking	<i>x 1000</i>	1.091	1.092	1.106	1.138	1.149	1.147	1.158
Participatiegraad ¹⁾	%	70,3	70,1	70,5	71,9	71,9	71,7	71,9
Werkloosheid	<i>x 1000</i>	75	63	52	46	59	68	71
Werkloosheid ²⁾	%	6,8	5,8	4,7	4,1	5,2	5,9	6,1
Werkzame beroepsbevolking (>12 uur)	<i>x 1000</i>	1.017	1.029	1.054	1.092	1.089	1.079	1.087

* Prognose

¹⁾ als percentage van bevolking 15-64 jaar (potentiële beroepsbevolking)

²⁾ als percentage van beroepsbevolking

Bron: TNO/VU op basis van CBS/CPB

1. De economie van de Metropoolregio Amsterdam

In dit hoofdstuk wordt een macro-economisch beeld geschetst van de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Het heeft een verkennend karakter, maar toch wordt geprobeerd zo goed mogelijk verbanden aan te geven en verklaringen te bieden. Verschillende perspectieven passeren de revue. De ontwikkeling van de MRA staat immers niet op zichzelf, maar is nauw verweven met de rest van Nederland en het buitenland. Sommige ontwikkelingen hangen van nationaal beleid af, andere worden door internationale ontwikkelingen bepaald. Hoewel dit in werkelijkheid door elkaar loopt, wordt zo goed als mogelijk aangegeven of het een internationale trend, een nationale ontwikkeling of een regionale factor betreft. Voor regionale beleidsmakers is dat van belang.

In paragraaf 1.1 staat de vraag centraal hoe de kredietcrisis en de daaropvolgende recessie de economie van de MRA heeft beïnvloed. Aan bod komt de ontwikkeling van de toegevoegde waarde in de MRA als geheel, per sector en per deelregio. Ook een langetermijnperspectief en een vergelijking met de rest van Nederland worden gegeven.

Een belangrijke parameter is werkgelegenheid. Deze wordt in paragraaf 1.2 voor de MRA als geheel gegeven, maar ook per sector en deelregio. Afsluitend volgt een langetermijnperspectief en een vergelijking met de rest van Nederland.

In paragraaf 1.3 wordt gekeken naar de aanbodzijde van de arbeidsmarkt: de bevolking en de beroepsbevolking. Hier spelen andere factoren een rol dan aan de vraagzijde van de arbeidsmarkt en beide komen tezamen in de participatiegraad en de werkloosheid. Ook vergrijzing komt aan bod, die het arbeidsaanbod verkrapt en op termijn gevolgen heeft voor de structuur van de regionale economie.

Een koppeling tussen de vraag naar en het aanbod van arbeid wordt in paragraaf 1.4 gemaakt door middel van een woon-werkmatrix. Hierin komen mismatches op de regionale arbeidsmarkt aan het licht, maar ook de kwaliteiten van de MRA als 'baanmachine' en plaats om geld te verdienen.

1.1 Metropoolregio Amsterdam en de Grote Recessie

Welke gevolgen heeft de kredietcrisis en de daaropvolgende Grote Recessie – zoals het Centraal Planbureau de ongekende laagconjunctuur van 2008 en 2009 doopte – voor de MRA? Kort gezegd: de MRA is relatief minder hard door de recessie geraakt dan Nederland als geheel en lijkt zich bovendien sneller te herstellen. In 2009 daalde het geraamde bruto regionaal product (brp) van de MRA met 3,4 procent; dat is iets minder dan in Nederland (-3,9 procent) en de eurozone (-4,1 procent, zie tabel 1.1 en 1.3). In 2010 en 2011 zal de MRA naar verwachting sneller groeien dan Nederland als geheel, met respectievelijk 2,9 en 3,4 procent.

Twee sectoren werden met name hard geraakt: nijverheid (-13 procent) en groothandel en transport (-9,2 procent; zie tabel 1.1 en figuur 1.1). Deze sectoren bewegen sterk mee met het tij van de wereldhandel en gingen (zoals kader 1.1 beschrijft), in 2009 door een diep dal. De subsector luchtvaart kreeg bovendien de gevolgen van de Mexicaanse griep te verwerken. Opvallend is de betrekkelijk kleine krimp van 1,4 procent van de financiële en zakelijke dienstverlening in recessiejaar 2009. De banken speelden een hoofdrol in de kredietcrisis, waardoor een grotere krimp te verwachten zou zijn. Maar banken werden met massale *bail outs* gered door overheden om faillissementen te voorkomen.

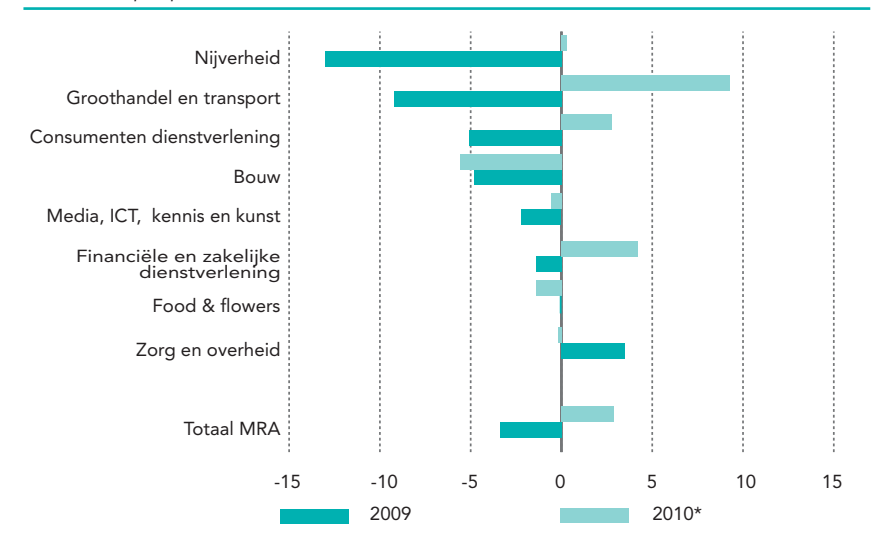
In de MRA wordt in 2009 het meeste geld omgezet in de dienstverlening. Meer dan 85 procent van de economie bestaat hieruit. De Financiële en zakelijke dienstverlening is met afstand de grootste sector: ruwweg een derde van het brp wordt hier verdiend. Daarna volgen op respectabele afstand de ongeveer even grote sectoren groothandel en transport, media, ICT, kennis en kunst, en zorg en overheid.

Tabel 1.1 Toegevoegde waarde (brp) Metropoolregio Amsterdam naar sector
Omvang en groei; 1995-2010

	2009		1995-2009		2008	2009	2010*	2011*
	mln euro	aandeel in %	groei in %					
Nederland	508.176		2,1	2,0	-3,9	1,8	1,5	
Totaal MRA	85.827		2,7	2,7	-3,4	2,9	3,4	
		MRA	NL					
Financiële en zakelijke dienstverlening	28.875	34	24	3,7	5,9	-1,4	4,2	4,5
Groothandel en transport	14.578	17	13	4,7	1,3	-9,2	9,3	5,7
Media, ICT, kennis en kunst	12.762	15	11	3,0	2,5	-2,2	-0,6	3,0
Zorg en overheid	11.994	14	17	1,9	3,0	3,5	-0,2	4,5
Consumenten dienstverlening	7.868	9	10	1,7	-1,2	-5,1	2,8	-0,3
Nijverheid	4.576	5	14	-1,5	-2,2	-13,0	0,3	-3,0
Bouw	3.020	4	6	0,4	3,5	-4,8	-5,6	-1,6
Food & flowers	2.154	3	5	1,0	-1,9	0,0	-1,4	0,7

* Prognose
Bron: TNO

Figuur 1.1 Economische groei in Metropoolregio Amsterdam naar sector
Groei of krimp in procenten; 2009-2010



* Prognose
Bron: TNO/CBS

Subregionale verschillen

Niet elke regio in de MRA kreeg een even grote teruggang te verwerken. De grootste krimp in 2009 werd gevoeld in de regio IJmond (-7,3 procent) en de regio Haarlemmermeer (-5,9 procent; zie tabel 1.2). Hier domineren de sectoren die het meest krompen: industrie en luchthaven Schiphol (handel en transport). De economie in Amsterdam en Waterland kromp ook, maar minder dan gemiddeld, en de omvang van de economie in Almere en Lelystad is zeer licht toegenomen. Voor 2010 en 2011 wordt in Gooi en Vechtstreek, regio Haarlem en in de Zaanstreek verdere krimp verwacht. De economische groei in de andere regio's neemt naar verwachting toe, vooral in de regio Haarlemmermeer en Almere en Lelystad.

Tabel 1.2 Toegevoegde waarde (brp) Metropoolregio Amsterdam naar regio
Omvang en groei; 1995-2011

	2009		1995- 2009	1995- 2003	2004- 2009	2009	2010*	2011*
	mln euro	aandeel in %	groei in %					
Nederland	508.176	100	2,1	2,6	1,6	-3,9	1,8	1,5
Metropoolregio Amsterdam	85.827	17	2,7	3,3	2,0	-3,4	2,9	3,4
		aandeel van MRA in %						
Amsterdam	39.253	46	2,8	3,3	2,3	-2,2	1,8	3,3
Regio Haarlemmermeer	12.509	15	4,1	4,8	3,5	-5,9	9,4	9,2
Almere en Lelystad	6.698	8	5,9	6,7	5,0	0,2	6,8	5,3
Gooi en Vechtstreek	6.532	8	1,3	2,5	-0,3	-4,8	-0,2	-0,1
Overig Amstel-Meerlanden	4.921	6	2,5	3,4	1,5	-4,3	2,8	1,4
IJmond	4.824	6	1,6	2,1	1,2	-7,3	0,4	0,3
Regio Haarlem	4.708	5	0,3	1,0	-0,7	-4,3	-0,6	-0,9
Zaanstreek	3.438	4	0,8	2,3	-1,0	-4,5	-1,3	-1,0
Waterland	2.944	3	2,5	3,0	1,9	-1,7	2,7	2,1

* Prognose
Bron: TNO

De gemeente Amsterdam is verantwoordelijk voor bijna de helft van de toegevoegde waarde die in de MRA wordt geproduceerd. Ook in de regio Haarlemmermeer wordt veel waarde gecreëerd dankzij de bedrijvigheid rondom Schiphol. Deze kernen – Amsterdam als dienstencentrum en regio Haarlemmermeer als logistiek knooppunt – zijn zelfs nationale groeimotoren (waarover meer in hoofdstuk 2). Fors groeiende sectoren (met name financiële en

zakelijke dienstverlening, en groothandel) zijn hier dan ook sterk vertegenwoordigd. Omgekeerd kennen Zaanstreek en IJmond een tragere groei, vooral vanwege de (prominente) aanwezigheid van industrie in deze plaatsen.

Kader 1.1 Economisch beeld: internationaal en nationaal

De MRA is geen eiland, maar nauw verbonden met de Nederlandse, Europese en mondiale economie. Een korte schets van recente nationale en internationale ontwikkelingen is dan ook op zijn plaats, al was het maar omdat de kredietcrisis tot uitzonderlijke omstandigheden heeft geleid.

Internationale economie

De wereldeconomie is sinds het uitbreken van de kredietcrisis – september 2008 – in rustiger vaarwater terecht gekomen. In de ontwikkelde landen is sprake van een aarzelend herstel van de economische groei. Na het inklappen van de wereldhandel in 2008 en 2009 is de verwachting dat de relevante wereldhandel in 2010 met negen procent zal groeien, afzwakkend tot 5,25 procent in 2011. Voor het eurogebied verwacht het Centraal Planbureau (CPB) in 2010 een groei van 1,75 procent en 1,5 procent in 2011, een groeipercentage dat beduidend lager is dan gebruikelijk na een recessie. De groei trekt naar verwachting wel sterker aan in de Verenigde Staten, met 2,75 procent in 2010 en 2,5 procent in 2011. Een positief teken is het gezonde herstel van Duitsland, de belangrijkste handelspartner van Nederland gevolgd door België, Frankrijk, Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten. Hoewel China en andere opkomende landen als Brazilië en India een grotere invloed op het wereldtoneel verwerven, zijn de ontwikkelingen bij onze naaste burens van groter belang.

Binnen de eurozone zijn er opletende spanningen. De kredietcrisis heeft de verschillen in concurrentiekracht en openbare financiën binnen het eurogebied genadeloos blootgelegd. De concurrentiekracht van de Noordwest-Europese landen blijkt groter dan van de Zuid-Europese landen. Daardoor vertonen hun economieën positieve handelsbalansen, terwijl die van de Zuid-Europese landen negatief zijn.

De onevenwichtige ontwikkeling van de eurolanden wordt bijvoorbeeld weerspiegeld in de arbeidsmarkt. Gemiddeld lag de werkloosheid in de eurozone in 2010 rond de tien procent, met grote uitschieters qua niveau en groei. Wat betreft niveau liepen de werkloosheidscijfers uiteen van krap vier procent in Oostenrijk tot meer dan twintig procent in Spanje. Daalde de werkloosheid in Duitsland met 0,75 procentpunt tot zeven procent medio 2010, in Spanje liep deze op met twee procentpunt. In het eurogebied kwam de werkloosheid medio 2010 op 10 procent.

Tabel 1.3 Kerncijfers wereldeconomie
2007-2011

	2007	2008	2009	2010*	2011*
	<i>mutaties in % per jaar</i>				
bbp					
Wereld	5,2	2,8	-1,0	4,8	4,0
Eurozone	2,8	0,4	-4,1	1,8	1,5
Nederland	3,9	1,9	-3,9	1,8	1,5
Verenigde Staten	1,9	0,0	-2,6	2,8	2,5
Japan	2,3	-1,2	-5,2	2,8	1,5
Azië (exclusief Japan)	9,9	7,0	5,4	9,25	8,0
Wereldhandel, goederen	6,8	2,9	-12,8	15,5	7,0
Eurokoers (dollar per euro)	1,37	1,47	1,39	1,29	1,25
Ruwe olieprijs (Brent, dollar per vat)	73	97	62	76	75

* Prognose

Bron: Centraal Planbureau (2010): *Macro Economische Verkenning 2011*

Overheden hebben voorlopig de klap van de kredietcrisis opgevangen. Visies op 'hoe nu verder' lopen uiteen. Waar de Amerikaanse overheid heeft gekozen voor het verder monetair stimuleren van de economie met een historisch ongekende financiële injectie, ligt in Noord-West Europa de nadruk op het aanhalen van de broekriem, soms uit vrije wil zoals in Duitsland en Nederland, en in het geval van Griekenland en Ierland ook door ingrijpen van de Europese Commissie en het IMF. Voor beide groepen liggen jaren van forse overheidsbezuinigingen in het verschiet.

Nederlandse economie

De Grote Recessie, zoals het Centraal Planbureau de ongekende laagconjunctuur van 2008 en 2009 doopte, lijkt ook voor

Nederland voorbij. Krimp de Nederlandse economie in 2009 nog met 3,9 procent, in 2010 kan weer een bescheiden economische groei worden geboekt van waarschijnlijk 1,75 procent. Voor 2011 wordt een groei met 1,5 procent verwacht (net als in 2010 is dat gelijk aan het Europese cijfer).

De grote exportafhankelijkheid van de Nederlandse economie pakt gunstig uit: het groeiherstel is voor het grootste deel te danken aan de uitvoer. Ook in 2011 levert export naar verwachting de belangrijkste bijdrage aan de groei, met 1,25 procent. Dit is onder andere zichtbaar aan het herstel van de overslag in de haven van Rotterdam en het vrachtvervoer op Schiphol.

Het vertrouwen van consumenten en producenten neemt toe, maar is nog altijd grillig. De particuliere consumptie levert derhalve een kleine bijdrage aan de groei. Een belangrijke reden hiervoor is dat veel gezinnen hun opgebouwd vermogen fors zagen dalen door de crisis. Zowel de financiële markten als de woningmarkt waren hieraan debet. Onzekerheid over de toekomst blijft een rol spelen. Dat verklaart bijvoorbeeld het mislukken van de poging om de bestedingen aan te zwengelen door het vrijgeven van opgebouwd vermogen via de spaarloonregeling.

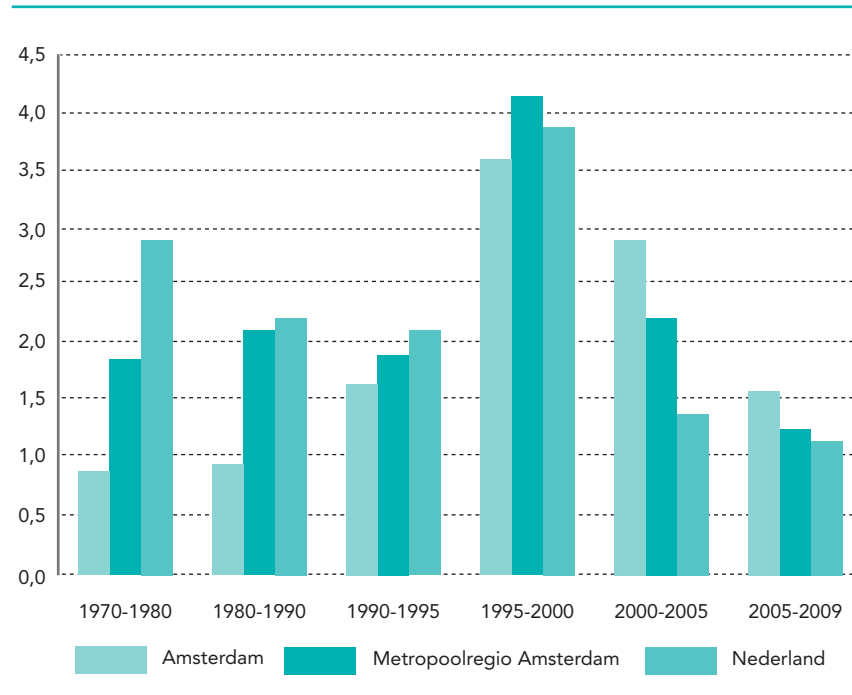
Naar verwachting zal het werkloosheidspercentage voor zowel 2010 als 2011 5,5 procent zijn. Conform de internationale werkloosheidsdefinitie (die anders is dan de Nederlandse) komt dat neer op 4,5 procent. Dit is laag in vergelijking tot andere eurolanden. Al met al is Nederland de crisis relatief goed doorgelopen.

Lange termijnperspectief en vergelijking met Nederland

Zoals gezegd is de MRA minder hard door de recessie geraakt dan Nederland als geheel en lijkt zich bovendien sneller te herstellen. Hoe komt dat? De kleinere krimp van de MRA is deels te verklaren door haar sectorstructuur. Sectoren met grote krimp zijn relatief minder aanwezig in de MRA, terwijl sectoren die minder sterk krompen een groot deel van de MRA economie uitmaken. De nijverheid, waar de grootste krimp plaatsvond en geconcentreerd is in de deelregio IJmond, maakt slechts 5 procent van de totale regionale economie

uit. In de MRA dragen – naast (zware) industrie – groothandel en luchtvaart sterk bij aan de krimp in 2009. De luchtvaart boekte in 2009 een verlies van 1,5 miljard euro. Daarnaast is de krimp in de toegevoegde waarde van de MRA als geheel – dit lijkt tegenstrijdig – niet eenvoudig te herleiden tot de financiële sector, die sterk is vertegenwoordigd in de MRA. Ten eerste werd deze bedrijfstak ondersteund door de overheid en ten tweede hebben banken de criteria voor kredietverlening verscherpt en zo de rekening

Figuur 1.2 Groei toegevoegde waarde
Metropoolregio Amsterdam, Amsterdam en Nederland; gemiddelde jaarlijkse groei in procenten; 1970-2009



Bron: TNO

doorgeschoven naar andere sectoren en consumenten. Het zijn daarom ook bedrijfstakken die voor hun afzet afhankelijk zijn van bankkrediet die de pijn voelden, zoals automobiellindustrie en de bouw. Deze sectoren zijn niet sterk vertegenwoordigd in de MRA.

Amsterdam en de MRA hebben echter niet altijd een gunstig groeipad ten opzichte van Nederland gekend. Vanaf 1970 liep de

groeï in toegevoegde waarde van de MRA en Amsterdam in het bijzonder juist achter op het Nederlandse gemiddelde (figuur 1.2). Dit was de tijd van de trek uit de stad: bedrijvigheid verplaatste zich vanwege ruimtegebrek in de stad naar het ommeland. Ook bewoners vestigden zich in buitenwijken en kochten daar hun lokale diensten in.

Halverwege de recente jaren negentig veranderde dit beeld, en de MRA en Amsterdam genereerden een hogere economische groei dan Nederland, vooral in de jaren 2000-2005 (zie figuur 1.2). De regio is daarbij succesvol geweest in het ombuigen van de enorme crisis waarin met name de stad Amsterdam zich eind jaren zeventig van de vorige eeuw bevond. Dit krachtige herstel wordt toegeschreven aan de opkomst van 'general purpose technology': de snelle ontwikkeling en vermarkting van ICT-diensten, die tot uiting kwamen in een zeer snelle groei van de zakelijke diensten, financiële diensten en de creatieve industrie. Deze sectoren zijn sterk vertegenwoordigd in Amsterdam. Dit herstel is bevorderd door het 'compacte stad'-beleid, waarmee woonruimte voor middeninkomens in de stad werd geboden. Ook elders in de wereld droeg de opkomst van ICT bij tot een opleving van stedelijke economieën. Het verschil tussen het nationale groeicijfer en dat van de MRA is vanaf 2005 geringer. De oorzaken hiervan zijn niet met zekerheid aan te dragen. Waarschijnlijk spelen agglomeratienadelen een rol: na een aantal succesvolle jaren ontstaan congestie en knelpunten op de woningmarkt.

1.2 Werkgelegenheid

In het recessiejaar 2009 kromp de werkgelegenheid in de MRA met 1,2 procent, evenveel als in de rest van Nederland (zie tabel 1.4). Deze afname is minder dan werd gevreesd maar steekt evengoed schril af tegenover de 1,5 procent gemiddelde groei in de periode 1995-2009. Het verlies van werkgelegenheid vond plaats in alle sectoren behalve consumentendienstverlening (+0,2 procent) en zorg en overheid (+2,6 procent). De grootste afname (5,2 procent) betreft financiële en zakelijke dienstverlening, de sector die de banken in de regio Amsterdam herbergt en tevens het epicentrum van de kredietcrisis is. Door te snoeien in het aantal werknemers kon deze bedrijfstak het hoofd boven water houden. Bovendien is het mogelijk dat de financiële sector onder invloed van de ruime internationale kredietmarkten in het afgelopen decennium teveel

mensen in dienst heeft genomen. Door de kredietcrisis is de werkgelegenheid in deze bedrijfstak in overstemming gebracht met de toegevoegde waarde van deze sector. In 2010 en 2011 wordt een bescheiden groei verwacht, ondanks het herstel van de wereldhandel en daarmee de toegevoegde waarde in de MRA (deze cijfers zijn met onzekerheid omgeven, aangezien het onduidelijk is hoe groot de vraag naar deeltijdwerk zal zijn, waar in economisch moeilijke tijden relatief meer vraag naar is).

Momenteel telt de MRA ruim 1,3 miljoen banen (tabel 1.4). De meeste banen zijn te vinden in de consumentendienstverlening (296 duizend banen) en in de financiële en zakelijke dienstverlening (295 duizend banen). Beide bieden 22 procent van de totale werkgelegenheid. Zorg en overheid, media, ICT, kennis en kunst, en groothandel en transport herbergen ieder rond de 15 procent van het aantal banen.

Tabel 1.4 Werkzame personen Metropoolregio Amsterdam naar sector
Omvang, aandeel en groei; 1995-2011

	2009		1995-2009		2008	2009	2010*	2011*
	x 1.000	aandeel in %	MRA	NL	groei in %			
Nederland	8.628		1,3	1,5	-1,2	0,6	0,2	
Totaal MRA	1.359		1,5	1,7	-1,2	0,5	0,4	
Consumenten dienstverlening	296	22	22	1,2	1,7	0,2	3,4	-0,4
Financiële en zakelijke dienstverlening	295	22	17	3,1	2,2	-5,2	3,1	-0,2
Zorg en overheid	241	18	20	2,2	1,2	2,6	-0,3	1,4
Media, ICT, kennis en kunst	206	15	12	1,8	3,5	-0,1	-1,7	3,8
Groothandel en transport	178	13	11	1,0	1,9	-1,9	-0,1	0,5
Nijverheid	66	5	9	-1,8	-0,4	-2,6	-6,9	-4,2
Bouw	51	4	6	0,4	2,8	-1,8	-4,0	-4,3
Food & flowers	25	2	5	-1,7	-10,8	-1,2	-7,4	-0,6

* Prognose
Bron: TNO

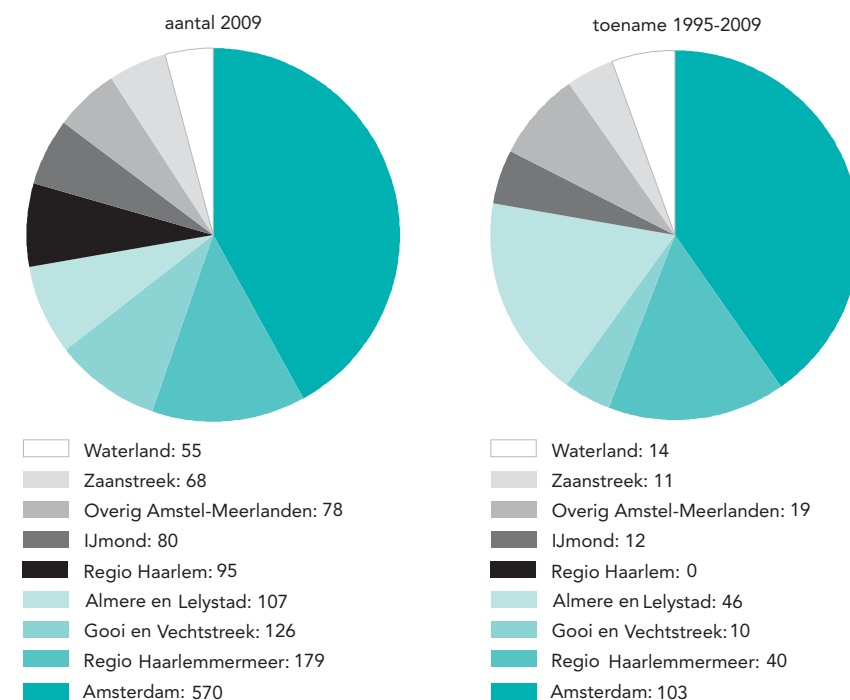
Hoe komt het dat de kredietcrisis de werkgelegenheid in de MRA minder negatief heeft beïnvloed dan aanvankelijk werd gedacht? Hiervoor zijn diverse oorzaken aan te wijzen. Ten eerste hebben veel zzp'ers (zelfstandigen zonder personeel) een flink deel van de vermindering in werkgelegenheid voor hun rekening genomen

door minder uren te maken – en die daling komt niet tot uiting in de statistieken. Daarnaast is het aannemen en ontslaan van werknemers kostbaar, en dus zijn werkgevers hier terughoudend in. Eerst laten zij personeel minder werken, om bij aanhoudend gebrek aan bedrijvigheid pas tot ontslag over te gaan. De omvang van dit effect was tijdens het hoogtepunt van de recessie niet bekend. Tot slot heeft de overheidsstimulering van banken een positief effect gehad en heeft de deeltijd-ww zijn uitwerking niet gemist.

Subregionale verdeling

De werkgelegenheid in de MRA is hoofdzakelijk in Amsterdam geconcentreerd; in 2009 zijn daar 570 duizend werkzame personen (figuur 1.3 en tabel 1.5). In het zuidwesten, in de regio Haarlemmermeer, ligt de tweede grote concentratie werkgelegenheid dankzij de aanwezigheid van Schiphol (179 duizend). In het zuidoosten volgen

Figuur 1.3 Werkgelegenheid Metropoolregio Amsterdam naar regio
Aantallen x 1.000; 2009 en toename 1995-2009 (rechter figuur)



Bron: TNO

Gooi en Vechtstreek en Almere en Lelystad op enige afstand, met respectievelijk 126 en 107 duizend werkzame personen. In de deelregio's aan de noordzijde van de MRA zijn kleinere werkgelegenheidsconcentraties.

De grootste krimp van de werkgelegenheid in 2009 vond plaats in IJmond (-4,1 procent), waar zich veel zware industrie bevindt, een sector die hard is geraakt door de mondiale recessie. Groei was er in de Zaanstreek.

Tabel 1.5 Werkzame personen Metropoolregio Amsterdam naar regio
Omvang en groei; 1995-2011

	2009	1995- 2009	1995- 2003	2004- 2009	2009	2010*	2011*
	x 1.000	groei in %					
Nederland	8.628	1,3	1,8	0,7	-1,2	0,6	0,2
Metropoolregio Amsterdam	1.359	1,5	2,1	0,8	-1,2	0,5	0,4
Amsterdam	570	1,4	2,0	0,8	-1,1	0,3	0,7
Regio Haarlemmermeer	179	1,8	2,8	0,6	-1,0	3,2	3,8
Gooi en Vechtstreek	126	0,6	1,0	0,2	-1,0	-0,1	-0,9
Almere en Lelystad	107	4,1	4,8	3,1	-1,5	4,2	2,6
Regio Haarlem	95	0,0	0,5	-0,6	-2,2	-1,4	-2,7
IJmond	80	1,2	1,8	0,4	-4,1	-1,0	0,2
Overig Amstel-Meerlanden	78	2,1	2,4	1,9	-0,5	-1,0	-2,0
Zaanstreek	68	1,2	2,2	0,0	1,1	-5,1	-6,2
Waterland	55	2,2	2,9	1,3	-0,2	1,6	0,2
Overig Nederland	7.270	1,3	1,8	0,7	-1,1	0,6	0,2

* Prognose
Bron: TNO

Lange termijnperspectief en vergelijking met Nederland

De ontwikkelingen op de arbeidsmarkt van de MRA verschillen niet veel met die van Nederland en de kern van de Europese Unie (de oorspronkelijke lidstaten, de EU15). Maar het einde van de jaren negentig van de vorige eeuw vormt een uitzondering. De flinke groei van de Amsterdamse economie in die tijd vindt haar weerslag in een snelle banengroei. Op de langere termijn is de trend echter neerwaarts: de piek in de banengroei is in de hoogconjunctuur van 2006-2007 beduidend lager dan de piek van 1996-1998.

Nederland en de MRA kennen in de jaren negentig van de vorige eeuw een relatief sterke uitbreiding van de werkgelegenheid,

maar dit lijkt een gevolg te zijn van het ruime arbeidsaanbod op de Nederlandse arbeidsmarkt, met name in de jaren tachtig van de vorige eeuw. Dit werkte destijds het ontstaan van een massale werkloosheid in de grote steden en de MRA in de hand, die eind jaren negentig tot groei van werkgelegenheid leidde.

De MRA wordt gekenmerkt door een grote sector financiële en zakelijke dienstverlening. In de afgelopen vijftien jaar is deze bedrijfstak verantwoordelijk geweest voor de grootste groei van werkgelegenheid. Het aantal banen in deze sector is sinds 1995 jaarlijks met 3,1 procent toegenomen, terwijl de gemiddelde banengroei in de MRA 1,5 procent bedroeg. In Nederland nam de werkgelegenheid in deze sector toe met 2,5 procent. Deze groei is voor een deel reëel geweest als gevolg van integratie van markten, globalisering, de uitbreiding van de EU, geopolitieke stabiliteit na de val van de Muur en deregulering van financiële markten. Maar zoals de financiële crisis heeft blootgelegd, was die groei voor een deel ook gebaseerd op gebrekkig functioneren van de financiële markten waardoor de sector boven haar stand kon leven. De financiële sector herstelt hier deels van door herstructurering, maar het is onduidelijk wat op langere termijn haar groeiperspectieven zijn.

Ook de toename van het aantal banen in de media, ICT, kennis en kunst was bovengemiddeld, met een jaarlijkse groei van 1,8 procent. De toename van de werkgelegenheid in de overige sectoren was minder dan gemiddeld. In de sectoren nijverheid en food & flowers nam de vraag naar arbeid zelfs af, terwijl de sector jaarlijks meer voorbracht. Dit wordt verklaard door productiviteitsstijgingen. In deze branches vindt productiegroei niet plaats door mensen aan te nemen, maar door efficiënter te werken en meer machines te gebruiken (ze worden kapitaalintensiever). Deze trend zal zich waarschijnlijk grosso modo voortzetten. Bij de consumentendiensten daarentegen zal de werkgelegenheidsgroei ten opzichte van de groei van de toegevoegde waarde hoog blijven vanwege de beperkte mogelijkheid de productiviteit te verhogen. Als het toerisme aantrekt, leidt dit verhoudingsgewijs tot meer werk voor terraspersoneel. Maar een ober kan niet twee keer sneller lopen.

Bij de groei van het aantal werkzame personen valt op dat de groei van de werkgelegenheid scheef verdeeld is over de MRA. In Amsterdam kwamen er absoluut de meeste banen bij; 103 duizend in totaal in de jaren 1995-2009. De werkgelegenheid in de regio

Haarlem groeide niet; er waren in 1995 95 duizend banen; in 2009 is dat nog steeds zo. Daarnaast nam de werkgelegenheid in IJmond (+12 duizend), Zaanstreek (+11 duizend) en Gooi en Vechtstreek (+10 duizend) beduidend minder toe in absolute zin dan in Almere en Lelystad. Het aantal werkzame personen nam daar met 46 duizend toe. Bereikbaarheid en de beschikbaarheid van ruimte lijken het ruimtelijke groeipatroon in MRA te verklaren.

1.3. Arbeidsaanbod en werkloosheid

Voordat de kerncijfers over het arbeidsaanbod en werkloosheid worden besproken, is het raadzaam enkele woorden te wijden aan de relatie tussen demografie en economie. De economische ontwikkeling van de MRA is niet alleen afhankelijk van bedrijvigheid – die de vraag naar arbeid bepaalt – maar ook van ontwikkelingen aan de aanbodzijde van de arbeidsmarkt. Dat aanbod wordt bepaald door demografische ontwikkelingen. Vraag en aanbod lopen meestal niet geheel parallel; afhankelijk van de conjunctuur is er werkloosheid of juist een tekort aan arbeidskrachten. Daarnaast zorgen structurele ontwikkelingen, zoals vergrijzing, voor veranderende verhoudingen tussen vraag en aanbod op de arbeidsmarkt. Met name vergrijzing is nu en in de komende jaren een aanbodbeperkende factor.

De MRA en Nederland moeten aan deze beperking van het arbeidsaanbod nog wennen. In de voorgaande decennia was er juist een aanbodoverschot door de naoorlogse generatie. Tussen 1960 en 2000 leidde de aanwezigheid van de naoorlogse generatie op de arbeidsmarkt tot een relatief groot arbeidsaanbod. In de jaren zestig van de vorige eeuw viel de toetreding op de arbeidsmarkt van deze generatie niet zo op vanwege de hoge vraag naar arbeid door de wederopbouw na de oorlog en ook door de non-participatie van vrouwen. In de jaren zeventig van de vorige eeuw trad er echter een omslag op. De oliecrises van 1973 en 1979 leidden tot sterke vraaguitval en een economische crisis begin jaren tachtig van de vorige eeuw. Massawerkloosheid was het gevolg. In de recente jaren negentig deed de relatief hoge vraag naar arbeid de massawerkloosheid wegsmelten. Vanaf 2000 komt de uittreding van de naoorlogse generatie op gang en zijn de cohorten jonge toetreders veel kleiner. Het gevolg is dat het aanbod de komende jaren (sterk) verkraapt.

De afgelopen jaren begon de omslag van een ruime naar een krappe arbeidsmarkt. Voor de economie is dit van groot belang. In een ruime arbeidsmarkt heerst een neerwaartse loondruk en is er weinig noodzaak de arbeidsproductiviteit, bijvoorbeeld door innovatie en onderwijs, te verhogen. In een krappe arbeidsmarkt – zoals nu en de komende jaren – juist wel. De loondruk is opwaarts en dwingt ondernemers de arbeidsproductiviteit op te voeren.

Kader 1.2 Hoe is de arbeidsmarkt opgebouwd?

Alle mensen tussen de 15 en 64 jaar worden tot de potentiële beroepsbevolking gerekend. Zij zouden in potentie kunnen werken. Kinderen onder de 15 jaar (leerplicht) en ouderen vanaf 65 jaar (pensioen) zijn hiervan vrijgesteld. Maar niet iedereen die zou kunnen werken doet of wil dat ook, door bijvoorbeeld langdurige ziekte of zorg voor de kinderen. Zij vallen onder de noemer niet-beroepsbevolking. Degenen die zich wel aanbieden op de arbeidsmarkt worden samen de beroepsbevolking genoemd. Deze bestaat uit degenen die daadwerkelijk werken, en uit de werklozen die op zoek zijn naar een baan.

Het onderstaande schema toont aan hoe het arbeidsaanbod is onderverdeeld.

Opbouw arbeidsaanbod

Aantallen x 1.000; 2009

Totale bevolking 2.319				Het <i>werkloosheidspercentage</i> is het aantal werklozen gedeeld door de beroepsbevolking
0 - 15 jarigen 65 jaar en ouder 721	Potentiële beroepsbevolking 15 - 64 jarigen 1.598			
	Niet beroepsbevolking 449	Beroepsbevolking 1.149		De <i>participatiegraad</i> is de beroepsbevolking gedeeld door potentiële beroepsbevolking
		werklozen 59	werkenden 1.089	

Omdat absolute getallen vaak moeilijk te interpreteren zijn, wordt de arbeidsmarkt geanalyseerd met behulp van een aantal verhoudingsgetallen. De werkloosheid wordt uitgedrukt in een percentage: het aantal werklozen gedeeld door de beroepsbevolking. De participatiegraad is het aandeel van de beroepsbevolking in de potentiële beroepsbevolking. Hierbij wordt duidelijk welk deel van de bevolking in potentie zou kunnen werken maar dit niet doet, wil of kan.

De participatiegraad wordt niet alleen bepaald door economische ontwikkelingen. Als het economisch goed gaat zijn meer mensen bereid zich aan te bieden op de arbeidsmarkt. Echter, ook structurele factoren zoals demografische, culturele en institutionele aspecten bepalen de participatiegraad. De manier hoe gezinstaken zijn verdeeld, bepaalt bijvoorbeeld de mate waarop vrouwen zich aanbieden op de arbeidsmarkt. De werkloosheid (uitgedrukt als percentage van de beroepsbevolking) wordt vooral door conjuncturele ontwikkelingen bepaald.

Werkloosheid

De werkloosheid in de MRA was in 2009 5,2 procent, een flinke stijging ten opzichte van de zeer lage 3,8 procent het jaar daarvoor (tabel 1.6). In 2010 is de werkloosheid naar verwachting 5,9 procent en in 2011 zelfs 6,1 procent. Deze ontwikkeling staat haaks op de werkloosheid in de rest van Nederland, waar juist een daling wordt verwacht. Dit verschil is niet goed te verklaren.

Subregionale verschillen

De werkloosheid verschilt per subregio. In Almere en Lelystad en Amsterdam steeg de werkloosheid flink in recessiejaar 2009, maar bleef laag in IJmond, Waterland en regio Haarlemmermeer. Deze hogere Amsterdamse werkloosheid is normaal: grote steden zijn arbeidsmarkten waar veel mensen werk zoeken en van baan wisselen, en daarom is de frictiewerkloosheid – natuurlijke werkloosheid die de arbeidsmarkt smeert – er hoger. Ook structurele werkloosheid (werkloosheid als gevolg van mismatches op de arbeidsmarkt) is in grote steden groter omdat degenen die erheen getrokken zijn en geen werk vinden, in onvoldoende mate wegtrekken zoals seizoensarbeiders plegen te doen.

Tabel 1.6 Werkloosheid Metropoolregio Amsterdam naar regio
Omvang, percentage van beroepsbevolking en toename t.o.v. jaar eerder; 2009

	aantal	werkloosheid	toename werkloosheid
	x 1.000	%	procentpunt
Nederland	379	4,8	0,9
Metropoolregio Amsterdam	59	5,2	1,1
Almere en Lelystad	9,4	6,9	1,4
Amsterdam	25,0	6,3	1,7
Overig Amstel-Meerlanden	2,7	4,8	1,3
Zaanstreek	3,6	4,7	0,5
Gooi en Vechtstreek	5,0	4,5	0,9
Regio Haarlem	4,3	4,2	0,3
Regio Haarlemmermeer	3,6	3,5	0,6
IJmond	3,0	3,3	0,0
Waterland	2,7	3,3	0,7

Bron: CBS/TNO

Langetermijnperspectief en vergelijking met Nederland

Weliswaar is de werkloosheid in Amsterdam nog altijd wat hoger dan elders in Nederland, maar het verschil is niet meer zo extreem als in het verleden. Het traditionele beeld dat de werkgelegenheid in de kernstad is geconcentreerd en dat werknemers in de voorstad wonen, is de afgelopen vijftien jaar vervaagd. In dat verouderde beeld verhuisde de maatschappelijk succesvolle middengroepen naar de voorstad en bleven maatschappelijk kwetsbare groepen in de kernstad achter. Het gevolg was hogere werkloosheid in de binnensteden. Tegenwoordig is dat anders. Het gemeentelijk beleid om middengroepen aan de kernstad te binden, is zonder meer geslaagd. Amsterdamse huizen zijn duurder geworden ten opzichte van woningen in de randgemeenten. Het gevolg kan zijn dat maatschappelijk kwetsbare groepen verhuisd zijn naar Almere en Lelystad. Deze groepen zijn gevoeliger voor neerwaartse sociale mobiliteit, waarmee de werkloosheid van de binnensteden verplaatst is naar de randgemeenten. De achtergrond van deze ruimtelijke verdeling van werkloosheid vergt nader onderzoek voor definitieve conclusies.

Bevolking

Tegenwoordig vindt economische activiteit in toenemende mate plaats in grootstedelijke regio's. Dat wordt veroorzaakt door agglomeratievoordelen: de grootstedelijke regio biedt aan bedrijven

voordelen die uit nabijheid voortvloeien, zoals face-to-face contact met klanten, een nabije afzetmarkt en een grotere arbeidsmarkt. Hierdoor trekken mensen van het platteland naar de grote stad. In die grootstedelijke regio zijn zij namelijk productiever dan op het platteland. Krimpregio's en succesvolle grootstedelijke regio's zijn zodoende twee kanten van dezelfde medaille.

