

De ruimtelijke aansluiting tussen vraag en aanbod op de arbeidsmarkt in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Onderzoek in opdracht van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Jaap de Koning

Paul de Hek

Elisa de Vleeschouwer

Rotterdam, maart 2017

Verantwoording

Dit onderzoek is uitgevoerd in opdracht van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Het onderzoeksteam van SEOR bestond uit Paul de Hek, Jaap de Koning (projectleider) en Elisa de Vleeschouwer. Bas Stegehuis en Kees Zandvliet hebben de groepsgesprekken met werklozen uitgevoerd en Daisy de Vries heeft geholpen bij de inventarisatie van bestaande literatuur. De enquête onder werkgevers is uitgevoerd door Mediad. De gegevens over reisduren en -afstanden is afkomstig van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Het onderzoek is van de zijde van de opdrachtgever begeleid door Cees Stoppelenburg.

Inhoud

Samenvatting, conclusies en aanbevelingen	i
Achtergrond en onderzoeksvragen	i
Onderzoeksopzet	i
Conclusies	ii
Aanbevelingen	iv
1 Inleiding	1
1.1 Achtergrond en probleemstelling	1
1.2 Onderzoeksopzet	2
1.2.1 De ruimtelijke spreiding van vraag en aanbod	2
1.2.2 Analyse reisafstand en reisduur vraag-aanbod en pendel	2
1.3 Structuur van het rapport	4
2 Bestaande literatuur over ruimtelijke discrepanties op de arbeidsmarkt	5
2.1 Inleiding	5
2.2 Spatial mismatch hypothesis en effecten op arbeidsparticipatie en werkloosheid	5
2.3 Effect van mobiliteit/(openbaar) vervoer op arbeidsmarkresultaten	6
2.4 Conclusies	7
3 De ruimtelijke spreiding van vraag en aanbod	9
3.1 Inleiding	9
3.2 Uitkomsten	9
3.3 Conclusies	13
4 Ruimtelijke knelpunten om werk te vinden en vacatures te vervullen	15
4.1 Inleiding	15
4.2 Pendelstromen	15
4.2.2 Rotterdam-Zuid	16
4.2.3 Rotterdam-Noord	19
4.2.4 Den Haag	22
4.3 Bereikbaarheid van banen	25
4.4 Resultaten focusgroepen	26
4.5 Resultaten enquête	27
4.6 Conclusies	31
Literatuur	33
Bijlage	35

Onderzoeksgebied	35
Resultaten per gemeente	36
Vragenlijst enquête onder bedrijven	47
A. Controle doelgroep	47
B. Algemene vragen over organisatie en personeel	48
C. Vragen over wervingsproblemen en de rol van vervoer daarbij	49
D. Afsluitende vragen	51

Samenvatting, conclusies en aanbevelingen

Achtergrond en onderzoeksvragen

In grote steden zijn werkloosheid en uitkeringsafhankelijkheid vaak relatief hoog. Dit hangt voor een belangrijk deel samen met het feit dat grote steden een concentratie hebben van lager opgeleiden en mensen met een migratieachtergrond. Deze groepen, die elkaar ook vrij sterk overlappen, hebben een duidelijk verhoogde kans op werkloosheid en uitkeringsafhankelijkheid. Dit patroon vinden we ook heel duidelijk terug in Den Haag en Rotterdam. Er zijn verschillen wegen om dit probleem op te lossen. Eén van de mogelijkheden is om te kijken naar banen voor deze groepen buiten de grote steden. In deze studie onderzoeken we dit voor de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH).

De concentratie van laag opgeleide werklozen in Den Haag en Rotterdam en de vraag of buiten die steden substantiële baanmogelijkheden voor deze groep bestaan die momenteel niet of weinig worden benut, vormen de aanleiding voor het onderzoek. Maar de vraagstelling van het onderzoek is breder en kan in de volgende onderzoeksvragen worden samengevat:

- 1) Hoe zijn binnen de arbeidsmarkt van de metropoolregio vraag en aanbod ruimtelijk verdeeld? En hoe ligt dit specifiek voor laaggeschoolde arbeid?
- 2) In hoeverre vormt de locatie van de vraag naar laaggeschoolde arbeid een belemmering voor laagopgeleide mensen om aan betaald werk te komen? En in hoeverre is een gebrek aan goede vervoersvoorzieningen hiervan de oorzaak?
- 3) Welke verbeteringen in de vervoersinfrastructuur zouden nodig zijn om deze belemmering weg te nemen en wat zou dit naar verwachting opleveren?