De laatste vijftien jaar heeft de MRA een grotere bevolkingsgroei gehad dan het Nederlandse gemiddelde (zie tabel 1.7). De bevolking in de MRA groeide jaarlijks gemiddeld met 0,8 procent, in Nederland was dit een half procent. Binnen de MRA is de bevolkingsgroei hoger in Amsterdam en Almere en Lelystad en de zuidzijde van de MRA, op Gooi en Vechtstreek na. In IJmond, Waterland, regio Haarlem en de Gooi en Vechtstreek is de groei het laagst (2009).

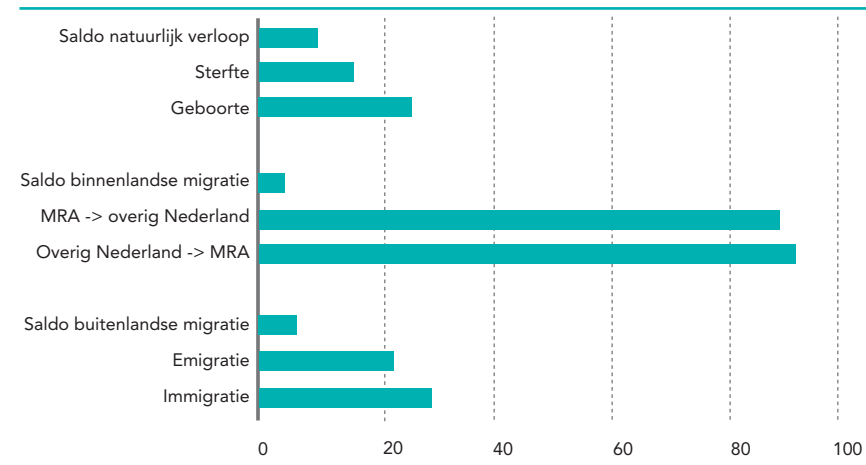
Tabel 1.7 Bevolkingsopbouw Metropoolregio Amsterdam
Bevolking, potentiële bevolking, beroepsbevolking en participatiegraad; omvang in 2009; groei 1995-2009

	Bevolking x 1.000	Potentiële beroepsbevolking	Beroepsbevolking	Bevolking % mutatie 1995-2009	Potentiële beroepsbevolking % mutatie 1995-2009	Participatiegraad 2009 procentpunten	Toename participatiegraad 1995-2009
Nederland	16.530	11.121	7.860	0,5	0,4	71	8
Metropoolregio Amsterdam	2.319	1.598	1.149	0,8	0,7	72	4
Amsterdam	762	557	394	0,4	0,6	71	3
Almere en Lelystad	261	184	135	3,2	3,5	73	6
Gooi en Vechtstreek	244	156	111	0,0	-0,2	71	6
Regio Haarlem	219	144	103	0,1	0,0	71	3
Regio Haarlemmermeer	199	134	102	1,9	1,6	76	5
IJmond	192	126	91	0,5	0,3	72	8
Waterland	165	111	81	0,8	0,5	73	6
Zaanstreek	161	107	77	0,6	0,3	71	4
Overig Amstel-Meerlanden	118	77	55	0,5	0,2	71	-2

Bron: CBS/TNO

Voor de MRA is de situatie nog gunstig, maar ze zal zich wel moeten inspannen om dat zo te houden. Een belangrijke factor bij de teruglopende groei is dat ruimte voor woningbouw in de MRA schaarser wordt. Mensen werken in de MRA, maar kunnen er geen woning vinden en gaan pendelen. Zij dragen niet bij aan de bevolkingsgroei van de MRA. Tevens worden de ontwikkelingskosten voor woningbouw hoger. De benodigde extra infrastructuur is eveneens kostbaar en laat zich niet eenvoudig inpassen in de beschikbare en kwetsbare ruimte.

Figuur 1.4 Bevolkingsontwikkeling Metropoolregio Amsterdam naar component
Aantallen x 1.000; 2009



Bron: TNO/CBS

Migratie

Zoals gezegd lijkt immigratie onvermijdelijk om de (beroeps) bevolking groot genoeg te houden om substantiële groei te verwezenlijken. Echter, in 2009 verhuisden er minder mensen van en naar de MRA dan de jaren daarvoor. Deze afname geldt voor zowel Nederlanders als buitenlanders.

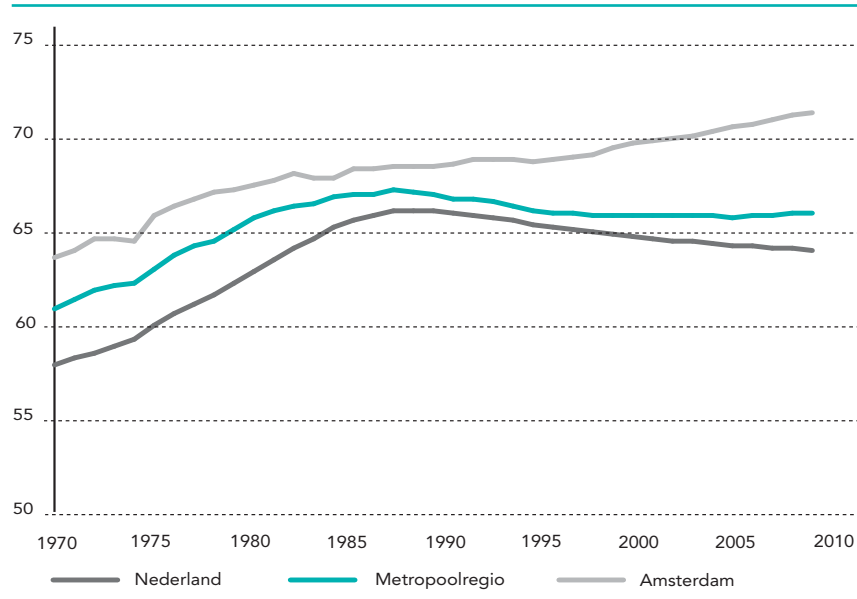
De belangrijkste migratiestroom voor de MRA is binnenlands: er verhuizen meer Nederlanders van of naar de regio dan buitenlanders. In 2009 vestigden zich 92 duizend mensen uit Nederland in de MRA; zo'n 87 duizend verruilden een woning in de regio voor een woning daarbuiten. Per saldo groeide de MRA dus met 5 duizend Nederlanders. De netto bijdrage aan de bevolking van de MRA uit

de rest van de wereld was wat groter; namelijk ruim zeventuizend. Het natuurlijk verloop – geboorte minus sterfte – voegde bijna 11 duizend mensen aan de bevolking toe. In totaal kwam de bevolkingstoename van de MRA in 2009 op 23 duizend personen.

Potentiële beroepsbevolking (bevolking 15-64 jaar)

In het licht van vergrijzing is de ontwikkeling van de potentiële beroepsbevolking cruciaal. Trekt de MRA voldoende jeugdigen aan zodat de potentiële beroepsbevolking op peil blijft? Het aantrekkende vermogen van de MRA uit zich in migratie en de toename van de potentiële beroepsbevolking (15-64 jarigen; zie tabel 1.4). Het is duidelijk dat deze groep de afgelopen vijftien jaar in de MRA sneller groeide (0,7 procent) dan het landelijk gemiddelde (0,4 procent). De MRA blijkt een aantrekkelijke vestigingsplaats voor jongeren, en dan met name voor hoogopgeleiden (zie tabel 1.8, die ook verderop wordt besproken).

Figuur 1.5 Potentiële beroepsbevolking (15-64 jaar)
Metropoolregio, Amsterdam en Nederland; percentage van totale bevolking; 1970-2009



Bron: TNO/CBS

Langetermijnperspectief en vergelijking met Nederland

Het percentage van de bevolkingsgroep met de leeftijd 15 tot 64 jaar ten opzichte van de totale bevolking, bereikte midden jaren tachtig van de vorige eeuw zowel landelijk als in de MRA een maximum. Figuur 1.5 toont echter dat het aandeel van de leeftijdscategorie 15 tot 64 jaar in de stad Amsterdam verder toeneemt vanaf het midden van de jaren tachtig. De stad heeft een duidelijke aanzuigende werking op jongeren en weet dat in stand te houden. Dit leidt ertoe dat voor de gehele MRA het aandeel 15 tot 64-jarigen in de gehele bevolking boven het landelijk gemiddelde ligt (het neemt af na 1985, maar blijft boven het landelijke niveau liggen).

Beroepsbevolking

Nog belangrijker dan een stijging van de potentiële beroepsbevolking is een stijging van de beroepsbevolking. Dit zijn de mensen die werken of op zoek zijn naar werk. Vooral van belang is dat het aandeel werkenden en werkzoekenden als percentage van de bevolking in de leeftijdscategorie 15 tot 64 jaar hoog is en toeneemt. Dit wordt ook wel de participatiegraad genoemd. Deze participatiegraad bereikte in de MRA in 2009 een piek van 72 procent (figuur 1.6). De verwachting is dat de participatiegraad in 2010 en 2011 stabiel blijft.

Subregionale verschillen

In enkele regio's van de MRA daalt in 2009 de participatiegraad door de recessie: de afnemende vraag naar arbeid ontmoedigt mensen om werk te zoeken. Dit treedt vooral op in de regio's IJmond, de stad Amsterdam en overig Amstel-Meerlanden. In Waterland en Almere en Lelystad neemt de participatiegraad wel toe. In Almere en Lelystad is veel vraag naar arbeid; daarnaast zijn in het verleden veel jonge gezinnen naar deze deelregio's getrokken. Nu de kinderen het huis verlaten, melden de vrouwen zich weer op de arbeidsmarkt. Definitieve conclusies hierover vergen meer onderzoek.

Langetermijnperspectief en vergelijking met Nederland

De Nederlandse arbeidsmarkt heeft een aantal specifieke kenmerken dat in de MRA zichtbaar wordt. Kort gezegd is de participatiegraad in Nederland de afgelopen decennia flink gestegen, met name in de MRA. Vrouwen begeven zich in toenemende mate op de arbeidsmarkt (het is nog niet zolang geleden dat vrouwen ontslagen werden als ze in het huwelijk traden). Deze emancipatie werd wettelijk ondersteund: na 1976 werd het inkomen van de vrouw

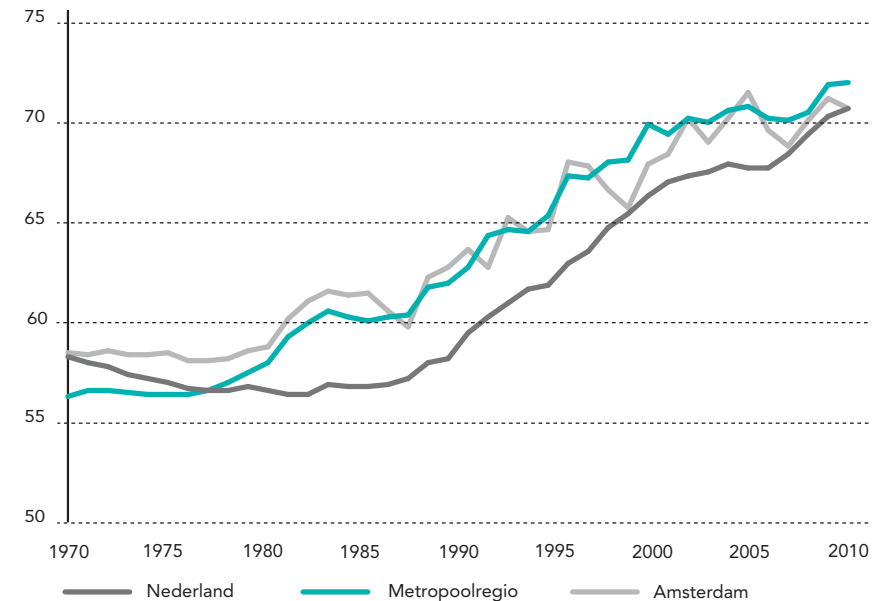
niet meer fiscaal opgeteld bij dat van de man en werd het zinvol voor getrouwde vrouwen om te werken. Vanaf de jaren tachtig van de vorige eeuw is de dienstensector sterk in ontwikkeling met, anders dan de industrie, een relatief grote vraag naar vrouwelijke werknemers. De dienstensector is in de MRA ruim vertegenwoordigd en daarom vraagt de arbeidsmarkt in de MRA relatief veel vrouwen. Vrouwen bezetten overigens nog altijd hoofdzakelijk deeltijdbanen om betaald werk en zorgtaken te combineren.

Vanaf de recente jaren tachtig is de participatiegraad trendmatig gestegen – met name onder vrouwen – maar deze toename is na de eeuwwisseling onderbroken. Sinds 2000 is de participatiegraad in de MRA circa zeventig procent en steeg tussen 2007 en 2009 naar 72 procent. Dit is de definitie van het CBS, die mensen met een baan van minder dan 12 uur per week niet meerekent. De definitie van Eurostat doet dat wel, en dan ligt de participatiegraad beduidend hoger. Het is niet waarschijnlijk dat de participatiegraad nog veel verder zal stijgen. De ruwweg resterende dertig procent bestaat voor een groot deel (10 procentpunt) uit mensen die wel werken, maar minder dan twaalf uur per week om werk en zorgtaken te combineren. Daar zit niet veel rek in. Voorts bestaat de resterende 20 procent uit mensen die niet hoeven, willen of niet in staat zijn te werken.

Opvallend is dat het verschil in participatiegraad tussen de MRA en Nederland afneemt. Dit kan er eveneens op wijzen dat het potentiële arbeidsaanbod in de MRA tegen een natuurlijke grens aanloopt. Verdere economische groei kan in dat geval niet het gevolg zijn van een stijging van de participatiegraad, maar moet eerder gezocht worden in productiviteitsgroei van de werkenden, optrekken van de pensioengerechtigde leeftijd, uitbreiding van het aantal gewerkte uren van de werkende beroepsbevolking en immigratie.

Overigens is de potentie van de uitbreiding van het aantal gewerkte uren groter dan het optrekken van de pensioengerechtigde leeftijd. De vooruitzichten van de productiviteitswinst van een 65-jarige is gering, aangezien zij nog maar een of twee jaar extra zullen werken voor ze met pensioen gaan. Zij leveren alleen wat extra capaciteit. Jongere werknemers die meer uren gaan werken, leveren niet alleen

Figuur 1.6 Bruto participatiegraad
Metropoolregio Amsterdam, Amsterdam en Nederland; in %, 1970-2009, aantallen x 1.000; 2009



Bron: TNO/CBS

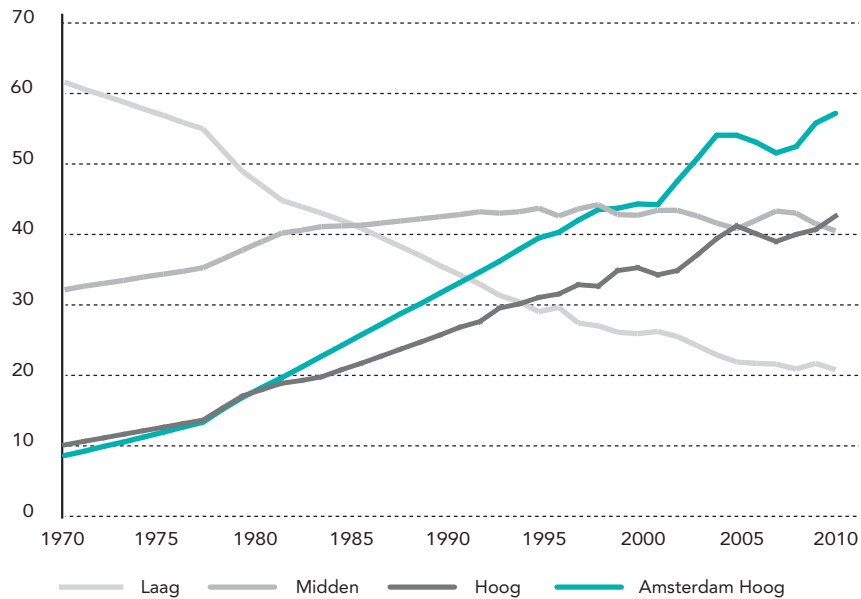
extra uren, maar worden in die uren ook nog eens productiever. Aangezien zij een veel langere periode voor zich hebben (dertig jaar voor iemand van 35), is de feitelijke potentie van deze optie veel hoger. Buiten deze mogelijkheden lijkt immigratie onvermijdelijk, met name van hoger opgeleiden, vakmensen en ondernemers. In deze segmenten treden tekorten op. Productiviteitsgroei over de gehele linie is zondermeer onvermijdelijk. Dit vergt beter onderwijs en doorlopende scholing, maar ook een grotere bereidheid van werknemers om van baan te wisselen en te verbeteren. De knellende woningmarkt staat mobiliteit op de arbeidsmarkt echter in de weg.

Opleidingsniveau van beroepsbevolking

Grootstedelijke agglomeraties trekken hoogopgeleiden aan. Het aandeel hoogopgeleiden neemt in de MRA grosso modo toe – sneller dan landelijk – met een zwaar accent op de stad Amsterdam. Het zijn deze mensen die werkzaam zijn in de kennisintensieve dienstverlening zoals in de financiële en zakelijke dienstverlening, de belangrijkste (groei)sectoren van de hoofdstad. Het aandeel

hoger opgeleiden is in de stad Amsterdam hoog (56 procent) en de afgelopen vijftien jaar met 17 procentpunten toegenomen (zie tabel 1.8).

Figuur 1.7 Opleidingsniveau beroepsbevolking Metropoolregio Amsterdam¹
Aandeel hoog, midden en laag opgeleiden als percentage van de beroepsbevolking; 1970-2009



¹ Uitkomsten op basis van de EBB vertonen op deze schaal grote fluctuaties. Dit wordt nader onderzocht.

Bron: TNO/CBS

Subregionale verdeling

Hoger opgeleiden zijn onevenwichtig over de MRA verdeeld. Amsterdam dankt deze uitzonderlijke positie door hoger opgeleiden aan de MRA en de rest van Nederland te onttrekken. Regio Haarlem en overig Amstel-Meerlanden zijn deelregio's waar het aandeel hoger opgeleiden eveneens groot is. Buiten Amsterdam, regio Haarlem en overig Amstel-Meerlanden is het aandeel hoger opgeleiden zelfs lager dan het landelijk gemiddelde. In Almere en Lelystad is het aandeel laag, maar het is wel toegenomen (6 procentpunt tussen 1995-2009).

Langetermijnperspectief en vergelijking met Nederland

De trend is dat de beroepsbevolking steeds hoger opgeleid raakt. In 1995 was 32 procent van de Nederlandse beroepsbevolking lager opgeleid; in 2009 was dat 24 procent. Tussen 2005 en 2009 is dat aandeel met 1 procentpunt afgenomen; met andere woorden: de afname van het aandeel lager opgeleiden vertraagt enigszins en zal waarschijnlijk niet veel verder zakken. Het aandeel middelbaar

Tabel 1.8 Opleidingsniveau Metropoolregio Amsterdam naar regio
Aandeel laag, middelbaar en hoog opgeleiden; 2009; toename 1995-2009

	Laag opgeleid	Middelbaar opgeleid	Hoog opgeleid	Toename aandeel hoger opgeleiden
	2009 aandeel in %			1995-2009 procentpunten
Nederland	24	43	33	8
Metropoolregio Amsterdam	19	40	41	11
Amsterdam ¹	12	32	56	17
Overig Amstel-Meerlanden	16	37	46	9
Regio Haarlem	20	36	45	11
Gooi en Vechtstreek	19	40	40	8
Regio Haarlemmermeer	24	46	30	10
Waterland	23	49	28	12
Zaanstreek	22	51	27	7
Almere en Lelystad	25	48	27	6
IJmond	28	47	25	2

¹ De cijfers van O+S Amsterdam wijken significant af van die van het CBS. De oorzaak hiervan wordt onderzocht. In de toekomst kan dit leiden tot herziening van de verdeling naar opleidingsniveau
Bron: TNO/CBS

opgeleiden is stabiel maar heeft nu ook de neiging te dalen, terwijl dit aandeel in het verleden steeg. Het aandeel hoger opgeleiden in de Nederlandse beroepsbevolking blijft verder toenemen; dit is nu 33 procent van de beroepsbevolking en nam na 1995 met 8 procentpunt toe, waarvan 2 procentpunten in de jaren 2005-2009.

1.4 Woon-werkverkeer

Hoe ziet het woon-werkverkeer in de MRA eruit? Een woon-werkbalans en een pendelmatrix geven antwoord. De woon-

werkbalans geeft de verhouding tussen wonenden en werkenden in een regio, de mate waarin de wonenden in de eigen regio werken en de mate waarin de werkenden uit de eigen regio afkomstig zijn. Een pendelmatrix verdeelt deze cijfers vervolgens naar regio van herkomst (wonen) en bestemming (werken). Hierdoor zijn er twee gezichtspunten: vanuit de regio waar men woont en vanuit de regio waar men werkt. Tabel 1.9 geeft de woon-werkbalans weer. Twee saldi zijn belangrijk: het percentage van de werkzame beroepsbevolking dat woont en werkt in de eigen regio (zij pendelen dus niet) en het verschil tussen inkomende en uitgaande pendel (het pendelsaldo). Het pendelsaldo kan ook uit de pendelmatrix (tabel 1.10) afgeleid worden: er zijn 570 duizend arbeidsplaatsen in Amsterdam, (totaal werkregio) en 370 duizend mensen die er werken (totaal woonregio). Per saldo pendelen er dus 200 duizend mensen naar Amsterdam.

Tabel 1.9 Woon-werkbalans Metropoolregio Amsterdam
Aantallen x 1.000, tenzij anders vermeld; 2009

	Amsterdam	Regio Haarlemmermeer	Gooi en Vechtstreek	Almere en Lelystad	Regio Haarlem	IJmond	Overig Amstel-Meerlanden	Zaanstreek	Waterland
Inkomende pendel	305	124	67	51	45	33	62	30	23
wv MRA	151	63	21	7	25	10	34	15	7
wv buiten MRA	154	61	46	44	20	23	28	15	16
Uitgaande pendel	104	44	47	69	49	41	37	36	45
wv MRA	56	31	25	49	36	30	30	29	38
wv buiten MRA	48	13	21	20	13	12	6	7	7
Inkomend - Uitgaand	200	80	20	-18	-4	-8	25	-6	-23
Woont/werkt in eigen regio (%)	47	31	47	53	53	59	21	56	58
Woont in overig MRA (%)	26	35	17	6	26	12	43	22	12
Woont buiten MRA (%)	27	34	36	41	21	29	36	22	29

Bron: CBS/LISA/bewerking TNO

De woon-werkbalans van de MRA (tabel 1.9) laat zien dat Amsterdam, regio Haarlemmermeer, overig Amstel-Meerlanden en Gooi en Vechtstreek een netto werkfunctie hebben: de inkomende pendelstroom is er groter dan de uitgaande pendelstroom. Er komen ongeveer evenveel mensen uit de MRA naar Amsterdam en

de regio Haarlemmermeer om te werken als er mensen van buiten de MRA komen. In de regio Haarlemmermeer en overig Amstel-Meerlanden wonen en werken relatief weinig mensen in dezelfde regio.

De deelregio's IJmond, regio Haarlem, Zaanstreek, Waterland en Almere en Lelystad hebben een negatief pendelsaldo. Met andere woorden: deze deelregio's hebben voornamelijk een woonfunctie.

In de periode 1995-2009 is het percentage Amsterdammers dat in de eigen stad woont en werkt groter geworden. De werkzame beroepsbevolking is er met 67 duizend toegenomen, en het deel ervan dat in Amsterdam een baan heeft is 56 duizend. Dat is niet alleen absoluut, maar ook relatief veel. Het ruimtelijk beleid om de woonfunctie van Amsterdam voor middengroepen te versterken, heeft kennelijk succes gehad.

Subregionale verdeling

De pendelmatrix (tabel 1.10) geeft de mogelijkheid om de woon-werkrelaties tussen de deelregio's in kaart te brengen. Het blijkt dat Amsterdam het werkgelegenheidscentrum voor de regio is. Er werken 570 duizend personen, waarvan er 266 in Amsterdam zelf wonen en 154 duizend van buiten de MRA komen. Uit Almere en Lelystad komen er dagelijks 28 duizend, op de voet gevolgd door Waterland (Purmerend), waar dagelijks 27 duizend personen op Amsterdam pendelen. Bij elkaar trekt Amsterdam uit alle deelregio's een substantiële pendelstroom.

Het aantal mensen dat in Amsterdam woont en elders in de regio werkt, is eenzijdiger: Amsterdammers werken vooral in de eigen stad, gevolgd door regio Haarlemmermeer en overig Amstel-Meerlanden, enigszins in Gooi en Vechtstreek, maar bijvoorbeeld minimaal in Almere. Een Amsterdammer die in Almere werk vindt, zal daar gemakkelijk een woning vinden, maar omgekeerd is dat niet goed mogelijk. De stroom van Amsterdammers naar de rest van Nederland is 48 duizend personen groot en gaat hoofdzakelijk richting Utrecht en Den Haag.

Naast de grote stromen van en naar Amsterdam, zijn er niet veel andere substantiële stromen woon-werkverkeer binnen de MRA. Overige stromen van belang bestaan er tussen IJmond en regio

Haarlem, tussen regio Haarlemmermeer en regio Haarlem, en tussen Almere en Lelystad, Gooi en Vechtstreek en regio Haarlemmermeer en overig Amstel-Meerlanden. Pendelstromen tussen de noord- en zuidkant van de MRA zijn duidelijk afwezig.

Tabel 1.10 Pendelmatrix Metropoolregio Amsterdam
Aantallen x 1.000, 2009

	Woonregio	Amsterdam	Regio Haarlemmermeer	Gooi en Vechtstreek	Almere en Lelystad	Regio Haarlem	IJmond	Overig Amstel-Meerlanden	Zaanstreek	Waterland	Overig Nederland	Totaal
Werkregio												
Amsterdam		266	16	13	28	15	10	22	19	27	154	570
Regio Haarlemmermeer		24	55	3	6	14	5	6	3	2	61	179
Gooi en Vechtstreek		8	1	60	9	1	0	1	1	1	46	126
Almere en Lelystad		1	1	3	56	0	0	0	0	0	44	107
Regio Haarlem		5	6	0	1	51	10	1	2	1	20	95
IJmond		2	1	0	0	4	47	0	2	0	23	80
Overig Amstel-Meerlanden		16	5	2	4	2	1	16	1	2	28	78
Zaanstreek		5	0	0	1	1	3	0	38	4	15	68
Waterland		3	0	0	0	0	0	0	3	32	16	55
Overig Nederland		48	13	21	20	13	12	6	7	7		147
Totaal		370	99	106	125	99	88	53	75	77		407

Bron: CBS/LISA/bewerking TNO

Overigens is de groei van de werkgelegenheid in de MRA overwegend te vinden in Amsterdam en aan de zuid- en oostkant van de regio. De noordwestkant laat een veel beperkter toename van het aantal werkenden zien. In Amsterdam zelf vinden 103 duizend extra personen een baan, in Almere en Lelystad 46 duizend, en regio Haarlemmermeer 40 duizend. De werkgelegenheidsgroei van regio Haarlemmermeer komt voornamelijk ten goede aan personen die in regio Haarlem, Amsterdam en Almere en Lelystad wonen. Daarnaast heeft ook overig Amstel-Meerlanden een substantiële bijdrage van 19 duizend werkenden. Gooi en Vechtstreek blijft enigszins achter met 10 duizend. Waterland en IJmond zitten ruwweg op het niveau van Gooi en Vechtstreek. De regionale toename in de werkzame beroepsbevolking (Amsterdam, Almere en Lelystad, regio Haarlemmermeer en IJmond) valt hier slechts gedeeltelijk mee samen. De uitbreiding van de werkzame beroepsbevolking aan de

noordwestkant van de regio is groter dan het aantal arbeidsplaatsen, zodat de uitgaande pendel netto toeneemt. Het aantal extra arbeidsplaatsen aan de zuidoostkant van de regio lijkt voornamelijk vervuld te worden door personen uit de rest van Nederland.

1.5 Conclusies

Hoofdpijnen in hoofdstuk 1 zijn de recessie als gevolg van de kredietcrisis en de vergrijzing van de beroepsbevolking. De belangrijkste conclusies zijn:

- De MRA doorstaat de recessie relatief goed; de krimp is minder groot en het herstel sneller dan het Nederlandse gemiddelde.
- Hoewel de financiële en zakelijke dienstverlening (die de banken omvat) flink is geraakt door de kredietcrisis en de daaropvolgende recessie, zijn het vooral luchtvaart, groothandel en basismetaleen die de tijdelijke vraaguitval voelden. De luchtvaart heeft een eenmalig verlies van 1,5 miljard euro genomen. Echter, ook deze bedrijfstakken herstellen zich voorspoedig.
- In opvallend geringe mate werkte de recessie door in de vraag naar arbeid; de werkloosheid is bescheiden gestegen.
- Binnen de MRA is de gemiddelde economische groei in de jaren 1995-2009 relatief hoog geweest in Amsterdam, regio Haarlemmermeer, overig Amstel-Meerlanden, Waterland en Almere en Lelystad. In deze deelregio's zijn succesvolle bedrijfstakken aanwezig en/of is de bereikbaarheid gunstig en de benodigde ruimte aanwezig. Regio Haarlem, IJmond, Zaanstreek en Gooi en Vechtstreek hebben ten opzichte van het regionaal gemiddelde een lagere gemiddelde groei op termijn. Daar spelen ruimtegebrek, een nadelige sectorstructuur en/of minder bereikbaarheid een rol in.
- Groothandel en transport (luchtvaart), financiële en zakelijke dienstverlening, ICT en telecommunicatie en zorg zijn de bedrijfstakken die de hoogste groei lieten zien in de afgelopen vijftien jaar. Ook na de recessie vormen deze sectoren de groeimotor. De groei van de consumentendienstverlening in de regio blijft in de MRA relatief achter.
- De bevolkingsontwikkeling van de MRA is de afgelopen jaren gunstig verlopen, mede door woningbouw in de regio. Momenteel valt de bevolkingsgroei terug door de recessie waardoor er minder migratie is uit binnen- en buitenland. Op termijn zal het

moeilijker worden de woningvoorraad uit te breiden in de MRA en vooral in kernstad Amsterdam; ruimte wordt schaarser en de ontwikkelingskosten stijgen.

- De participatiegraad in de MRA is de afgelopen jaren verder gestegen, maar de voorsprong op Nederland neemt af. Dit wijst er op dat het potentiële arbeidsaanbod in de MRA door zijn reserves heen raakt. Het arbeidsaanbod begint relatief schaars te worden; dit draagt vermoedelijk bij aan de beperkte stijging van de werkloosheid in de MRA.
- De beroepsbevolking van MRA vergrijst evenals de Nederlandse, maar kernstad Amsterdam weet dit te vermijden door relatief meer jeugd aan zich te binden.
- Grootstedelijke werkloosheid is in de MRA praktisch weggesmolten. Daarentegen neemt de werkloosheid buiten de grootstedelijke kern toe, bijvoorbeeld in Almere en Lelystad. Ook sociaal-economisch kwetsbare groepen zijn gesuburbaniseerd, vermoedelijk onder druk van hoge prijzen op de Amsterdamse woningmarkt.
- De MRA heeft een hoge concentratie hoogopgeleiden, en kernstad Amsterdam zelfs een zeer hoog aandeel hoger opgeleiden in de beroepsbevolking. Dit heeft bijgedragen aan de relatief gunstige economische ontwikkeling van de MRA in de afgelopen jaren.
- Kernstad Amsterdam heeft ten opzichte van Nederland in de afgelopen jaren een gunstige economische ontwikkeling doorgemaakt. De achtergrond is de aanwezigheid van specifieke bedrijfstakken. Agglomeratievoordelen spelen een rol, maar ook het gevoerde 'compacte stad-beleid' werpt zijn vruchten af. Amsterdam heeft niet alleen flink meer banen gecreëerd, maar ook een forse vergroting van de woningvoorraad waardoor er meer mensen in de stad wonen en werken. Het versterken van de woon-werkfunctie draagt bij aan agglomeratievoordelen. Desondanks is de woningmarkt een knelpunt.
- Amsterdam, regio Haarlemmermeer, overig Amstel-Meerlanden en Gooi en Vechtstreek zijn de werkgebieden van de regio. Hier pendelen dagelijks meer mensen naar toe om te werken, dan er uit vertrekken. Waterland, Almere en Lelystad, IJmond, Zaanstreek en Haarlem hebben meer een woonfunctie.

2. Economische structuur van de Metropoolregio Amsterdam

In hoofdstuk 1 is de macro-economische ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) besproken. De regionale economische groei is vergeleken met ontwikkelingen in Nederland en Europa, waarbij ook aandacht is besteed aan de (beroeps) bevolking, arbeidsparticipatie en werkgelegenheid. Daarmee is een breed, macro-economisch beeld geschetst.

Dit tweede hoofdstuk gaat dieper in op de economische structuur van de MRA. De centrale vraag is wat economisch gezien de belangrijke sectoren in de regio zijn.

De opbouw van dit hoofdstuk is als volgt. Paragraaf 2.1 begint met een overzicht van de economische groei per regio en sector. Daarna wordt de economische groei van de MRA als geheel in verband gebracht met de specialisatiegraad, zodat inzicht ontstaat waar de regio goed in is.

Paragraaf 2.2 richt zich op de ontwikkeling van de productiviteit zowel voor de MRA als geheel als per sector. Ook wordt ingegaan op de loonontwikkeling in relatie tot de productiviteit en de gevolgen hiervan voor de internationale concurrentiepositie van de MRA.

In paragraaf 2.3 wordt de specialisatie opgedeeld naar deelregio's, aangezien hierin grote diversiteit kan bestaan. Vervolgens wordt gekeken naar de omvang van sectoren in de deelregio's en de economische samenhang met andere sectoren in zowel de MRA als de totale Nederlandse economie. Hierdoor kan de vraag worden beantwoord welke sectoren in en voor de MRA het belangrijkste zijn.

De analyse van de economische samenhang van sectoren wordt in paragraaf 2.4 geïllustreerd met een voorbeeld van een impactanalyse: voor de sector luchtvaart in de Haarlemmermeer wordt berekend hoe een schok in deze sector doorwerkt naar verschillende sectoren en regio's.

2.1 Economische structuur en concurrentiekracht

Regio's specialiseren zich doorgaans in activiteiten waarin zij comparatieve voordelen hebben. Belangrijke factoren zijn de aanwezigheid van personeel met de juiste kwalificaties, een gunstige geografische ligging, agglomeratievoordelen, et cetera. Een hoge mate van specialisatie is een uiting van regionale productievoordelen en daarmee van concurrentiekracht. Een sterke concurrentiepositie resulteert daarnaast in hoge arbeidsproductiviteit, een sterke oriëntatie op de buitenlandse markt zowel qua export en directe buitenlandse investeringen en een grote aantrekkingskracht als vestigingsplaats voor buitenlandse bedrijven.

Sectorstructuur

Het bepalen van de concurrentiekracht van een regio begint met een overzicht van de sectorstructuur. Tabel 2.1 geeft een overzicht van de toegevoegde waarde per sector en deelregio van de MRA. De indeling van de sectoren is speciaal voor deze Economische Verkenningen opgesteld en doet recht aan de specifieke kenmerken van de MRA. De acht hoofdsectoren uit hoofdstuk 1 zijn hier opgedeeld in twintig sectoren (zie bijlage 1 voor deze indeling en de bedrijfsactiviteiten die hieraan ten grondslag liggen).

In het oog springen de concentraties van food & flowers in de Zaanstreek, basismetaal in IJmond, financiën, advies en recht in Amsterdam, en groothandel en overig transport in Amsterdam en regio Haarlemmermeer.

De groei over een langere periode is eveneens belangrijk om inzicht te krijgen in de comparatieve voordelen van de MRA. Tabel 2.2 toont de gemiddelde jaarlijkse groei in de periode 1995-2009. De sectoren groothandel en ICT en telecommunicatie in regio Haarlemmermeer hebben een sterke ontwikkeling doorgemaakt, net als financiën, advies en recht en ICT en telecommunicatie in Almere en Lelystad. In vrijwel alle sectoren kent de regio Almere en Lelystad overigens een bovengemiddelde groei.

De toegevoegde waarde in de sector luchtvaart is de afgelopen vijftien jaar gedaald. Dit is het gevolg van hevige internationale concurrentie en marges die voortdurend onder druk staan. Niet verwonderlijk is dat de forse daling in de luchtvaart neerslaat in de regio overig Amstel-Meerlanden. Hier is het hoofdkantoor van de

Tabel 2.1 Toegevoegde waarde (brp) Metropoolregio Amsterdam naar regio en sector
Omvang in mln euro's; 2009

	Metropoolregio Amsterdam	Amsterdam	Regio Haarlem- mermeer	Almere en Lelystad	Gooi en Vecht- streek	Overig Amstel- Meerlanden	IJmond	Regio Haarlem	Zaanstreek	Waterland
1 Financiën, advies en recht	17.478	12.651	707	848	822	1.161	333	470	241	244
Onroerend goed	5.853	2.228	688	498	625	332	357	483	316	326
Overige zakelijke diensten	5.544	2.399	749	776	400	448	266	213	173	118
2 Groothandel	9.261	3.033	2.908	770	752	973	237	240	105	245
Zeetransport	245	204	8	3	14	2	11	1	3	1
Luchttransport	531	8	509	1	0	14	0	0	0	0
Overig transport	4.541	1.394	2.176	182	212	54	180	215	56	74
3 ICT en telecommunicatie	3.610	1.598	772	372	257	283	34	217	34	43
Kennis	3.766	1.931	202	463	271	127	228	257	170	117
Media, ontwerp en kunst	5.386	3.016	472	299	698	279	181	219	124	99
4 Overheid	4.995	2.284	414	580	322	213	235	515	225	207
Zorg	7.000	3.127	558	440	730	348	425	666	328	378
5 Consumenten dienstverlening	7.868	3.185	1.108	543	797	279	489	695	372	399
6 Chemie	607	172	49	71	205	4	50	18	37	2
Basismetaal	934	1	2	0	7	0	924	0	1	0
Overige industrie	2.010	355	313	328	128	36	365	133	240	113
Water en energie	1.025	519	16	160	9	84	70	111	23	33
7 Bouw	3.020	854	402	222	228	90	374	208	274	368
8 Landbouw en visserij	186	25	37	22	17	18	13	6	18	31
Food & flowers	1.967	269	421	120	37	176	55	42	701	147
Totaal	85.827	39.253	12.509	6.698	6.532	4.921	4.824	4.708	3.438	2.944

NB: De twintig sectoren zijn gegroepeerd naar hun hoofdsector; dit is met nummering en belijning aangegeven. Zie bijlage 1 voor de indeling van hoofdsectoren, sectoren en bedrijfsactiviteiten.

Bron: TNO

belangrijkste speler Air France-KLM gevestigd. In vrijwel de gehele MRA is er sprake van een neerwaartse trend in overige industrie. IJmond, Almere en Lelystad vormen hier de uitzondering.

Tabel 2.2 Toegevoegde waarde (brp) Metropoolregio Amsterdam naar regio en sector
Gemiddelde jaarlijkse groei in procenten; 1995-2009

	Metropoolregio Amsterdam	Amsterdam	Regio Haarlem- mermeer	Almere en Lelystad	Gooi en Vecht- streek	Overig Amstel- Meerlanden	IJmond	Regio Haarlem	Zaanstreek	Waterland
1 Financiën, advies en recht	4,3	4,4	6,6	10,2	5,0	1,4	5,3	1,1	-0,2	4,2
Onroerend goed	1,9	2,0	3,2	4,3	-0,2	1,6	1,2	0,8	2,7	2,5
Overige zakelijke diensten	4,3	3,2	6,1	9,5	5,9	2,5	5,2	1,7	2,7	3,1
2 Groothandel	6,9	5,3	11,6	9,5	3,2	8,6	4,9	1,6	-1,7	7,6
Zeetransport	4,7	7,4	-5,1	8,9	15,3	-4,1	-6,0	-7,9	-2,0	-1,9
Luchttransport	-7,7	-1,7	-7,6	-0,8	-	-12,2	-21,8	-	-	-11,6
Overig transport	5,2	3,8	9,1	6,8	2,2	0,0	-0,9	2,3	-3,5	3,6
3 ICT en telecommunicatie	7,2	5,6	13,5	11,8	7,4	5,5	6,0	4,4	0,8	8,6
Kennis	1,0	0,4	1,0	4,3	1,3	0,6	1,4	0,3	0,8	2,0
Media, ontwerp en kunst	2,5	2,9	5,4	6,0	0,9	2,7	3,9	-2,7	0,2	3,1
4 Overheid	1,5	1,6	3,0	3,6	0,2	-0,2	0,8	-0,1	2,9	0,0
Zorg	2,2	1,9	9,7	3,7	1,6	3,0	0,5	0,0	2,4	4,2
5 Consumenten dienstverlening	1,7	1,4	2,3	3,6	1,5	0,4	2,3	1,6	0,3	3,4
6 Chemie	0,3	0,2	0,5	8,3	2,2	-2,8	3,3	-12,8	1,4	-5,1
Basismetalaal	0,6	-1,7	-3,3	-	-0,4	-	0,6	-21,7	-8,0	-
Overige industrie	-3,3	-4,3	-4,0	4,5	-9,8	-4,7	0,3	-4,3	-3,8	-4,7
Water en energie	0,2	-0,9	-2,6	3,1	-6,5	7,7	-0,7	4,3	-2,8	-3,2
7 Bouw	0,4	0,1	1,7	1,5	-1,7	-4,3	2,4	-1,8	-0,6	3,3
8 Landbouw en visserij	0,8	5,1	0,3	-0,3	0,6	6,3	1,1	3,0	2,5	-2,8
Food & flowers	1,0	-2,6	-0,6	4,6	-6,3	8,5	0,0	-2,8	3,6	2,2
Totaal	2,7	2,8	4,1	5,9	1,3	2,5	1,6	0,3	0,8	2,5

NB: De twintig sectoren zijn gegroepeerd naar hun hoofdsector; dit is aangegeven door middel van nummering en belijning. Zie bijlage 1 voor de indeling van hoofdsectoren, sectoren en bedrijfsactiviteiten.

NB: In enkele gevallen kon de groei niet berekend worden of zou er sprake zijn van een vertekend beeld door zeer hoge groei van lage absolute waarden. Deze gevallen zijn met een liggend streepje in de tabel weergegeven.

Bron: TNO

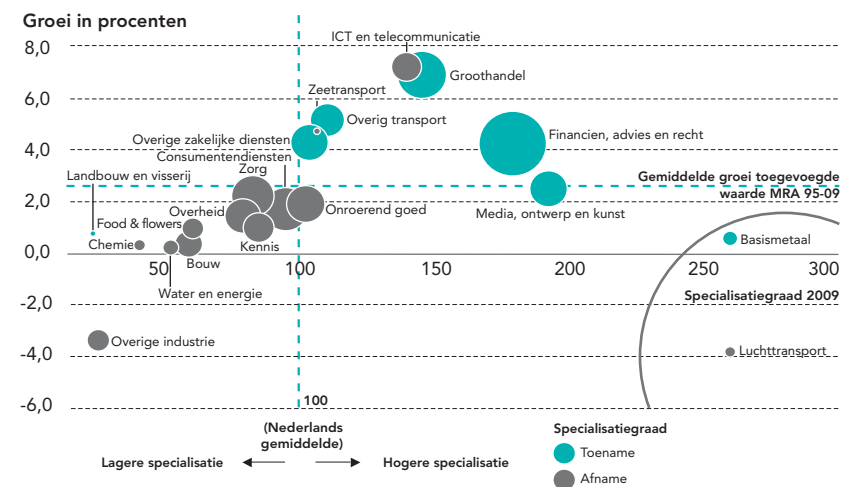
Specialisatiegraad

Nu de grootte en groei van de sectoren is gegeven, is het tijd om naar de specialisatiegraad te kijken. Figuur 2.1 geeft deze per sector in de MRA weer. De specialisatiegraad drukt de relatieve positie uit die elke sector in de MRA inneemt ten opzichte van de totale Nederlandse economie. Het is de verhouding tussen het sectorale aandeel in de regionale economie in vergelijking met het nationale aandeel. Voor elke sector is het aandeel in de Nederlandse economie op honderd gesteld. Deze referentiewaarden zijn in de figuur weergegeven met de verticale stippellijn. Een specialisatiegraad hoger dan honderd wil zeggen dat de betreffende sector in de MRA relatief oververtegenwoordigd is, ofwel dat er sprake is van een sterke (binnenlandse) concurrentiepositie op dit terrein.

Om de concurrentiekracht te bepalen moet de specialisatiegraad in samenhang worden gezien met de omvang van een sector. Een sector met een hoge concentratie in de MRA maar een laag aandeel in het Nederlandse bbp, kent een hoge specialisatiegraad terwijl de economische betekenis in werkelijkheid toch gering is. De omvang van de toegevoegde waarde blijkt in figuur 2.1 uit de omvang van de bol. Daarnaast geeft de verticale positie van de bol (zie de linker-as) de gemiddelde groei in toegevoegde waarde weer in de periode 1995-2009. De gemiddelde economische groei van de MRA als geheel in deze periode wordt hierbij aangegeven door de horizontale stippellijn. Hierdoor ontstaat een overzicht van de relatieve sterktes van de Metropooleconomie en het economische belang van verschillende sectoren. Tot slot geeft de kleur van de bol aan of de specialisatiegraad is toe- of afgenomen (groen: toename, grijs: afname).

Samenvattend: sectoren die rechtsboven in de figuur zijn getekend, kennen een relatief hoge groei en een hoge specialisatiegraad. Sectoren die zich linksonder bevinden, groeien weinig en zijn in mindere mate gespecialiseerd. De grootte van een bol geeft de absolute omvang van een sector weer en de kleur de verandering in specialisatiegraad.

Figuur 2.1 Toegevoegde waarde (brp) Metropoolregio Amsterdam
 Specialisatiegraad t.o.v. Nederland, 2009; groei toegevoegde waarde, gemiddelde jaarlijkse groei 1995-2009; omvang toegevoegde waarde, 2009



Bron: TNO

Welke conclusies zijn er uit figuur 2.1 te trekken? Ten eerste blijkt dat de MRA zeer sterk gespecialiseerd is in luchtvaart en basismetaal (zelfs zo sterk dat deze twee sectoren eigenlijk buiten beeld zouden vallen met de gehanteerde schaal op de horizontale as. Om deze reden staan luchtvaart en basismetaal apart omlijnd in de figuur met de werkelijke specialisatiewaarde en economische groei tussen haakjes). Ook is te zien dat de absolute omvang van zowel de luchtvaart als basismetaal duidelijk kleiner is. Beide sectoren hebben een klein aandeel in de totaal voortgebrachte toegevoegde waarde in de regio. Financiën, advies en recht zijn de grootste sectoren in de regionale economie.

De sectoren die in figuur 2.1 in het kwadrant rechtsboven staan zijn van grote betekenis voor de MRA in termen van concurrentiekracht: deze bedrijfstakken kennen zowel een sterke specialisatie als bovengemiddelde toegevoegde waardegroei. Deze sectoren vormen de stuwende kracht achter de economische ontwikkeling van de MRA:

- Financiën, advies en recht
- Groothandel
- ICT en telecommunicatie

- Overige zakelijke diensten
- Overig transport (o.a. wegtransport, dienstverlening aan vervoer)

Met een gemiddelde groei die net onder het niveau ligt van de MRA als geheel, volgt op enige afstand de sector media, ontwerp en kunst met een hoge specialisatiegraad en een aanzienlijk volume van voortgebrachte toegevoegde waarde. Ondanks een bovengemiddelde groei en hoge specialisatie is de absolute omvang van de sector zeetransport beperkt.

Opvallend is de sector luchtvaart, waarvan de toegevoegde waarde in de periode 1995-2009 sterk is afgenomen (en in figuur 2.1 ten opzichte van de verticale as buiten beeld zou vallen). Het betreft hier een internationaal fenomeen: de luchtvaart is onderhevig aan sterke concurrentie, waardoor winstmarges voortdurend onder druk staan. Desalniettemin is luchtvaart een belangrijke sector in de MRA. De luchtvaart is onlosmakelijk verbonden met de luchthaven Schiphol. Knooppunt Schiphol – met ruim tweehonderd dagelijkse verbindingen wereldwijd en zijn ‘homecarrier’ Air France-KLM – is niet alleen een groot economisch complex, maar ook een belangrijke vestigingsvoorwaarde voor het internationaal opererend bedrijfsleven in financiële en zakelijke dienstverlening. Schiphol draagt dan ook bij aan de aantrekkingskracht van de MRA als locatie voor internationale hoofdkantoren, congressen en toerisme.

Uit de kleuren van de bollen in figuur 2.1 is af te leiden dat de MRA sterk gespecialiseerd is in dienstensectoren en dat deze positie sterker wordt. Het belang van nijverheid – de tegenpool van dienstverlening – wordt juist kleiner: deze sector kent een afnemende specialisatiegraad en een negatieve of lage groei in toegevoegde waarde. Met uitzondering van ICT en telecommunicatie, hebben de dienstensectoren aan relatief belang ten opzichte van het Nederlands gemiddelde gewonnen: media, ontwerp en kunst, groothandel, overig transport, financiën advies en recht en overige zakelijke diensten.

Het is opvallend dat ICT en telecommunicatie als sector met de hoogste economische groei, toch een lagere specialisatiegraad heeft in 2009 ten opzichte van 1995. De reden hiervoor is dat deze sector landelijk nog harder is gegroeid. Blijkbaar hebben nieuwe ICT- en telecommunicatiebedrijven zich in de tweede helft van de jaren

negentig van de vorige eeuw vooral in andere regio's gevestigd. Tot aan 2001 nam de specialisatiegraad van ICT en telecommunicatie in de MRA namelijk af. Dit patroon past bij de verdere verspreiding van ICT die in het begin van de jaren negentig nog duidelijk in opkomst was en tegenwoordig vrijwel overal een integraal onderdeel van reguliere bedrijfsprocessen is geworden. Toch blijft de ICT als snelste groeier met een hoge mate van specialisatie een belangrijke sector voor de MRA.

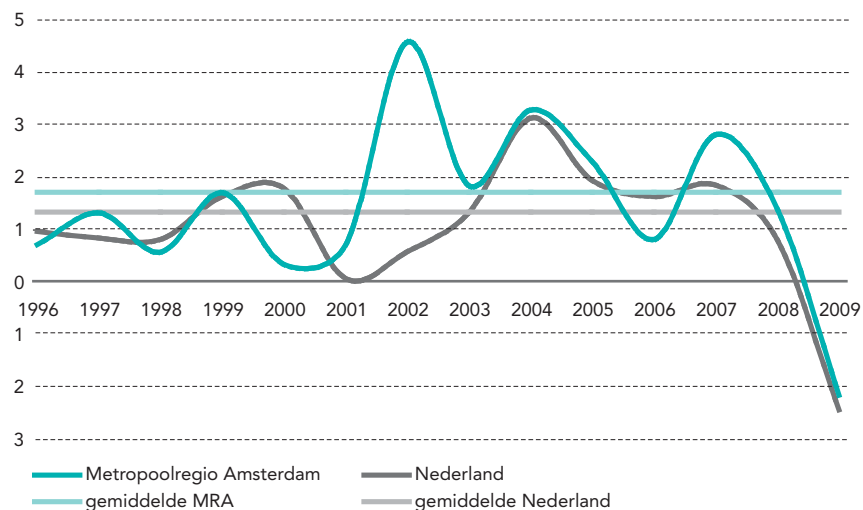
Een relatief sterkere groei van enkele sectoren zorgt automatisch voor een afnemend belang van andere sectoren. Dit is terug te zien in de lagere specialisatiegraad in 2009 ten opzichte van 1995 in de sectoren zorg, overheid en kennis evenals in de consumentendiensten en handel in onroerend goed. Opvallend is dat de specialisatiegraad van de MRA in consumentendiensten – de grootste werkverschaffer binnen de regio – nu onder het Nederlandse gemiddelde is komen te liggen. Dit betekent dat overige Nederlandse regio's kennelijk aantrekkelijker zijn geworden voor consumptie en recreatie. Aangezien de specialisatiegraad in bovenstaande figuren is gebaseerd op de omvang van de toegevoegde waarde, geven consumenten relatief gezien minder geld uit aan consumentendiensten in de MRA. Het relatieve belang van consumentendiensten in de MRA kalft vanaf het jaar 2001 af en ligt sinds 2004 onder het nationale gemiddelde. Dit in tegenstelling tot de productie van creatieve diensten in brede zin. De sector media, ontwerp en kunst neemt juist in omvang toe. Als producent neemt de MRA met de 'creatieve industrie' dus een belangrijke positie in, met vooral ook een uitstraling naar overige delen van het land in termen van consumptie. In paragraaf 2.3 wordt dieper ingegaan op uitstralingseffecten binnen de eigen regio.

2.2 Productiviteit

Op de lange termijn wordt economische groei en welvaart voor een belangrijk deel bepaald door de ontwikkeling van productiviteit: hoe meer we per uur produceren, hoe rijker we in materiële zin worden. De productiviteit (toegevoegde waarde gedeeld door arbeidsjaren) hangt af van factoren zoals de kapitaalintensiteit (machinepark), het scholingsniveau en ervaring van werknemers, specialisatie en organisatie. Productiviteit en concurrentiekracht zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden: hoe groter de productiviteit, hoe groter de concurrentiekracht van een economie. Deze paragraaf

richt zich op de ontwikkeling van arbeidsproductiviteit in de MRA. Arbeidsproductiviteit wordt hier uitgedrukt als de voortgebrachte toegevoegde waarde per volledig gewerkt arbeidsjaar.

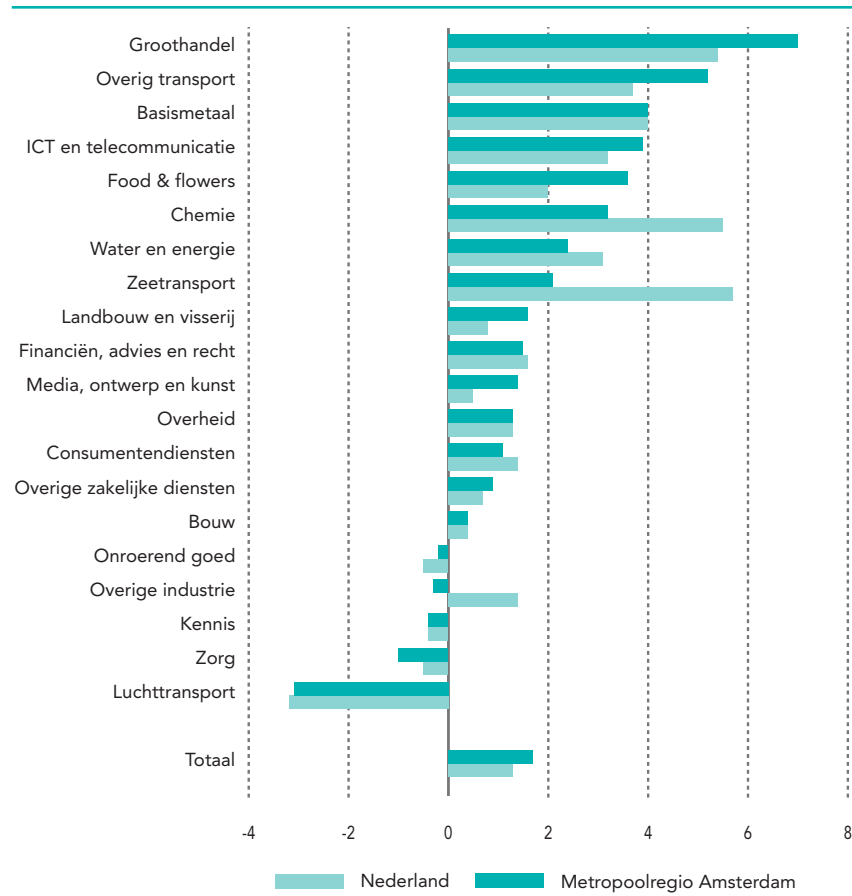
Figuur 2.2 Arbeidsproductiviteit
Jaarlijkse groei in procenten; 1996-2009



Bron: TNO

Figuur 2.2 toont de jaarlijkse groei van de arbeidsproductiviteit in de MRA en in Nederland. Waar er tot 2008 sprake is van een continue, positieve groei van de productiviteit, is er in recessiejaar 2009 een forse negatieve productiviteitsontwikkeling. De toegevoegde waarde zakte in door vraaguitval terwijl werkgevers niet overgingen tot massaal ontslag van werknemers. Met dezelfde hoeveelheid mensen werd plotseling veel minder geproduceerd. Er is hier sprake van zogenaamde *labour hoarding*. Afbouw van capaciteit vindt pas plaats wanneer de schok langer duurt. In economische zeer gunstige jaren gebeurt het omgekeerde. Een piek in de toegevoegde waarde wordt mede opgevangen door overwerk en is te zien in de vorm van een plotse stijging van de arbeidsproductiviteit. Op basis van de groeiprognoze voor 2010 en 2011 (zie hoofdstuk 1) valt te verwachten dat de terugval van arbeidsproductiviteit in 2009 een tijdelijk verschijnsel is. In 2010 zal de vraag zich waarschijnlijk herstellen en komt er een eind aan de situatie van overcapaciteit als gevolg van het aanhouden van werknemers.

Figuur 2.3 Arbeidsproductiviteit per sector
 Gemiddelde jaarlijkse groei in procenten; 1995-2008



Bron: TNO

Figuur 2.3 beschrijft de ontwikkeling van arbeidsproductiviteit per sector in de periode 1995-2008 (het uitzonderlijke recessiejaar 2009 is bewust buiten beschouwing gelaten om een goed beeld van de lange termijn-dynamiek te geven). De productiviteitsgroei van sectoren in de MRA wordt vergeleken met de productiviteitsgroei van sectoren in Nederland. De totale gemiddelde productiviteitsgroei in de MRA ligt net boven het nationale groeicijfer, hetgeen in overeenstemming is met de economische groei van de regio. Dit kan het gevolg zijn van een afwijkende sectorstructuur (een oververtegenwoordiging van snel groeiende sectoren), maar ook van agglomeratievoordelen

die ertoe leiden dat de groei in dichtbevolkte gebieden relatief hoog is (bijvoorbeeld door beter werkende arbeidsmarkten, meer innovatie, sterkere kruisbestuiving van kennis, meer diversiteit, et cetera).

In sommige sectoren is de landelijke productiviteitsgroei groter dan in de MRA, zoals in zeetransport, chemie en overige industrie. Onder andere vanwege de benodigde ruimte vinden dergelijke activiteiten op een grotere schaal buiten de MRA plaats. Vanwege die schaalgroottes liggen er in de chemie en overige industrie ook meer mogelijkheden voor productiviteitsgroei buiten de MRA. Binnen de MRA is basismetaal de enige echt kapitaalintensieve bedrijfstak die op grote schaal produceert. Dit blijkt bijvoorbeeld ook uit de hoge specialisatiegraad van de MRA in basismetaal (zie figuur 2.1). In overige industriële activiteiten is de MRA niet gespecialiseerd. In dit licht kan de negatieve productiviteitsontwikkeling in overige industrie ook worden gezien: een verdere vermindering van industriële activiteit in de MRA met als tegenpool de verdere verdienstelijking.

Kader 2.1 Productiviteitsgroei bij diensten en industrie

Het vergelijken van productiviteitsgroei tussen sectoren is niet opportuun. Kapitaalintensieve activiteiten, zoals industrie, hebben meestal een hogere productiviteitsgroei dan andere sectoren. Dit komt omdat kapitaalintensieve sectoren meer mogelijkheden hebben om arbeid door kapitaal te vervangen (bijvoorbeeld door mechanisering en automatisering). Daarnaast produceren deze sectoren voornamelijk verhandelbare goederen. In hogere mate voelen zij daardoor de concurrentie op de wereldmarkt; om mee te kunnen moet de arbeidsproductiviteit omhoog. Industrieën die dat niet kunnen, om wat voor reden dan ook, verliezen marktaandeel of verdwijnen. In een geglobaliseerde economie wordt het voor bedrijven steeds belangrijker om tegen zo laag mogelijke kosten deel te nemen aan het mondiale economische verkeer.

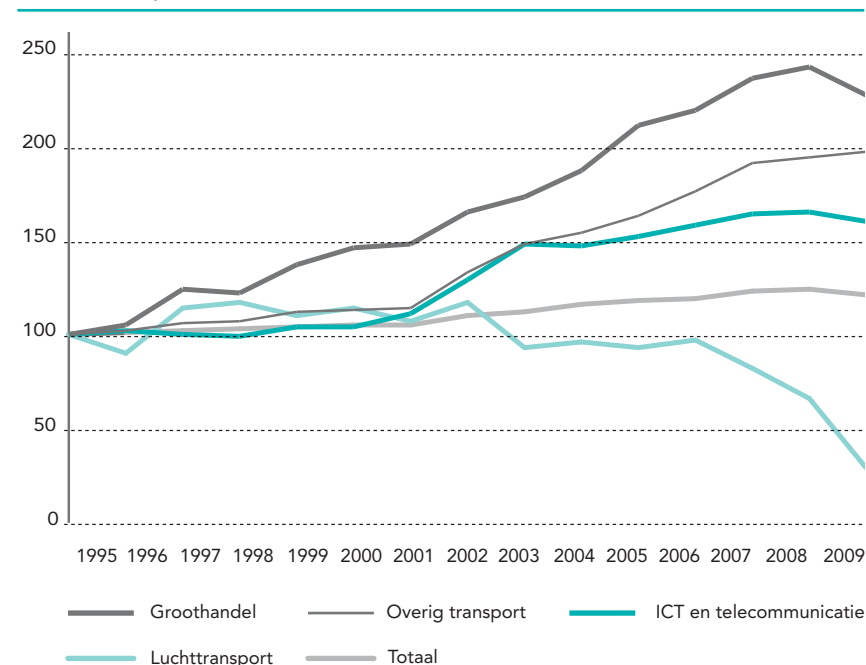
Dit geldt in mindere mate voor diensten. Met name in de persoonsgebonden dienstverlening ligt de productiviteit vast of stijgt deze slechts traag. In bijvoorbeeld de verpleging of het onderwijs hebben consumenten in hoge mate persoonlijke

aandacht nodig. Toch stijgen de loonkosten van onderwijzers, verpleegsters, politiemensen en kappers. Dit is een van de redenen waarom diensten een steeds groter deel van onze consumptieve uitgaven uitmaken. Een andere reden is dat mensen juist meer persoonlijke diensten vragen als ze rijker worden. Omdat productie en consumptie van diensten tegelijkertijd plaats vindt en veel, vooral persoonsgebonden, diensten niet verhandelbaar of op voorraad aan te houden zijn, voelen ze geen prijsprikkel op een internationale markt.

Voor een aantal diensten ligt dit genuanceerder. Architecten, reclamebureaus, designers, transportdiensten en financiële dienstverleners als banken, verzekeraars en accountants, opereren veelal wel op een internationale markt. Van alle dienstensectoren zijn het voornoemde sectoren die naar verhouding meer exporteren. In het themahoofdstuk Internationalisering wordt hieraan meer aandacht besteed. Er zijn dus ook zeker diensten die wel onderhevig zijn aan internationale concurrentie en daarmee een prijsprikkel voelen. Bovendien kan in sectoren als de financiële dienstverlening bijvoorbeeld door de inzet van ICT ook productiviteitswinst behaald worden. Daarnaast kenmerken de sectoren handel in onroerend goed en financiën, advies en recht zich door de mogelijkheid om met geringe inspanning deals te sluiten waar een prijskaartje aan hangt. Dit vertaalt zich naar een hoge opbrengst per werkzame persoon.

In figuur 2.4 is voor enkele saillante sectoren in de MRA de productiviteitsontwikkeling in de periode 1995-2009 weergegeven, net als het gemiddelde voor de regio. Hieruit blijkt wederom de neerwaartse trend van productiviteit in de luchtvaart. Deze is in het begin van deze eeuw ingezet. Niet verwonderlijk is dat de sectoren die binnen de MRA de snelste economische groei kennen – ICT en telecommunicatie, groothandel en overig transport – ook een flinke positieve productiviteitsontwikkeling kennen.

Figuur 2.4 Ontwikkeling arbeidsproductiviteit
Index 1995=100; 1995-2009



Bron: TNO

Internationale concurrentiepositie

Door de arbeidsproductiviteitsgroei te relateren aan de ontwikkeling van de beloning per werknemer, ontstaat een beeld van de relatieve kostprijs van arbeid. Deze relatieve kostprijs is een maatstaf die verband houdt met de internationale concurrentiekracht. Een hoge productie gekoppeld aan een relatief laag loon maakt een bedrijf concurrerend. Daar waar de MRA dus concurreert met andere grootstedelijke regio's in Europa om bijvoorbeeld de vestiging van een hoofdkantoor, kan een negatieve balans in de ontwikkeling van de loonkosten in verhouding tot de productiviteit in het nadeel werken (hogere lonen leiden niet tot meer productie).

Figuur 2.5 geeft het verschil weer tussen de groei in arbeidsproductiviteit – ofwel de opbrengst in toegevoegde waarde per voltijdseenheid arbeid – en de groei van de beloning per werkzaam persoon in voltijd, voor elke sector van de MRA. Een positief saldo wil zeggen dat de opbrengst per werkzaam persoon

harder groeit dan de ontwikkeling van de loonkosten behorend bij de gerealiseerde productie. Eenvoudig gezegd: de productie stijgt harder dan de lonen. Daar waar het saldo negatief is, wordt de loonstijging niet gecompenseerd door een hogere productiviteit (werknemers krijgen hogere lonen maar produceren niet meer).

De sectoren financiën, advies en recht, transport, ICT en telecommunicatie en food & flowers exporteren veel (zie hiervoor ook het artikel Internationalisering). Voor deze sectoren valt daarom eerder te verwachten dat een negatieve balans tussen de productiviteits- en loonontwikkeling nadelig is voor de internationale concurrentiepositie.

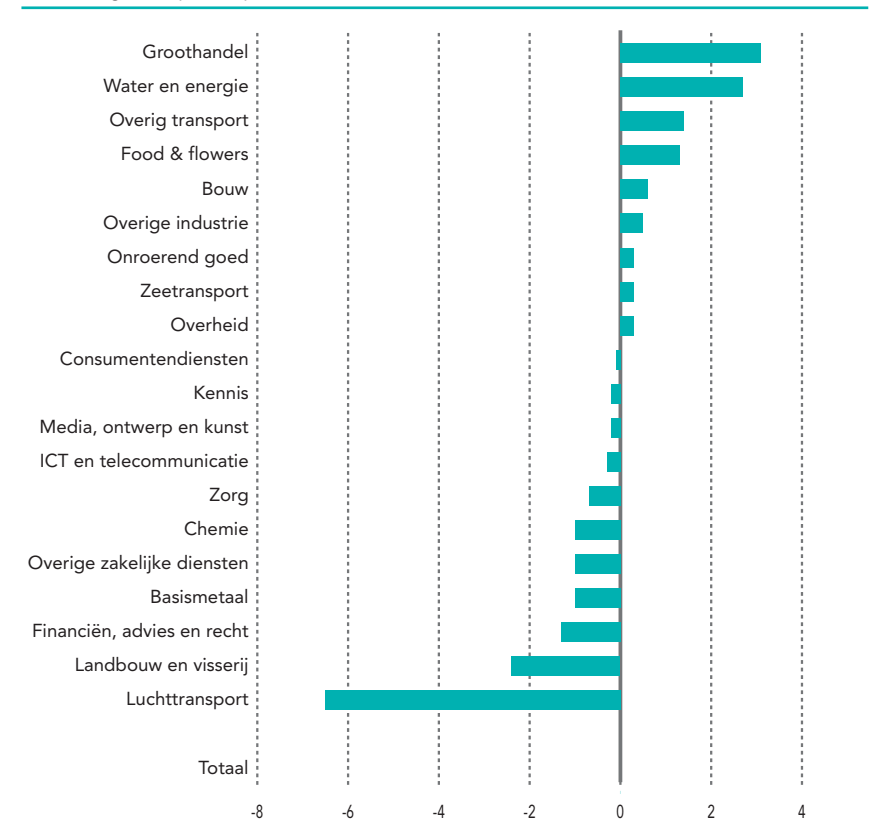
Gezien de bovengemiddelde productiviteitsgroei in ICT en telecommunicatie (figuur 2.5) is de negatieve balans voor deze sector in figuur 2.5 opmerkelijk. De loongroei in ICT en telecommunicatie is dus nog hoger. Verder kenden alleen basismetaal en overige zakelijke dienstverlening een hogere loon- dan productiviteitsontwikkeling in de periode 1995-2008. De loonontwikkeling van ICT en telecommunicatie kent een afwijkend patroon in vergelijking met groothandel en overig transport; de dienstensectoren die ook een bovengemiddelde productiviteitsgroei kennen (zie figuur 2.3). De loonontwikkeling in groothandel en overig transport is lager, zodat hier in figuur 2.5 een positieve balans tussen lonen en productiviteit zichtbaar is.

Uiteindelijk is het niet de sectorale, maar de totale balans tussen productiviteitsgroei en loongroei het meest van belang voor de internationale concurrentiekracht van een regio. Uit de onderzoeksgegevens blijkt dat in de MRA beide ontwikkelingen gelijke tred met elkaar houden. Over het geheel genomen kent de MRA dus een gezonde ontwikkeling voor wat betreft de relatieve kostprijs van arbeid. Desondanks blijkt uit de European City Monitor (Cushman & Wakefield 2010) dat Amsterdam relatief slecht scoort op het punt van de loonkosten. Over het geheel genomen neemt Amsterdam een zesde plaats in op de lijst van aantrekkelijke vestigingsplaatsen voor internationale bedrijven, maar op loonkosten scoort de stad slechts een 23^e plaats.

Overigens kennen omliggende Europese hoofdsteden – concurrenten van de MRA wat betreft de vestigingslocatie – ook een lage score op dit punt. Dit komt doordat het loonpeil in hoofdsteden in Centraal

en Oost-Europa aanzienlijk lager ligt. Wel ligt zowel het niveau als de ontwikkeling van arbeidsproductiviteit hoger in bijvoorbeeld Parijs, Dublin, München en Hamburg (TNO, 2010). In Dublin en Hamburg liggen de loonkosten lager dan in Amsterdam, zo blijkt uit de European City Monitor 2010.

Figuur 2.5 Verschil tussen gemiddelde groei arbeidsproductiviteit en beloning in de Metropool-regio Amsterdam
Verskil in groei in procentpunten; 1995-2008



Bron: TNO

In de sectorale balans tussen de ontwikkeling van productiviteit en beloning speelt de werking van de (binnenlandse) arbeidsmarkt ook een rol. Eerder is al uiteengezet dat arbeidsintensieve diensten minder mogelijkheden hebben om de arbeidsproductiviteit te verhogen in vergelijking met kapitaalintensieve sectoren zoals de

industrie. Echter, om goed gekwalificeerd personeel te kunnen behouden dient de loonontwikkeling in dienstverlenende sectoren op langere termijn in de pas te lopen met de loonontwikkeling in meer kapitaalintensieve sectoren. Een relatieve kostprijsstijging is dan ook onvermijdelijk in sommige dienstensectoren. Dit principe geldt uiteraard ook in het buitenland. Daarom betekent een negatieve sectorale balans niet direct een concurrentienadeel.

2.3 Economische structuur en samenhang in deelregio's van de Metropoolregio Amsterdam

In deze paragraaf komen de deelregio's van de MRA aan bod. Tabel 2.3 (kolom 1) toont de specialisatiegraad van de sectoren in de negen deelregio's van de MRA.¹ Een specialisatiegraad hoger dan honderd geeft aan dat een sector relatief sterk is oververtegenwoordigd ten opzichte van Nederland; oftewel: dat er sprake is van een concurrentiepositie op dit terrein. In deze tabel is de lat wat hoger gelegd, en wel op 125 omdat er dan sprake is van een duidelijke overrepresentatie ten opzichte van Nederland als geheel.

Tabel 2.3 laat een aantal op voorhand bekende regionale specialisatiepatronen zien, zoals luchtvaart in Haarlemmermeer (met daaraan gekoppeld overig transport) en basismetaal in IJmond. Ook de relatieve concentratie van financiën, advies en recht in Amsterdam komt in tabel 2.3 duidelijk tot uitdrukking, evenals de concentratie van media, ontwerp en kunst in Gooi en Vechtstreek en Amsterdam. Opvallend is het belang van food & flowers in de Zaanstreek. Men zou verwachten dat vanwege de bloemenveiling in Aalsmeer de deelregio Haarlemmermeer ook een hoge specialisatie food & flowers kent. Echter, aangezien food & flowers breed gedefinieerd is (inclusief de tuinbouw en de voedings- en genotsmiddelenindustrie), maakt de bloemenveiling als onderdeel van zakelijke dienstverlening aan de tuinbouw slechts een klein deel van de totale sector uit. Om deze reden leidt de veiling niet tot een hoge specialisatiegraad van food & flowers.

¹ Bijlage 2 toont een overzicht van de gemeentelijke afbakening van alle deelregio's.

Omvang

Om een indruk te krijgen van de omvang, is het raadzaam te kijken naar de verhouding van een sector ten opzichte van het nationale totaal.² Tabel 2.3 geeft daarom naast de specialisatiegraad ook het aandeel van de sector in het Nederlandse productietotaal en het aandeel in de totale sectorale werkgelegenheid.

Uit de tabel blijkt dat de specialisaties van Waterland ten hoogste 1 procent van de nationale sectorale productie of werkgelegenheid vormen. Deze sectoren leggen economisch gezien weinig gewicht in de schaal. Ook het belang van de bouwnijverheid in de Zaanstreek is in dit opzicht bescheiden. De vijf belangrijkste specialisaties van zowel Amsterdam als de regio Haarlemmermeer zijn daarentegen door hun omvang ook in economisch opzicht belangrijke sectoren. Hetzelfde geldt voor basismetaal in IJmond en media, ontwerp en kunst in Gooi en Vechtstreek.

Waar sommige deelregio's een sterke specialisatie in slechts een paar sectoren hebben (zoals regio Haarlemmermeer en IJmond), hebben andere deelregio's een breder palet aan specialisaties. Regio Haarlem spant in dit opzicht de kroon. Van de twintig onderscheiden sectoren zijn er tien met een specialisatiegraad die groter is dan honderd. Het spreekt voor zich dat zeer uitgesproken specialisaties zich in dergelijke gevallen minder voordoen, wat duidt op een relatief diverse werkgelegenheidsstructuur. Tabel 2.3 laat ook zien dat de MRA in hoge mate gespecialiseerd is in diensten. De agglomeratie-effecten die in het vorige hoofdstuk besproken werden, doen hier duidelijk hun werk. Verstedelijking, een grote dienstensector en een grote omvang van het aandeel hoogopgeleiden in gebieden met vele stedelijke voorzieningen, gaan hand in hand. Waterland, IJmond en de Zaanstreek kennen daarentegen een relatief sterke positie in de industrie, water en energie en bouwnijverheid.

² Het is van belang om de regionale sector te vergelijken met het nationale totaal. Stel, een bepaalde sector is de enige in een regio. Dan beslaat deze sector honderd procent van de totale productie van die sector in de regio. Geredeneerd vanuit de regio, is deze sector groot. Maar hoe groot is zo'n sector in absolute termen? Dan geldt het Nederlandse totaal als referentie. Als de sector in de regio maar 1 procent van het Nederlandse totaal in die sector uitmaakt, is het economisch al met al een kleine sector.

Tabel 2.3 Specialisatiegraad en aandeel productie en werkgelegenheid, per sector en regio 2009

	Specialisatie- graad ^a	Aandeel productie ^b	Aandeel werkgelegenheid ^c
	(1)	(2)	(3)
Amsterdam			
Financiën, advies en recht	319	23,1	19,3
Media, ontwerp en kunst	224	16,3	14,5
ICT en telecommunicatie	185	13,4	12,4
Overige zakelijke diensten	134	9,7	6,2
Groothandel	129	9,4	5,7
Waterland			
Bouw	208	1,1	1,1
Onroerend goed	172	0,9	0,6
Food & flowers	161	0,8	0,8
Consumentendiensten	146	0,8	0,8
Zorg	138	0,7	0,7
Regio Haarlemmermeer			
Luchttransport	327	92,2	92,2
Overig transport	257	7,2	5,4
Groothandel	227	6,4	4,4
ICT en telecommunicatie	162	4,6	3,7
Overig Amstel-Meerlanden			
Financiën, advies en recht	274	2,7	2,8
Luchttransport	273	2,7	3,0
Groothandel	264	2,6	1,5
ICT en telecommunicatie	219	2,1	2,2
Overige zakelijke diensten	196	1,9	1,2
IJmond			
Basismetaal	381	39,3	39,5
Water en energie	143	1,5	3,2
Regio Haarlem			
Media, ontwerp en kunst	174	1,6	2,1
Overheid	172	1,6	1,7
Zorg	161	1,5	1,5
Onroerend goed	157	1,5	1,1
Consumentendiensten	151	1,4	1,4
Zaanstreek			
Food & flowers	501	3,9	2,3
Bouw	134	1,0	1,0

vervolg tabel 2.3

	Specialisatie- graad ^a	Aandeel productie ^b	Aandeel werkgelegenheid ^c
	(1)	(2)	(3)
Het Gooi en Vechtstreek			
Media, ontwerp en kunst	368	4,9	4,7
Groothandel	247	3,3	1,9
Chemie	172	2,3	4,0
Chemie	172	2,3	4,0
Onroerend goed	160	2,1	2,1
Consumentendiensten	126	1,7	1,7
Almere en Lelystad			
Overige zakelijke diensten	211	2,3	1,1
ICT en telecommunicatie	195	2,1	1,9
Kennis	160	1,8	1,5
Groothandel	158	1,7	2,0
Overheid	134	1,5	1,4

^a Verhouding tussen het sectorale aandeel in de regionale economie in vergelijking met ditzelfde aandeel voor de Nederlandse economie als geheel.

^b Aandeel van de regionale sector in Nederland totaal.

^c Aandeel werkzame personen in Nederland totaal. Alleen sectoren met een specialisatiegraad hoger dan 125 zijn gedrukt. Vanaf deze waarde is er sprake van een duidelijke overrepresentatie ten opzichte van Nederland als geheel.

Bron: VU op basis van CBS en TNO

Economische samenhang en afhankelijkheid

Het economische belang van een sector wordt ook bepaald door de mate waarin deze samenhangt met andere sectoren. Sectoren staan niet op zichzelf maar maken in hun productieproces gebruik van goederen en diensten uit andere sectoren. De groei van een sector impliceert daardoor niet alleen een positief effect voor zichzelf, maar sorteert ook een positief effect op de toeleverende sectoren. Een sector kan op deze manier een belangrijke aandrijffunctie hebben voor andere sectoren.

Welke sectoren in de MRA hebben deze aanjaagfunctie en in welke mate? Om een antwoord te geven op deze vraag zijn multipliers gebruikt. Multipliers geven aan in welke mate een schok in de ene sector doorwerkt in andere, waarbij rekening wordt gehouden met de onderlinge samenhang tussen de sectoren. Een multiplier van 2 betekent dat de groei van de finale vraag in een sector groeit (of

krimpt) met 1 euro, de totale vraag naar goederen en diensten in alle sectoren met 2 euro toeneemt (of afneemt). De multiplier geeft dus het economische effect van een schok in een bepaalde sector aan en wordt verkregen door de extra groei (krimp) van de andere sectoren op te tellen en aan de eerste euro toe te voegen.

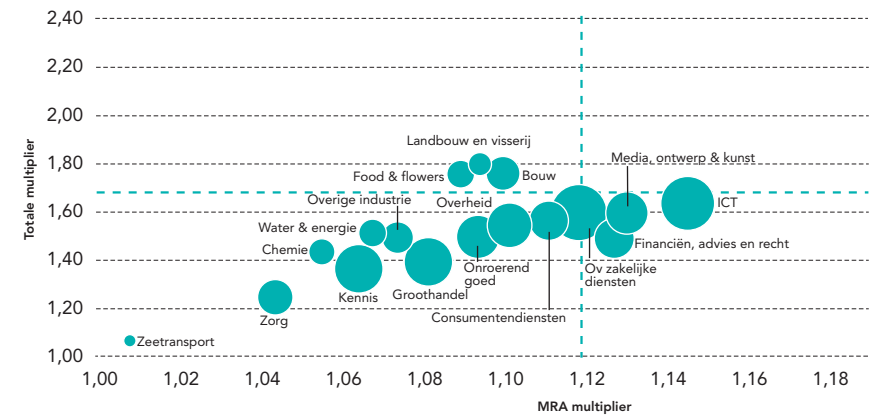
De multipliers zijn berekend aan de hand van een multiregionale input-outputtabel (MRIO). De MRIO die voor dit onderzoek is gebruikt, geeft de economische leveranties tussen de negen deelregio's van de MRA en de rest van Nederland voor alle twintig sectoren weer.

Figuur 2.6 is een grafische weergave van de multiplieranalyse. Deze figuur onderscheidt naast de totale multipliers (verticale as) voor de Nederlandse economie ook dat deel van de multipliers (horizontale as) dat ten goede komt aan de MRA. De MRA multipliers geven de mate aan waarin sectoren binnen de MRA meebewegen met desbetreffende sector. Hoe groter de multiplier, hoe groter de verbondenheid met andere sectoren. Deze figuur geeft dus een indruk van hoe groot de totale economische doorwerking van een schok is en in welke mate deze effecten neerslaan binnen de MRA. De assen zijn zo getekend dat de hoogste 20 procent van alle totale multipliers boven de horizontale as ligt en de hoogste 20 procent van de MRA multipliers rechts van de verticale as ligt. Deze afbakening is met opzet 'scherp' gekozen zodat duidelijk onderscheid kan worden gemaakt tussen sectoren met relatief hoge en lage multipliers. Dus sectoren die zich boven (onder) de horizontale as bevinden hebben een relatief hoge (lage) totale multiplier. Sectoren rechts (links) van de verticale as hebben een relatief hoge (lage) MRA multiplier. Het verschil tussen de totale multiplier en MRA multiplier geeft aan in hoeverre effecten van een schok 'weglekken' naar de rest van Nederland (met andere woorden: in hoeverre de effecten van schok in een MRA-sector neerslaan in sectoren die zich elders in Nederland bevinden).

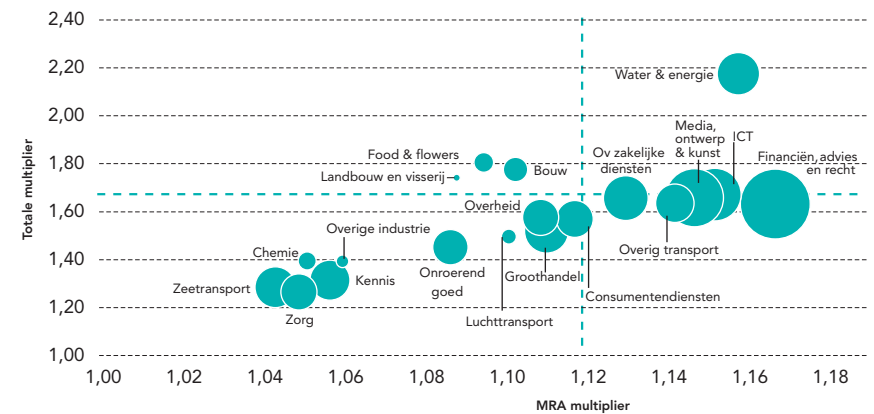
De sectoren zijn weergegeven als bollen. De grootte van de bollen drukt de specialisatiegraad (zie tabel 2.3) uit: hoe groter de bol, des te hoger de specialisatiegraad. De omvang van de bollen geeft in deze figuur dus andere informatie dan in de twee eerdere figuren (daar geeft de omvang van de bollen de absolute omvang van toegevoegde waarde weer).