We kijken dus niet alleen naar lager opgeleiden, maar ook naar middelbaar en hoger opgeleiden. Verder is de focus niet volledig op Den Haag en Rotterdam, maar brengen we de geografische spreiding van vraag en aanbod op de arbeidsmarkt voor de gehele MRDH in kaart. En ten slotte is een belangrijke vraag in het onderzoek in hoeverre reisafstanden en reisduren bemoeilijken dat in het bijzonder lager opgeleiden aan een baan komen en hoe dit door infrastructurele voorzieningen verbeterd kan worden.

Onderzoeksopzet

Het onderzoek bestaat uit de volgende onderdelen:

- a) Inventarisatie van de wetenschappelijke literatuur op dit terrein;
- b) Analyse van de ruimtelijke spreiding van de vraag naar en het aanbod van arbeid in de Metropoolregio;
- c) Een enquête onder werkgevers in de Metropoolregio;
- d) Enkele groeps gesprekken met werklozen in de bijstand.

De analyse van de ruimtelijke spreiding van vraag en aanbod wordt voornamelijk gebaseerd op CBS microdata over de woon- en werklocatie. Daarnaast is gebruik gemaakt van vacaturegegevens van het UWV.

De literatuurinventarisatie, de enquête onder werkgevers en de groepsgesprekken met werklozen zijn vooral gericht op de mate waarin reisafstand en reisduur een knelpunt vormen bij de matching van vraag en aanbod op de arbeidsmarkt.

Conclusies

Ruimtelijke spreiding vraag en aanbod

De analyse van de ruimtelijke spreiding van de vraag naar en het aanbod van arbeid in de Metropool-regio heeft informatie opgeleverd over de werkgelegenheid per gemeente (met een splitsing van Rotterdam tussen Noord en Zuid), de openstaande vraag per deelregio, het aanbod van arbeid (inclusief uitkeringsgerechtigden en niet-werkende werkzoekenden zonder uitkering) per gemeente en de pendel naar woon- en werkregio. De vraag naar arbeid in de totale regio is bijvoorbeeld gelijk aan ongeveer 1,47 miljoen banen, terwijl het totale aanbod van arbeid rond de 1,9 miljoen ligt. Deze informatie is steeds bepaald per opleidingsniveau. Hieruit is onder meer afgeleid waar lager opgeleiden in de regio wonen, waar ze werken (als ze werkzaam zijn) en waar de laagopgeleide werkgelegenheid gelokaliseerd is.

De verhouding tussen aanbod en vraag varieert tussen gemeenten en (deel)regio's en binnen een gemeente of regio naar opleidingsniveau. Voor hoger opgeleiden is de verhouding over het algemeen lager dan voor middelbaar en lager opgeleiden. Door het aantal werkenden per gemeente (of regio) te relateren aan de gerealiseerde vraag per gemeente is aangegeven of deze meer woongemeente is of juist meer werkgemeente. Deze verhouding is minder afhankelijk van het opleidingsniveau. Is een gemeente een werkgemeente voor lager opgeleiden dan is dat meestal ook het geval voor middelbaar en hoger opgeleiden.

Uitgaande van het aanbod naar opleidingsniveau is de reisafstand naar de locaties van de voor dit aanbod geschikte vraag bepaald. Hierbij is naar verschillende vervoersmodaliteiten gekeken. Verder is nagegaan wat de feitelijke pendel is vanuit de locaties waar het aanbod is gelokaliseerd. Dit is bekeken voor lager opgeleiden die woonachtig zijn in Rotterdam (Noord en Zuid apart) en Den Haag.

Het aandeel van werknemers uit een van deze drie (deel)gemeenten in het totaal aantal geschikte banen (voor lager, middelbaar of hoger opgeleiden) per gemeente is sterk afhankelijk van de (gemiddelde) afstand tussen woon- en werklocatie. Een toename van de reistijd of –afstand leidt tot een afname in het aandeel werknemers. Deze afname is sterker naarmate het opleidingsniveau lager is.

Is voor lager opgeleiden de locatie van de vraag een knelpunt om aan werk te komen?

Vooral onder laag opgeleiden in Den Haag en Rotterdam is het percentage werkenden relatief laag en de werkloosheid relatief hoog. Van degenen met een baan uit Rotterdam-Zuid, Rotterdam-Noord of Den Haag werkt het overgrote deel, rond de 85 procent, in de eigen regio en, op gemeenteniveau, in de eigen (deel)gemeente (de helft tot tweederde). Uit onze analyses blijkt dat meer lager opgeleiden uit beide steden werk kunnen vinden als zij zich op een groter geografisch gebied zouden richten.

De vraag is echter of die oriëntatie op een groter zoekgebied voor lager opgeleiden ook praktisch mogelijk is. Eerdere (buitenlandse) studies die de invloed van ruimtelijke discrepanties op de baankansen hebben onderzocht vinden dat groepen als lager opgeleiden en minderheden, die veelal

in het centrum van de grote steden wonen, minder toegang hebben tot banen door grotere reisafstanden en minder vervoersmogelijkheden. Bijvoorbeeld doordat zij zich geen auto kunnen veroorloven.