Figuur 2.6 Specialisatiegraad en multipliers per sector en regio 2009

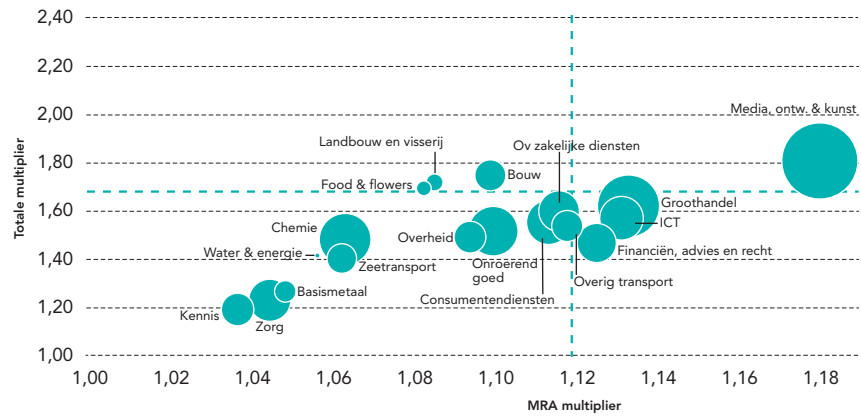
(a) Almere en Lelystad



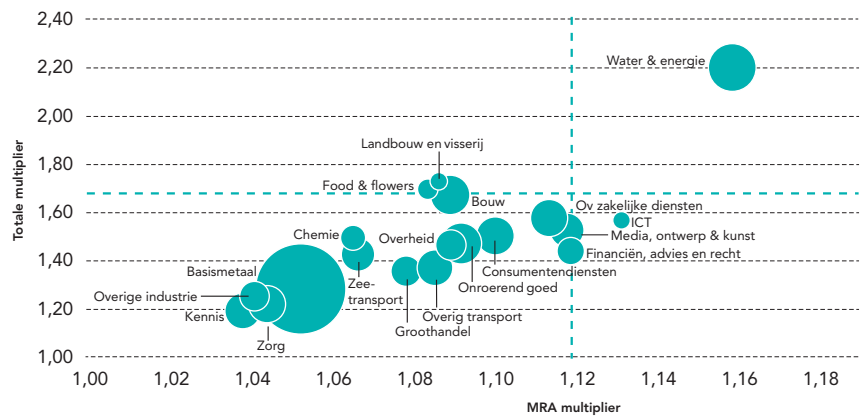
(b) Amsterdam



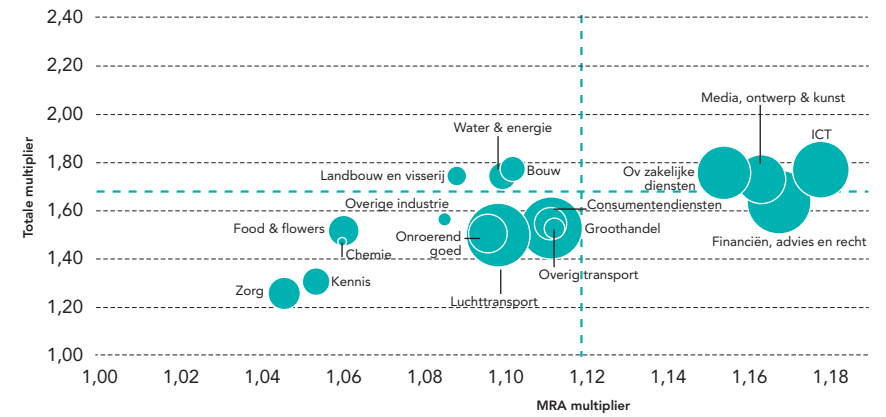
(c) Gooi en Vechtstreek



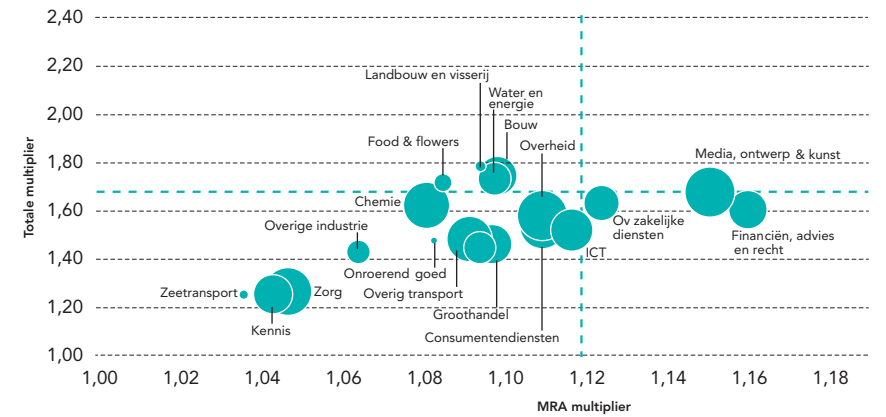
(d) IJmond



(e) Overig Amstel-Meerlanden

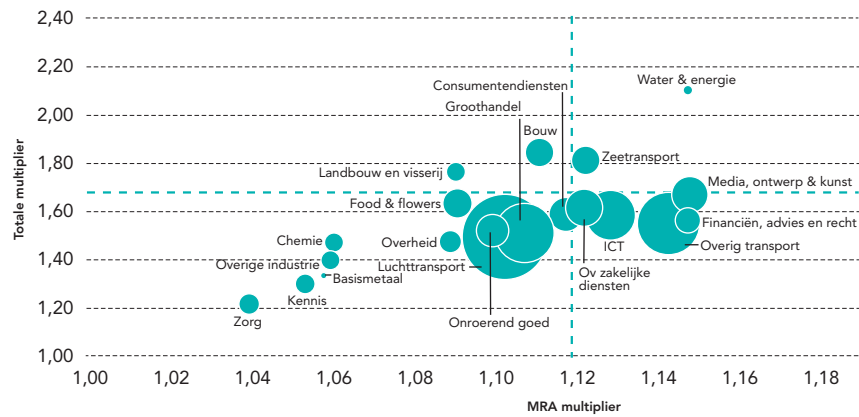


(f) Regio Haarlem

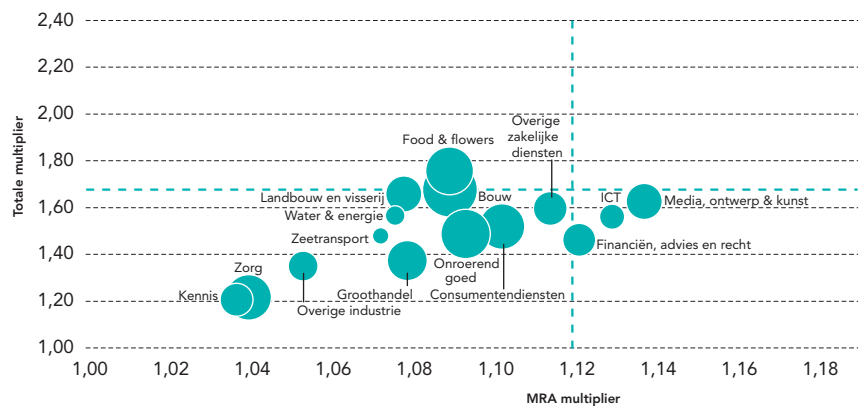


Vervolg Figuur 2.6 Specialisatiegraad en multipliers per sector en regio

(g) Regio Haarlemmermeer



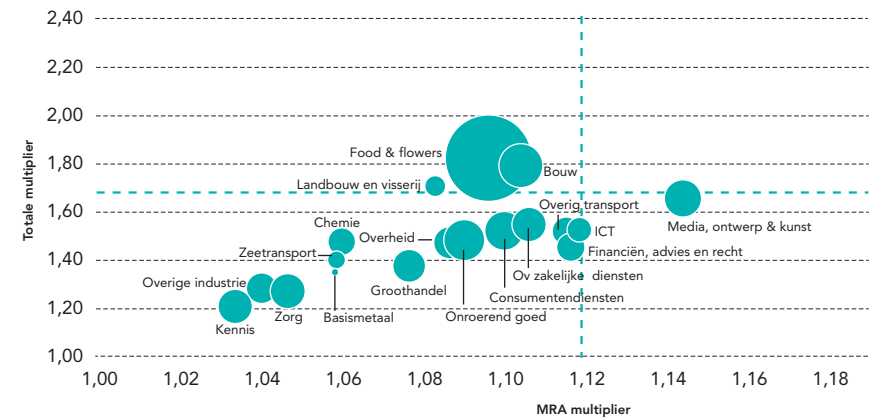
(h) Waterland



Vervolg Figuur 2.6 Specialisatiegraad en multipliers per sector en regio

Bron: VU o.b.v. CBS en TNO

(i) Zaanstreek



Er bestaat geen duidelijk verband tussen de mate waarin een regio relatief gespecialiseerd is in een sector en de hoogte van de multipliers: de 'grootste bollen' – dus de belangrijkste specialisaties – per deelregio bevinden zich in alle vier de kwadranten in figuur 2.6. Omgekeerd zijn er sectoren met hoge multipliers die niet tot de belangrijkste specialisaties van de regio's behoren. Dit geldt bijvoorbeeld voor water en energie in Amsterdam, regio Haarlemmermeer en IJmond.

Toch heeft een aantal sectoren een hoge specialisatiegraad en een hoge multiplier. Dit betekent (1) dat deze sectoren een belangrijke sector in de eigen regio vormen en (2) dat andere sectoren in de MRA of overig Nederland in relatief sterke mate meebewegen met een schok in deze sectoren. Dit is het geval bij overige zakelijke diensten, media, ontwerp en kunst, ICT en telecommunicatie en financiën, advies en recht in Amsterdam, overig transport en ICT en telecommunicatie in regio Haarlemmermeer, ICT en telecommunicatie, financiën, advies en recht en overige zakelijke diensten in overig Amstel-Meerlanden, media, ontwerp en kunst in regio Haarlem, media, ontwerp en kunst in Gooi en Vechtstreek en ICT en telecommunicatie in Almere en Lelystad. Een aantal van deze sectoren heeft ook een hoge totale multiplier. Dit geldt voor media, ontwerp en kunst in Gooi en Vechtstreek en voor ICT en

telecommunicatie en overige zakelijke diensten in overig Amstel-Meerlanden en water en energie in IJmond. Dit betekent dat de effecten van een schok in deze sectoren naast de MRA ook relatief sterk uitstralen naar de rest van Nederland.

Voor food & flowers in de Zaanstreek (figuur g) geldt dat deze sector een hoge totale multiplier heeft maar een relatief lage MRA multiplier. Dit betekent dat deze sector een hoge economische uitstraling heeft, maar dat de effecten van een schok in sterke mate weglekken naar overig Nederland. Dit valt te verklaren door de sectorstructuur van de MRA. De veruit belangrijkste toeleverende sectoren voor food & flowers zijn landbouw en visserij en food & flowers zelf, sectoren waarin de MRA nauwelijks gespecialiseerd is.

In tabel 2.4 staan de belangrijkste specialisaties van de MRA deelregio's en de mate waarin een schok in deze sectoren uitstraalt naar andere sectoren. De sectoren zijn van hoog naar laag gerangschikt op basis van de MRA multiplier, zodat duidelijk wordt in welke mate een schok doorwerkt binnen de MRA.

Vervolgens zijn in de tabel ook de totale multipliers voor deze sectoren gegeven. Uit de rangnummers in kolom (4) blijkt dat met name water en energie in IJmond, media, ontwerp en kunst in Gooi en Vechtstreek en ICT en telecommunicatie en overige zakelijke diensten in overig Amstel-Meerlanden ook hier hoog scoren.³ In tabel 2.4 zijn ook de multipliers voor overig Nederland opgenomen. De lagere rangnummers – wat betreft de multiplier voor overig Nederland – voor financiën, advies en recht in overig Amstel-Meerlanden en Amsterdam en ICT en telecommunicatie in Almere en Lelystad, duiden er op dat deze sectoren sterker verbonden zijn met de lokale economie van de MRA dan andere sectoren dat zijn. Voor de overige sectoren geldt dat er naast een sterke lokale verbondenheid ook sprake is van een relatief sterke verbondenheid met de rest van Nederland.

Welke sectoren zijn de belangrijkste sectoren in en voor de MRA? De mate van economische uitstraling van een sector geeft een indicatie van het mogelijke indirecte economisch belang van een

³ De rangnummers zijn verkregen door de nationale multipliers van alle tweehonderd onderscheiden sectoren (tweintig sectoren in negen MRA deelregio's en overig Nederland) van hoog naar laag te rangschikken.

sector. Omvang speelt hierbij ook een rol. Grote sectoren generen een grotere absolute vraag bij hun toeleveranciers. Hierdoor is de werkelijke economische impact van omvangrijkere sectoren groter dan van kleinere sectoren (bij een even grote multiplier). Op basis van dit criterium zijn de volgende sectoren minder van belang: water en energie in IJmond, overige zakelijke diensten in overig Amstel-Meerlanden en media en ontwerp en kunst in regio Haarlem. ICT en telecommunicatie in overig Amstel-Meerlanden en Almere en Lelystad nemen een tussenpositie in.

Tabel 2.4 Specialisaties van MRA regio's en mate van doorwerking op regionale niveaus 2009

Sector	Regio	MRA multiplier	Rang	Totale multiplier	Rang	Multiplifier overig NL	Rang
		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Media, ontwerp en kunst	Gooi en Vechtstreek	1,18	1	1,81	8	0,63	29
ICT en telecommunicatie	Overig Amstel-Meerlanden	1,18	2	1,77	16	0,6	34
Financiën, advies en recht	Overig Amstel-Meerlanden	1,17	3	1,64	45	0,47	62
Financiën, advies en recht	Amsterdam	1,17	4	1,63	49	0,46	64
Water en energie	IJmond	1,16	7	2,18	1	1,03	1
Overige zakelijke diensten	Overig Amstel-Meerlanden	1,15	9	1,76	18	0,61	33
ICT en telecommunicatie	Amsterdam	1,15	10	1,67	39	0,52	44
Media, ontwerp en kunst	Regio Haarlem	1,15	11	1,68	36	0,53	41
Media, ontwerp en kunst	Amsterdam	1,15	16	1,66	41	0,51	45
ICT en telecommunicatie	Almere en Lelystad	1,15	17	1,63	50	0,49	54

NB: De totale multiplier is gelijk aan de som van de MRA multiplier en de multiplier voor overig Nederland.

Bron: VU o.b.v. CBS en TNO

Op grond van de hierboven beschouwde dimensies – specialisatiegraad, omvang en de mate van samenhang met andere sectoren – ontstaat de volgende opsomming van belangrijke sectoren in en voor de MRA:

- Media, ontwerp en kunst in Gooi en Vechtstreek
- Financiën, advies en recht in overig Amstel-Meerlanden
- Financiën, advies en recht in Amsterdam
- ICT en telecommunicatie in Amsterdam
- Media, ontwerp en kunst in Amsterdam

Dit zijn belangrijke sectoren in de eigen deelregio door hun hoge specialisatiegraad. Bovendien zijn ze economisch belangrijk vanwege hun omvang en de mate waarin een schok in deze sectoren doorwerkt naar andere sectoren in de MRA of zelfs heel Nederland. Met andere woorden: deze vijf sectoren hebben een hoge specialisatiegraad, en daardoor een grote concurrentiekracht, een substantiële omvang en zijn in hoge mate relevant voor de MRA en de rest van Nederland.

2.4 Multipliers en impact – een illustratie

Een multiplier drukt de totale verandering in productie (of werkgelegenheid of toegevoegde waarde) van een schok uit in termen van de initiële schok. In de vorige paragraaf dienden multipliers mede om het economische belang van sectoren te bepalen. Een multiplier is echter een verhoudingsgetal. De werkelijke economische impact van een schok in een bepaalde sector, dat wil zeggen het *multipliereffect*, is afhankelijk van de omvang van die schok. In deze paragraaf wordt de economische betekenis van multipliers geïllustreerd aan de hand van een impactstudie: voor de luchtvaartsector in regio Haarlemmermeer wordt de impact van een ‘feitelijke’ schok berekend.

Doel is het effect te onderzoeken van een toename van het aantal vluchten op Schiphol naar 510 duizend, (een stijging van circa 20 procent ten opzichte van het jaar ervoor). Een variant van dit scenario is een toename van het aantal vluchten op Schiphol naar 475 duizend en een stijging naar 35 duizend vluchten. Anders dan in de vorige paragraaf worden hier werkgelegenheidsmultipliers gebruikt. Dat wil zeggen dat de veranderingen als gevolg van een schok worden uitgedrukt in werkgelegenheid in plaats van in productiewaarde. De outputmultipliers zijn omgerekend naar multipliers in termen van het arbeidsvolume in arbeidsjaren. In deze paragraaf worden naast de achterwaartse ook voorwaartse effecten berekend. Dit biedt inzicht in de effecten van groei in de luchtvaart in

de Haarlemmermeer op toeleverende (achterwaarts) en afnemende (voorwaarts) sectoren.

Kader 2.2 Luchtvaart versus Schiphol

De sector luchtvaart in de regio Haarlemmermeer moet niet verward worden met de luchthaven Schiphol. Schiphol omvat veel meer, zoals vrachtwagenbedrijven, opslagbedrijven en beveiliging. Dit wordt het *luchtvaartcluster* genoemd. De sector luchtvaart beperkt zich tot het vervoer van passagiers en vracht door de lucht en behelst daarmee uitsluitend de luchtvaartmaatschappijen die op Schiphol gevestigd zijn. Ter illustratie, de studie ‘Economische Effecten Schiphol Scenario’s’ (BCI/TNO/SEO, 2006) laat zien dat de sector luchtvaart op Schiphol ruimt 20 duizend banen groot is (cijfers voor 2002) terwijl de totale werkgelegenheid op en rond Schiphol circa 54 duizend is. Met andere woorden, luchtvaart beslaat grofweg maar een derde van de totale werkgelegenheid op Schiphol.

Wij berekenen hier alleen het effect van een vraagschok in de luchtvaartsector. Het gaat hierbij om het rechtstreekse effect op de sector zelf en het effect op toeleveranciers en afnemers van de luchtvaartdiensten. Het is waarschijnlijk dat een stijging van het aantal vluchten ook zorgt voor een positieve impuls op bijvoorbeeld de sector consumentendiensten (zoals winkels) en de sector openbaar bestuur en overheidsdiensten (zoals de douane). Dit is de luchthaven Schiphol in een bredere zin. Het effect op deze sectoren wordt volgens het principe van input-outputanalyse alleen meegenomen voor zover de luchtvaartsector intermediaire producten van hen inkoopt, en niet wanneer consumenten direct bij hen inkopen. De hieronder gepresenteerde effecten van een vraagschok in de luchtvaart zijn daarmee beperkter dan wanneer het gaat om de luchthaven Schiphol.

De reden waarom in deze Economische Verkenningen geen impactstudie is uitgevoerd voor het *luchtvaartcluster* op en rond Schiphol, is dat hiervoor een veel omvangrijkere studie vereist is.¹

¹ De studie ‘Economische Effecten Schiphol Scenario’s’ (BCI/TNO/SEO, 2006) is een voorbeeld van een bestaande impactanalyse voor heel Schiphol.

In deze analyse wordt het zogenaamde bruto-effect berekend en niet het additionele effect. Het additionele effect is het effect dat overblijft na aanpassing van markten waarin rekening wordt gehouden met marktverstoring, prijs- en hoeveelheidsaanpassing. Het additionele effect is doorgaans fors lager dan het bruto-effect; bijlage 3 geeft daar inzicht in. De belangrijkste geschatte effecten zijn weergegeven in box 2.2.

Kader 2.3 Samenvatting van de belangrijkste geschatte effecten

Werkgelegenheidseffect van toename aantal vluchten op Schiphol naar 510 duizend:

■ Direct effect luchtvaart (zoals piloten, stewardessen, grond- en kantoorpersoneel)	4.200
■ Achterwaarts effect	3.900
■ Voorwaarts effect	3.800

Werkgelegenheidseffect van toename aantal vluchten op Schiphol naar 475 duizend en 35 duizend op Lelystad:

■ Direct effect luchtvaart Schiphol	2.500
■ Direct effect luchtvaart Lelystad	?

Er worden twee scenario's onderzocht:

- Een toename van het aantal vluchten op Schiphol van 423 duizend in 2006 naar 510 duizend;
- Een toename van het aantal vluchten op Schiphol naar 475 duizend en een toename van het aantal vluchten op luchthaven Lelystad naar 35 duizend.

Een stijging van het aantal vluchten kan worden gezien als een positieve impuls (vraagschok) in de regio waarin de luchthaven zich bevindt. Voor de analyse is het noodzakelijk om de vraagschok uit te drukken in monetaire waarde, of in een percentage van de huidige finale vraag. Om dit te bepalen wordt verondersteld dat de monetaire waarde van de finale vraag in verhouding toeneemt met de stijging van het aantal vluchten.

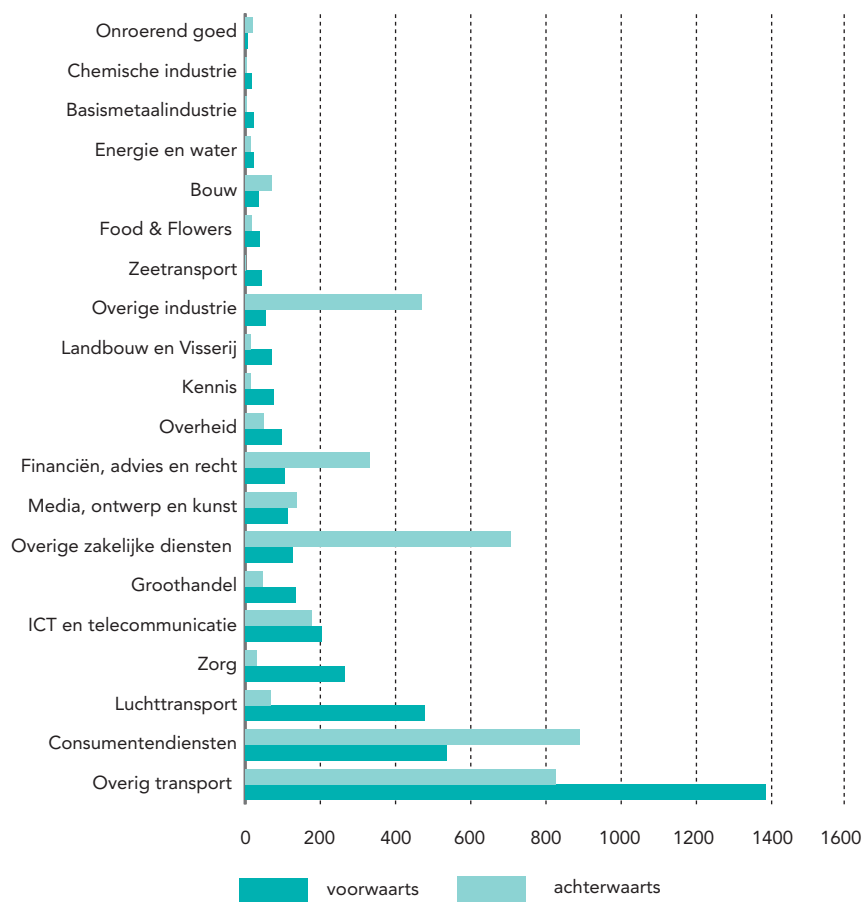
De input-output tabel die hier gehanteerd wordt, is gebaseerd op gegevens uit 2006. In dat jaar was het aantal vluchten op Schiphol 423 duizend (CBS Statline). Een stijging naar 510 duizend vluchten impliceert een stijging van de finale vraag van de luchtvaartsector in Haarlemmermeer van ongeveer 20 procent. Het directe effect van een dergelijke vraagschok is dat de productie en de werkgelegenheid in de luchtvaart stijgen met 16 procent. Dit betekent een stijging van het aantal volledige arbeidsplaatsen (piloten, stewardessen, grond- en kantoorpersoneel) van 4.200.

Het uiteindelijke effect is groter doordat de luchtvaartsector als gevolg van de toename van de vraag ook extra intermediaire producten afneemt; dit achterwaartse effect is gelijk aan ongeveer 3.900 arbeidsplaatsen. Het achterwaartse effect is aanzienlijk groter dan verwacht op basis van de productiemultiplier. De reden hiervoor is dat de luchtvaartsector in Haarlemmermeer blijkbaar intermediaire goederen en diensten afneemt van sectoren die relatief arbeidsintensief zijn. Een toename van het aantal vluchten heeft ook een positief effect op sectoren die gebruik maken van de luchtvaart (het voorwaartse effect). Het voorwaartse effect van de toename naar 510 duizend vluchten bedraagt ongeveer 3.800 banen. De luchtvaartsector in de Haarlemmermeer is dus belangrijker als input voor andere sectoren dan als afnemer van goederen en diensten.

In figuur 2.7 worden de indirecte effecten van 3.900 en 3.800 banen verdeeld naar de sectoren. In deze figuur is het directe effect van 4.200, dat volledig neerslaat bij de luchtvaartsector in de Haarlemmermeer, niet meegenomen.

Het achterwaartse effect van een stijging van het aantal vluchten op Schiphol komt vooral terecht in de sectoren consumentendiensten, overig transport, overige zakelijke diensten en overige industrie. Deze vier sectoren zijn samen goed voor 74 procent van het achterwaartse effect. De luchtvaartsector zelf profiteert weinig van het achterwaartse effect; de luchtvaartsector in de Haarlemmermeer neemt relatief weinig intermediaire producten van zichzelf en van de luchtvaartsectoren in andere delen van het land af. Het voorwaartse effect komt vooral terecht bij overig transport, luchttransport en consumentendiensten. Het blijkt dat omgekeerd de luchtvaartsector in Nederland als geheel wel profiteert van diensten die de luchtvaart op Schiphol levert.

Figuur 2.7 Indirecte effecten vraagschok 20 procent luchtvaart regio Haarlemmermeer
Verandering werkgelegenheid in arbeidsjaren



Bron: VU op basis van TNO en CBS

Tabel 2.5 toont de ruimtelijke verdeling van de werkgelegenheidseffecten van de schok. De tabel toont dat de effecten vooral neerslaan in de deelregio Haarlemmermeer. Dit wordt veroorzaakt door het directe effect van 4.200 arbeidsplaatsen op de luchtvaartsector zelf. Voor overig Nederland geldt een achterwaarts effect van 3.175 arbeidsplaatsen. Een kanttekening is hierbij op zijn plaats. Het effect op de MRA wordt onderschat en het effect op overig Nederland overschat. Het model houdt geen rekening

met afstandsverval. In de praktijk zal het indirecte effect van een vraagschok sterker neerslaan in de rest van de MRA en minder in overig Nederland. De luchtvaartsector in Haarlemmermeer koopt immers meer goederen en diensten in bij bedrijven in de nabijheid; bedrijven die van de luchtvaart afhankelijk zijn zoeken Schiphol op.

Tabel 2.5 Ruimtelijke verdeling vraagschok van 20 procent luchtvaart regio Haarlemmermeer
Verandering werkgelegenheid in arbeidsjaren

	Indirecte effecten		Direct effect
	Achterwaarts effect	Voorwaarts effect	
Totaal MRA	713	3.439	4.200
waarvan			
Regio Haarlemmermeer	162	535	4.200
Amsterdam	290	403	
Waterland	23	343	
Overig Amstel-Meerlanden	39	435	
IJmond	31	367	
Regio Haarlem	38	259	
Zaanstreek	29	420	
Gooi en Vechtstreek	55	319	
Almere en Lelystad	45	358	
Overig Nederland	3.175	382	
Totaal	3.888	3.821	4.200

Bron: VU op basis van TNO en CBS

In het alternatieve scenario geldt dat een deel van de toename van vluchten naar 510 duizend via de luchthaven Lelystad verloopt. Een stijging van het aantal vluchten op Schiphol naar 475 duizend vluchten in plaats van naar 510 duizend, impliceert een stijging van de finale vraag van de luchtvaartsector in Haarlemmermeer van ongeveer 12 procent in plaats van de eerdere 20 procent.

Het aantal volledige arbeidsplaatsen in deze sector neemt hierdoor toe met ruim 2.500. Het effect van de 35 duizend vluchten op de werkgelegenheid in de luchtvaart in Lelystad is echter moeilijk te kwantificeren. Voor Lelystad betekent de toename naar 35 duizend vluchten ten opzichte van de situatie in 2006 dat in feite vanuit het niets een luchthaven voor commerciële vluchten wordt opgebouwd. De productiestructuur die luchthaven Lelystad in 2006 had is waarschijnlijk niet representatief voor een middelgrote luchthaven met 35 duizend vluchten. De luchtvaart in Haarlemmermeer biedt

waarschijnlijk ook geen goede referentie aangezien Schiphol een ander type luchthaven is dan de luchthaven Lelystad (Heemskerk e.a., 2006). Schiphol is bijvoorbeeld de thuisbasis van een aantal luchtvaartmaatschappijen. Daarnaast richt Lelystad zich op een niche in de luchtvaartmarkt, zoals de 'low cost carriers'. Deze specialisatie heeft andere voorwaartse en achterwaartse effecten.

Indien wordt aangenomen dat de toekomstige structuur van luchthaven Lelystad wel enigszins op die van Schiphol lijkt, zal het indirecte achterwaartse effect van de toename van het aantal vluchten in Lelystad met name neerslaan in de sectoren consumentendiensten, overig transport, overige zakelijke diensten en overige industrie. Het indirecte voorwaartse effect zal eveneens vooral terecht komen in de sectoren zeetransport, gevolgd door overig transport, luchttransport en consumentendiensten. Voor de vraag waar de indirecte effecten in ruimtelijke zin neerslaan – in de eigen deelregio, de MRA of de rest van Nederland – maakt het in de huidige analyse weinig uit of vluchten vertrekken of landen op Schiphol of Lelystad. Afstand speelt in het huidige model namelijk geen rol. In de praktijk echter zal het aandeel overig Nederland in de indirecte effecten voor Lelystad waarschijnlijk groter zijn dan voor Haarlemmermeer. Volgens het principe van afstandsverval zullen bedrijven in Lelystad meer handelen met bedrijven in de rest van Nederland aangezien Lelystad geografisch dichterbij een groter deel van overig Nederland ligt dan Haarlemmermeer. In het huidige model is hier echter geen rekening mee gehouden. Regio's leveren intermediaire inputs op basis van het aandeel in de totale Nederlandse productie. Die verhouding is constant voor leveringen aan alle sectoren en regio's. In de huidige set-up ligt Lelystad dus even dichtbij of veraf van de rest van Nederland als Schiphol. Hier ligt, zoals eerder vastgesteld, een vraag voor vervolgonderzoek.

2.5 Conclusies

Wat zijn de economisch belangrijke sectoren in de MRA? In dit hoofdstuk is deze vraag op twee manieren beantwoord: op het niveau van de MRA als geheel en op het niveau van de deelregio's.

MRA als geheel

Voor de MRA als geheel is concurrentiekracht doorslaggevend. De criteria die hiervoor worden gehanteerd zijn specialisatiegraad,

groei van de toegevoegde waarde en arbeidsproductiviteit. De belangrijkste sectoren zijn dan:

- Financiën, advies en recht
- Groothandel
- ICT en telecommunicatie
- Overige zakelijke diensten
- Transport (o.a. wegtransport, dienstverlening aan vervoer)

De vijf bovengenoemde sectoren kunnen daarom worden beschouwd als de stuwende kracht in de economie van de MRA. Op enige afstand volgt de sector media, ontwerp en kunst. De specialisatiegraad van consumentendiensten is tussen 1995 en 2009 afgenomen. Consumenten besteden naar verhouding meer geld buiten de MRA. Luchtvaart is een belangrijke sector in de MRA vanwege de verbondenheid met de luchthaven Schiphol, maar de toegevoegde waarde van deze sector is in de periode 1995-2009 evenwel gedaald. Dit is het gevolg van hevige internationale concurrentie en marges die voortdurend onder druk staan.

Deelregio's van de MRA

Voor de deelregio's afzonderlijk is gekeken naar het effect dat sectoren op andere sectoren hebben. Criteria voor de analyse van de deelregio's zijn specialisatiegraad, doorwerking (multiplier) en omvang. Het laatste criterium is van belang omdat een kleine sector met een zeer grote mate van doorwerking (een hoge multiplier) weinig effect heeft op de economie als geheel.

Sectoren die op alle criteria hoog scoren – en dus het meeste effect hebben op andere sectoren op het niveau van deelregio – zijn:

- Media, ontwerp en kunst in Gooi en Vechtstreek
- Financiën, advies en recht in overig Amstel-Meerlanden
- Financiën, advies en recht in Amsterdam
- ICT en telecommunicatie in Amsterdam
- Media, ontwerp en kunst in Amsterdam

Groothandel en transport hebben op het niveau van de MRA een belangrijkere positie dan op het niveau van deelregio's. Dit komt doordat groothandel en transport in veel deelregio's weliswaar een grote omvang hebben, maar tegelijkertijd op het niveau van de deelregio's niet altijd de sectoren zijn met de hoogste specialisatiegraad. Daarnaast is de mate van doorwerking van groothandel en transport geringer dan van andere sectoren.

Groothandel en transport zijn dus vooral belangrijk op MRA-niveau, en minder op het niveau van de deelregio's.

3. Kerncijfers per regio

In dit hoofdstuk worden per regio de belangrijkste kerncijfers gegeven. Eerst komen cijfers over het bruto regionaal product (brp) en de werkloosheid in de recessiejaren 2008 en 2009 aan bod, gevolgd door de vooruitzichten voor 2010 en 2011. Daarna wordt de sectorstructuur van elke regio besproken. Ook de bevolkingsomvang, het aantal werkende personen, pendelgegevens en het opleidingsniveau van de beroepsbevolking worden toegelicht.

Per regio wordt de specialisatiegraad van de sectoren in een figuur weergegeven (vergelijk figuur 2.1). De specialisatiegraad drukt de relatieve positie uit die een sector in de deelregio inneemt ten opzichte van de totale Nederlandse economie. Het is de verhouding tussen het sectorale aandeel in de subregionale economie in vergelijking met het nationale aandeel. Voor elke sector is het aandeel in de Nederlandse economie op honderd gesteld. Deze referentiewaarden zijn in de figuur weergegeven met de verticale stippellijn. Een specialisatiegraad hoger dan honderd wil zeggen dat de betreffende sector in de deelregio oververtegenwoordigd is, ofwel dat er sprake is van een sterke (binnenlandse) concurrentiepositie op dit terrein.

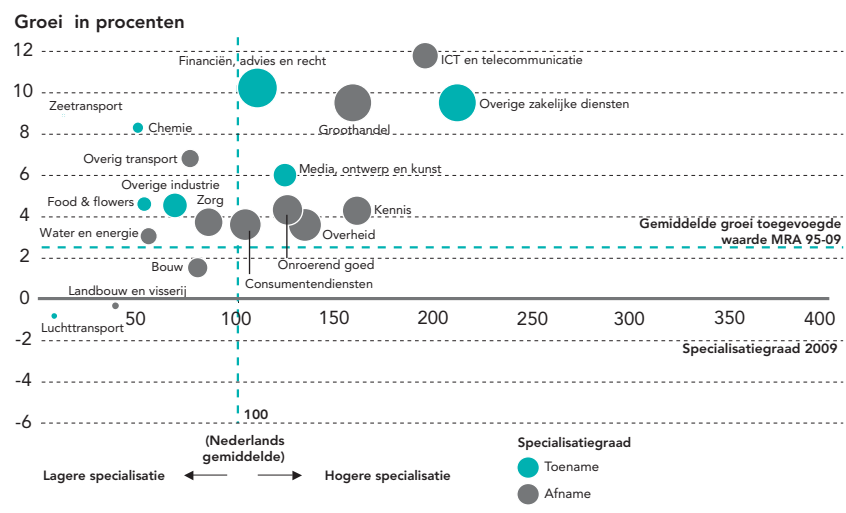
De toegevoegde waarde van een sector blijkt uit de omvang van de desbetreffende bol in de figuur. Daarnaast geeft de verticale positie van de bol de gemiddelde groei in toegevoegde waarde weer in de periode 1995-2009. De gemiddelde economische groei van de MRA als geheel in deze periode wordt hierbij aangegeven door de horizontale stippellijn.

3.1 Almere en Lelystad¹

Van alle deelregio's in de MRA zijn Almere en Lelystad het minst door de recessie getroffen. In tegenstelling tot andere deelregio's kromp de economie er in 2009 niet, maar groeide zelfs licht met 0,2 procent. Het herstel is in Almere en Lelystad bovendien sneller en sterker. Naar verwachting zal het bruto regionaal product in 2010 in deze deelregio met bijna 7 procent en in 2011 met ruim 5 procent toenemen.

Ook de afgelopen vijftien jaar waren Almere en Lelystad de sterkste groeiers van de MRA. De economie groeide tussen 1995 en 2009 twee keer zo snel als het MRA-gemiddelde. Bijna alle sectoren groeiden er bovengemiddeld. ICT en telecommunicatie, financiën, advies en recht, groothandel en overige zakelijke dienstverlening namen jaarlijks met circa 10 procent toe. De sterke groei leidde tot een forse toename van de werkgelegenheid. Jaarlijks steeg het aantal banen met 4 procent. In 2009 nam het aantal banen af, maar de vooruitzichten voor 2010 en 2011 zijn goed.

Figuur 3.1 Toegevoegde waarde (brp) Almere en Lelystad
Specialisatiegraad t.o.v. Nederland, 2009; groei toegevoegde waarde, 1995-2009; omvang toegevoegde waarde, 2009



Bron: TNO

¹ De regio Almere en Lelystad bestaat uit de gemeenten Almere en Lelystad.

Almere en Lelystad hebben een diverse economie. De drie grootste sectoren zijn financiën, advies en recht, overige zakelijke diensten en groothandel. Deze sectoren kennen een hoge specialisatiegraad. In totaal zijn er negen sectoren met een hoge specialisatiegraad. Met name overige zakelijke diensten en ICT en telecommunicatie zijn relatief sterk aanwezig.

In Almere en Lelystad wonen 261 duizend mensen, 11 procent van de MRA. Het aandeel banen is met 8 procent beduidend lager. De sterke groei van het aantal banen in de afgelopen jaren heeft van Almere en Lelystad nog geen echte werksteden gemaakt. Het pendelsaldo is negatief. Hoewel er dagelijks 44 duizend werkzame personen van buiten de MRA naar Almere en Lelystad reizen, forensen er meer vanuit deze steden naar andere plekken om te werken (vooral naar Amsterdam en buiten de MRA). In mindere mate wordt gereisd naar Gooi en Vechtstreek en naar de regio Haarlemmermeer.

Het opleidingsniveau van de beroepsbevolking is in Almere en Lelystad lager dan gemiddeld in de MRA en Nederland. Het aandeel middelbaar opgeleiden is vergelijkbaar, maar er zijn relatief meer laagopgeleiden en minder hoogopgeleiden. Het aandeel hoogopgeleiden is wel sterk toegenomen in de afgelopen vijftien jaar.

Tabel 3.1 Kerncijfers Almere en Lelystad
2009 (tenzij anders vermeld)

	omvang	aandeel in MRA	1995-2009	2009	2010*	2011*
	% groei in %					
Bruto regionaal product (mln)	€ 6.698	7,8	5,9	0,2	6,8	5,3
Werkloosheid	6,9%	15,9	-2,3	1,4	-1,3	-0,5
	x 1.000					
Banen/werkzame personen	107	7,9	4,1	-1,5	4,2	2,6
Totale bevolking	261	11,3	3,2	1,3	-0,5	0,8
Bevolking 15-64 jaar (potentiële beroepsbevolking)	184	11,5	3,5	1,4	6,9	2,5
Beroepsbevolking	135	11,8	4,1	3,4	6,6	2,8

Opleidingsniveau

Aandeel in procenten; 2009	Almere en Lelystad	MRA	NL
laag opgeleid	25	19	24
middelbaar opgeleid	48	40	43
hoog opgeleid	27	41	33

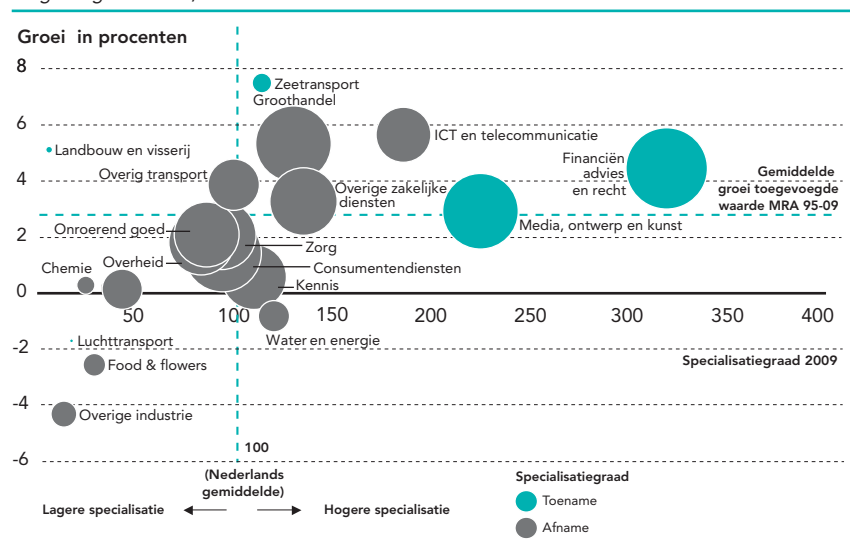
* Prognose
Bron: TNO/CBS

3.2 Amsterdam²

Amsterdam is de recessie relatief goed doorgekomen. De economische krimp bedroeg in Amsterdam 2,2 procent (3,4 procent in de MRA). Voor 2010 en 2011 wordt groei verwacht, die in 2010 lager uitkomt dan gemiddeld in de MRA.

In de afgelopen vijftien jaar was de groei van de Amsterdamse economie ongeveer net zo groot als die van de MRA. Een aantal sectoren nam in omvang sneller toe dan gemiddeld: zeetransport, groothandel, ICT en telecommunicatie, financiën, advies en recht en overig transport.

Figuur 3.2 Toegevoegde waarde (brp) Amsterdam
Specialisatiegraad t.o.v. Nederland, 2009; groei toegevoegde waarde, 1995-2009; omvang toegevoegde waarde, 2009



Bron: TNO

Amsterdam heeft de grootste economie van de MRA. Bijna 40 procent van de toegevoegde waarde komt uit Amsterdam. Financiën, advies en recht is veruit de grootste sector in Amsterdam; een kwart van het regionaal product wordt hierin verdiend. Deze sector heeft

ook de hoogste specialisatiegraad. Andere omvangrijke sectoren met een hoge mate van specialisatie zijn media, ontwerp en kunst en groothandel.