Uit focusgesprekken met bijstandsgerechtigde werklozen in Den Haag, Rotterdam en Spijkenisse komt naar voren dat de bereidheid om te reizen of te verhuizen voor een baan afhankelijk is van de omstandigheden, zoals de gezinssituatie en de aantrekkelijkheid van de baan. Voor de meeste personen ligt de maximale reistijd op één uur reizen, maar diverse werkzoekenden zijn bereid tot langer reizen wanneer het om een aantrekkelijke baan gaat. Reizen met de auto heeft als voordeel dat dit voor langere afstanden vaak sneller is en dat het ook 's nachts en vroeg in de ochtend mogelijk is. Een deel van de respondenten ziet het niet hebben van een rijbewijs als een belemmering voor het vinden van werk. Een kortere en stabielere reistijd heeft ook voordelen voor de werkgever. Werknemers moeten soms onverwacht snel op het werk kunnen zijn en het vermindert de kans dat werknemers te laat komen door vertragingen.

Ten slotte hebben we ook een enquête uitgevoerd onder bedrijven in de Metropoolregio. Een groot deel van de bedrijven (68 procent) geeft aan dat de werving van personeel over het algemeen gemakkelijk verloopt. Daarnaast geeft ongeveer 15 procent aan dat dit verschilt per functie, terwijl zo'n 7 procent vindt dat het bedrijf over het algemeen moeite heeft om personeel te krijgen. De overige 10 procent neemt geen of vrijwel geen werknemers in loondienst. De werving geeft vaker problemen bij functies op middelbaar en hoger niveau, dan bij functies op lager niveau. Bij 7 procent van de bedrijven wordt een lange reisduur tussen huis en werk gezien als een reden waardoor mensen af en toe, regelmatig of vaak niet bij het bedrijf komen werken.

De lange reisduur wordt volgens de bedrijven vooral veroorzaakt door dagelijkse files, doordat de vestigingslocatie moeilijk bereikbaar is met openbaar vervoer, en relatief ver van woongebieden ligt. Ongeveer de helft van de bedrijven neemt als organisatie maatregelen om het woon-werkverkeer van werknemers makkelijker te maken. Hierbij gaat het dan vooral om maatregelen als het bieden van een reisvergoeding boven de belastingaftrek, het organiseren van vervoer of een auto van de zaak of leaseauto. Volgens de geënteerde bedrijven wordt de reisduur van huis naar werk problematisch voor werknemers als de enkele reis ongeveer een uur in beslag neemt.

Wat kan verbetering van de vervoersinfrastructuur opleveren?

Om een indicatie te krijgen van wat een verbetering in de vervoersinfrastructuur, wat betreft OV-reistijden, zou kunnen opleveren, hebben we voor lager opgeleiden berekend hoeveel banen bereikbaar zijn op basis van de reistijd met het openbaar vervoer. Hiermee kan berekend worden hoeveel banen extra in het bereik van (potentiële) werknemers komen te liggen als reizen met het OV sneller wordt gemaakt. Als mensen bijvoorbeeld bereid zijn maximaal een uur te reizen voor woon-werkverkeer, dan zou een verlaging van de reistijd van 75 naar 60 minuten in geval van lager opgeleiden uit Rotterdam leiden tot een verdubbeling van het aantal bereikbare (geschikte) banen. Voor lager opgeleiden uit Den Haag zou dit leiden tot een toename van het aantal bereikbare banen met ongeveer 70 procent.

In het recente verleden heeft de introductie van RandstadRail een impuls gegeven aan de integratie van het verkeer- en vervoersysteem van de regio's Rotterdam en Haaglanden. Sinds de start in 2010 is het gebruik meer dan verdubbeld. In de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid MRDH is een pakket

aan maatregelen voorgesteld voor de periode 2016-2025. Mogelijke maatregelen betreffen het verbeteren van de aansluiting van economische locaties op het spoor, het snel, betrouwbaar en efficiënt organiseren van de OV-hoofdverbindingen in de metropoolregio, en het versterken van het fietsnetwerk.

Als lager opgeleiden een groter zoekbereik krijgen zou het ook kunnen betekenen dat zij een deel van het werk kunnen gaan doen dat momenteel door buitenlandse arbeidskrachten wordt verricht. Waarschijnlijk zijn in Zuid-Holland ongeveer 150 duizend buitenlandse arbeidskrachten werkzaam. Weliswaar zullen niet al deze mensen het hele jaar fulltime werkzaam zijn, maar omgerekend naar fulltime banen zal het toch om substantiële aantallen gaan.

Aanbevelingen

Uiteraard moeten banen binnen een redelijke reistijd bereikbaar zijn om van uitkeringsgerechtigde werklozen te verlangen dat zij zich actief richten op banen die wat verder weg gelokaliseerd zijn. Maar gemeenten kunnen werkzoekenden dan ook stimuleren en helpen om dat soort banen te krijgen. Dit kan door het beschikbaar stellen van vacature-informatie, het actief bemiddelen en, in bepaalde gevallen, de inzet van instrumenten als vakscholing en plaatsingssubsidies voor werkgevers. Waar de vervoersinfrastructuur (nog) een belemmering vormt, kunnen gemeenten vervoersfaciliteiten bieden zoals gemeenschappelijk vervoer naar locaties waar groepen werklozen werk kunnen vinden of het beschikbaar stellen van auto's voor woon-werkverkeer. Er zijn al voorbeelden van gemeenten die werkzoekenden stimuleren werk te zoeken dat wat verder van huis is gelokaliseerd. Zo is Rotterdam actief met het plaatsen van werkzoekenden in het Westland. Daarbij gaat het overigens nog om bescheiden aantallen.

1 Inleiding

1.1 Achtergrond en probleemstelling

Werkloosheid en inactiviteit zijn geconcentreerd in de grote steden en voor een deel ook in kleinere steden onder de rook van de grote steden. De Metropoolregio Rotterdam Den Haag is hier geen uitzondering op. Voor een deel wordt dit veroorzaakt doordat een hoog percentage van de bevolking in deze steden kenmerken heeft, zoals een laag opleidingsniveau, die minder kans op betaald werk geven. In Rotterdam was in 2016 het werkloosheidspercentage onder laag opgeleiden 19 procent en in Den Haag 15 procent; landelijk was het 10 procent. Den Haag en Rotterdam nemen samen meer dan 10 procent van de werkloosheid in Nederland voor hun rekening. Met verschillende beleidsmaatregelen wordt getracht om hier iets aan te doen. Het Nationaal Programma Rotterdam Zuid is hiervan een sprekend voorbeeld.¹ Een fors deel van dit programma bestaat uit onderwijsmaatregelen die de arbeidsmarktpositie van jongeren moet versterken.

Maar alleen maatregelen gericht op het arbeidsaanbod zijn waarschijnlijk niet voldoende. Een oorzaak van de hoge werkloosheid en inactiviteit is mogelijk ook dat de werkgelegenheid voor laag opgeleiden zich niet in de nabije omgeving van deze groepen bevindt. Bijvoorbeeld de industriële activiteiten in het Rotterdamse havengebied bevinden zich vrij ver van de stad. Zowel voor mensen uit Den Haag als uit Rotterdam zijn deze moeilijk bereikbaar. De vervoersvoorzieningen zijn beperkt en voor zover ze er zijn kunnen de betrokken groepen zich het relatief dure vervoer over deze afstanden mogelijk niet veroorloven.

Op grond hiervan formuleren we de volgende drieledige probleemstelling:

- 1) Hoe zijn binnen de arbeidsmarkt van de metropoolregio vraag en aanbod ruimtelijk verdeeld? En hoe ligt dit specifiek voor laaggeschoolde arbeid?
- 2) In hoeverre vormt de locatie van de vraag naar laaggeschoolde arbeid een belemmering voor laagopgeleide mensen om aan betaald werk te komen? En in hoeverre is een gebrek aan goede vervoersvoorzieningen hiervan de oorzaak?
- 3) Welke verbeteringen in de vervoersinfrastructuur zouden nodig zijn om deze belemmering weg te nemen en wat zou dit naar verwachting opleveren.

Het onderzoek bestrijkt een iets groter gebied dan de Metropoolregio in engere zin. Het omvat grofweg het gebied tussen Dordrecht, Gouda en Leiden, wat ook bekend staat als het Samenwerkingsverband Zuidvleugel.

Het onderzoek gaat ervan uit dat de locaties van vraag en aanbod op de arbeidsmarkt gegeven zijn en kijkt naar verbetering van de vervoersinfrastructuur als oplossing voor knelpunten in de matching van beide. In beginsel kunnen verhuisbewegingen echter ook tot betere matching leiden. Daardoor past het aanbod van arbeid zijn locatie aan op die van de vraag naar arbeid. Het huisvestingsbeleid zou dus hierin ook een rol kunnen spelen. Maar daar kijken we in dit onderzoek niet naar.

¹ Zie: Nationaal Programma Rotterdam-Zuid (2015).