In Amsterdam wonen 762 duizend mensen (2009). Dit is bijna een derde van de totale bevolking in de MRA. Het aandeel van de beroepsbevolking ligt nog wat hoger. Ook zijn er relatief veel banen in Amsterdam. Meer dan 40 procent van alle banen bevindt zich in de stad. Hiermee is Amsterdam een echte werkstad. Dit komt ook tot uiting in de pendelgegevens. De 570 duizend banen worden veelal uitgevoerd door Amsterdammers, maar dagelijks reizen er 200 duizend mensen meer naar de stad om er te werken dan er Amsterdam voor hun werk verlaten.

Vanuit de hele regio vinden mensen werk in Amsterdam. Uit Haarlem hebben vooral hoogopgeleiden een baan in Amsterdam. Het opleidingsniveau is in Amsterdam uitzonderlijk hoog: meer dan de helft van de beroepsbevolking is hoogopgeleid. In de MRA is gemiddeld 40 procent van de beroepsbevolking hoogopgeleid en in Nederland is dat een derde. Zowel het aandeel middelbaar opgeleiden, als laagopgeleiden is in Amsterdam relatief laag.

Tabel 3.2 Kerncijfers Amsterdam 2009 (tenzij anders vermeld)

	omvang	aandeel in MRA	1995-2009	2009	2010*	2011*
		%	% groei in %			
Bruto regionaal product (mln)	€ 39.253	45,7	2,8	-2,2	1,8	3,3
Werkloosheid	6,3%	42,2	-7,1	1,7	-0,6	-0,1
	x 1.000					
Banen/werkzame personen	570	41,9	1,4	-1,1	0,3	0,7
Totale bevolking	762	32,8	0,4	1,4	0,3	1,0
Bevolking 15-64 jaar (potentiële beroepsbevolking)	557	34,9	0,6	1,5	-1,0	0,6
Beroepsbevolking	394	34,3	0,9	0,7	-0,6	1,1

Opleidingsniveau

Aandeel in procenten; 2009	Amsterdam	MRA	NL
laag opgeleid	12	19	24
middelbaar opgeleid	32	40	43
hoog opgeleid	56	41	33

* Prognose

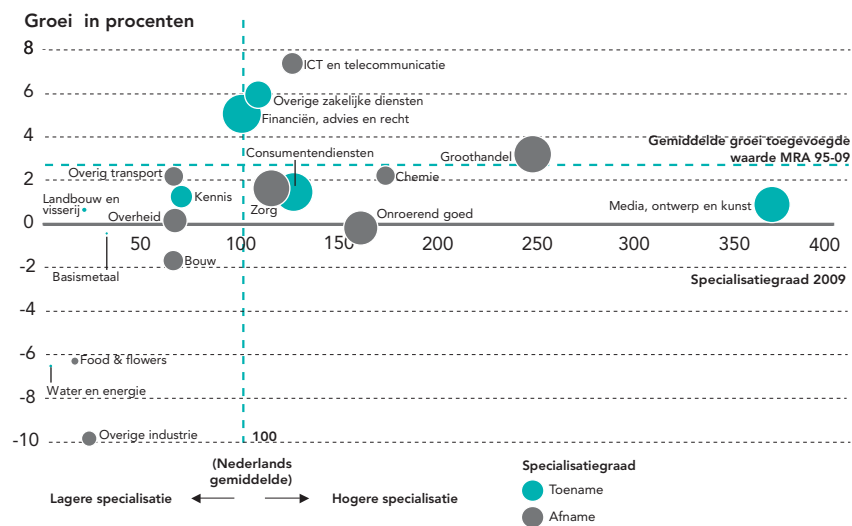
Bron: TNO/CBS

² De regio Amsterdam bestaat uit de gemeente Amsterdam.

3.3 Gooi en Vechtstreek³

De recessie heeft Gooi en Vechtstreek harder geraakt dan de MRA als geheel. De economie kromp er met 4,8 procent (in de MRA was dat 3,4 procent). Voor 2010 en 2011 wordt geen herstel verwacht; het bruto regionaal product krimpt in deze jaren naar verwachting zelfs zeer licht. Ook in de afgelopen vijftien jaar nam de economie van Gooi en Vechtstreek minder snel toe dan gemiddeld in de MRA. Alleen ICT en telecommunicatie, overige zakelijke dienstverlening en financiën, advies en recht groeiden sterker dan het MRA-gemiddelde. De groei van groothandel was gelijk aan het MRA-gemiddelde.

Figuur 3.3 Toegevoegde waarde (brp) Gooi en vechtstreek
Specialisatiegraad t.o.v. Nederland, 2009; groei toegevoegde waarde, 1995-2009; omvang toegevoegde waarde, 2009



Bron: TNO

De meeste toegevoegde waarde wordt gecreëerd door financiën, advies en recht, consumentendiensten, groothandel, zorg en media ontwerp en kunst. De meest gespecialiseerde sector is – dankzij

Mediapark Hilversum – media, ontwerp en kunst. Het is opvallend dat deze sector jaarlijks slechts een lichte groei vertoont. Andere sectoren met een hoge mate van specialisatie zijn groothandel, onroerend goed en chemie.

Er wonen 244 duizend mensen in Gooi en Vechtstreek (2009). Dit is 10,5 procent van de MRA. Het aandeel banen in Gooi en Vechtstreek is iets minder: 9,3 procent van het totaal aantal arbeidsplaatsen in de MRA. Uit de forensenstromen blijkt dat Gooi en Vechtstreek meer een werkfunctie dan een woonfunctie heeft. Dagelijks trekken er 20 duizend personen meer naar deze regio voor werk, dan dat er mensen naar elders in de MRA vertrekken voor werk. Het merendeel van de forensen die in Gooi en Vechtstreek werken, komt van buiten de MRA. Vanuit de MRA komen de meeste forensen uit Almere en Lelystad en uit Amsterdam.

Tabel 3.3 Kerncijfers Gooi en Vechtstreek
2009 (tenzij anders vermeld)

	omvang	aandeel in MRA	1995-2009	2009	2010*	2011*
	% groei in %					
Bruto regionaal product (mln)	€ 6.532	7,6	1,3	-4,8	-0,2	-0,1
Werkloosheid	4,5%	8,4	-3,2	0,9	-1,2	-0,5
	x 1.000					
Banen/werkzame personen	126	9,3	0,6	-1,0	-0,1	-0,9
Totale bevolking	244	10,5	0,0	0,3	-0,4	0,3
Bevolking 15-64 jaar (potentiële beroepsbevolking)	156	9,8	-0,2	0,1	-1,6	-0,4
Beroepsbevolking	111	9,7	0,4	0,1	-2,5	0,0

Opleidingsniveau

Aandeel in procenten; 2009	Gooi en Vechtstreek	MRA	NL
laag opgeleid	19	19	24
middelbaar opgeleid	40	40	43
hoog opgeleid	40	41	33

* Prognose
Bron: TNO/CBS

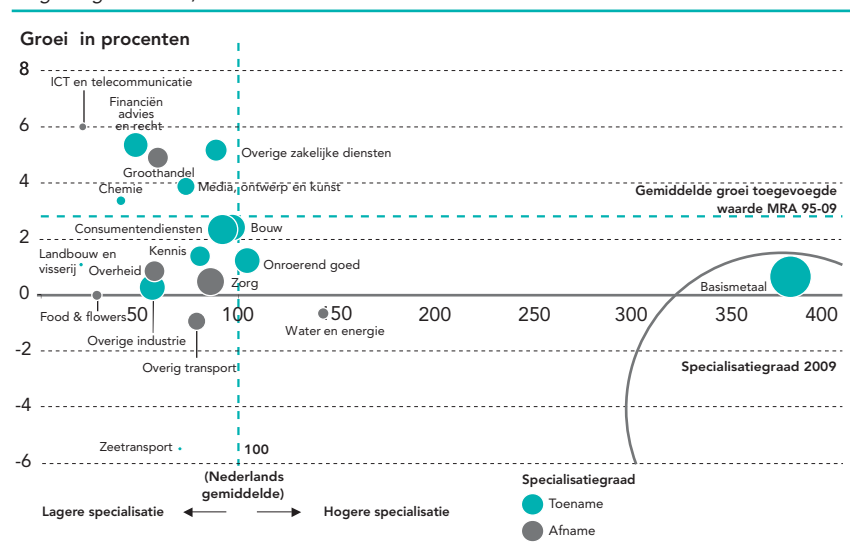
³ De regio Gooi en Vechtstreek bestaat uit de gemeenten Blaricum, Bussum, Hilversum, Huizen, Laren, Muiden, Naarden, Weesp en Wijdemeren.

3.4 IJmond⁴

IJmond is door de recessie zeer hard geraakt met een krimp van 7,3 procent van het bruto regionaal product in 2009. Dit is ruim het dubbele van de 3,4 procent terugval in de MRA. Voor 2010 en 2011 wordt een moeizaam herstel verwacht. Opmerkelijk is de lage werkloosheid met 3,3 procent die in 2009 onveranderd bleef.

Tussen 1995 en 2009 groeide IJmond met 1,6 procent, dat is bijna 1 procentpunt minder dan de MRA. De werkloosheid daalde in diezelfde periode met 4,5 procent, wat 0,2 procentpunt meer is dan in de MRA.

Figuur 3.4 Toegevoegde waarde (brp) IJmond
Specialisatiegraad t.o.v. Nederland, 2009; groei toegevoegde waarde, 1995-2009; omvang toegevoegde waarde, 2009



Bron: TNO

⁴ De regio IJmond bestaat uit de gemeenten Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest, Velsen en Castricum. Castricum hoort niet bij de bestuursregio Metropoolregio Amsterdam, maar is wel in de cijfers meegenomen.

De sectorstructuur van IJmond wordt gedomineerd door basismetaal. Ook zeetransport heeft in IJmond een hogespecialisatiegraad, maar is ten opzichte van andere sectoren niet groot in absolute omvang.

In IJmond wonen 192 duizend mensen met een beroepsbevolking van 91 duizend. Het aantal banen is 80 duizend, zodat de woonfunctie overheerst. De inkomende pendel van 33 duizend wordt overtroffen door de uitgaande pendel van 41 duizend.

Het opleidingsniveau van de bevolking is lager dan gemiddeld in de MRA.

Tabel 3.4 Kerncijfers IJmond
2009 (tenzij anders vermeld)

	omvang	aandeel in MRA	1995-2009	2009	2010*	2011*
		%	groei in %			
Bruto regionaal product (mln)	€ 4.824	5,6	1,6	-7,3	0,4	0,3
Werkloosheid	3,3%	5,1	-4,5	0,0	-0,3	0,3
	x 1.000					
Banen/werkzame personen	80	5,9	1,2	-4,1	-1,0	0,2
Totale bevolking	192	8,3	0,5	0,6	0,3	0,1
Bevolking 15-64 jaar (potentiële beroepsbevolking)	126	7,9	0,3	0,9	-1,8	0,3
Beroepsbevolking	91	7,9	1,2	-0,2	0,3	1,5

Opleidingsniveau	IJmond	MRA	NL
Aandeel in procenten; 2009			
laag opgeleid	28	19	24
middelbaar opgeleid	47	40	43
hoog opgeleid	25	41	33

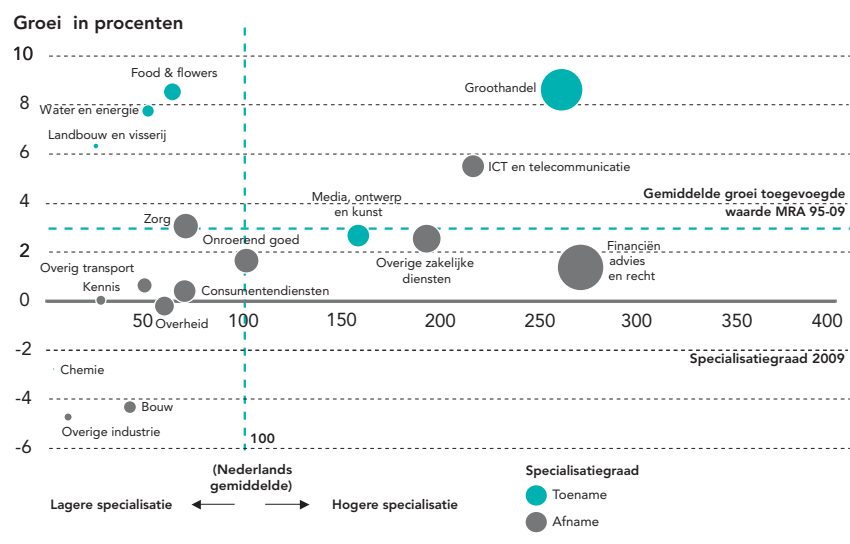
* Prognose
Bron: TNO/CBS

3.5 Overig Amstel-Meerlanden⁵

De kredietcrisis en de recessie hebben de regio overig Amstel-Meerlanden harder getroffen dan de MRA als geheel. De krimp was in 2009 4,3 procent. Voor 2010 wordt herstel geraamd. De afgelopen vijftien jaar groeide overig Amstel-Meerlanden ongeveer net zo sterk als de MRA als geheel. De groothandel en de ICT groeiden boven gemiddeld.

Overig Amstel-Meerlanden kent specialisaties in de financiële en juridische dienstverlening, groothandel, ICT en telecommunicatie, zakelijke dienstverlening en media, ontwerp en kunst. Bedrijven als KPMG, Zwitserleven, KLM en reclamebureaus opereren internationaal.

Figuur 3.5 Toegevoegde waarde (brp) overig Amstel-Meerlanden
Specialisatiegraad t.o.v. Nederland, 2009; groei toegevoegde waarde, 1995-2009; omvang toegevoegde waarde, 2009



Bron: TNO

In overig Amstel-Meerlanden wonen 118 duizend mensen (5 procent van de MRA). De beroepsbevolking telt 55 duizend, hetgeen minder is dan het aantal banen (78 duizend). Het percentage van hoogopgeleiden is boven het gemiddelde van de MRA.

De inkomende pendel is met 62 duizend veel hoger dan de uitgaande pendel van 37 duizend, zodat overig Amstel-Meerlanden een duidelijke werkfunctie vervult.

Tabel 3.5 Kerncijfers overig Amstel-Meerlanden
2009 (tenzij anders vermeld)

	omvang	aandeel in MRA	1995-2009 % groei in %	2009	2010*	2011*
Bruto regionaal product (mnl)	€ 4.921	5,7	2,5	-4,3	2,8	1,4
Werkloosheid	4,8%	4,6	-2,4	1,3	-0,5	-0,3
	x 1.000					
Banen/werkzame personen	78	5,7	2,1	-0,5	-1,0	-2,0
Totale bevolking	118	5,1	0,5	1,0	0,6	0,9
Bevolking 15-64 jaar (potentiële beroepsbevolking)	77	4,8	0,2	1,1	-1,7	-0,2
Beroepsbevolking	55	4,8	0,1	-0,5	-4,1	-1,3

Opleidingsniveau

Aandeel in procenten; 2009	overig Amstel-Meerlanden	MRA	NL
laag opgeleid	16	19	24
middelbaar opgeleid	37	40	43
hoog opgeleid	46	41	33

* Prognose
Bron: TNO/CBS

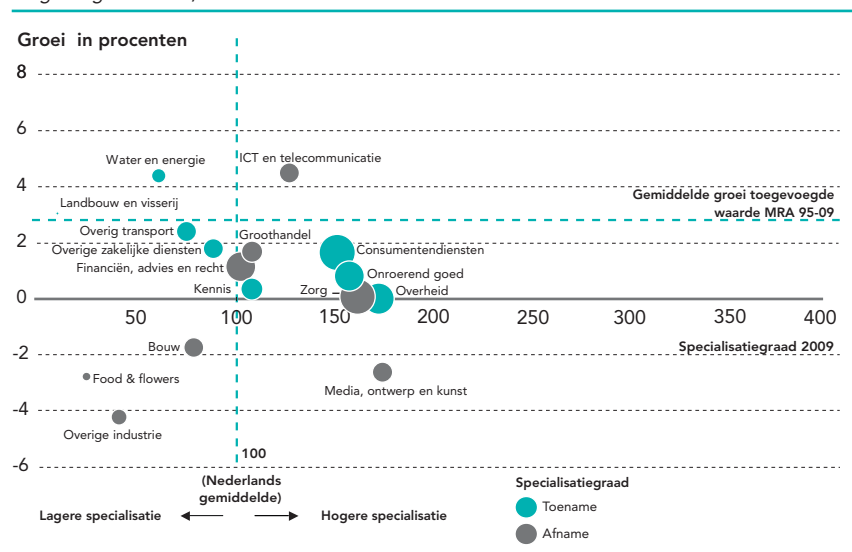
⁵ De regio Amstel-Meerlanden bestaat uit de gemeenten Amstelveen, Diemen en Ouder-Amstel.

3.6 Regio Haarlem⁶

De kredietcrisis en de daaropvolgende recessie hebben de regio Haarlem harder getroffen dan de MRA als geheel. In 2009 kromp het bruto regionaal product met 4,3 procent. Ook in 2010 en 2011 worden negatieve groeicijfers verwacht (respectievelijk -0,6 en -0,9 procent). Deze cijfers zijn niet verassend wanneer ze in een groter perspectief worden geplaatst: de afgelopen vijftien jaar groeide de Haarlemse economie ook minder snel dan die van de MRA. Bijna alle sectoren groeiden onder het gemiddelde. Alleen ICT en communicatie en water en energie presteerden relatief beter.

Haarlem heeft een diverse economie. De vijf grootste sectoren zijn consumentendiensten, financiën, advies en recht, onroerend goed, zorg en overheid en ICT en telecommunicatie. Ondanks de lagere groei, heeft Haarlem maar liefst tien sectoren met een hoge specialisatiegraad ten opzichte van Nederland. Dat is meer dan elders in de MRA.

Figuur 3.6 Toegevoegde waarde (brp) regio Haarlem
Specialisatiegraad t.o.v. Nederland, 2009; groei toegevoegde waarde, 1995-2009; omvang toegevoegde waarde, 2009



Bron: TNO

⁶ De regio Haarlem bestaat uit de gemeenten Bloemendaal, Haarlem, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Heemstede en Zandvoort.

In de regio Haarlem wonen iets minder dan 220 duizend mensen, wat bijna 10 procent van de MRA is. Het aandeel banen is beduidend lager (7 procent). Dit maakt Haarlem en omliggende gemeente tot een van de woonsteden van de MRA. Ook de pendelgegevens benadrukken deze woonfunctie: meer mensen verlaten dagelijks regio Haarlem om elders te werken dan dat er mensen naartoe reizen voor hun werk. Vooral hoogopgeleiden pendelen tussen Haarlem en Amsterdam. Het opleidingsniveau in de regio Haarlem ligt boven het regionale en landelijke gemiddelde.

Tabel 3.6 Kerncijfers Regio Haarlem
2009 (tenzij anders vermeld)

	omvang	aandeel in MRA	1995-2009	2009	2010*	2011*
		%	% groei in %			
Bruto regionaal product (mln)	€ 4.708	5,5	0,3	-4,3	-0,6	-0,9
Werkloosheid	4,2%	7,3	-3,2	0,3	-1,1	-0,3
	x 1.000					
Banen/werkzame personen	95	7,0	0,0	-2,2	-1,4	-2,7
Totale bevolking	219	9,4	0,1	0,5	0,1	0,3
Bevolking 15-64 jaar (potentiële beroepsbevolking)	144	9,0	0,0	0,4	-1,4	-0,1
Beroepsbevolking	103	8,9	0,2	0,7	-1,6	-0,3

Opleidingsniveau

Aandeel in procenten; 2009	Regio Haarlem	MRA	NL
laag opgeleid	20	19	24
middelbaar opgeleid	36	40	43
hoog opgeleid	45	41	33

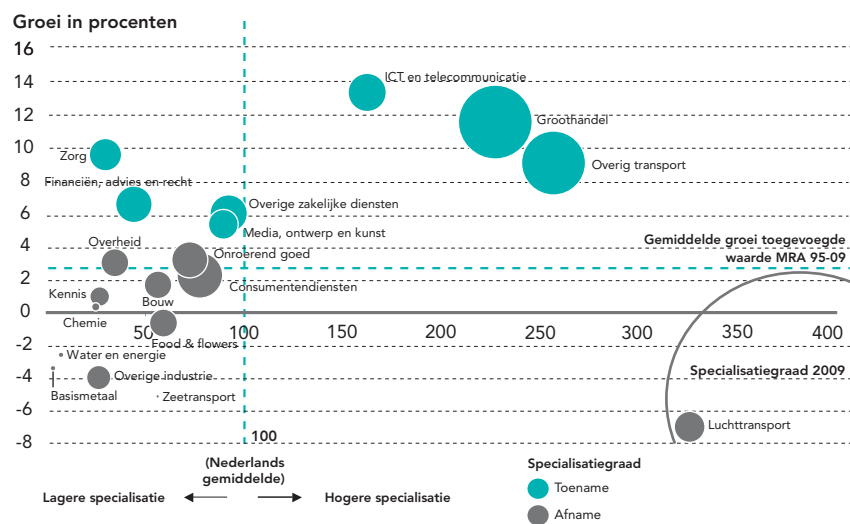
* Prognose

Bron: TNO/CBS

3.7 Regio Haarlemmermeer⁷

De regio Haarlemmermeer werd in 2009 hard geraakt door de kredietcrisis en de recessie. De toegevoegde waarde kromp met 5,9 procent (in de MRA als geheel was dat 3,4 procent). Er is in 2010 en 2011 sprake van sterk herstel met groeicijfers van 9 procent. De verklaring van deze grote fluctuaties is de logistieke positie van de Haarlemmermeer met de luchthaven Schiphol, de internationale distributiecentra en het bloemencluster in Aalsmeer. Dit zijn bij uitstek internationale bedrijfstakken die door de recessie zwaar werden getroffen maar die zich bij het aantrekken van de (internationale) handel ook weer snel herstellen.

Figuur 3.7 Toegevoegde waarde (brp) regio Haarlemmermeer
Specialisatiegraad t.o.v. Nederland, 2009; groei toegevoegde waarde, 1995-2009; omvang toegevoegde waarde, 2009



Bron: TNO

⁷ De regio Haarlemmermeer bestaat uit de gemeenten Aalsmeer, Haarlemmermeer en Uithoorn.

Regio Haarlemmermeer heeft een zeer hoge specialisatie in luchtvaart, overig transport, groothandelen ICT en telecommunicatie. In de afgelopen vijftien jaar is de jaarlijkse groei van het bruto regionaal product van de regio Haarlemmermeer met gemiddeld 4,1 procent beduidend hoger dan het gemiddelde van de hele MRA (2,7 procent).

In de regio Haarlemmermeer wonen 199 duizend mensen die een beroepsbevolking van 102 duizend omvat. Het aantal banen is 179 duizend, zodat in de regio Haarlemmermeer de werkfunctie sterk overheerst. Dit wordt bevestigd door de pendelcijfers: tegen een uitgaande pendel van 44 duizend personen staat een inkomende pendel van 124 duizend. Het opleidingsniveau van de beroepsbevolking is in de regio Haarlemmermeer lager dan in de hele MRA.

Tabel 3.7 Kerncijfers Regio Haarlemmermeer
2009 (tenzij anders vermeld)

	omvang	aandeel in MRA	1995-2009	2009	2010*	2011*
		%	% groei in %			
Bruto regionaal product (mln)	€ 12.509	14,6	4,1	-5,9	9,4	9,2
Werkloosheid	3,5%	6,1	-3,9	0,6	-0,4	-0,1
	x 1.000					
Banen/werkzame personen	179	13,2	1,8	-1,0	3,2	3,8
Totale bevolking	199	8,6	1,9	1,4	0,4	0,8
Bevolking 15-64 jaar (potentiële beroepsbevolking)	134	8,4	1,6	1,0	0,7	1,9
Beroepsbevolking	102	8,9	2,1	0,8	-1,1	1,8
Opleidingsniveau						
Aandeel in procenten; 2009	Regio Haarlemmermeer	MRA	NL			
laag opgeleid	24	19	24			
middelbaar opgeleid	46	40	43			
hoog opgeleid	30	41	33			

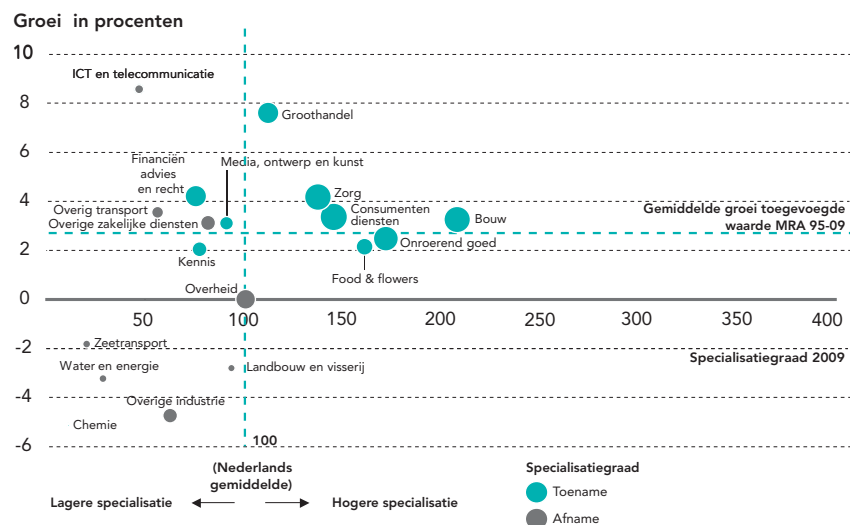
* Prognose
Bron: TNO/CBS

3.8 Waterland⁸

Waterland is minder hard door de recessie geraakt dan de MRA als geheel. De Waterlandse economie krimpt met 1,7 procent in 2009. Ook de werkloosheid was er minder hoog, 3,3 procent terwijl in de MRA de werkloosheid boven de 5 procent lag. De vooruitzichten voor Waterland zijn iets minder goed dan voor de MRA. Vooral in 2011 loopt de groei naar verwachting terug tot 2 procent (voor de MRA is dat 3,4 procent). In de afgelopen vijftien jaar ging de groei van Waterland gelijk op met die van de MRA. Hierbij zijn het vooral de groothandel en de ICT die floreerden.

De economie van Waterland maakt 3,4 procent van de MRA uit. Waterland heeft niet echt sectoren die eruit springen. De grootse sectoren zijn groothandel, zorg, consumentendiensten, onroerend goed en de bouw; deze hebben ook de hoogste specialisatiegraad.

Figuur 3.8 Toegevoegde waarde (brp) Waterland
Specialisatiegraad t.o.v. Nederland, 2009; groei toegevoegde waarde, 1995-2009; omvang toegevoegde waarde, 2009



Bron: TNO

⁸ De regio Waterland bestaat uit de gemeenten Landsmeer, Oostzaan, Beemster, Edam-Volendam, Purmerend, Waterland, Zeevang en Graft-De Rijp. Graft-De Rijp hoort niet bij de bestuursregio Metropoolregio Amsterdam, maar is wel in de cijfers meegenomen.

In Waterland wonen 165 duizend mensen, dit is 7 procent van de MRA. Waterland is een echt woongebied. Met 7 procent van de bevolking is het aandeel in de economie en van het aandeel arbeidsplaatsen veel kleiner (3,4 en 4 procent). Dagelijks reizen er meer forensen naar andere plaatsen om te werken. Van de 45 duizend mensen die in Waterland wonen maar elders werken, werken er 27 duizend in Amsterdam. Van de personen die naar Waterland op en neer pendelen, komt het merendeel van buiten de MRA.

Tabel 3.8 Kerncijfers Waterland
2009 (tenzij anders vermeld)

	omvang	aandeel in MRA	1995-2009	2009	2010*	2011*
		%	% groei in %			
Bruto regionaal product (mln)	€ 2.944	3,4	2,5	-1,7	2,7	2,1
Werkloosheid	3,3%	4,6	-1,0	0,7	-0,4	-0,2
	x 1.000					
Banen/werkzame personen	55	4,0	2,2	-0,2	1,6	0,2
Totale bevolking	165	7,1	0,8	0,2	-0,4	-0,1
Bevolking 15-64 jaar (potentiële beroepsbevolking)	111	6,9	0,5	0,1	1,5	0,3
Beroepsbevolking	81	7,0	1,2	2,2	0,3	0,4

Opleidingsniveau

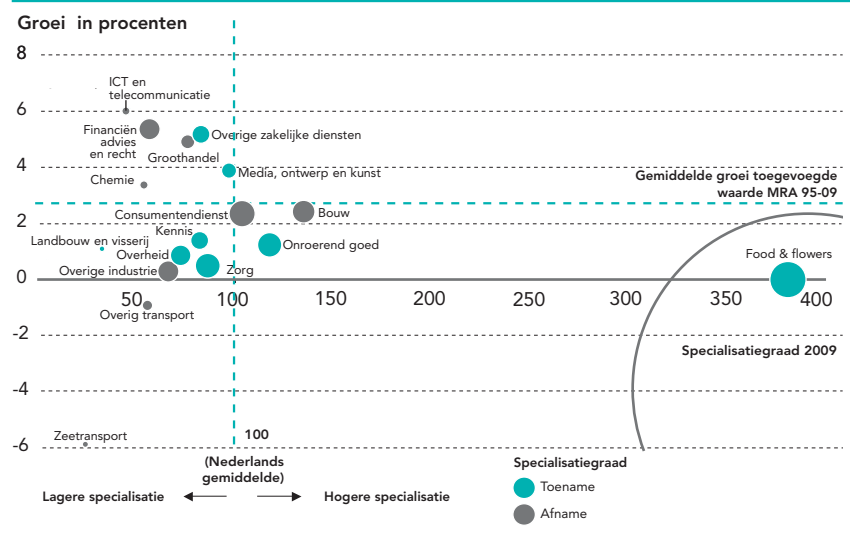
Aandeel in procenten; 2009	Waterland	MRA	NL
laag opgeleid	23	19	24
middelbaar opgeleid	49	40	43
hoog opgeleid	28	41	33

* Prognose
Bron: TNO/CBS

3.9 Zaanstreek⁹

Het bruto regionaal product van de Zaanstreek nam in 2009 met 4,5 procent af, dit is meer dan het gemiddelde van de hele MRA (3,4 procent). Voor 2010 en 2011 is een lichte afname geraamd. Waarschijnlijk ligt de verklaring in de sectoren bouw en onroerend goed, waarvan het herstel nog op zich laat wachten. Deze sectoren hebben in de Zaanstreek een meer dan gemiddelde specialisatiegraad. Zaanstreek heeft ook van oudsher een sterke voedingindustrie.

Figuur 3.9 Toegevoegde waarde (brp) Zaanstreek
Specialisatiegraad t.o.v. Nederland, 2009; groei toegevoegde waarde, 1995-2009; omvang toegevoegde waarde, 2009



Bron: TNO

⁹ De regio Zaanstreek bestaat uit de gemeenten Wormerland en Zaanstad.

In de Zaanstreek wonen 161 duizend mensen en de beroepsbevolking wordt geraamd op 77 duizend. Met een totaal aantal banen van 68 duizend is de Zaanstreek per saldo meer een woongebied dan een werkgebied. De inkomende pendel van 30 duizend wordt dan ook overtroffen door de uitgaande pendel van 36 duizend.

De bevolking is lager opgeleid dan gemiddeld in de MRA; het percentage hoogopgeleiden ligt beneden het MRA-gemiddelde.

Tabel 3.9 Kerncijfers Zaanstreek
2009 (tenzij anders vermeld)

	omvang	aandeel in MRA	1995-2009	2009	2010*	2011*
		%	groei in %			
Bruto regionaal product (mln)	€ 3.438	4,0	0,8	-4,5	-1,3	-1,0
Werkloosheid	4,7%	6,1	-1,2	0,5	-1,0	-0,4
	x 1.000					
Banen/werkzame personen	68	5,0	1,2	1,1	-5,1	-6,2
Totale bevolking	161	6,9	0,6	0,8	0,4	0,7
Bevolking 15-64 jaar (potentiële beroepsbevolking)	107	6,7	0,3	0,5	-1,0	0,2
Beroepsbevolking	77	6,7	0,8	0,6	-1,5	0,2

Opleidingsniveau			
Aandeel in procenten; 2009	Zaanstreek	MRA	NL
laag opgeleid	22	19	24
middelbaar opgeleid	51	40	43
hoog opgeleid	27	41	33

* Prognose
Bron: TNO/CBS

De arbeidsmarkt van de Metropoolregio Amsterdam: veerkrachtig en vitaal?

Ruud Esselink & Thijs Lenderink (I&O Research), Jeroen Bos (Blaauwberg)

Dit artikel gaat nader in op de arbeidsmarkt van de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Het economisch belang van de MRA uit zich niet alleen in de relatief hoge toegevoegde waarde, maar ook in een duidelijke oververtegenwoordiging van het aantal banen in de regio afgezet tegen het inwoneraantal. Met 14,7 procent van de inwoners van Nederland binnen haar grenzen herbergt de MRA 16,6 procent van de banen in Nederland (oftewel één op zes). Ook de komende jaren groeit het (relatieve) belang van de MRA: er komen meer banen bij en de beroepsbevolking groeit. Tot 2015 verwacht SEO Economisch Onderzoek een verdere groei van het aantal banen van 32 duizend (op basis van een jaarlijkse economische groei van 1 procent) tot 89 duizend (jaarlijkse groei van 2,5 procent). De beroepsbevolking neemt in die periode naar verwachting toe met 59 tot 86 duizend personen.¹

Uit de sterke economische positie zich ook in een sterke en goed functionerende arbeidsmarkt? Een gezonde arbeidsmarkt met het oog op de toekomst?² Dit artikel tracht deze vragen te beantwoorden, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen veerkracht (reactie op de recessie) en vitaliteit (de 'bestendigheid' op de langere termijn).

¹ SEO Economisch Onderzoek (2010): De toekomst van de arbeidsmarkt in de Metropoolregio Amsterdam.

² SEO Economisch Onderzoek signaleert tevens een vervangingsvraag vanwege de vergrijzing van circa 90 duizend banen. Al met al levert dat waarschijnlijk spanningen op de arbeidsmarkt op vooral in de zorg en technische beroepen.

Veerkracht tijdens recessie

De economie van de MRA is opvallend weerbaar gebleken tijdens de economische recessie. Zoals in hoofdstuk 1 wordt besproken, heeft de MRA niet alleen de economische dip tot nu toe vrij goed opgevangen, maar is ook het herstel relatief snel.³ De veerkracht zit in de sectorale verdeling van de vraagkant van de arbeidsmarkt: de sterke positie die de MRA inneemt in de zakelijke dienstverlening (met als grote bedrijfstakken de ICT, adviesdiensten, de financiële sector, reclame en marketing, advocatuur, uitzendbureaus en beveiliging). In de MRA nemen die sectoren 29,3 procent van de werkgelegenheid voor hun rekening, versus 23,5 procent landelijk. Ook de aanbodkant van de arbeidsmarkt toont tekenen van veerkracht. Zo is binnen de MRA het aandeel zzp-ers opvallend groot. Dit is mogelijk één van de redenen dat de werkloosheid tijdens de recessie minder sterk steeg dan aanvankelijk was voorzien.

Is veerkracht ook een teken van vitaliteit? Als een deel van de zzp-ers te lang moet interen op inkomsten (en pensioenen en verzekeringen⁴) dan is dat niet goed voor de vitaliteit. En is de veerkracht gelijkmatig verdeeld over de regio? Uit een *quick scan* van de arbeidsmarkt in de MRA (zie box 1) ontstaat een bipolair beeld. Het zuiden staat relatief sterk, het noorden toont sociaal-economische pieken en dalen. Dit hoeft geen negatieve gevolgen te hebben voor het functioneren van de arbeidsmarkt als geheel omdat er sprake kan zijn van complementariteit. Het geeft wel aanleiding om een kanttekening te maken bij de vitaliteit binnen de MRA.

Vitaliteit van de arbeidsmarkt: vraagstelling in vier criteria

De vitaliteit van de arbeidsmarkt wordt in dit artikel beoordeeld aan de hand van vier criteria.

1. In een vitale arbeidsmarkt moeten banen en mensen (vraag en aanbod) enigszins bij elkaar passen, zowel kwantitatief als kwalitatief. Daarom belicht paragraaf 2 pendelgegevens van en naar banencentrum (Groot-) Amsterdam, gesplitst naar opleidingsniveau.
2. Een vitale arbeidsmarkt maakt sociale stijging mogelijk, zodat talent zich kan ontwikkelen en wordt beloond. Daarom wordt de emancipatie op de arbeidsmarkt van niet-westerse allochtonen in termen van arbeidsparticipatie en inkomensontwikkeling besproken in paragraaf 3.

³ Zie bijvoorbeeld: ING Economisch Bureau (2010): Amsterdamse economie toont veerkracht.

⁴ O+S Amsterdam (2010): Zzp-ers in Amsterdam. Het effect van de economische crisis.

3. Een vitale arbeidsmarkt is flexibel en dynamisch genoeg om economische verandering (verschuiving naar een kenniseconomie) op te vangen en concurrerend te blijven. Dat wordt geoperationaliseerd in paragraaf 4 aan de hand van de ontwikkeling van individueel ondernemerschap (zzp-ers).
4. Een vitale arbeidsmarkt moet beschikken over een (steeds) hoger opgeleide beroepsbevolking. Met de Lissabon Agenda in het achterhoofd, wordt de ontwikkeling van het opleidingsniveau in de MRA belicht, net als de doorstroming binnen het middelbaar onderwijs (paragraaf 5).

Kader 1 Quick scan van de arbeidsmarkt – Metropoolsteden op een rij

Deze quick scan bekijkt acht arbeidsmarktgerelateerde indicatoren uit de Atlas voor Gemeenten waarin elk jaar de vijftig grootste Nederlandse gemeenten worden gerangordend. Hoge posities in de ranglijst (plek 1-15) zijn in de tabel hieronder groen weergegeven (relatief gunstig) en lage posities (35-50) grijs (relatief ongunstig). De tussenposities zijn neutraal. Zo staat Velsen op de 22^e plaats als het gaat om het aantal banen per inwoner. Velsen is daarmee een middenmotor. Haarlemmermeer scoort – uiteraard vanwege Schiphol – hier met een tweede plek heel hoog: relatief veel banen per inwoner. De verschillen zijn soms groot. Zo scoort Amsterdam een 49^e plaats als het gaat om de bijstandsgerechtigden, de buurgemeente Haarlemmermeer prijkt op de eerste plaats. Maar Haarlemmermeer heeft veel minder starters en de omvang van de creatieve klasse is er beperkt.

Rangordelijstjes zijn natuurlijk betrekkelijk, maar een gemeente die op veel aspecten tot de top van Nederland behoort, heeft duidelijk een ander arbeidsmarktprofiel dan een gemeente die in veel opzichten onderaan de lijstjes staat. De scores binnen de MRA laten een opvallend patroon zien. Het zuidelijk deel doet het op sociaal-economisch gebied kennelijk beter dan het noordelijke. Met name Velsen, Zaanstad en Purmerend wijken af wat betreft de aanbodkant op de arbeidsmarkt (vergrijzing, creatieve klasse, startend ondernemerschap). Aan de andere kant zijn de jeugdwerkloosheid en de bijstandsafhankelijkheid er

opvallend laag (maar is arbeidsongeschiktheid weer opvallend hoog). In het zuidelijke deel van de MRA zijn meer banen te vinden. Niet alleen in Amsterdam en Haarlemmermeer (Schiphol), maar ook in Amstelveen en Hilversum is verhoudingsgewijs veel werkgelegenheid. Dat geeft – in combinatie met de opbouw van de beroepsbevolking – een extra zorgelijk accent voor de situatie in het noordelijke deel. Opvallend zijn de hoge scores op ‘startend ondernemerschap’ van Almere en Lelystad.

Arbeidsmarktgerelateerde factoren van MRA-gemeenten

	Banen per inwoner	Sectorale diversiteit	Verrijking beroepsbevolking	Creatieve klasse	Startende ondernemers	Arbeidsongeschiktheid	Jeugdwerkloosheid	Bijstand
Velsen	22	47	32	40	49	29	4	4
Zaanstad	21	5	36	39	18	39	32	14
Purmerend	30	42	19	41	47	40	11	8
Lelystad	34	44	40	34	8	41	31	21
Almere	20	2	2	30	7	16	44	23
Amsterdam	5	8	4	2	2	30	34	49
Hilversum	8	46	37	8	4	26	12	13
Amstelveen	3	6	33	10	44	8	1	2
Haarlemmermeer	2	16	18	27	42	5	2	1
Haarlem	13	39	24	13	17	36	6	16

Bron: G. Marlet & C. van Woerkens: Atlas voor Gemeenten 2009, 2010

Amsterdam vertoont als centrum van de MRA enkele extreme scores. Op zich is dat niet vreemd: een grote stad heeft zowel grote kansen als grote problemen, luidt het adagium. De stad kent een grote economische dynamiek (starters, creatieve klasse en een jonge beroepsbevolking) en een grote dichtheid aan ‘baankansen’ (banen per inwoner en sectorale diversiteit). Maar hier staan negatieve scores tegenover. Hoe kan het dat een stad die zoveel baankansen biedt tegelijkertijd zo veel bijstandsgerechtigden en jeugdwerklozen heeft? In het overbruggen van die Amsterdamse paradox – zoals deze tegenstelling inmiddels in beleidskringen is gaan heten – ligt een belangrijke maatschappelijke en beleidsmatige opgave voor de komende jaren.

1. Match van banen en mensen: pendel van en naar Amsterdam

De arbeidsmarkt is een uitgesproken meerschallig systeem: pendelstromen lopen door gemeente-, regio- en zelfs landsgrenzen heen. Maar die pendelstromen zijn niet willekeurig: ze bewegen zich rondom kernsteden en binnen regio’s. In een vitaal pendelsysteem liggen vraag en aanbod letterlijk niet al te ver van elkaar. Deze paragraaf richt zich vooral op kernstad Amsterdam.