1.2 Onderzoeksopzet

Het onderzoek bevat de volgende onderdelen:

- a) Inventarisatie van de wetenschappelijke literatuur op dit terrein;
- b) Analyse van de ruimtelijke spreiding van de vraag naar en het aanbod van arbeid in de Metropoolregio;
- c) Een enquête onder werkgevers in de Metropoolregio;
- d) Enkele groeps gesprekken met werklozen in de bijstand.

Hieronder gaan we nader in op de aanpak bij de onderdelen b), c) en d).

1.2.1 De ruimtelijke spreiding van vraag en aanbod

De belangrijkste informatiebron voor dit onderdeel is het sociaal-statistisch bestand (SSB). Dit bevat integrale gegevens over werkgelegenheid en uitkeringsgerechtigden. Hieruit is allereerst af te leiden waar werkzame personen en mensen met een uitkering wonen. Werkzame beroepsbevolking en uitkeringsgerechtigden kunnen verder worden gedifferentieerd naar allerlei kenmerken waaronder opleidingsniveau, het kenmerk dat voor deze studie van belang is. SSB bevat geen informatie over werkzoekenden zonder baan die geen uitkering hebben. In beginsel wordt in SSB ook geregistreerd waar de locatie van de werkgever is. Het probleem hierbij is echter dat bij bedrijven met verschillende vestigingen veelal de locatie van het hoofdkantoor wordt vastgelegd. Voor de werknemers die bij deze bedrijven werken kunnen we alleen de meest aannemelijk werklocatie bepalen. Het is verder mogelijk dat mensen werken voor een bedrijf dat in een bepaalde gemeente is gevestigd, maar hun werk op een andere locatie verrichten. Denk bijvoorbeeld aan werknemers bij bouwbedrijven en ict-bedrijven. Daarover hebben we geen informatie. Voor deze werknemers beschouwen we de locatie van het bedrijf als werklocatie.

De werkgelegenheid kan als de gerealiseerde vraag worden beschouwd. Het is ook van belang om de openstaande vraag in kaart te brengen. Gegevens daarover worden ontleend aan de UWV.

Met genoemde informatie kan het volgende in beeld worden gebracht:

- De werkgelegenheid per gemeente (met een splitsing van Rotterdam tussen Noord en Zuid) naar opleidingsniveau;
- De openstaande vraag per sub-regio naar opleidingsniveau;
- Het aanbod van arbeid naar opleidingsniveau;
- De pendel naar woonregio, werkregio en opleidingsniveau.

Hieruit is onder meer af te leiden waar lager opgeleiden in de regio wonen, waar ze werken (als ze werkzaam zijn) en waar de laag opgeleide werkgelegenheid gelokaliseerd is.

1.2.2 Analyse reisafstand en reisduur vraag-aanbod en pendel

De uitkomsten wat betreft woon-en werklocatie van de data-analyse zijn ter beschikking gesteld aan het MIRT dat hiermee heeft berekend hoe lang de reisduren in kilometers en tijd zijn. Deze laatste informatie is vervolgens door het MIRT ter beschikking gesteld aan SEOR. Hieruit leiden we af wat uitgaande van het aanbod naar opleidingsniveau de reisafstand is naar de locaties van de voor dit aanbod geschikte vraag. Hierbij wordt naar verschillende vervoersmodaliteiten gekeken.

Er wordt ook nagegaan wat de feitelijke pendel is vanuit de locaties waar het aanbod is gelokaliseerd naar de locaties van de voor het aanbod geschikte vraag.

Hieruit wordt afgeleid in welke mate potentiële pendelstromen tussen woon- en werklocaties niet of maar in beperkte mate ook feitelijk optreden. Dit wordt met name ook bekeken voor laag opgeleiden die woonachtig zijn in Rotterdam en Den Haag. Verder wordt bekeken of in die gevallen ook steeds sprake is van lange reistijden. Als dit zo is, is dit een aanwijzing dat de vervoersinfrastructuur een knelpunt vormt voor het betrokken aanbod om werk te vinden.

Om meer zicht te krijgen op de mate waarin de vervoersinfrastructuur een knelpunt is hebben we allereerst bestaande studies over dit onderwerp geraadpleegd. Daarnaast hebben we in totaal drie focusgesprekken gevoerd met bijstandsgerechtigde werklozen in Den Haag, Rotterdam en Spijkenisse. In de focusgroepgesprekken zijn de volgende punten aan de orde gekomen:

- De maximale reisafstand en reisduur die men acceptabel vindt en de rol van arbeidsethos hierbij;
- De voor de persoon beschikbare vervoersmodaliteiten en de beoordeling daarvan in termen van kosten en reiscomfort;
- Ervaren vervoersknelpunten in het zoekproces (vacatures die geschikt leken maar in reistijd te ver weg waren, locaties waarvan men weet dat er geschikte vacatures zijn maar die te ver weg zijn).