Uitstroom Amsterdam neemt af

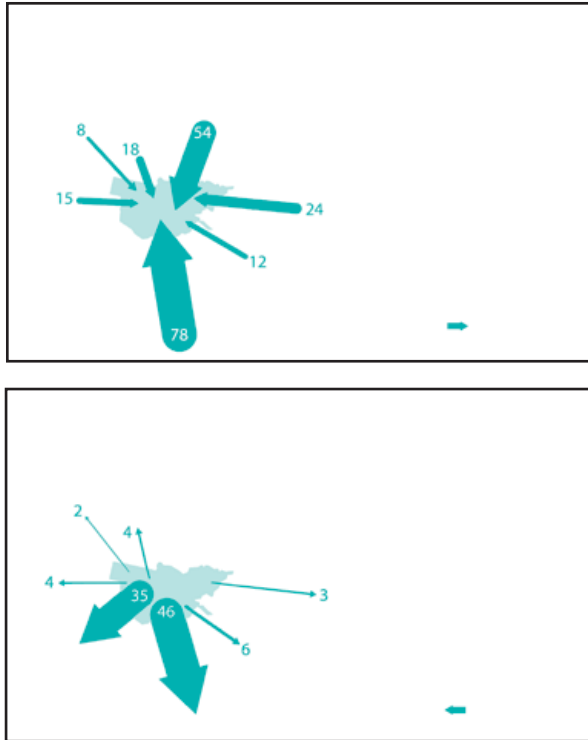
Het aantal Amsterdammers dat buiten de eigen gemeente werkt, is in zes jaar tijd (gebaseerd op de driejaarsgemiddelden van 2001 tot en met 2003 en 2007 tot en met 2009) afgenomen met 12 procent tot een totaal van 100 duizend. Hier staat tegenover dat het aantal personen dat in Amsterdam werkt maar er niet woont, is gestegen (zij het minder sterk: 6 procent tot een totaal van 209 duizend). Concreet betekent dit dat de totale pendel gelijk is gebleven, maar dat het verschil tussen de inkomende en uitgaande pendel sterk is gegroeid.

Een derde van de uitgaande Amsterdamse pendelaars werkt direct buiten Amsterdam, in het overige gebied van de Corop-regio⁵ Groot-Amsterdam, met name Schiphol. Overigens is het grootste deel van de uitgaande pendel – bijna de helft – gericht op het gebied buiten de MRA. Ook voor de inkomende pendel geldt dat Groot-Amsterdam en ‘overig Nederland’ het belangrijkste zijn (zie figuur 1).

Van de Amsterdamse werkgelegenheid wordt ongeveer 40 procent ingevuld door werkenden die niet in Amsterdam wonen. Hoe is deze groep verdeeld naar opleidingsniveau en is er een verschil waarneembaar met het opleidingsniveau van Amsterdammers die buiten Amsterdam werken?

⁵ Corop verwijst naar de indeling van de Coördinatie Commissie Regionaal Onderzoeksprogramma. Nederland kent veertig Corop-regio’s met elk een kernstad en omliggende gemeenten.

Figuur 1. Woon-werkpendel Amsterdam met omliggende Corop-regio's
Aantallen x 1.000; gebaseerd op driejaarsgemiddelden 2007-2009



Bron: CBS, bewerking I&O Research

Pendelaars van en naar Amsterdam veelal hoogopgeleid

Binnen de Corop-regio Groot-Amsterdam is er onbalans in de woon-werkpendel naar opleidingsniveau. Inwoners van Amsterdam die in het overig deel van Groot-Amsterdam werken, zijn weliswaar in meerderheid laag of middelbaar opgeleid, maar het aandeel hoogopgeleiden ligt bijna op de helft. Het aandeel hoogopgeleiden bij de inwoners van overig Groot-Amsterdam die in Amsterdam werken, is met 38 procent duidelijk kleiner (tabel 1). Bij de pendel tussen Amsterdam en overig Nederland, buiten Groot-Amsterdam, is dit beeld hetzelfde, maar op een hoger niveau. Twee derde van de pendel uit Amsterdam naar buiten Groot-Amsterdam bestaat uit hoogopgeleiden. Andersom geldt dat van al degenen die vanuit overig Nederland naar Amsterdam pendelen 52 procent hoog

opgeleid is. In absolute zin is de instroom van hoger opgeleiden vanuit overig Nederland naar Amsterdam groter dan vice versa.

Tabel 1 Woon-werkpendel Amsterdam van en naar overig Groot-Amsterdam en overig Nederland, naar opleidingsniveau
Aantallen x 1.000, tenzij anders vermeld; gebaseerd op driejaarsgemiddelden 2007-2009

	Opleidingsniveau			totaal
	laag	midden	hoog	
Relatie Amsterdam en overig Groot-Amsterdam				
van Groot-Amsterdam naar Amsterdam	8	25	20	54
van Amsterdam naar overig Groot-Amsterdam	7	11	17	35
Saldo	1	14	3	19
van Groot-Amsterdam naar Amsterdam %	15	47	38	100
van Amsterdam naar overig Groot-Amsterdam %	20	31	49	100
Relatie Amsterdam en overig Nederland				
van buiten Groot-Amsterdam naar Amsterdam	20	56	81	157
van Amsterdam naar buiten Groot-Amsterdam	7	16	41	65
Saldo	13	40	40	92
van buiten Groot-Amsterdam naar Amsterdam %	13	36	52	100
van Amsterdam naar buiten groot Amsterdam %	11	25	64	100

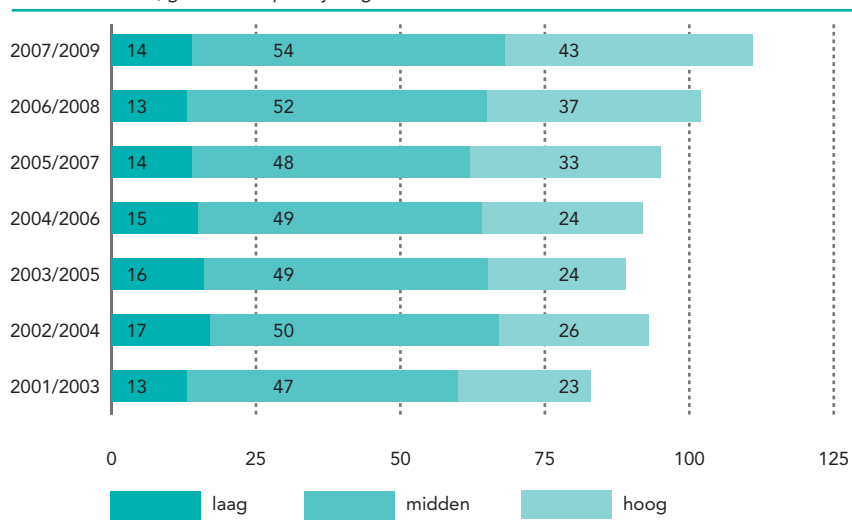
Bron: CBS, bewerking I&O Research

Aantal en aandeel hoger opgeleide pendelaars naar Amsterdam groeit

In de afgelopen jaren is de inkomende pendel van hoger opgeleiden naar de gemeente Amsterdam groter geweest dan de uitstroom van hoger opgeleiden. Er is een structurele toename van dit saldo, van ruim 20 duizend naar ruim 40 duizend (figuur 2). Het pendelsaldo van laagopgeleiden van en naar Amsterdam is de afgelopen jaren constant gebleven en dat van middelbaar opgeleiden is licht toegenomen.

Het aantal hoogopgeleiden dat van buiten Amsterdam naar Amsterdam reist voor het werk, is in de afgelopen jaren geleidelijk gegroeid van circa 80 duizend naar 100 duizend. Het aandeel hoogopgeleiden in de totale pendelstroom naar Amsterdam is ook gestegen. Mogelijk heeft dit te maken met de groei van hoogwaardige

Figuur 2 Saldo woon-werkpendel van en naar gemeente Amsterdam, naar opleidingsniveau
Aantallen x 1.000; gebaseerd op driejaarsgemiddelden 2001-2009



Bron: CBS, bewerking I&O Research

werkgelegenheid op de Zuidas. Opvallend is de groei van het aantal hoogopgeleiden dat in de regio Haarlem woont en in Amsterdam werkt, en daarmee ook het hoge aandeel hoogopgeleiden in de totale pendelstroom van deze Corop-regio naar Amsterdam (twee derde van de werkpendel naar Amsterdam is hoog opgeleid). Deels gaat het hier waarschijnlijk om Amsterdammers die naar 'woonstad' Haarlem zijn vertrokken. Vanuit de regio IJmond is als enige regio de (relatief bescheiden) pendel van hoogopgeleiden naar Amsterdam afgenomen (tabel 2).

Tabel 2 Woon-werkpendel hoogopgeleiden vanuit MRA en overig Nederland naar Amsterdam
Aantallen x 1.000; gebaseerd op driejaarsgemiddelden 2001-2003 en 2007-2009

	2001/2003		2007/2009		
	absoluut	% van pendel	absoluut	% van pendel	% ontwikkeling
Regio Haarlem	7	50	10	67	43
IJmond	4	44	3	38	-25
Zaanstreek	4	27	6	33	50
Overig Groot-Amsterdam	20	37	20	37	0
Flevoland	6	27	7	29	17
Gooi en Vechtstreek	7	58	7	58	0
Overig Nederland	35	49	46	59	31
Totaal	83	42	99	47	19

NB: overig Groot-Amsterdam is exclusief gemeente Amsterdam

Bron: CBS, bewerking I&O Research

Vitaal?

De toename van de pendel naar Amsterdam enerzijds en de afname van de pendel uit Amsterdam anderzijds, suggereert dat de MRA qua werkgelegenheid in toenemende mate afhankelijk is van de 'banenmotor' Amsterdam. Omgekeerd raakt Amsterdam steeds afhankelijker van de MRA en het gebied daarbuiten om die banen te vullen. Deze laatste afhankelijkheid betreft voor een belangrijk deel banen voor middelbaar opgeleiden. Zo is de grote inkomende pendel in de zorgsector een punt van aandacht.⁶

De cijfers laten een relatief snelle groei zien van banen voor hoogopgeleiden. Deze groei wordt opgevangen door werkenden uit Amsterdam zelf, maar nadrukkelijk ook door pendelaars van buiten de MRA. Het aandeel werkenden met een hogere opleiding uit de MRA, maar van buiten Amsterdam, neemt af. Dat kan er op duiden dat het opleidingsniveau van de arbeidsbevolking in de MRA niet snel genoeg stijgt om de banengroei bij te houden en dat de MRA niet voldoende aantrekkelijke mogelijkheden biedt om de hoogopgeleiden die in Amsterdam werken te huisvesten.

2. Sociale stijging: arbeidsemancipatie van niet-westerse allochtonen

Eén van de hier gehanteerde criteria stelt dat een vitale arbeidsmarkt een arbeidsmarkt is die sociale stijging mogelijk maakt. Hieronder wordt arbeidsemancipatie afgemeten aan arbeidsparticipatie en inkomensontwikkeling.

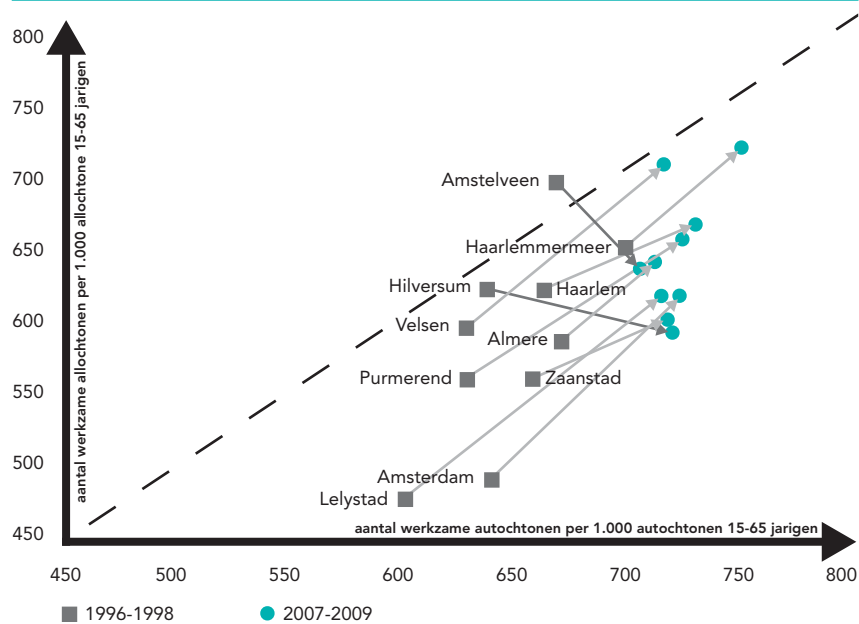
Arbeidsparticipatie niet-westerse allochtonen verbeterd

In vergelijking tot eind vorige eeuw is de arbeidsparticipatie binnen de steden van de MRA duidelijk gegroeid (zie figuur 3). Eén van de oorzaken is het hogere opleidingsniveau en de hogere participatie van vrouwen en ouderen. De stijging geldt voor de autochtone beroepsbevolking in alle steden en voor de niet-westerse allochtone beroepsbevolking in alle steden minus Hilversum en Amstelveen (waar mogelijk sprake is geweest van een plafondeffect). De stijging van de arbeidsparticipatie van de niet-westerse allochtone

⁶ Zie Sijgra (2010): Jaarbeeld 2010 - De arbeidsmarkt van de Amsterdamse gezondheidszorg in feiten en cijfers.

beroepsbevolking (die nog steeds 'achterligt') is niet overal even groot. In Lelystad, Amsterdam en Velsen is de stijging bijvoorbeeld veel groter dan in Haarlem en Zaanstad (er lijkt sprake van een inhaalslag). In Velsen en Haarlemmermeer is sprake van een opvallend hoge participatie. Daar is het verschil in participatie tussen niet-westerse allochtonen en autochtonen ook relatief klein wat mogelijk komt door de aard van de arbeidsvraag in beide steden.

Figuur 3 Werkzame autochtonen en niet-westerse allochtonen
Aantallen per 1.000 15-65 jarigen; gebaseerd op driejaarsgemiddelde 1996-1998 en 2007-2009



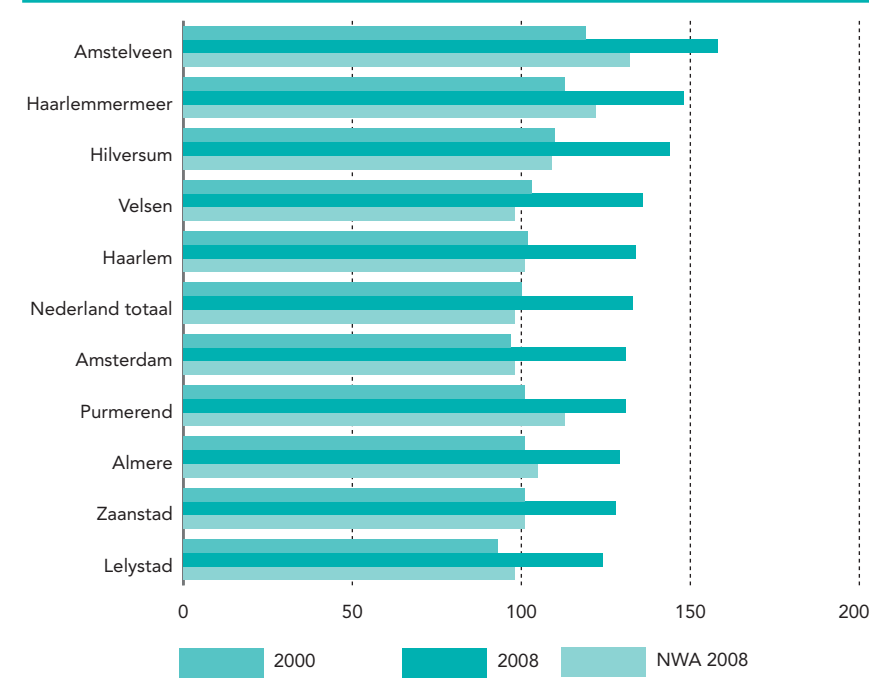
Bron: CBS, bewerking I&O Research

Sterke inkomensontwikkeling in Amstelveen en Haarlemmermeer

Figuur 4 toont de inkomensontwikkeling binnen de steden tussen 2000 en 2008. De rangorde in de figuur onderstreept de welvaartsvoorsprong van het zuidelijke deel van de MRA ten opzichte van het noordelijke. Voor 2008 zijn ook de inkomensgegevens van niet-westerse allochtonen apart opgenomen. Niet-westerse allochtonen blijven wat betreft hun inkomen achter bij de totale bevolking. In een aantal steden hebben niet-westerse allochtonen in 2008 echter een inkomenspositie bereikt die duidelijk uitstijgt boven het

algemene cijfer van 2000 (Amstelveen, Haarlemmermeer, Hilversum en Almere). Dit kan veroorzaakt zijn door inkomensmigratie. De meeste andere steden volgen min of meer het landelijk patroon.

Figuur 4 Indexcijfer gestandaardiseerde huishoudinkomens
Totale bevolking (2000 en 2008) en niet-westerse allochtonen (2008); Nederland totaal 2000 = 100



Bron: CBS, bewerking I&O Research

Tweede generatie sterkere inkomensontwikkeling dan eerste generatie

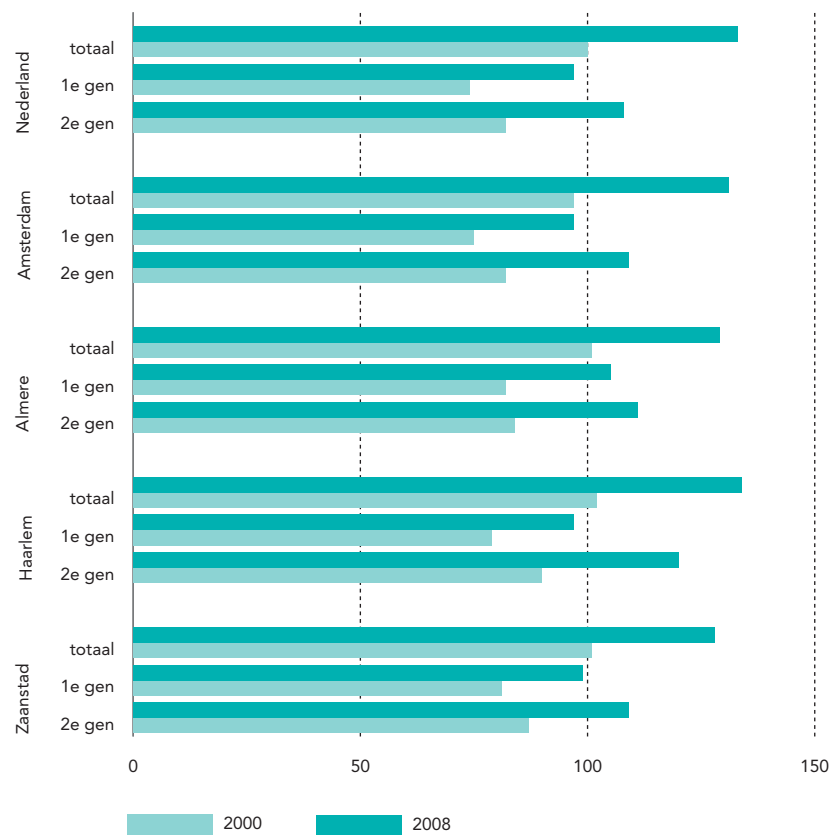
Voor vier van de vijf MRA-steden met meer dan 100 duizend inwoners, heeft het CBS de inkomensgegevens voor zowel 2000 als 2008 opgedeeld naar eerste en tweede generatie niet-westerse allochtonen.⁸ Dat levert een interessant beeld op (figuur 5). Ook deze

7 De CBS berekening van het gestandaardiseerde inkomen is voor 2000 en 2008 verschillend. Aan de exacte stijging tussen 2000 en 2008 moet daarom iets minder absolute waarde worden gehecht dan aan de relatieve verschillen binnen een van beide jaargangen.

8 Cijfers voor Haarlemmermeer bleken niet volledig.

cijfers wijzen op een inkomensstijging. Bij de eerste generatie niet-westerse allochtonen valt Almere in positieve zin op. Bij de tweede generatie niet-westerse allochtonen springt Haarlem er uit (en, op basis van schattingen, ook Haarlemmermeer). Amsterdam volgt in beide gevallen het Nederlands gemiddelde. Het inkomensgat tussen de eerste en tweede generatie is overal groter geworden (in het voordeel van de tweede generatie). Het verschil is in Almere relatief het kleinst en in Haarlem relatief het grootst. Amsterdam en Zaanstad zitten daar tussenin.

Figuur 5 Indexcijfer gestandaardiseerde huishoudinkomens 2000-2008
 Totale bevolking, eerste en tweede generatie niet-westerse allochtonen;
 Nederland totaal 2000 = 100



Bron: CBS, bewerking I&O Research

Vitaal?

Een vitale arbeidsmarkt maakt sociale stijging mogelijk, zodat talent zich kan ontwikkelen en wordt beloond. Afgemeten aan de gepresenteerde indicatoren is er in de MRA sprake van sociale stijging van niet-westerse allochtonen (hoewel de afstand tot de autochtonen relatief groot blijft). Waar Almere van betekenis was voor de eerste generatie, lijkt die rol voor de (beter presterende) tweede generatie eerder in Haarlem en Haarlemmermeer te liggen. Recent onderzoek van O+S Amsterdam geeft aan dat in Amsterdam sociale stijging in toenemende mate in de stad zelf plaatsvindt. Het is bij deze positieve conclusies de vraag wat de trend richting meer hoogopgeleide, kennisgerelateerde arbeid voor de sociale stijging op langere termijn betekent. Is de tweede (en derde) generatie niet-westerse allochtonen volledig klaar voor de arbeidsmarkt van de toekomst?

3. Flexibiliteit en dynamiek: zelfstandig ondernemerschap

In box 1 is besproken dat het starterschap ongelijk verdeeld is binnen de MRA. Geldt dit ook voor het aandeel zzp-ers? En hoe ontwikkelt dit aandeel zich? Ondernemerschap is bij uitstek een waarde die bij een metropool past: ruimte voor zelfstandige arbeid en nieuwe *start ups* horen bij het vestigingsklimaat in een metropoolregio. Figuur 6 laat zien dat het aandeel (fulltime)⁹ zzp-ers in het afgelopen decennium sterk is gestegen en ook duidelijk verschilt tussen de steden.¹⁰ Ook is duidelijk dat de MRA relatief meer (fulltime) zzp-ers kent dan Nederland gemiddeld.

Purmerend, Almere, Zaanstad en Lelystad zijn de snelste stijgers. Voor Almere en Lelystad strookt dat met het beeld van veel startend ondernemerschap uit kader 1. Hilversum en Amsterdam (de toppers in startend ondernemerschap) scoren gemiddeld als het gaat om het aantal fulltime zzp-ers. In Velsen en Haarlemmermeer (steden met een hoge arbeidsparticipatie) zijn duidelijk minder zzp-ers en is de groei ook beperkt. Opvallend genoeg is er veel minder spreiding

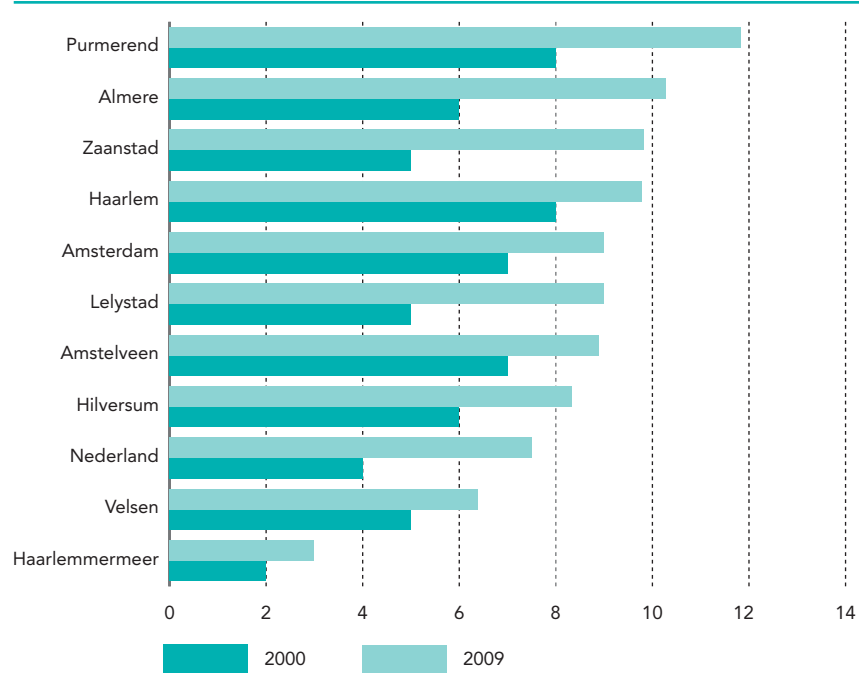
⁹ Met fulltime wordt een werkweek van twaalf uur of meer bedoeld.

¹⁰ Zzp-ers (fulltime) worden hier enigszins grofmazig gedefinieerd als eenpersoons-vestigingen. Zie www.os.amsterdam.nl voor een scherpere definitie.

in het aandeel zzp-vestigingen in het totaal aantal vestigingen (rond de 50 procent). In vergelijking tot 2000 is de spreiding ook duidelijk kleiner geworden (figuur 7) en lijkt er in sommige steden sprake te zijn van een inhaalslag.

Figuur 6 Ontwikkeling zzp-ers per gemeente

Aandeel fulltime zzp-ers in totaal aantal werkzame personen; 2000 en 2009 in procenten



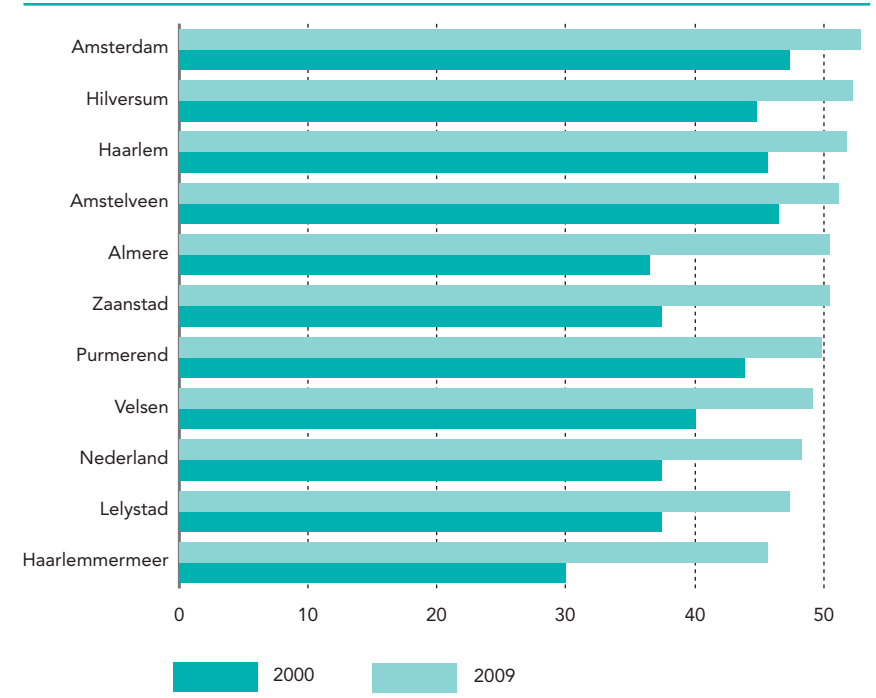
Bron: LISA, bewerking I&O Research

Sectorverdeling

Figuur 8 laat zien dat in gemeenten met veel zzp-ers, deze vaak werken in de sectoren met een relatief laag verdienvermogen: de bouw, de handel (hier inclusief kleinschalige persoonlijke dienstverlening, zoals kappers) en de zorg. Juist het startend ondernemerschap in sectoren met een groot 'verdienvermogen' als de zakelijke dienstverlening en media is sterk vertegenwoordigd in Amsterdam en Hilversum. Ook Amstelveen en Haarlem scoren hoog. Zakelijke diensten, media en advies zijn eveneens sectoren waarin zzp-schap vaak gecombineerd wordt met deeltijdaanstellingen. Dat verklaart de relatief gemiddelde score van Amsterdam en Hilversum in figuur 6. Daar gaat het immers om fulltime zzp-ers.

Figuur 7 Ontwikkeling aandeel zzp-ers in totaal aantal vestigingen per gemeente

Aandeel in procenten; 2000 en 2009



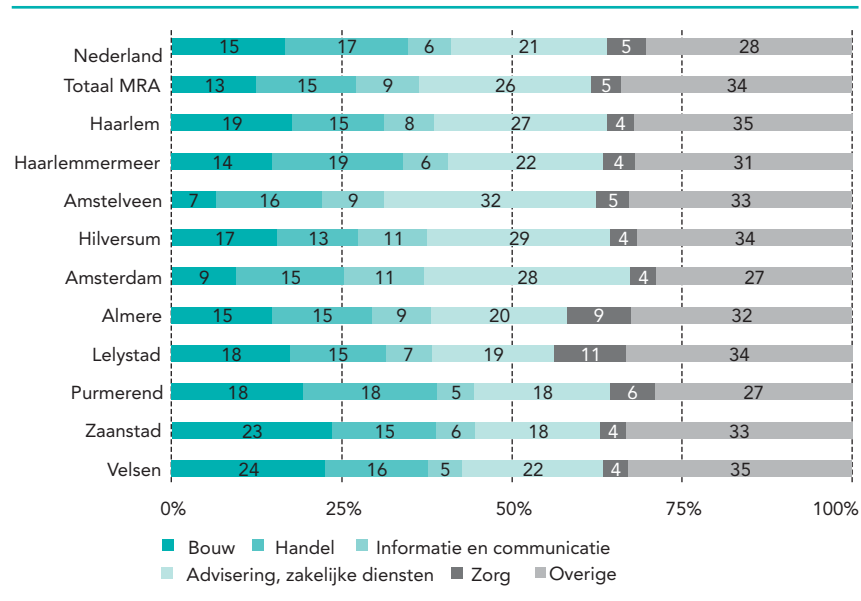
Bron: LISA, bewerking I&O Research

Vitaal?

Een vitale arbeidsmarkt is flexibel en dynamisch genoeg om economische verandering (zowel conjunctureel als de structurele verschuiving naar een kenniseconomie) op te vangen en concurrerend te blijven. Zzp-ers spelen daarin een belangrijke rol. Niet alleen als flexibele schil om conjunctuurgolven op te kunnen vangen – daarvoor is wellicht de uitzendbranche nog belangrijker – maar ook om innovatie en dynamiek op peil te houden.

De MRA kent een bovengemiddeld aantal zzp-ers. In vergelijking tot Nederland is de sector advisering en zakelijke diensten sterk vertegenwoordigd. Het noordelijke deel van de MRA heeft een duidelijk ander profiel als het gaat om zzp-ers dan het zuidelijke. Aan de noordkant gaat het vaker om zzp-ers in sectoren met een relatief laag verdienvermogen, die bovendien kwetsbaarder zijn in tijden

Figuur 8 Verdeling fulltime zzp-ers naar sectoren per gemeente
Aandeel in procenten; 2009



Bron: LISA, bewerking I&O Research

van laagconjunctuur (bouw, handel, zorg). Aan de zuidkant ligt het accent op zakelijke en creatieve dienstverlening. Deze heeft een hoger verdienvermogen en meer groeipotentieel. Het noordelijke deel is daarmee minder vitaal dan het zuidelijke.

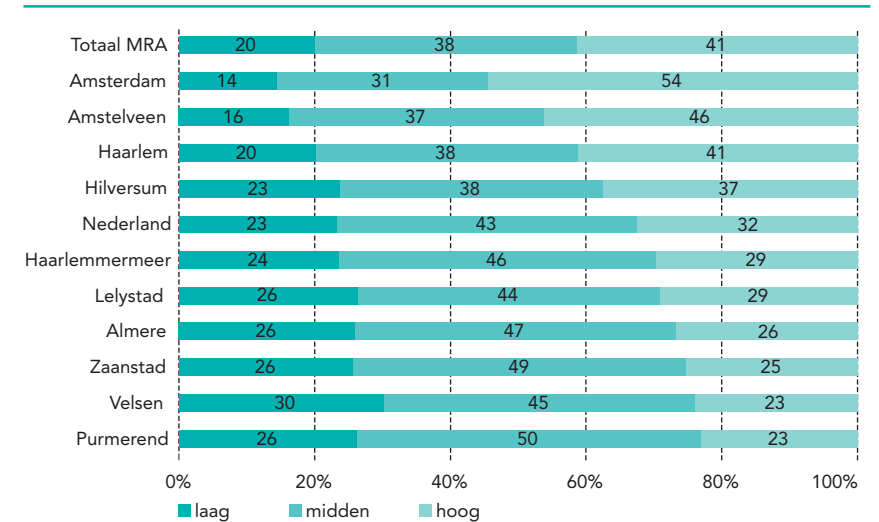
4. Opleidingsniveau: de Lissabon Agenda in de MRA

De Lissabon Agenda – opgesteld door EU-lidstaten met als doel Europa de meest concurrerende regio van de wereld te maken – gaat over de mogelijk meest stuwende kracht op de arbeidsmarkt: het opleidingsniveau van de bevolking. Een hoog opleidingsniveau gaat doorgaans samen met een hoge participatie en een lage werkloosheid. Een concrete doelstelling van de Lissabon Agenda is een beroepsbevolking die voor de helft bestaat uit hoger opgeleiden. In een vitale arbeidsmarkt blijft het opleidingsniveau stijgen.

Veel variatie in aandeel hoogopgeleiden

Figuur 9 verbeeldt de verdeling van het opleidingsniveau van de beroepsbevolking. In Amsterdam is meer dan de helft van de beroepsbevolking hoogopgeleid. In Zaanstad, Velsen en Purmerend is dat een kwart of minder.

Figuur 9 Beroepsbevolking naar opleidingsniveau per gemeente
Aandeel in procenten, gebaseerd op gemiddelde 2007-2009



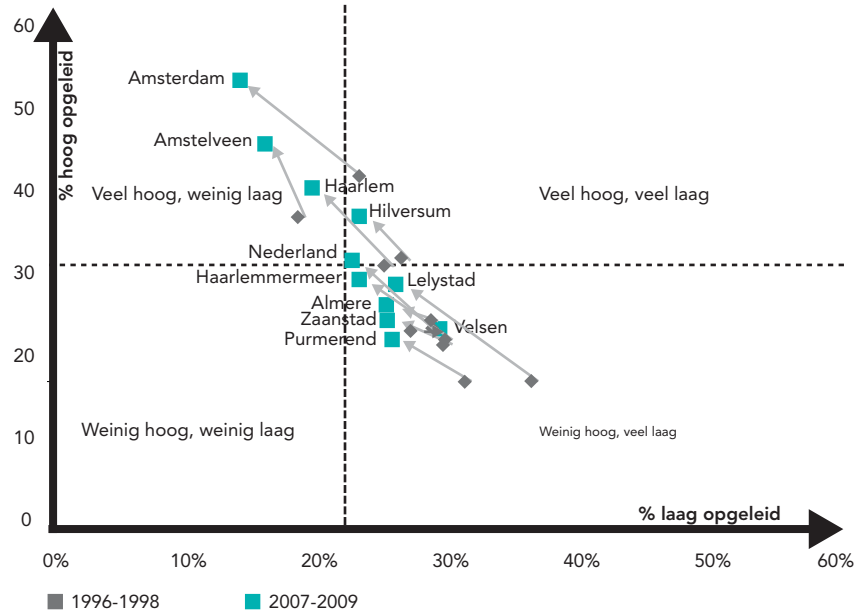
Bron: CBS

Velsen enige gemeente waar aandeel hoogopgeleiden niet is gestegen

Figuur 10 laat de ontwikkeling van het opleidingsniveau van de beroepsbevolking in de MRA zien van 1997 tot 2008. Op de verticale as wordt het aandeel hoger opgeleiden (hbo en wo) in de beroepsbevolking weergegeven, en op de horizontale as het aandeel laagopgeleiden (lager dan mbo). De MRA heeft een flinke slag gemaakt. Amsterdam en Amstelveen zijn verder uitgelopen op het Nederlands gemiddelde en ook Haarlem is fors gestegen. Het noordelijke deel blijft weliswaar achter, maar is flink naar het Nederlands gemiddelde opgeschoven (bijvoorbeeld Lelystad). Alleen in Velsen is deze trend niet zichtbaar, waarschijnlijk vanwege de relatief stabiele bevolkingsopbouw.

Figuur 10 Opleidingsniveau beroepsbevolking

Aandeel hoog versus laagopgeleiden; 2008 (driejaarsgemiddelde 2007-2009) in vergelijking tot 1997 (driejaarsgemiddelde 1996-1998)



Bron: CBS, bewerking I&O Research

In Flevoland doorstrom naar havo/vwo minder groot

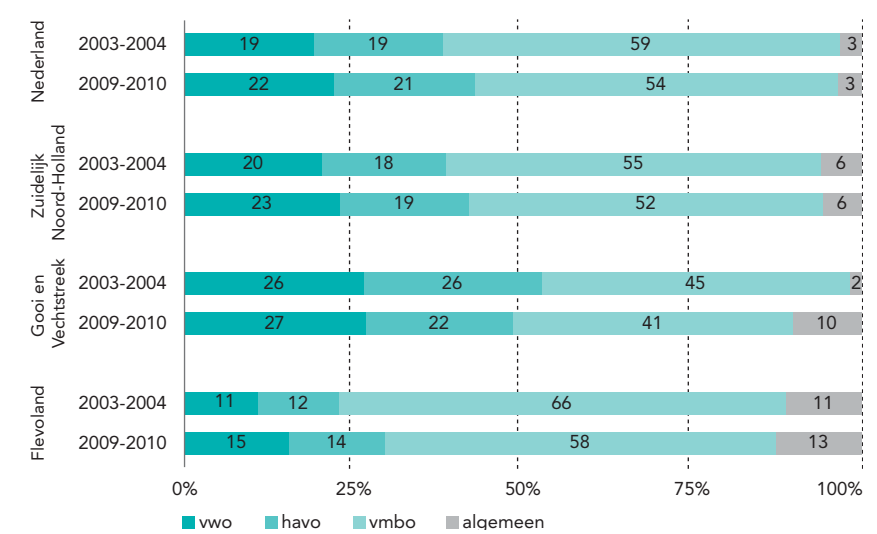
Naast het huidige opleidingsniveau van de beroepsbevolking, is ook de doorstrom naar havo/vwo in de MRA van belang. Zet de groei naar meer hoogopgeleiden net zo hard door als in de afgelopen tien jaar?

Figuur 11 maakt duidelijk dat in de drie RPA-regio's¹¹ waarbinnen de MRA ligt, het aandeel havo/vwo in het derde leerjaar stijgt. Wel verschillen de regio's van elkaar. Zuidelijk Noord-Holland (met daarin de Noord-Hollandse Metropoolgemeenten uitgezonderd Hilversum) zit op het Nederlands gemiddelde. De cijfers uit RPA Gooi en Vechtstreek steken hier in gunstige zin bij af, en de cijfers uit RPA Flevoland in ongunstige zin. Al met al zet de groei naar een hoger opgeleide beroepsbevolking ook de komende jaren door.

11 RPA: Regionaal Platform Arbeidsmarktbeleid.

Figuur 11 Leerlingen per schooltype in het derde leerjaar

Nederland en drie RPA-regio's; Aandeel in procenten; 2003-2004 vs. 2009-2010



Bron: CBS, bewerking I&O Research

Vitaal?

Het opleidingsniveau in de MRA is de afgelopen jaren duidelijk gestegen. De regio toont zich daarmee vitaal, hoewel op dit moment alleen Amsterdam en Amstelveen aan de Lissabon-doelstelling voldoen. Het zuidelijke deel (minus Haarlemmermeer) overstijgt bovendien duidelijk het Nederlands gemiddelde. Bij het noordelijke deel maakt Velsen een andere ontwikkeling door dan de overige steden. De data over doorstrom (ook al zijn ze wat grofmazig) laten een aandachtspunt zien voor Flevoland in relatie tot de toenemende vraag naar kennisgerelateerde arbeid.

5. Conclusies

In dit hoofdstuk is de vitaliteit van de arbeidsmarkt van de MRA beoordeeld aan de hand van vier criteria: (1) de match van vraag en aanbod van arbeid, (2) mogelijkheden voor sociale stijging,

(3) capaciteit om verschuiving naar een kenniseconomie op te vangen en (4) toename van hoog opgeleide beroepsbevolking. Hieronder volgen de meest in het oog springende conclusies.

- *Noord-Zuid pendel (kwantitatief en kwalitatief) is knelpunt binnen MRA*
De grootste pendelproblemen binnen de MRA bevinden zich op de verbinding tussen Noord en Zuid. Verdere (bevolkings-)groei van bijvoorbeeld Almere zal de onbalans versterken wanneer de banengroei vooral in Amsterdam plaatsvindt, zoals momenteel de trend is. De groei van Almere en andere steden in het noordelijke deel betekent ook dat er relatief meer hoogopgeleiden moeten worden gehuisvest, aangezien de hoofdstedelijke arbeidsmarkt steeds meer banen voor hoogopgeleiden oplevert. Zonder gewijzigd beleid zullen die door werknemers van buiten de MRA worden ingevuld.
- *Sociale stijging van migranten op de arbeidsmarkt verschuift ruimtelijk*
Hoewel er nog steeds sprake is van achterstand, is het duidelijk dat grote groepen niet-westers allochtonen in de MRA de sociale ladder bestijgen. Het is interessant dat die mechanismen voor de tweede generatie anders in elkaar steken – en zich ook ruimtelijk op verschillende plaatsen afspelen – dan voor de eerste. De trend dat middenklassevorming van migranten vooral in de ringgemeenten plaatsvindt (de ‘zwarte vlucht’ zoals het Sociaal en Cultureel Planbureau deze ontwikkeling ooit noemde) zwakt bovendien af (ook volgens de huidige inzichten van het SCP).
- *Zelfstandig ondernemerschap ongelijkmatig verdeeld over sectoren*
De dynamiek van startend ondernemerschap en zzp-ers ontwikkelt zich op een gunstige manier. Net als bij andere sociaal-economische aspecten, zijn er duidelijke verschillen binnen de MRA. Ondernemerschap in zakelijke en creatieve diensten is sterk vertegenwoordigd in het zuidelijke deel van de MRA (met Amsterdam en Hilversum als hotspots voor startend ondernemerschap), terwijl in het noordelijke deel relatief veel zzp-ers zijn te vinden in relatief kwetsbaarder sectoren als de bouw, de kleinschalige dienstverlening en de zorg.
- *Opleidingsniveau ligt gemiddeld op koers*
De MRA als geheel ligt redelijk op koers wat betreft het verhogen van het opleidingsniveau, zoals de Lissabon Agenda voorschrijft. De verschillende snelheden van de steden (en vooral de onderliggende oorzaken) baren wel zorgen. Het gat tussen de koplopers (Amsterdam, Amstelveen, Haarlem en Hilversum) en de andere Metropoolgemeenten, lijkt eerder groter dan kleiner te worden.