Een ander aspect dat we onderzoeken is de mate waarin de vraag niet kan worden vervuld doordat het geschikte aanbod in reistijd te ver weg is gelokaliseerd. Een beperking hiervan is dat werkgevers hun vacatures ook kunnen vervullen met tijdelijke buitenlandse arbeidskrachten, die zij vaak via uitzendbureaus inzetten. Denkbaar is dat als het structureel in Nederland woonachtige aanbod de vraag makkelijker kan bereiken, die inzet van buitenlandse arbeidskrachten wat vermindert. Een dergelijke substitutie leidt tot vermindering van de werkloosheid en besparing op uitkeringen. Om hier meer zicht op te krijgen zijn in de enquête onder bedrijven de volgende vragen opgenomen:

- vragen over bedrijfskenmerken (grootte, sector, locatie, al dan niet vestiging van een grote bedrijf);
- vragen over personele inzet (aantal en volume verdeeld naar werknemers in dienst van het bedrijf en flexibele component (uitzendkrachten, ZZP-ers, e.d.);
- vragen over inzet buitenlandse werknemers;
- vragen over knelpunten vervoersmogelijkheden potentiële werknemers in relatie tot werving en eventueel door de werkgever georganiseerd vervoer.

Tabel 1.1 geeft de responsverantwoording van de enquête onder bedrijven.

Tabel 1.1 *Responsverantwoording enquête onder bedrijven in de Metropoolregio*

	Totaal	Rotterdam	Den Haag	Overig
Bruto steekproef	5.000	1.206	1.190	2.604
Niet bereikt	1.607	342	322	943
Technische non-respons	965	251	324	390
<i>Aantal bereikte bedrijven</i>	2.428	613	544	1271
Non-respons	1.410	334	319	757
Respons	1.018	279	225	514
<i>Responspercentage t.o.v. bereikte bedrijven</i>	42%	46%	41%	40%
<i>Responspercentage t.o.v. bruto steekproef</i>	20%	23%	19%	20%

1.3 Structuur van het rapport

Hoofdstuk 2 geeft een overzicht van de bestaande literatuur over ruimtelijke discrepanties op de arbeidsmarkt. Hoofdstuk 3 geeft de resultaten voor de ruimtelijke spreiding van vraag en aanbod in de Metropoolregio. Hoofdstuk 4 gaat in op de ruimtelijke knelpunten om werk te vinden en vacatures te vervullen.

2 Bestaande literatuur over ruimtelijke discrepanties op de arbeidsmarkt

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk gaan we in op eerdere studies naar de rol van reisafstand en reisduur bij het vinden van betaald werk. Een deel van deze studies gaat expliciet in op de vraag of beperkte vervoersmogelijkheden voor lager opgeleiden en minderheden in de grote steden een knelpunt vormen bij het zoeken naar werk. Andere studies evalueren het effect van verbetering van de vervoersinfrastructuur op de baankansen.

Dit hoofdstuk is als volgt opgezet. Paragraaf 2.2 geeft een theoretische achtergrond van de ruimtelijke aansluitingsproblematiek. Daarna behandelt paragraaf 2.3 enkele studies die onderzoeken of beperkte vervoersmogelijkheden en een relatief lange reisduur het vinden van werk bemoeilijkt. Vervolgens gaat paragraaf 2.4 onder meer in op de effecten van verbetering van de vervoersmogelijkheden op baankansen. Het hoofdstuk wordt afgesloten met enkele conclusies (paragraaf 2.5).

2.2 Spatial mismatch hypothesis en effecten op arbeidsparticipatie en werkloosheid

Volgens de spatial mismatch hypothesis (Kain, 1968) zijn de toegang tot/ locatie van arbeid en de werkgelegenheid aan elkaar gerelateerd. De hoge werkloosheid van inwoners in de binnensteden en in buurten waar minderheden wonen, wordt volgens deze hypothese veroorzaakt door de afstand tot werkgelegenheid die zich vaak in de buitenwijken bevindt (bijvoorbeeld de Maasvlakte) (Rogers, 1995). De werkgelegenheid in de binnenstad sluit vaak niet aan bij de kwalificaties van de personen die in de binnensteden wonen. Dit zijn veelal mensen met een lage opleiding en een relatief laag inkomen. De locatie van de werkgelegenheid beïnvloedt de kansen op een baan op twee manieren. Ten eerste vormen de reistijd en hoge reiskosten naar de buitenwijken een belemmering. Ten tweede ondervinden personen die ver van de werkgelegenheid verwijderd zijn, beperkingen in hun zoektocht naar een baan (Sari, 2015).

De resultaten van de bestaande studies zijn verschillend. Dit komt volgens Rogers (1995) met name door de manier waarop 'toegang tot arbeidsmarkt' wordt gemeten. Bekende indicatoren zijn het aantal banen binnen een bepaalde radius (jobs-near) en de verhouding tussen het aantal banen en het aantal inwoners in een bepaald gebied (import ratio). Ihlanfeldt (1992) en Ihlanfeldt en Sjoquist (1990, 1991) definiëren de toegang tot de arbeidsmarkt aan de hand van de gemiddelde reistijd van werknemers in een bepaald gebied, terwijl Rogers (1995) kijkt naar de reistijd naar gebieden waar de werkgelegenheid toeneemt.

Een andere verklaring voor verschillen in resultaten is de endogeniteit tussen de locatie van arbeid en de woonplaats. Zo is het denkbaar dat de woonplaats afhankelijk is van de locatie van arbeid. Rogers (1995) lost dit probleem gedeeltelijk op door te kijken naar personen die recentelijk werkloos zijn geworden. De woonplaats kan dan hoogstens beïnvloed zijn door de locatie van de vorige baan, maar door financiële belemmeringen (zoals een hypotheek) zullen mensen na een ontslag minder snel verhuizen voor een andere baan.

Twee studies onderzoeken de relatie tussen de toegang tot arbeid en de duur van de werkloosheid na een ontslag. Volgens Rogers (1995) heeft de afstand tot regio's met een groeiende werkgelegenheid een negatief effect op de duur van de werkloosheid. Met andere woorden, personen met een kortere reistijd naar regio's waar de werkgelegenheid toeneemt, vinden sneller een baan.

Andersson et al. (2014) onderzoeken het effect van een verbetering in de toegang tot de arbeidsmarkt op de werkloosheidsduur. Ze richten zich hierbij op laaggeschoolde arbeiders die op zoek zijn naar werk na een massaontslag. De onderzoekers maken gebruik van data over de woonplaats van de werkzoekende en de locatie van de werkgever. De studie wijst uit dat personen die minder ver verwijderd zijn van laaggeschoolde arbeid sneller weer een baan vinden.

2.3 Effect van mobiliteit/(openbaar) vervoer op arbeidsmarkresultaten

Een aantal studies onderzoekt het effect van vervoersmogelijkheden (openbaar vervoer of een auto) op de kans op werk. Kawabata (2002) onderzoekt de spatial mismatch hypothese voor laaggeschoolde arbeiders en personen met een uitkering zonder auto die in Amerikaanse metropool regio's wonen. De studie vindt dat de kans op arbeid groter is voor personen in de binnensteden dan in de buitenwijken, ondanks de geografische spreiding van werkgelegenheid binnen steden. Volgens Kawabata is de toegang tot vervoersmogelijkheden van groter belang is bij de kans op arbeid dan de afstand tussen woonplaats en arbeid.

Een andere studie door Kawabata (2003) wijst uit dat goede toegang tot het openbaar vervoer (dit is meestal in de binnensteden) voor mensen zonder auto leidt tot een grotere kans op werk en een grotere kans op werk van 30 uur per week dan een mindere toegang tot openbaar vervoer. Kawabata kijkt tevens naar personen die wel over een auto beschikken en concludeert dat het effect van de afstand tot arbeid op het vinden van een baan groter is voor personen zonder auto dan voor mensen met een auto.

Grengs (2010) onderzoekt de spatial mismatch hypothese in Detroit en vindt dat het hebben van een auto een positief effect heeft op de toegankelijkheid van arbeid. De meest centraal gelegen wijken van Detroit onderscheiden zich op dit punt gunstig van veel andere wijken in de stad, zolang men maar kan beschikken over een auto. Interventies om personen zonder auto aan een auto te helpen, kunnen hiermee bijdragen aan het verhogen van de kans op arbeid voor personen die in de binnenstad wonen.

Aslund et al. (2015) en Sari (2015) onderzoeken het effect van de introductie van een trein- of tramspoor in een bepaalde regio op de werkgelegenheid. Beide studies maken gebruik van een difference-in-difference methode om veranderingen in de treatment groep en de controlegroep voor en na het aanleggen van deze lijnen te meten. Aslund et al. (2015) onderzoeken het effect van het inzetten van een pendeltrein op de werkgelegenheid (arbeidsmarktuitskomsten). Deze pendeltrein is ingezet op een bestaand treinspoor in Zweden, en verkort reistijden en de afstand naar het regionale uitzendbureau. Aan de hand van paneldata vergelijken de onderzoekers de arbeidsmarkresultaten voor en na het inzetten van deze pendeltrein van personen die vlakbij het spoor woonden en dus te maken hadden met het verschil in infrastructuur, en personen die niet te maken hadden met deze trein. De studie wijst uit dat personen die vlakbij de pendeltrein woonden, geen grotere kans hadden op arbeid en inkomen. Sari (2015) onderzoekt het effect van het aanleggen van een tramlijn

in bepaalde wijken en gemeenten met ongunstige sociaaleconomische kenmerken in de agglomeratie van Bordeaux. De studie wijst uit dat als de werkloosheid globaal gezien is gedaald in de onderzochte periode, de daling sterker is voor de buurten die dichtbij het tramstation zijn gelegen. Het lijkt er op dat het aanleggen van de tramlijn de sociaaleconomische omstandigheden in deze buurten helpt te verbeteren.