- *Verschillen tussen noord en zuid opmerkelijk groot*
De duidelijke verschillen tussen het noordelijke en zuidelijke deel van de MRA zorgen ervoor dat er geen eenduidig antwoord mogelijk is op de vraag hoe vitaal de arbeidsmarkt van de hele MRA is. De arbeidsmarkt en economie van de regio hebben een krachtige basis, die zich concentreert in het zuidelijke deel van de MRA. In Amsterdam, Amstelveen, Haarlem, Hilversum en in mindere mate Haarlemmermeer (Schiphol) woont en werkt een hoogopgeleide bevolking, zijn veel banen te vinden, heerst weinig werkloosheid en bevinden zich veel startende ondernemers. Het noordelijke deel staat er qua vitaliteit minder goed voor: er zijn minder banen en minder starters, de beroepsbevolking is lager opgeleid en er is meer werkloosheid en uitkeringsafhankelijkheid. Weliswaar is het aantal fulltime zzp-ers in het noordelijke deel hoog, maar dat manifesteert zich vooral in sectoren met een relatief laag verdienvermogen en een hoge conjuncturele kwetsbaarheid. De komende jaren is de grote opgave (de vitaliteit van) het noordelijke deel aan te laten haken bij de sociaal-economische welvaarts-groei van het zuidelijke deel.

Internationalisering van de Metropoolregio Amsterdam

Nicolette Tiggeloove en Christi Veldhuis-van Essen (EIM)

De wereld ontwikkelt zich richting een netwerkeconomie waarin kennis als productiefactor een centrale plaats inneemt. In grootstedelijke regio's concentreren zich kennis, kennisontwikkeling en het creatieve vermogen om te komen tot vernieuwing van producten, diensten en processen. De Metropoolregio Amsterdam (MRA) heeft een aantrekkelijk zakelijk klimaat, maar die positie is niet gegarandeerd: door verdergaande globalisering is er sprake van toenemende concurrentie van andere grootstedelijke regio's. Onderzoeken van ondermeer C.K. Prahalad geven aan dat van de vijftien tot twintig grootstedelijke regio's in Europa die wereldwijd concurreren om de vestiging van internationale bedrijven, kenniswerkers en toeristen, er op termijn slechts vijf tot zes een mondiale speler zullen zijn. De rest zal vooral een regionale functie vervullen. Om in de top vijf van Europese steden te komen, moet de MRA aantrekkelijk blijven voor internationaal actieve bedrijven uit binnen- en buitenland en zich verder aanpassen aan de opkomst van een mondiale diensten- en netwerkeconomie.

Het bedrijfsleven in de MRA is van oudsher zeer internationaal georiënteerd. Dit komt tot uiting in de verschillende vormen van internationalisering, zoals import, export en buitenlandse investeringen. Dit artikel begint met een beschrijving van de huidige stand van zaken. Vragen die aan de orde komen zijn: wat zijn de ontwikkelingen in de export van de MRA? Welke sectoren in de MRA zijn met name internationaal actief? En hoe verhoudt zich dat tot het nationale beeld? Vervolgens wordt ingegaan op ontwikkelingen betreffende buitenlandse investeringen en de aantrekkelijkheid van de MRA als vestigingsplaats voor internationale bedrijven. Tot slot volgt een beknopte vooruitblik op enkele algemene ontwikkelingen in het internationale ondernemen. Om enig zicht te krijgen op de vraag of het huidige beleid voldoende toekomstbestendig is, worden enkele relevante trends besproken, zoals de toenemende handel met opkomende markten en de toenemende internationalisering van dienstensectoren.

1. Internationale oriëntatie van de Metropoolregio Amsterdam

De internationale oriëntatie van de MRA uit zich op verschillende manieren. In deze paragraaf ligt de focus op export en import. Ook wordt aandacht besteed aan bedrijven in de MRA met vestigingen in het buitenland.

Export

De export van bedrijven in de MRA is in de afgelopen vijftien jaar flink gegroeid. De waarde van de export van goederen en diensten van de MRA is gestegen van bijna 18,5 miljard euro in 1995 tot bijna 35,5 miljard euro in 2008. Als gevolg van de internationale economische crisis kreeg de wereldhandel een zware klap en daalde ook de totale uitvoer van de MRA naar 31,5 miljard euro in 2009 (zie figuur 1).¹

Ontwikkeling export

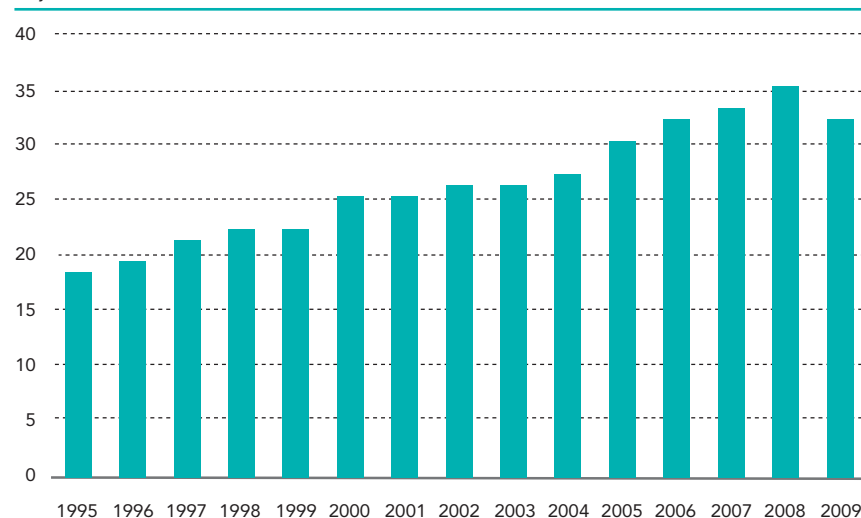
De export van de MRA tussen 1995 en 2009 kent vrijwel dezelfde ontwikkeling als de export van Nederland (zie figuur 2). Van 1995 tot 2002 nam de export jaarlijks toe, gevolgd door een daling in 2003. Van 2001 tot en met 2003 bevond Nederland zich in een periode van laagconjunctuur. Met het herstel van de wereldeconomie trok de wereldhandel aan en nam de export vanaf 2004 weer toe. Door de internationale crisis stortte eind 2008 de wereldhandel in, gevolgd door een forse krimp van de export in 2009.

Export naar sector

De export van de MRA bestaat vooral uit diensten, in tegenstelling tot de export van de rest van Nederland die vooral uit goederen bestaat. Met name de transportsector en de sector financiën, advies en recht leveren een belangrijke bijdrage aan de export van de MRA (zie figuur 3). In recordjaar 2008 bedroeg de export van de transportsector 8,3 miljard euro, goed voor bijna een kwart van het

¹ Het CBS publiceert buitenlandse handelsstatistieken voor Nederland, maar heeft geen exportcijfers voor regio's beschikbaar. Voor dit artikel is gebruik gemaakt van exportcijfers uit de TNO database EVMRA, waarbij op basis van input-outputtabellen de nationale exportcijfers zijn toegedeeld naar regio. De beschikbare cijfers betreffen de directe leveringen van bedrijven in de MRA aan afnemers in het buitenland. De cijfers voor 2007, 2008 en 2009 betreffen ramingen als resultaat van trendmatige interpolatie van de voorlopige nationale cijfers.

Figuur 1 Export van de Metropoolregio Amsterdam
Miljarden euro's; 1995-2009



Bron: EIM op basis van cijfers TNO

Figuur 2 Ontwikkeling export Metropoolregio Amsterdam
Index 1995 = 100; 1995-2009

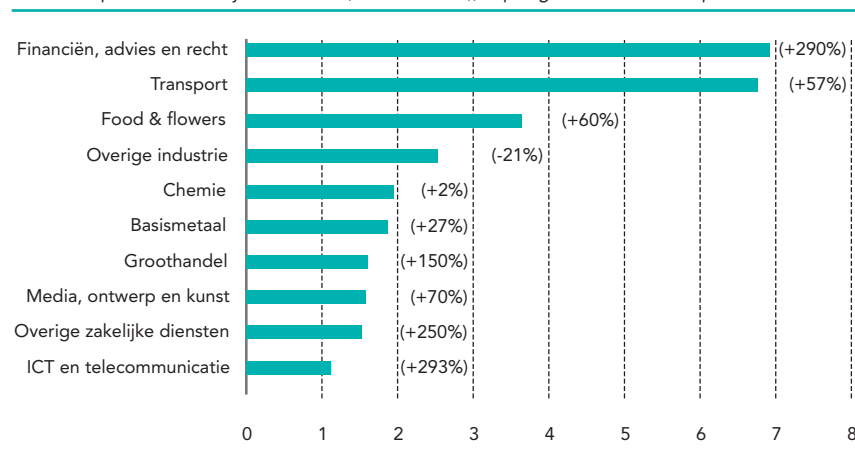


Bron: EIM op basis van cijfers TNO

totaal. Transport werd echter hard geraakt door de economische crisis: de uitvoer van deze sector daalde tot 6,8 miljard euro in 2009. Veruit het grootste deel van de export van de transportsector komt voor rekening van luchttransport, dankzij de aanwezigheid van veel Nederlandse en buitenlandse logistieke dienstverleners rondom Schiphol.

Naast de transportsector levert de sector financiën, advies en recht een belangrijke bijdrage aan de export. De export van deze sector is fors gegroeid van 1,8 miljard euro in 1995 tot 6,9 miljard euro in 2009. Daarmee is de financiële en juridische dienstverlening inmiddels de grootste exporteur van de MRA. Ook de export van ICT en telecommunicatie en van overige zakelijke diensten is in de afgelopen vijftien jaar sterk toegenomen, respectievelijk 293 en 250 procent in de periode 1995-2009.

Figuur 3 Top tien exportsectoren Metropoolregio Amsterdam
 Waarde export 2009 in miljarden euro's (horizontale as); exportgroei 1995-2009 in procenten



Bron: EIM op basis van cijfers TNO

Belangrijke exporterende sectoren buiten de dienstverlening zijn food & flowers en de industriële sectoren chemie, basismetaal en overige industrie. Overigens is de uitvoer van deze bedrijfstakken in de afgelopen vijftien jaar minder hard gegroeid dan die van de dienstensectoren. De export van chemie en basismetaal zijn slechts in geringe mate toegenomen, terwijl de uitvoer van de overige industrie in de periode 1995-2009 zelfs is gedaald.

Vergelijking met Nederland

In vergelijking met het nationale beeld kent de MRA een grotere diensteneconomie en een kleinere industrie. Dit verschil in economische structuur komt terug in de samenstelling van de export. De dienstverlenende sectoren zijn goed voor maar liefst twee derde van de export van de MRA, terwijl de totale Nederlandse export voor minder dan een derde uit diensten bestaat.

Het grotere belang van de dienstensector in de economie van de MRA werkt ook door in haar exportintensiteit. Een kenmerkend verschil met de industriële sector is dat veel diensten door hun immateriële karakter niet goed verhandelbaar zijn.² Voor dienstverlenende bedrijven vormt dit veelal een belemmering voor het ontwikkelen van internationale activiteiten. Dat neemt niet weg dat door nieuwe ICT-ontwikkelingen meer dienstverlenende bedrijven exportactiviteiten ontwikkelen. Maar nog altijd kennen diensten een geringere verhandelbaarheid, waardoor het groeiende belang van de dienstensector in de economie slechts gedeeltelijk naar voren komt in de exportcijfers.

Door het grotere belang van de dienstensector lijkt de MRA ook iets minder exportintensief in vergelijking met Nederland. Het aandeel van de MRA in de totale Nederlandse export in 2009 was 14 procent. Dat is lager dan het aandeel van de MRA in de totale Nederlandse toegevoegde waarde, dat op 16,8 procent lag.

Exportoriëntatie naar sector

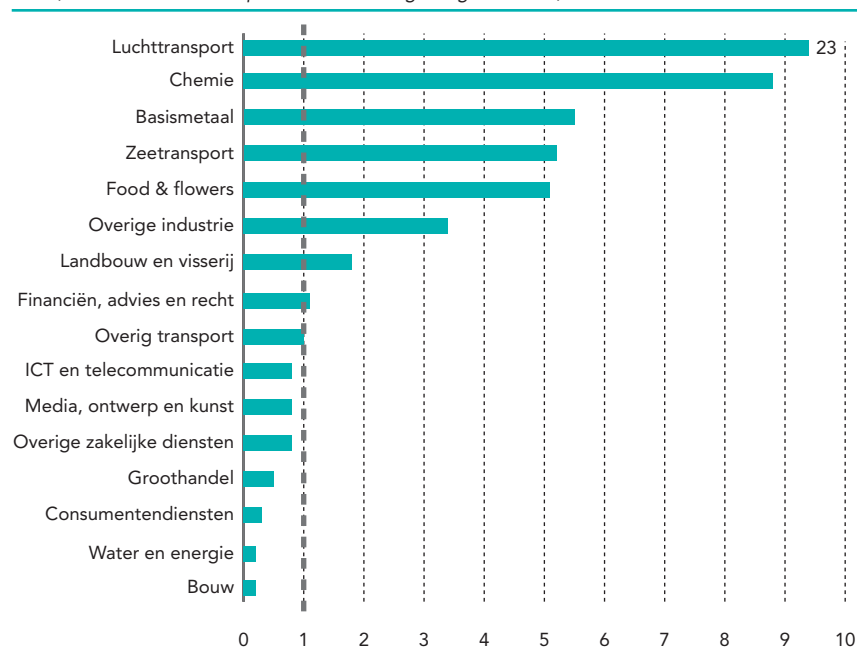
De exportoriëntatie van de MRA is met een aantal indicatoren in kaart te brengen. In de eerste plaats kan de exportwaarde van sectoren worden gerelateerd aan hun toegevoegde waarde. In figuur 4 is het aandeel van de sectoren in de export van de MRA gedeeld door het aandeel van de sectoren in de toegevoegde waarde van de MRA. Hieruit blijkt dat vooral de sector luchttransport sterk op export is gericht. Andere belangrijke exportgerichte sectoren zijn de chemie, basismetaal, zeetransport, food & flowers en de overige industrie. Deze sectoren kwamen eerder al in beeld bij de presentatie van de top tien van exportsectoren in figuur 3. Sectoren die in geringe

² Ministerie van Economische Zaken, Internationalisering van Diensten: Positie en Perspectieven van Nederland, Den Haag, 2007. In deze context wordt vooral persoonlijke dienstverlening bedoeld, zoals geleverd door bijvoorbeeld kappers en horeca. Zakelijke dienstverlening is dankzij ICT beter verhandelbaar geworden.

mate op de export zijn gericht zijn de bouw, water en energie en consumentendiensten.

Figuur 4 Exportoriëntatie³ Metropoolregio Amsterdam

Index, waarde 1: aandeel export = aandeel toegevoegde waarde; 2009



Bron: EIM op basis van cijfers TNO

Exportspecialisatie

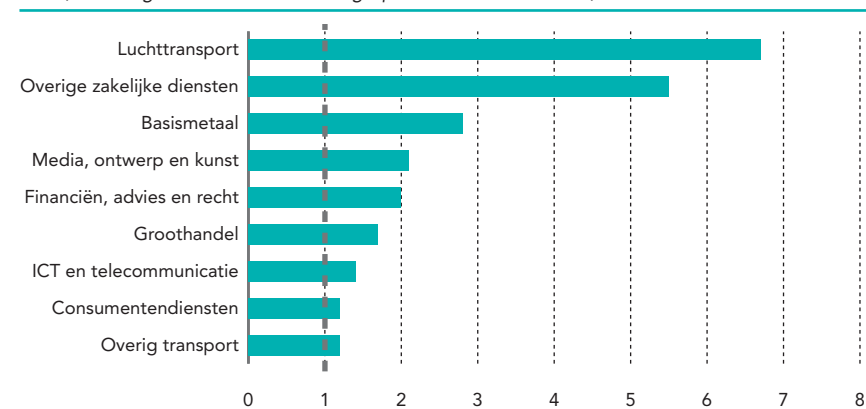
Een andere indicator van de exportoriëntatie, is de relatieve exportspecialisatie van een economie. De Balassa-index is hiervoor een veel gebruikte maatstaf. In dit bestek wordt de index gebruikt om het relatieve exportaandeel van een sector in de MRA te bepalen ten opzichte van het exportaandeel van die sector voor Nederland. Een indexwaarde groter dan 1 geeft aan dat de MRA relatief gespecialiseerd is in de betreffende sector. Uit figuur 5 blijkt dat de MRA sterk is gespecialiseerd in luchttransport en overige zakelijke diensten. De exportspecialisatie in luchttransport is overduidelijk gegeven de toonaangevende rol van luchthaven

³ Aandeel van sectoren in de export gedeeld door het aandeel in de toegevoegde waarde;

Schiphol: de regio is goed voor maar liefst 95 procent van de totale Nederlandse export van luchttransport. Minder bekend is dat de MRA verantwoordelijk is voor ruim driekwart van de Nederlandse export van overige zakelijke diensten. De MRA is tevens sterk gespecialiseerd in basismetaal (onder andere dankzij Tata Steel, het voormalige Hoogovens) en is goed voor 39 procent van de Nederlandse metaalexport. De MRA is ook relatief gespecialiseerd in een flink aantal andere sectoren: media, ontwerp en kunst, financiën, advies en recht, groothandel, ICT en telecommunicatie, consumentendiensten en overig transport. Ondanks het geringe aandeel van de industrie kent de MRA dus een veelzijdige economie en is de exportspecialisatie breed en gevarieerd.

Figuur 5 Exportspecialisatie Metropoolregio Amsterdam: Balassa-index

Index, waarde groter dan 1 dan relatief gespecialiseerd in die sector; 2009



NB: De Balassa-index is hier gedefinieerd als het relatieve aandeel van een sector in de export van de MRA ten opzichte van het aandeel van de sector in de export van Nederland

Bron: EIM op basis van cijfers TNO

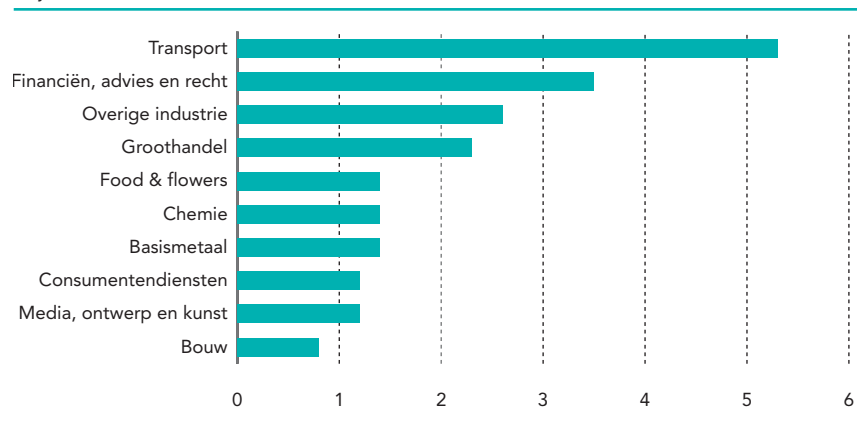
Import

De import van de MRA bedroeg in 2006 naar schatting circa 24 miljard euro.⁴ De belangrijkste exporterende sectoren zijn tevens de grootste importeurs, namelijk de transportsector en de sector

⁴ De importcijfers betreffen schattingen van de regionale import van de MRA in 2006. Gebruik is gemaakt van cijfers uit de TNO database EVMRA, waarbij de importen zijn berekend door de importcoëfficiënten uit de nationale input-outputtabel te vermenigvuldigen met de regionale productie van de MRA. De beschikbare cijfers betreffen schattingen van de intermediaire leveringen vanuit het buitenland aan bedrijven in de MRA.

financiën, advies en recht (zie figuur 6). Op basis van de schattingen van de regionale import kan worden bepaald welke bedrijfstakken importeren, maar het is niet bekend welke goederen en diensten zij importeren.

Figuur 6 Importwaarde Metropoolregio Amsterdam
Miljarden euro's; 2006



Bron: EIM op basis van cijfers TNO

Tabel 1 Buitenlandse investeringen van de Metropoolregio Amsterdam
Aantal bedrijven, tenzij anders vermeld; 2009

Sectoren	Totaal aantal bedrijven	Waarvan met buitenlandse deelnemingen	Waarvan met buitenlandse vestigingen	Aandeel bedrijven met buitenlandse deelnemingen
				%
Water en energie	383	15	2	3,9
Industrie	7.691	170	79	2,2
Financiën, advies, recht	145.793	2.339	51	1,6
Transport	6.879	73	24	1,1
Onroerend goed	9.038	82	1	0,9
Groothandel	38.775	324	69	0,8
ICT en telecommunicatie	19.834	113	19	0,6
Overige zakelijke diensten	13.800	69	4	0,0
Bouw	21.168	48	4	0,2
Overige	104.576	46	10	0,0
Totaal	368.037	3.339	263	0,9

Bron: Bureau van Dijk, Reach database

Investerings in het buitenland

Bedrijven in de MRA doen ook investeringen in het buitenland. Hierbij gaat het vooral om de oprichting van buitenlandse vestigingen of het hebben van deelnemingen in buitenlandse bedrijven. Ongeveer één procent van de bedrijven uit de MRA is op deze wijze internationaal actief. Dat percentage komt overeen met landelijke cijfers. De water- en energiesector, de industrie, de financiële sector en de transportsector hebben relatief de meeste buitenlandse deelnemingen (zie tabel 1).

2. Buitenlandse investeringen in de Metropoolregio Amsterdam

Vestigingsplaats

De sterke internationale oriëntatie en concurrentiekracht van de MRA komen ook tot uiting in haar aantrekkelijkheid als vestigingsplaats voor buitenlandse bedrijven. Vooral de goede toegang tot internationale markten is voor multinationals een reden om de MRA boven andere regio's te verkiezen. Luchthaven Schiphol, de havens, Greenport Aalsmeer en het internetknooppunt AMS-IX zijn belangrijke onderdelen van de infrastructuur en zorgen ervoor dat de MRA een internationaal knooppunt is voor stromen van goederen, diensten en personen. Als 'gateway to Europe' is de MRA in staat om succesvol te zijn in het aantrekken van buitenlandse investeringen. Volgens de European Cities Monitor staat Amsterdam op de zesde plaats van favoriete Europese vestigingsplaatsen voor bedrijven (zie tabel 2).

In vergelijking tot andere agglomeraties scoort Amsterdam als kleine Europese hoofdstad relatief goed. De populariteit van Amsterdam als vestigingslocatie is sinds 1990 redelijk stabiel gebleven. De bekendheid van Amsterdam bij Europese ondernemers is redelijk tot goed. De toegang tot klanten en internationale markten wordt in Amsterdam zeer goed beoordeeld. Amsterdam neemt de vijfde plaats in wat betreft de beschikbaarheid van gekwalificeerd personeel. De nationale en internationale transportvoorzieningen worden met een vierde plaats goed beoordeeld. Ook het financiële en belastingklimaat wordt gunstig beoordeeld en de taalbeheersing van de werknemers zelfs uitstekend met een tweede plaats.

Tabel 2 Positie Amsterdam op ranglijst vestigingsplaatsen Europa 1990-2010

	1990	2000	2005	2008	2009	2010
Londen	1	1	1	1	1	1
Parijs	2	2	2	2	2	2
Frankfurt/Main	3	3	3	3	3	3
Brussel	4	5	4	4	5	4
Barcelona	11	6	5	5	4	5
Amsterdam	5	4	6	6	8	6
Berlijn	15	11	8	8	9	7
Madrid	17	7	7	7	6	8
München	12	10	9	9	7	9
Düsseldorf	6	14	16	12	15	10
Milaan	9	8	11	13	10	11
Hamburg	14	20	19	17	12	15
Stockholm	19	17	17	20	20	16
Lissabon	16	15	14	16	17	17
Dublin	-	12	12	15	18	20
Praag	23	-	13	19	21	21
Wenen	20	26	23	26	28	22
Kopenhagen	-	22	25	23	25	25
Rome	-	25	26	25	22	28
Boedapest	21	-	21	22	25	30

Bron: Cushman & Wakefield: European Cities Monitor 2010

Naast deze gunstige scores zijn er ook aandachtspunten voor de positie van Amsterdam als vestigingsplaats. Ondanks de aanwezigheid van een groot internetknooppunt in het Science Park, komt Amsterdam niet verder dan een zevende plaats in de beoordeling van de kwaliteit van telecommunicatievoorzieningen. De prijs-kwaliteitverhouding van kantoorruimte wordt als relatief matig beoordeeld met een achttiende plaats. Ook de kosten van personeel in Amsterdam worden relatief slecht bevonden (23^e plaats). De interne transportvoorzieningen worden gemiddeld gewaardeerd en de kwaliteit van de leefomgeving voor medewerkers (expats) matig (zeventiende plaats).

Buitenlandse Investerings

De MRA is koploper wat betreft acquisitie van buitenlandse investeringen in Nederland. In de periode 2000-2009 is een derde van het totaal aantal buitenlandse investeringsprojecten in Nederland terechtgekomen in de MRA (zie figuur 7). In 2009

was de MRA opvallend succesvol. Terwijl het totaal aantal nieuwe buitenlandse investeringsprojecten in Nederland met 14 procent afnam, steeg in 2009 het aantal investeringsprojecten in de MRA met 7 procent. De grootste investering in 2009 kwam van de Canadese vliegtuigfabrikant Bombardier, die op Schiphol een Europees servicecentrum opzet.

Figuur 7 Buitenlandse investeringsprojecten in Metropoolregio Amsterdam en Nederland⁵
Aantal projecten; 2000-2009



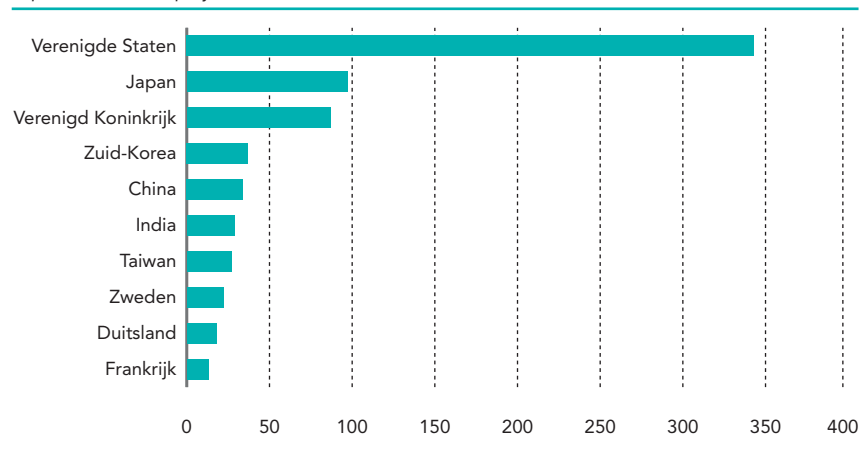
Bron: NFIA

⁵ Voor de vergelijking van de aantallen buitenlandse investeringsprojecten in de MRA met Nederland, is gebruik gemaakt van de cijfers van de Netherlands Foreign Investment Agency (NFIA). De NFIA is onderdeel van Agentschap NL van het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie. De cijfers van de NFIA betreffen de buitenlandse investeringsprojecten die zijn bevestigd door middel van een 'confirmation letter'. De cijfers van amsterdam inbusiness liggen hoger, omdat zij ook alle buitenlandse bedrijven meetellen die vanuit andere Nederlandse regio's naar de MRA komen. Daarnaast telt amsterdam inbusiness ook de investeringsprojecten mee die zonder begeleiding van amsterdam inbusiness naar de MRA komen.

Investerings uit de VS en Azië

In de afgelopen tien jaar heeft de MRA meer dan achthonderd nieuwe buitenlandse investeringsprojecten aangetrokken.⁶ De buitenlandse investeringsprojecten komen vooral uit de Verenigde Staten: ruim 40 procent van het totaal aantal projecten in de afgelopen tien jaar (zie figuur 8). Andere buitenlandse investeerders komen met name uit Aziatische landen.

Figuur 8 Buitenlandse investeringsprojecten in Metropoolregio Amsterdam naar land van herkomst
Top tien van aantal projecten; 2000 t/m 2009



Bron: EIM op basis van gegevens amsterdam inbusiness

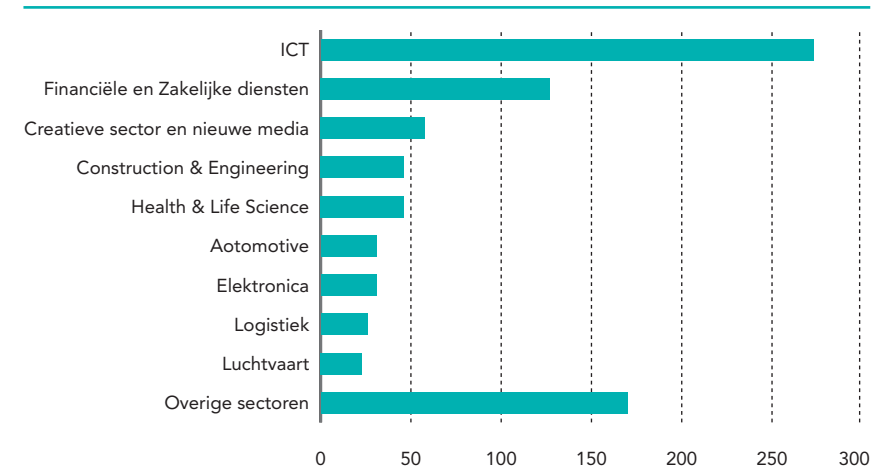
Het belang van buitenlandse investeringen uit Azië is de afgelopen tien jaar gegroeid. In 2009 was een derde van de buitenlandse investeringsprojecten in de MRA uit Azië afkomstig, tegenover minder dan een tiende in 2000. Japan, Zuid-Korea en Taiwan zijn traditioneel de belangrijkste Aziatische investeerder in de MRA, terwijl in recente jaren een toename zichtbaar is van investeringsprojecten uit China en India. Zo opende het Indiase IT-bedrijf iBiltTechnologies in 2008 een marketing- en verkoopkantoor op de Amsterdamse Zuidas.

⁶ Voor de nadere analyse van de buitenlandse investeringen in de MRA zijn cijfers gebruikt van amsterdam inbusiness.

Buitenlandse investeringsprojecten naar sector

Veruit de meeste buitenlandse investeringsprojecten zijn afkomstig van ICT-bedrijven: een derde van het totaal aantal projecten in 2000 tot en met 2009. Andere belangrijke sectoren die in de MRA hebben geïnvesteerd zijn de financiële en zakelijke dienstverlening, gevolgd door de creatieve sector en nieuwe media, health & life sciences en de bouw (zie figuur 9).

Figuur 9 Buitenlandse investeringen in de Metropoolregio Amsterdam naar sector
Aantal projecten; 2000 t/m 2009



Bron: EIM op basis van gegevens amsterdam inbusiness

Europese hoofdkantoren

Ruim tweeduizend buitenlandse bedrijven hebben een vestiging in de MRA. Het grootste deel van de buitenlandse vestigingen heeft betrekking op marketing- en verkoopkantoren. In totaal zijn er ongeveer vierhonderd Europese hoofdkantoren in de MRA. Dat is ongeveer 20 procent van het totaal aantal buitenlandse investeringen in de regio. Circa twintig buitenlandse bedrijven hebben in de MRA een wereldwijd hoofdkantoor gevestigd. Het aantal buitenlandse investeringsprojecten in R&D is gering. Van de tweeduizend buitenlandse bedrijven in de MRA hebben slechts zestig bedrijven in R&D-activiteiten geïnvesteerd.

Economische bijdrage

De buitenlandse investeringen leveren een belangrijke bijdrage aan de economie van de MRA. De tweeduizend buitenlandse bedrijven in de MRA zijn goed voor meer dan 139 duizend directe arbeidsplaatsen.⁷ Dit komt overeen met circa 15 procent van de directe werkgelegenheid in de regio. Bovendien staat tegenover iedere nieuwe arbeidsplaats bij buitenlandse bedrijven tenminste anderhalve nieuwe arbeidsplaats bij Nederlandse toeleveranciers van goederen en diensten.⁸ De buitenlandse bedrijven leveren niet alleen een bijdrage aan de werkgelegenheid, maar zijn in vergelijking met Nederlandse bedrijven ook actiever in internationale netwerken. Zo zijn buitenlandse bedrijven goed voor ongeveer de helft van de Nederlandse in- en uitvoer.⁹

3. Trends in internationaal ondernemen

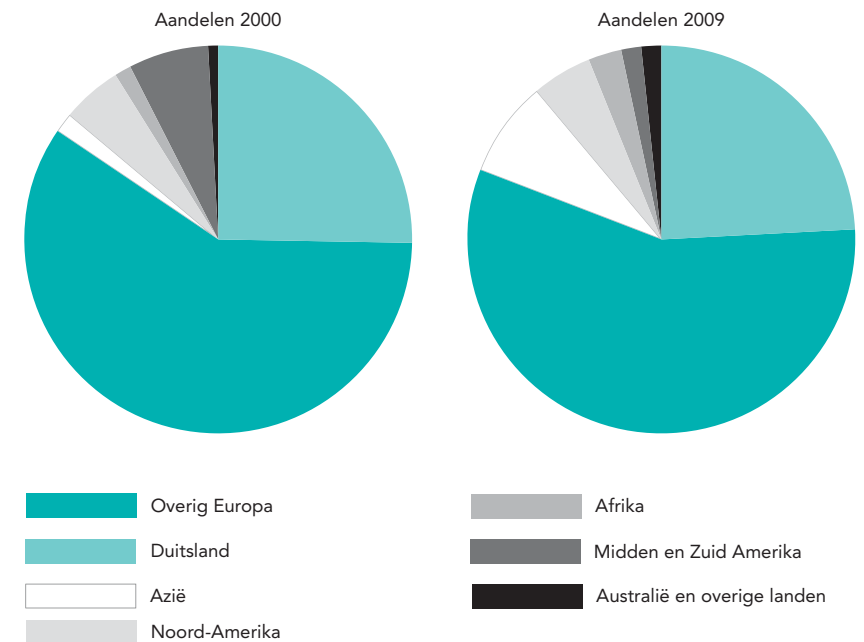
In deze paragraaf wordt een beknopte vooruitblik gegeven op ontwikkelingen in de wereldeconomie.¹⁰ Het is immers niet alleen belangrijk om te weten in welke mate bedrijven in de MRA internationale activiteiten ontplooiën, maar ook of het huidige beleid voldoende is toegespitst op verwachte economische veranderingen. Zo zal de MRA de komende jaren voor nieuwe uitdagingen komen te staan als gevolg van het toenemende belang van opkomende markten, de toenemende internationalisering van dienstensectoren, het ontstaan van een internationale arbeidsmarkt en het toenemende belang van duurzaamheid.

Opkomende markten en Europese markt

De handel met opkomende markten als China, India, Rusland en Brazilië groeit gestaag. Deze ontwikkeling heeft verschillende gevolgen voor het bedrijfsleven in de MRA. Nederlandse bedrijven, ook degenen die zich uitsluitend richten op de binnenlandse markt,

zullen steeds meer het hoofd moeten bieden aan buitenlandse concurrentie. Maar nieuwe markten brengen ook kansen voor ondernemers in de vorm van goedkope importen en nieuwe exportmarkten. Zo schat het Centraal Planbureau in dat de Nederlandse uitvoer naar India in 2040 ongeveer vijftien maal zo groot zal zijn en naar China elf keer zo groot.¹¹

Figuur 10 Export Nederland naar bestemming
Aandeel in procenten; 2000 en 2009



Bron: CBS

Ook de MRA zal van de Aziatische groei kunnen profiteren (al heeft Rotterdam van oudsher sterkere banden met China). Het

⁷ Bron: amsterdam inbusiness.

⁸ Berenschot, Buitenlandse investeerders zijn groeiversnellers voor de Nederlandse economie, in opdracht van het ministerie van Economische Zaken, Utrecht, 3 oktober 2007.

⁹ CBS (2010): Helft Nederlandse internationale handel door buitenlandse bedrijven, CBS Webmagazine 3 november 2010.

¹⁰ Zie voor een uitgebreide beschrijving van trends in internationaal ondernemen hoofdstuk 7 van Beleidsdoorlichting Internationaal Ondernemen: Terugkijken met een blik vooruit, in opdracht van het ministerie van Economische Zaken, EIM, Zoetermeer, 14 december 2009.

¹¹ Wim Suyker en Henri de Groot (editors) (2006): China and the Dutch economy; stylised facts and prospects, CPB Document No. 127, Centraal Planbureau, Den Haag; Wim Suyker, Henri de Groot en Piet Buitelaar (editors) (2007): India and the Dutch economy; stylised facts and prospects, CPB Document No. 155, Centraal Planbureau, Den Haag.

toenemende belang van opkomende markten uit zich ook in groeiende investeringen uit deze landen in westerse markten en in een groei van het aantal buitenlandse kenniswerkers. Met name Aziatische landen hebben in de afgelopen tien jaar in toenemende mate in de MRA geïnvesteerd.

Desalniettemin is er sprake van een blijvend belang van handel met de Europese buurlanden. De Nederlandse export heeft enorm geprofiteerd van de toegenomen integratie van de Europese markt. Zoals bekend is en blijft Duitsland bij verre de belangrijkste handelspartner, op afstand gevolgd door België, Groot-Brittannië en Frankrijk. Uit figuur 10 blijkt dat het aandeel van export naar Europa in de periode 2000-2009 gelijk is gebleven. Fysieke afstand, en daarmee de regionale relaties met onze buurlanden, blijft ook in een tijdperk van globalisering van betekenis.

Internationale dienstensector

Dankzij het gebruik van verbeterde informatie- en communicatietechnologie, liggen er voor een grotere groep dienstverlenende bedrijven meer internationale kansen, zoals gameontwikkelaars en designbureaus. Uitbesteding van productie en diensten is een sterke trend, maar voor sommige bedrijven kan het ook een stap te ver zijn. Zo zijn er signalen van bedrijven die activiteiten juist weer terughalen naar Nederland omdat de kwaliteit of arbeidsproductiviteit in het buitenland niet voldoende blijken of dat het op afstand managen van de verplaatste activiteiten te moeilijk is.¹²

Niettemin heeft de voortschrijdende globalisering tot gevolg dat productieketens in meerdere schakels worden opgedeeld, waarbij bedrijven in verschillende landen verschillende onderdelen van het productieproces voor hun rekening nemen. Door outsourcing van delen van de productie naar het buitenland ontstaan complexe ketens, waarbij specifieke taken in het buitenland kunnen worden uitgevoerd. Vanwege de fragmentatie van productie groeit de vraag naar diensten, bijvoorbeeld transport en communicatiediensten.¹³ De internationalisering van de dienstensector neemt verder toe

12 Désirée M. van Gorp en Pieter Klaas Jagersma (2010): Offshoring tijdens de crisis, Economische Statistische Berichten, 25 juni 2010.

13 Ebel Berghuis en Frank den Butter (2009): Veranderende wereldhandelspatronen door globalisering, Economische Statistische Berichten, 6 maart 2009.

en de handel in taken wordt steeds gewoner.¹⁴ Ook hier zorgt verbeterde informatie- en communicatietechnologie ervoor dat arbeid en diensten makkelijker uit buitenlandse markten kunnen worden betrokken.

In een recente scenariostudie heeft het Centraal Planbureau (CPB) onderzocht wat deze nieuwe vorm van globalisering betekent voor de verdeling van arbeid en taken.¹⁵ Er zijn twee mogelijkheden. In gespecialiseerde steden en regio's zullen arbeidskrachten zich specialiseren in specifieke taken en diensten. Daarnaast zijn er generalistische steden, zoals New York, Londen en Amsterdam, waar generalistische werknemers kunnen worden ingezet voor allerlei banen en waar gebruik wordt gemaakt van de wereldwijde kennisvoorraad. Dit laatste komt onder andere tot uiting in de groei van buitenlandse kenniswerkers. Zo is er in de MRA sprake van een toename van Indiase kenniswerkers die werkzaam zijn in de ICT, financiële en zakelijke dienstverlening.

Internationale arbeidsmarkt

Een belangrijke trend is het ontstaan van een internationale arbeidsmarkt. Voor grootstedelijke regio's betekent dit dat het bieden van een aantrekkelijk werk- en woonklimaat belangrijker wordt. Hier ligt een belangrijke uitdaging voor de MRA gezien de eerder genoemde matige beoordeling van de kwaliteit van de leefomgeving voor expats.

Uit onderzoek door SEO Economisch Onderzoek blijkt dat in de nabije toekomst een groot tekort van meer dan 100 duizend arbeidskrachten wordt verwacht in de MRA.¹⁶ Belangrijkste oorzaken zijn economische groei en pensionering van babyboomers. De verwachting is dat de totale extra vraag naar arbeid tot 2015 tussen de 122 en 180 duizend banen zal zijn. Tekorten worden vooral in de zakelijke dienstverlening en de zorg verwacht.

Schaarste op de lokale arbeidsmarkt kan leiden tot vraag naar

14 Semih Akçomak, Lex Borghans, Bas ter Weel (2010): Het draait om de verdeling van taken: een andere kijk op werkgelegenheid, Me Judice, jaargang 3, 26 november 2010.

15 Bas ter Weel, Albert van der Horst, George Gelauff (2010): The Netherlands of 2040, CPB Bijzondere Publicatie No. 88, Centraal Planbureau, Den Haag.

16 SEO Economisch Onderzoek (2010): De toekomst van de arbeidsmarkt in de Metropoolregio Amsterdam, Amsterdam.

kenniswerkers uit het buitenland. Daarom is het van belang dat de MRA aantrekkelijk is voor expats. Zij vormen een belangrijke economische impuls voor de regio en zijn door de toenemende behoefte aan kennis steeds belangrijker als bron van menselijk kapitaal. Bijna een kwart van de kennismigranten in de MRA is afkomstig uit India en een vijfde komt uit de VS.¹⁷ Het bedrijfsleven uit al langer kritiek op het strikte immigratiebeleid van de overheid, en voor de MRA is het van belang dat kenniswerkers niet door bureaucratische regelgeving worden geweerd. Verder is aantrekkelijke en betaalbare woonruimte onontbeerlijk voor buitenlandse kenniswerkers, net als goede onderwijsvoorzieningen voor hun kinderen.

Duurzaamheid

Door de toenemende schaarste aan grondstoffen, energie, water en natuur is er groeiende aandacht voor duurzaamheid en maatschappelijk verantwoord ondernemen. Dat betekent dat naast de economische dimensie van (internationaal) ondernemen ook de ecologische en sociale dimensies belangstelling krijgen. Deze aspecten worden ook door de MRA onderkend. In de economische agenda 2010-2014 wordt de inzet op vermindering van milieubelasting benaderd als een economische kans: een gebied met een hoge milieu- en ruimtedruk als de MRA kan bij uitstek een proeftuin zijn voor nieuwe concepten en toepassingen die vervolgens (inter)nationaal kunnen worden vermarkt.¹⁸

Ook in de rest van de wereld wordt duurzaamheid steeds belangrijker gevonden. Overheden stellen vaker eisen aan duurzaam inkopen. Aan de ene kant vraagt de aandacht voor milieu en arbeidsomstandigheden extra inspanning van het internationaal opererende bedrijfsleven, in het eigen bedrijf en in dat van nationale en internationale toeleveranciers. Aan de andere kant creëert deze trend kansen voor Nederlandse bedrijven op het gebied van grote aanbestedingen en het bieden van (eco)innovatieve en duurzame producten. Bedrijven die duurzaamheid en energie-efficiëntie

centraal zetten in hun bedrijfsstrategie, kunnen hierdoor een belangrijk concurrentievoordeel opbouwen. Concrete voorbeelden van internationale kansen zijn het exporteren van milieudiensten en kennis over duurzaam bouwen. Denk bijvoorbeeld aan Nederlandse expertise op het gebied van bouwen op water. Maar ook producten en kennis op het gebied van duurzame energie en biotechnologie zijn potentieel sterke exportproducten.

4. Conclusies

Exportcijfers laten zien dat de MRA gespecialiseerd is in de uitvoer van diensten. Dat is niet verrassend gezien het feit dat de MRA een veel grotere diensteneconomie heeft in vergelijking met de rest van Nederland. De dienstverlenende sectoren zijn goed voor ruim twee derde van de export van de MRA, terwijl de Nederlandse export voor minder dan een derde uit diensten bestaat. De MRA is gespecialiseerd in luchttransport en overige zakelijke diensten. Schiphol is toonaangevend: de MRA is goed voor maar liefst 95 procent van de totale Nederlandse export van luchttransport. Daarnaast is de MRA gespecialiseerd in een flink aantal andere sectoren zoals basismetaal, media, ontwerp en kunst, financiën, advies en recht, groothandel en ICT en telecommunicatie. Dit betekent dat de exportspecialisatie van de MRA breed en gevarieerd is, ondanks het geringe aandeel van de industrie.

Internationale hoofdkantoren spelen een belangrijke rol in deze dienstennetwerken. In totaal zijn er ongeveer vierhonderd Europese hoofdkantoren in de MRA; ongeveer 20 procent van het totaal aantal buitenlandse investeringen in de regio. De circa tweeduizend buitenlandse bedrijven in de MRA zijn goed voor meer dan 139 duizend directe arbeidsplaatsen, circa 15 procent van de directe werkgelegenheid in de regio. Met een derde van het totaal aantal buitenlandse investeringsprojecten in Nederland, is de MRA koploper in de acquisitie van buitenlandse investeringen.

Amsterdam staat op de zesde plaats van favoriete Europese vestigingsplaatsen. Sterke punten zijn de toegang tot internationale markten, de beschikbaarheid van gekwalificeerd personeel en de taalbeheersing van werknemers. De populariteit van Amsterdam als vestigingslocatie is sinds 1990 redelijk stabiel gebleven, maar belangrijke aandachtspunten zijn de prijs-kwaliteitsverhouding

¹⁷ DECISIO (2010): Internationals in Amsterdam: Kwantitatieve nulmeting in Amsterdam, in opdracht van Gemeente Amsterdam, Kamer van Koophandel en ORAM, Amsterdam.

¹⁸ Platform Regionaal Economische Structuur (PRES) Metropoolregio Amsterdam (2009): Global Business Gateway: Economische Agenda Metropoolregio Amsterdam 2010-2014, Amsterdam.

van kantoorruimte, de kosten van personeel, de stedelijke transportvoorzieningen en de kwaliteit van de leefomgeving.

Het bedrijfsleven in de MRA komt de komende jaren voor nieuwe uitdagingen te staan als gevolg van een veranderende wereldeconomie. Opkomende markten, de voortschrijdende internationalisering van dienstensectoren, het ontstaan van een internationale arbeidsmarkt en het toenemende belang van duurzaamheid vragen om aanpassingen, wil de MRA ook in de toekomst een aantrekkelijke en succesvolle vestigingsregio blijven.

Bijlagen

Bijlage 1 Sectorale afbakening Economische Verkenningen

De sectorale afbakening voor deze Economische Verkenningen is gebaseerd op de Standaard Bedrijfsindeling (SBI'93) van het CBS. De acht hoofdsectoren die onderscheiden worden in hoofdstuk 1 zijn opgebouwd uit twintig sectoren.

I Food & flowers

1. Landbouw en visserij
2. Food & flowers

II Nijverheid

3. Chemie
4. Basismetaal
5. Overige industrie
6. Water en energie

III Bouw

7. Bouw

IV Groothandel en Transport

8. Groothandel
9. Zeetransport
10. Luchttransport
11. Overig transport

V Financiële en zakelijke dienstverlening

12. Financiën, advies en recht
13. Onroerend goed
14. Overige zakelijke dienstverlening

VI Media, ICT, kennis en kunst

15. ICT en telecommunicatie
16. Kennis
17. Media, ontwerp en kunst

VII Consumentendienstverlening

18. Consumentendienstverlening

VIII Zorg en Overheid

19. Overheid
20. Zorg

De twintig sectoren bestaan uit de volgende bedrijfsactiviteiten:

1. Landbouw en visserij

- Overige landbouw en visserij

2. Food & flowers

- Tuinbouw (teelt van groenten, bloemen en champignons)
- Voedings- en genotmiddelenindustrie
- Veiligen van landbouw-, tuinbouw- en visserijproducten

3. Chemie

- Chemische industrie

4. Basismetaal

- Basismetaalindustrie

5. Overige industrie

- Delfstoffenwinning
- Textiel- en lederindustrie
- Houtindustrie en vervaardiging van artikelen van hout, kurk, riet en vlechtwerk (geen meubels)
- Vervaardiging van papier, karton en papier- en kartonwaren
- Aardolie- en steenkoolverwerkende industrie
- Vervaardiging van producten van rubber en kunststof
- Vervaardiging van glas, aardewerk, cement, kalk- en gipsproducten
- Metaalproductenindustrie
- Machine-industrie
- Elektrotechnische industrie
- Transportmiddelenindustrie
- Vervaardiging van meubels, overige goederen n.e.g., voorbereiding tot recycling

6. Water en energie

- Productie en distributie van en handel in elektriciteit, aardgas, stoom en water

7. Bouw

- Bouwnijverheid

8. Groothandel

- Groothandel en handelsbemiddeling

9. Zeetransport

- Zeevaart (vracht-, passagiers- en tankvaart, veerdiensten en sleepvaart)
- Binnenvaart (vracht-, passagiers- en tankvaart, veerdiensten en sleepvaart)

10. Luchttransport

- Vervoer door de lucht (passagiers en vracht)

11. Overig transport

- Vervoer per spoor
- Vervoer over de weg
- Vervoer via pijpleidingen
- Dienstverlening t.b.v. vervoer (laden, lossen en overslag; luchthavens en overige dienstverlening; expediteurs, cargadoors en bevrachters; weging en meting)
- Post- en koeriersdiensten

12. Financiën advies en recht

- Banken
- Verzekeringswezen en pensioenfondsen
- Financiële hulpactiviteiten
- Rechtskundige dienstverlening, accountants, boekhoudkundige dienstverlening, belastingconsulenten, markt- en opinieonderzoekbureaus, economische adviesbureaus en holdings

13. Onroerend goed

- Verhuur en handel in onroerend goed

14. Overige zakelijke dienstverlening

- Keuring en controle
- Uitzendbureaus en arbeidsbemiddeling
- Beveiliging en opsporing
- Reiniging van gebouwen en transportmiddelen
- Fotografie, pakken en sorteren, secretariaats- en vertaalwerk, zakelijke dienstverlening n.e.g.
- Milieudienstverlening
- Overige zakelijke dienstverlening n.e.g.

15. ICT en telecommunicatie

- Telecommunicatie
- Computerservice en informatietechnologie

16. Kennis

- Speur- en ontwikkelingswerk
- Onderwijs (primair, secundair, tertiair)

17. Media, ontwerp en kunst

- Uitgeverijen en drukkerijen en reproductie van opgenomen media
- Architecten-, ingenieurs- en overige technische ontwerp-, teken- en adviesbureaus
- Reclame-, reclameontwerp- en -adviesbureaus
- Activiteiten op het gebied van film en video
- Radio en televisie
- Overig amusement en kunst
- Pers- en nieuwsbureaus, journalistiek
- Culturele uitleencentra, openbare archieven, musea

18. Consumentendiensten

- Handel in en reparatie van auto's, motorfietsen; benzineservicestations
- Detailhandel en reparatie van consumentenartikelen
- Horeca
- Reisbureaus
- Sport, overige recreatie
- Overige dienstverlening

19. Overheid

- Openbaar bestuur en overheidsdiensten (inclusief douane)
- Politie en brandweer
- Sociale verzekering
- Defensie (inclusief marechaussee)

20. Zorg

- Gezondheids- en welzijnszorg

Bijlage 2 Gemeenten in de MRA per regio, 2009



IJmond

Beverwijk
Heemskerk
Uitgeest
Velsen
Castricum*

Zaanstreek

Wormerland
Zaanstad

Regio Haarlem

Bloemendaal
Haarlem
Haarlemmerliede en
Spaarnwoude
Heemstede
Zandvoort

Waterland

Landsmeer
Oostzaan
Beemster
Edam-Volendam
Purmerend
Waterland
Zeevang
Graft-De Rijk*

Amsterdam

Amsterdam

Regio Haarlemmermeer

Aalsmeer
Haarlemmermeer
Uithoorn

Almere en Lelystad

Almere
Lelystad

Gooi en Vechtstreek

Blaricum
Bussum
Hilversum
Huizen
Laren
Muiden
Naarden
Weesp
Wijdmeren

Overig Amstel-Meer-landen

Amstelveen
Diemen
Ouder-Amstel

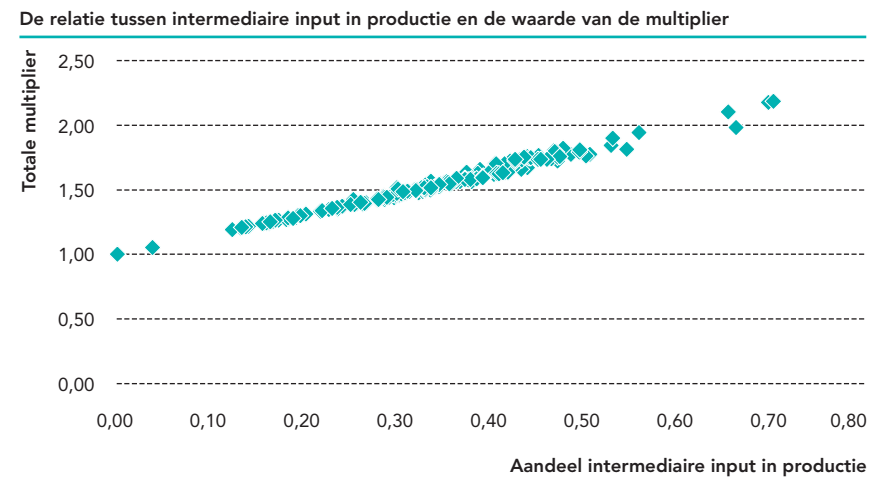
* Graft-De Rijk en Castricum maken geen onderdeel uit van de bestuursregio Metropoolregio Amsterdam. Beide gemeenten zijn in de economische cijfers wel onderdeel van de betreffende MRA deelregio.

Bijlage 3 Input-outputanalyse nader bekeken

De multiregionale input-outputtabel (MRIO) van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) geeft het totaal weer van de intermediaire leveranties tussen de twintig sectoren in de negen MRA deelregio's en de rest van Nederland. Voor het opstellen van de MRIO voor deze Economische Verkenningen is uitgegaan van de nationale input-outputtabel voor het jaar 2006 voor Nederland. Deze tabel is afkomstig van het CBS. Bij de vertaling van de nationale input-outputtabel naar een MRIO voor de MRA zijn twee aannames gedaan. De eerste is dat input-outputcoëfficiënten (de verhouding waarin verschillende intermediaire inputs gebruikt worden bij de productie van het eindproduct) constant zijn over de regio's. Dat wil zeggen, de productietechnologie van een sector is voor heel Nederland gelijk. Ten tweede, regio's leveren aan andere regio's naar rato van het aandeel in de Nederlandse productie (productiecapaciteit). Dus een regio met een hoger aandeel in sector *i* levert meer intermediaire inputs. We veronderstellen dat dit geldt voor leveringen aan alle regio's en sectoren. Met andere woorden, voor alle intermediaire inputs uit sector *i* geldt dat een regio met een hoger aandeel verhoudingsgewijs meer inputs levert. Deze aanname lijkt plausibel in de context van de MRA, waar afstand waarschijnlijk een geringe rol speelt. Bij grotere afstanden zou het aannemelijk zijn dat nabijgelegen of aangrenzende regio's meer aan elkaar leveren dan regio's die geografisch ver van elkaar verwijderd zijn. Het is echter wel zo dat afstand een belangrijke rol speelt tussen MRA enerzijds en overig Nederland anderzijds. Doordat er geen rekening gehouden is met afstand, ontstaat er een onderschatting van de MRA multiplier en een overschatting van de multiplier voor de rest van Nederland. De nationale multiplier geeft de totale outputverandering van een impuls in een sector in de Nederlandse economie weer. Binnen de nationale multiplier kunnen we een aantal regionale output multipliers onderscheiden. De intraregionale multiplier geeft de outputverandering van de impuls in de eigen regio weer. Het verschil tussen de nationale multiplier en de intraregionale multiplier is de interregionale multiplier. Deze geeft de outputverandering van de impuls in de andere regio's weer.

De achterliggende verklaring voor hoge multiplier-waarden vormt het aandeel van intermediaire input in de totale productie van een sector: naarmate sectoren verhoudingsgewijs meer intermediaire input gebruiken, stijgt de waarde van de multiplier. Dit wordt aangetoond in de onderstaande figuur. De figuur toont de waarde

van de nationale multiplier van 180 MRA clusters afgezet tegen het aandeel van intermediaire input in productie.



In input-outputmodellen worden doorgaans achterwaartse effecten bepaald. Er wordt dan gekeken naar de mate waarin toeleverende sectoren meebewegen met een sector. Behalve achterwaartse effecten kan ook gekeken worden naar de effecten van een impuls voor de afnemende sectoren, de zogenaamde voorwaartse effecten.

Vaak worden voorwaartse en achterwaartse effecten bij elkaar opgeteld om zo tot een inschatting van het totale effect van een schok te komen. Zowel achterwaarts als voorwaarts zoeken markten een nieuw evenwicht. Om deze effecten simultaan te bepalen, zijn (ruimtelijk) algemene evenwichtsmodellen nodig. Indien een dergelijk model niet voorhanden is, wordt de totale uitkomst van de IO-analyse opgevat als bruto-impuls. Afhankelijk van krapte of ruimte op de markten waar de impuls terechtkomt (productmarkt, arbeidsmarkt, grondmarkt) en de situatie op die markten, werkt de gehele impuls door of vindt er verdringing plaats. Analyse van die markten wijst dat uit ('terugkoppeling'). Dat betekent dat per markt vastgesteld wordt of er marktimperfecties zijn en of de situatie op die markten ruim of krap is. Doorgaans verdwijnt dan een groot deel van de bruto-impuls (bijvoorbeeld door verdringing). Wat overblijft, heet het additioneel effect en wordt in een kosten-batenanalyse meegenomen.

Bijlage 4 Referenties

Bossche, M.A. van den, O. Teule, J. Oosterhaven, J.E. Strum, P.J. Zwaneveld (2000): *Fundamenteel voorwaarts*, Onderzoeksprogramma Economische Effecten Infrastructuur, Ministerie van Verkeer en Waterstaat en Economische Zaken, Den Haag.

Centraal Planbureau (2010): *Macro Economische Verkenning 2011*.

Cushman & Wakefield (2010): *European Cities Monitor 2010*, Londen.

Flower Mainport Aalsmeer (2006): *Bloemen voor Nederland, brood voor de wereld*, Aalsmeer.

Heemskerk, L.C., J.G. de Wit, F. Rosenberg (2006): *Langere baan, meer werk?*, SEO-rapport, nr. 944, Amsterdam.

Jong, I. de, en C. van Oosteren (2010): *Metropoolregio 2010: de beleving en het gebruik van de Metropoolregio door haar inwoners*, Dienst Onderzoek en Statistiek, gemeente Amsterdam, Amsterdam.

TNO (2010): *De Top 20 van Europese stedelijke regio's; Randstad Holland in internationaal perspectief*, Delft.

Bijlage 5 Brp en werkgelegenheid per regio en sector

Bruto regionaal product per regio en sector
Omvang en groei; 1995-2011

	2009 x 1.000	1995-2009 %	2008	2009	2010*	2011*
Almere en Lelystad						
Food&flowers	142	3,6	0,6	2,9	1,2	3,6
Nijverheid	559	4,4	5,3	-3,7	3,7	3,7
Bouw	222	1,5	0,1	-8,2	-7,0	-5,5
Groothandel en transport	956	8,9	6,7	-2,6	13,8	5,4
Financiële en zakelijke dienstverlening	2.122	8,1	9,7	1,9	11,8	7,6
Media, ICT, kennis en kunst	1.134	6,5	6,1	1,6	3,3	6,7
Consumenten dienstverlening	543	3,6	0,1	-3,9	4,8	-0,8
Zorg en overheid	1.020	3,7	3,6	4,4	0,4	4,8
Totaal	6.698	5,9	5,9	0,2	6,8	5,3
Amsterdam						
Food&flowers	294	-2,2	-4,3	-2,6	-2,4	-3,4
Nijverheid	1.046	-2,1	-1,5	-7,6	-6,1	-3,3
Bouw	854	0,1	4,7	-3,8	-4,1	-1,4
Groothandel en transport	4.638	4,9	1,2	-7,3	3,8	0,1
Financiële en zakelijke dienstverlening	17.279	3,9	6,8	-1,1	4,0	5,6
Media, ICT, kennis en kunst	6.546	2,6	1,8	-2,8	-1,4	1,7
Consumenten dienstverlening	3.185	1,4	-2,0	-5,9	2,0	-0,3
Zorg en overheid	5.411	1,8	2,9	3,4	-0,4	4,5
Totaal	39.253	2,8	3,6	-2,2	1,8	3,3
Gooi en Vechtstreek						
Food&flowers	53	-4,8	-9,5	-7,1	-19,0	2,2
Nijverheid	350	-5,1	-7,2	-12,4	1,8	-7,9
Bouw	228	-1,7	0,1	-8,2	-8,3	-4,1
Groothandel en transport	978	3,0	-4,7	-13,3	-5,5	-6,3
Financiële en zakelijke dienstverlening	1.848	2,9	3,7	-2,4	3,2	1,7
Media, ICT, kennis en kunst	1.226	1,9	1,5	-3,5	-1,4	2,1
Consumenten dienstverlening	797	1,5	-0,9	-4,8	4,2	-1,1
Zorg en overheid	1.052	1,1	2,1	2,4	-0,9	3,4
Totaal	6.532	1,3	0,1	-4,8	-0,2	-0,1

* Prognose

Vervolg Bruto regionaal product per regio en sector
Omvang en groei; 1995-2011

	2009	1995-2009	2008	2009	2010*	2011*
	x 1.000	%				
IJmond						
Food&flowers	67	0,2	-4,7	-2,4	-3,8	-4,4
Nijverheid	1.408	0,5	-0,7	-18,2	-1,2	-3,3
Bouw	374	2,4	8,0	-0,8	-3,4	2,1
Groothandel en transport	427	1,4	-1,4	-9,1	-3,2	-5,2
Financiële en zakelijke dienstverlening	956	3,5	4,8	-1,2	5,3	3,6
Media, ICT, kennis en kunst	443	2,6	2,9	-0,4	0,4	3,7
Consumenten dienstverlening	489	2,3	-0,8	-4,7	2,8	0,2
Zorg en overheid	660	0,6	2,5	2,9	-0,5	3,8
Totaal	4.824	1,6	1,4	-7,3	0,4	0,3
Overig Amstel-Meerlanden						
Food&flowers	194	8,3	-2,7	-0,8	-4,0	0,6
Nijverheid	124	1,1	0,2	-6,0	10,3	0,2
Bouw	90	-4,3	-3,4	-11,9	-8,8	-13,7
Groothandel en transport	1.043	6,2	5,2	-5,2	13,6	5,7
Financiële en zakelijke dienstverlening	1.942	1,7	2,3	-5,2	0,4	-0,8
Media, ICT, kennis en kunst	689	3,2	3,0	-2,5	-0,3	5,8
Consumenten dienstverlening	279	0,4	-6,3	-10,3	0,2	-9,4
Zorg en overheid	561	1,6	1,7	2,2	-1,1	2,9
Totaal	4.921	2,5	2,0	-4,3	2,8	1,4
Regio Haarlem						
Food&flowers	47	-2,4	-0,8	1,3	0,8	0,3
Nijverheid	262	-3,5	-7,6	-15,0	8,3	-4,4
Bouw	208	-1,8	2,9	-5,4	-5,9	-3,0
Groothandel en transport	455	1,9	-5,3	-13,1	-5,1	-7,9
Financiële en zakelijke dienstverlening	1.166	1,1	3,3	-2,2	2,3	0,5
Media, ICT, kennis en kunst	693	0,1	0,3	-4,0	-3,9	0,0
Consumenten dienstverlening	695	1,6	-0,8	-4,7	2,4	0,0
Zorg en overheid	1.181	0,0	-0,2	0,2	-2,8	0,4
Totaal	4.708	0,3	-0,3	-4,3	-0,6	-0,9

* Prognose

Vervolg Bruto regionaal product per regio en sector
Omvang en groei; 1995-2011

	2009	1995-2009	2008	2009	2010*	2011*
	x 1.000	%				
Regio Haarlemmermeer						
Food&flowers	459	-0,6	-7,7	-6,3	-8,7	-8,5
Nijverheid	380	-3,5	-4,2	-14,2	3,2	-5,0
Bouw	402	1,7	3,1	-5,2	-7,1	0,5
Groothandel en transport	5.599	5,0	2,5	-10,8	18,4	14,4
Financiële en zakelijke dienstverlening	2.144	5,2	4,4	-2,2	4,0	4,4
Media, ICT, kennis en kunst	1.446	7,4	5,9	-0,2	2,2	7,8
Consumenten dienstverlening	1.108	2,3	1,6	-2,5	4,5	2,6
Zorg en overheid	972	6,1	8,9	9,2	3,6	10,4
Totaal	12.509	4,1	2,9	-5,9	9,4	9,2
Waterland						
Food&flowers	178	1,0	-1,4	1,0	-1,4	0,0
Nijverheid	148	-4,4	-9,1	-19,3	5,1	-7,9
Bouw	368	3,3	5,9	-2,7	-3,4	-1,1
Groothandel en transport	319	6,4	3,4	-5,3	9,4	2,2
Financiële en zakelijke dienstverlening	689	3,2	4,9	-0,2	4,5	3,4
Media, ICT, kennis en kunst	259	3,2	3,8	0,0	1,5	4,4
Consumenten dienstverlening	399	3,4	0,7	-3,2	4,5	0,8
Zorg en overheid	585	2,4	4,0	4,4	0,4	5,6
Totaal	2.944	2,5	2,7	-1,7	2,7	2,1
Zaanstreek						
Food&flowers	719	3,5	4,6	5,7	5,3	7,2
Nijverheid	300	-3,2	-6,7	-16,7	4,2	-3,7
Bouw	274	-0,6	1,4	-6,9	-9,3	-1,3
Groothandel en transport	164	-2,4	-17,8	-28,9	-36,3	-74,5
Financiële en zakelijke dienstverlening	729	1,6	2,3	-3,2	1,7	-0,2
Media, ICT, kennis en kunst	327	0,6	-2,3	-5,5	-6,4	-3,4
Consumenten dienstverlening	372	0,3	-3,8	-7,6	-0,3	-2,9
Zorg en overheid	553	2,6	3,5	4,0	0,2	4,8
Totaal	3.438	0,8	-0,8	-4,5	-1,3	-1,0

* Prognose

Vervolg Bruto regionaal product per regio en sector
Omvang en groei; 1995-2011

	2009	1995-2009	2008	2009	2010*	2011*
	x 1.000	%				
Metropoolregio Amsterdam						
Food&flowers	2.154	1,0	-1,9	0,0	-1,4	0,7
Nijverheid	4.576	-1,5	-2,2	-13,0	0,3	-3,0
Bouw	3.020	0,4	3,5	-4,8	-5,6	-1,6
Groothandel en transport	14.578	4,7	1,3	-9,2	9,3	5,7
Financiële en zakelijke dienstverlening	28.875	3,7	5,9	-1,4	4,2	4,5
Media, ICT, kennis en kunst	12.762	3,0	2,5	-2,2	-0,6	3,0
Consumenten dienstverlening	7.868	1,7	-1,2	-5,1	2,8	-0,3
Zorg en overheid	11.994	1,9	3,0	3,5	-0,2	4,5
Totaal	85.827	2,7	2,7	-3,4	2,9	3,4
Nederland						
Food&flowers	24.281	0,4	-2,4	-0,5	-1,5	0,1
Nijverheid	69.745	0,5	0,4	-10,4	3,5	-1,2
Bouw	30.646	1,0	4,7	-4,3	-7,2	-1,4
Groothandel en transport	64.170	4,5	1,4	-7,7	5,9	1,5
Financiële en zakelijke dienstverlening	123.623	2,8	4,3	-3,0	3,6	3,0
Media, ICT, kennis en kunst	58.326	2,3	1,4	-3,0	0,6	1,3
Consumenten dienstverlening	49.342	1,9	-0,9	-5,3	1,9	-0,3
Zorg en overheid	88.043	2,1	3,2	3,1	-0,5	4,0
Totaal	508.176	2,1	2,0	-3,9	1,8	1,5
Overig Nederland						
Food&flowers	22.127	0,3	-2,5	-0,6	-1,5	0,0
Nijverheid	65.168	0,6	0,6	-10,2	3,7	-1,1
Bouw	27.627	1,1	4,8	-4,2	-7,4	-1,4
Groothandel en transport	49.592	4,5	1,5	-7,2	5,0	0,3
Financiële en zakelijke dienstverlening	94.748	2,6	3,9	-3,5	3,4	2,5
Media, ICT, kennis en kunst	45.564	2,2	1,1	-3,2	0,9	0,8
Consumenten dienstverlening	41.474	1,9	-0,8	-5,3	1,7	-0,3
Zorg en overheid	76.048	2,1	3,2	3,1	-0,6	4,0
Totaal	422.349	2,0	1,9	-4,0	1,5	1,1

* Prognose
Bron: TNO

Werkzame personen per regio en sector
Omvang en groei; 1995-2011

	2009	1995-2009	2008	2009	2010*	2011*
	x 1.000	%				
Almere en Lelystad						
Food&flowers	2	0,1	-2,2	-6,7	-5,0	3,4
Nijverheid	7	3,6	7,0	-5,3	-5,3	2,0
Bouw	5	2,8	14,0	-4,6	-5,1	-7,8
Groothandel en transport	16	5,3	10,6	0,6	8,0	5,3
Financiële en zakelijke dienstverlening	16	4,6	2,0	-17,3	13,6	4,4
Media, ICT, kennis en kunst	16	4,1	5,2	2,1	2,5	7,5
Consumenten dienstverlening	24	3,4	4,7	5,3	5,5	-0,6
Zorg en overheid	21	4,5	3,3	4,9	-0,2	1,3
Totaal	107	4,1	5,2	-1,5	4,2	2,6
Amsterdam						
Food&flowers	3	-1,4	-0,8	-3,0	-5,8	-1,7
Nijverheid	13	-2,5	-14,4	7,4	-9,1	-4,3
Bouw	12	-0,8	3,4	-2,5	-2,1	-3,7
Groothandel en transport	49	0,4	1,1	-1,8	-1,3	-0,3
Financiële en zakelijke dienstverlening	168	2,8	2,1	-3,7	2,3	0,4
Media, ICT, kennis en kunst	104	1,6	3,8	-0,5	-2,1	3,1
Consumenten dienstverlening	113	0,4	3,8	-1,7	2,7	-0,2
Zorg en overheid	108	2,2	0,8	3,0	-0,4	1,6
Totaal	570	1,4	2,0	-1,1	0,3	0,7
Gooi en Vechtstreek						
Food&flowers	1	-5,3	3,2	-36,2	-19,4	2,6
Nijverheid	6	-4,3	0,6	-8,0	-4,5	-7,9
Bouw	5	-0,5	1,0	0,5	-6,5	-6,3
Groothandel en transport	12	-2,1	-3,5	-0,7	-9,7	-6,2
Financiële en zakelijke dienstverlening	24	4,4	1,1	-1,5	3,8	-1,0
Media, ICT, kennis en kunst	23	0,6	3,8	-1,6	-1,9	3,5
Consumenten dienstverlening	31	0,7	1,6	0,8	4,9	-1,0
Zorg en overheid	24	2,1	2,5	1,7	-0,4	0,5
Totaal	126	0,6	1,5	-1,0	-0,1	-0,9

* Prognose

Vervolg Werkzame personen per regio en sector
Omvang en groei; 1995-2011

	2009	1995-2009	2008	2009	2010*	2011*
	x 1.000	%				
IJmond						
Food&flowers	1	-2,6	-0,1	-20,8	-8,8	-2,5
Nijverheid	15	-0,3	3,3	-7,2	-10,9	-0,9
Bouw	5	1,7	1,5	-5,4	-1,5	-0,4
Groothandel en transport	6	-0,5	2,7	-6,2	-7,3	-5,8
Financiële en zakelijke dienstverlening	10	3,0	2,2	-7,1	8,1	0,7
Media, ICT, kennis en kunst	8	2,1	3,5	-1,3	0,1	5,1
Consumenten dienstverlening	20	2,0	-1,3	0,2	3,5	0,4
Zorg en overheid	14	1,4	3,8	-2,4	-0,3	0,6
Totaal	80	1,2	1,9	-4,1	-1,0	0,2
Overig Amstel-Meerlanden						
Food&flowers	2	-1,6	-6,8	0,0	-7,3	1,9
Nijverheid	1	-5,5	22,0	-9,3	0,6	-5,5
Bouw	2	-0,5	-0,9	-0,5	-6,9	-15,7
Groothandel en transport	9	0,5	-7,0	3,4	0,2	5,1
Financiële en zakelijke dienstverlening	28	4,0	2,5	-4,0	-1,5	-4,7
Media, ICT, kennis en kunst	12	3,3	3,9	-0,5	-1,4	7,5
Consumenten dienstverlening	14	1,8	-0,5	0,3	0,8	-9,3
Zorg en overheid	10	0,8	-4,1	5,7	-1,0	0,2
Totaal	78	2,1	0,0	-0,5	-1,0	-2,0
Regio Haarlem						
Food&flowers	1	-2,8	-2,4	-16,2	-3,3	1,3
Nijverheid	4	-2,9	3,0	-1,9	-5,0	-9,4
Bouw	4	-1,5	0,5	-0,9	-4,0	-5,3
Groothandel en transport	6	-2,0	1,6	-9,1	-10,0	-13,4
Financiële en zakelijke dienstverlening	12	0,4	-1,1	-14,1	2,9	-3,2
Media, ICT, kennis en kunst	14	0,4	3,1	0,9	-5,4	-1,6
Consumenten dienstverlening	27	0,8	-0,5	1,5	3,1	0,1
Zorg en overheid	26	0,5	-1,3	0,7	-2,7	-2,5
Totaal	95	0,0	0,0	-2,2	-1,4	-2,7

* Prognose

Vervolg Werkzame personen per regio en sector
Omvang en groei; 1995-2011

	2009	1995-2009	2008	2009	2010*	2011*
	x 1.000	%				
Regio Haarlemmermeer						
Food&flowers	8	-2,6	-27,8	15,7	-11,9	-7,3
Nijverheid	9	-2,9	4,3	-4,4	-5,1	-4,8
Bouw	6	1,5	0,6	-1,2	-5,2	-1,9
Groothandel en transport	69	1,9	2,4	-2,5	5,6	5,7
Financiële en zakelijke dienstverlening	21	4,1	5,7	-7,5	5,1	1,6
Media, ICT, kennis en kunst	17	3,3	0,3	1,3	1,0	8,3
Consumenten dienstverlening	33	2,3	-2,6	1,5	5,1	2,7
Zorg en overheid	15	4,2	0,4	3,2	3,8	8,1
Totaal	179	1,8	-0,1	-1,0	3,2	3,8
Waterland						
Food&flowers	2	-1,3	-7,8	0,3	-7,3	0,1
Nijverheid	4	-0,5	-2,0	-2,3	-2,6	-12,3
Bouw	6	3,4	-0,4	-0,7	-1,5	-3,4
Groothandel en transport	5	1,6	6,7	-4,1	0,6	1,7
Financiële en zakelijke dienstverlening	6	3,7	-3,3	-1,3	4,1	-1,4
Media, ICT, kennis en kunst	5	2,3	-2,1	2,8	1,0	5,8
Consumenten dienstverlening	15	2,6	0,0	0,1	5,2	1,0
Zorg en overheid	12	2,5	4,5	1,3	0,6	2,7
Totaal	55	2,2	0,5	-0,2	1,6	0,2
Zaanstreek						
Food&flowers	5	0,6	-0,7	0,0	0,9	7,8
Nijverheid	6	-1,6	1,1	3,1	-4,5	-4,3
Bouw	5	0,1	4,8	1,6	-7,4	-3,7
Groothandel en transport	6	1,3	1,6	2,9	-39,7	-74,6
Financiële en zakelijke dienstverlening	10	2,5	5,5	-2,7	1,9	-5,2
Media, ICT, kennis en kunst	7	1,6	6,0	0,4	-8,4	-3,7
Consumenten dienstverlening	17	1,0	3,6	-0,1	0,3	-2,8
Zorg en overheid	12	3,3	3,6	4,9	0,4	1,9
Totaal	68	1,2	3,5	1,1	-5,1	-6,2

* Prognose

Vervolg Werkzame personen per regio en sector
Omvang en groei; 1995-2011

	2009	1995-2009	2008	2009	2010*	2011*
	x 1.000	%				
Metropoolregio Amsterdam						
Food&flowers	25	-1,7	-10,8	-1,2	-7,4	-0,6
Nijverheid	66	-1,8	-0,4	-2,6	-6,9	-4,2
Bouw	51	0,4	2,8	-1,8	-4,0	-4,3
Groothandel en transport	178	1,0	1,9	-1,9	-0,1	0,5
Financiële en zakelijke dienstverlening	295	3,1	2,2	-5,2	3,1	-0,2
Media, ICT, kennis en kunst	206	1,8	3,5	-0,1	-1,7	3,8
Consumenten dienstverlening	296	1,2	1,7	0,2	3,4	-0,4
Zorg en overheid	241	2,2	1,2	2,6	-0,3	1,4
Totaal	1.359	1,5	1,7	-1,2	0,5	0,4
Nederland						
Food&flowers	393	-1,0	-1,4	-3,3	-7,7	0,5
Nijverheid	735	-0,6	1,5	-2,8	-3,4	-1,3
Bouw	489	1,0	1,8	-1,8	-2,5	-1,7
Groothandel en transport	921	1,1	2,6	-2,4	1,2	0,8
Financiële en zakelijke dienstverlening	1.467	2,5	1,6	-5,3	4,8	-0,9
Media, ICT, kennis en kunst	1.004	1,9	3,6	0,0	-0,2	2,6
Consumenten dienstverlening	1.869	1,1	0,5	-0,1	2,5	-0,2
Zorg en overheid	1.751	2,2	1,1	2,9	-0,5	1,3
Totaal	8.628	1,3	1,5	-1,2	0,6	0,2
Overig Nederland						
Food&flowers	367	-1,0	-0,7	-3,4	-7,7	0,6
Nijverheid	669	-0,4	1,7	-2,8	-3,1	-1,1
Bouw	438	1,1	1,7	-1,8	-2,3	-1,4
Groothandel en transport	743	1,2	2,7	-2,5	1,5	0,8
Financiële en zakelijke dienstverlening	1.171	2,4	1,5	-5,3	5,2	-1,1
Media, ICT, kennis en kunst	798	2,0	3,6	0,1	0,1	2,2
Consumenten dienstverlening	1.574	1,1	0,3	-0,2	2,3	-0,2
Zorg en overheid	1.510	2,2	1,1	2,9	-0,5	1,2
Totaal	7.270	1,3	1,4	-1,1	0,6	0,2

* Prognose
Bron: TNO

Bijlage 6 Samenstelling Klankbordgroep

Martijn van Vliet (voorzitter)	Economische Zaken Amsterdam
Jan Appelman	Gemeente Haarlem
Dick Freling	Kamer van Koophandel Amsterdam
Willem Hamel	Gemeente Rotterdam
Linda Koeman	Economische Zaken Amsterdam
Alphons Kurstjens	Rabobank Amsterdam
Tom Lips	Provincie Noord-Holland
Robert-Jan Moorman	Gemeente Lelystad
Carine van Oosteren	Gemeente Amsterdam, Dienst Onderzoek en Statistiek
Michiel Overkamp	Gemeente Haarlemmermeer
Marcel Peek	ING Amsterdam
Monique Roso	Gemeente Hilversum
Maurits Schaafsma	Schiphol Group
Rutger Schuitemaker	Provincie Flevoland
Gaston Tchang	Haven Amsterdam
Willem van der Velden	Rabobank Nederland
Huib de Veth	Platform Arbeid en Onderwijs
Jane Zoutendijk	Gemeente Amstelveen

Colofon

De Economische Verkenningen Metropoolregio Amsterdam 2011 is een uitgave van Economische Zaken Amsterdam en de Kamer van Koophandel Amsterdam in opdracht van PRES.

Auteurs hoofdstuk 1, 2 en 3

Walter J.J. Manshanden (TNO), Thijmen van Bree (TNO), Maureen Lankhuizen (Vrije Universiteit Amsterdam) en Henri L.F. de Groot (Vrije Universiteit Amsterdam). Met medewerking van: Tanya Bulavskaya (TNO), Stefan Groot (Vrije Universiteit Amsterdam), Wouter Jonkhoff (TNO), Olaf Kooops (TNO), Jan Möhlmann (Vrije Universiteit Amsterdam) en Evgueni Poliakov (TNO).

Auteurs artikel De arbeidsmarkt van de Metropoolregio Amsterdam

Ruud Esselink (I&O Research), Thijs Lenderink (I&O Research) en Jeroen Bos (Blaauw-berg).

Auteurs artikel Internationalisering van de Metropoolregio Amsterdam

Nicolette Tiggelooove (EIM) en Christi Veldhuis-van Essen (EIM).

Stuurgroep

Martijn van Vliet (voorzitter, Economische Zaken Amsterdam), Dick Freling (Kamer van Koophandel Amsterdam), Linda Koeman (Economische Zaken Amsterdam) en Carine van Oosteren (Gemeente Amsterdam, dienst Onderzoek en Statistiek).

Coördinatie: Linda Koeman, Economische Zaken Amsterdam

Vormgeving omslag: CO3 grafisch ontwerpers, Toon van Lieshout

Vormgeving binnenwerk: Let de Jong en Renee Bakker, ABC Vorm

Foto's omslag: Flora Holland, Canon Europa, Gemeente Lelystad, Gemeente

Hilversum, Roel Backaert, Erik van Roekel, Dr. Jaus, Johan Wieland, Chris Zwolle

Eindredactie: Evert Nieuwenhuis, Amsterdams Bureau voor Communicatie

Copyright © 2011 Economische Zaken Amsterdam / Kamer van Koophandel Amsterdam. Alle rechten voorbehouden. Het is geoorloofd gegevens uit deze *Economische Verkenningen* te gebruiken in andere publicaties, mits daarbij de bron duidelijk en nauwkeurig wordt vermeld.

Kerngegevens Metropoolregio Amsterdam

		1995-2009	2005	2006	2007	2008	2009	2010*	2011*
Bruto regionaal product (brp)	<i>mIn euro,</i>		80.314	83.025	86.512	88.848	85.827	88.316	91.313
Groei brp	%	2,7	2,0	3,4	4,2	2,7	-3,4	2,9	3,4
Werkgelegenheid	x 1.000		1.296	1.330	1.352	1.375	1.359	1.365	1.370
Groei werkgelegenheid	%	1,5	0,1	2,6	1,6	1,7	-1,2	0,5	0,4
Werkloosheid	x 1.000		75	63	52	46	59	68	71
Werkloosheid ¹⁾	%		6,8	5,8	4,7	4,1	5,2	5,9	6,1

* Prognose

¹⁾ Als percentage van de beroepsbevolking

Bron: TNO/VU op basis van CBS/CPB

Toegevoegde waarde (brp) naar regio en sector

	Metropoolregio Amsterdam	Amsterdam	Regio Haarlem-mermeer	Almere en Lelystad	Gooi en Vechtstreek	Overig Amstel-Meerlanden	IJmond	Regio Haarlem	Zaanstreek	Waterland
<i>Omvang in mln euro's; 2009</i>										
Financiële en zakelijke dienstverlening	28.875	17.279	2.144	2.122	1.848	1.942	956	1.166	729	689
Groothandel en transport	14.578	4.638	5.599	956	978	1.043	427	455	164	319
Media, ICT, kennis en kunst	12.762	6.546	1.446	1.134	1.226	689	443	693	327	259
Zorg en overheid	11.994	5.411	972	1.020	1.052	561	660	1.181	553	585
Consumenten dienstverlening	7.868	3.185	1.108	543	797	279	489	695	372	399
Nijverheid	4.576	1.046	380	559	350	124	1.408	262	300	148
Bouw	3.020	854	402	222	228	90	374	208	274	368
Food & flowers	2.154	294	459	142	53	194	67	47	719	178
Totaal	85.827	39.253	12.509	6.698	6.532	4.921	4.824	4.708	3.438	2.944

Bron: TNO