Ook Horner en Mefford (2007) onderzoeken de spatial mismatch hypothesis in Atlanta. Zij doen dit aan de hand van het 'transportation problem', waarbij wordt gekeken naar de maximale en minimale reistijd naar potentiële banen voor een bepaalde groep aanbieders van arbeid. Een groter verschil tussen de minimale en maximale reistijd, betekent dat deze groep veel keuze heeft qua locatie bij het zoeken van banen. Minderheden, die doorgaans in de steden wonen, ondervinden een grotere minimale reisafstand naar de vraag naar arbeid dan andere groepen. Het verschil tussen de minimum en de maximum reistijd is kleiner bij deze groep, wat aangeeft dat deze groep minder keuze heeft wat betreft de locatie van de baan.

Bastiaansen (2012) onderzoekt de mate waarin verplaatsingsmogelijkheden van invloed zijn op de arbeidsre-integratie van werkzoekenden in Rotterdam-Zuid. Hij doet dit op basis van diepte-interviews met 18 laaggeschoolde werklozen. Deze mensen hebben geen auto en zijn voor het bereiken van werk hoofdzakelijk aangewezen op bus, tram en metro. De fiets is volgens hen nauwelijks een alternatief. De trein wordt duur gevonden en ontsluit vaak niet de gebieden waar veel laaggeschoold werk te vinden is. De vrouwelijke respondenten geven aan veelal binnen Rotterdam naar werk te zoeken in verband met het zorgen voor kinderen en familieleden. Mannen en vrouwen zonder kinderen zoeken ook buiten Rotterdam. Daarnaast zijn mannen bereid langer te reizen dan vrouwen, voornamelijk omdat de banen waar zij naar zoeken (bouw, industrie) minder aanwezig zijn binnen Rotterdam dan de banen waar vrouwen naar zoeken (zorg en horeca-gerelateerd). Ten slotte is verhuizen geen reële optie voor de respondenten. Zo zijn ze afhankelijk van de sociale huursector en zijn ze aan Rotterdam gebonden vanwege zorgtaken. Recent aangenomen vrouwelijke werknemers zonder auto geven aan dat de problemen van de vervoersmismatch ook doorwerken op het behouden van werk. De mannelijke respondenten rijden vaak met collega's mee of reizen met bedrijfsvervoer naar hun werklocaties.

2.4 Conclusies

In dit hoofdstuk is een aantal studies besproken die de invloed van ruimtelijke discrepanties op de baankansen onderzoeken. Daaruit komt naar voren dat groepen als lager opgeleiden en minderheden, die veelal in het centrum van de grote steden wonen, minder toegang hebben tot banen door grotere reisafstanden en minder vervoersmogelijkheden (bijvoorbeeld doordat zij zich geen auto kunnen veroorloven). Verder komen uit een tweetal studies naar het effect van verbetering van het openbaar vervoer op de baankansen verschillende resultaten: de ene studie vindt geen effect en de andere wel.

3 De ruimtelijke spreiding van vraag en aanbod

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk kijken we naar de ruimtelijke spreiding van de vraag naar en het aanbod van arbeid in de Metropoolregio. Dit doen we op het niveau van (deel)regio. We onderscheiden zes regio's binnen de Metropoolregio:

- Drechtsteden
- Rijnmond/Zuidvleugel²
- Haaglanden
- Holland Rijnland
- Midden-Holland
- Zuid-Holland Centraal

De resultaten op gemeenteniveau staan vermeld in de bijlage. Over de openstaande vraag (vacatures) zijn alleen gegevens op regioniveau beschikbaar. De gegevens hebben betrekking op het jaar 2015.

In de resultaten wordt een onderscheid gemaakt tussen verschillende opleidingsniveaus. Het opleidingsniveau is onderverdeeld in lager, middelbaar en hoger onderwijs.³

In het aanbod van arbeid maken we onderscheid tussen drie soorten:

- (i) het aantal banen van mensen woonachtig in de Metropoolregio,
- (ii) het aantal uitkeringen van mensen woonachtig in de Metropoolregio en
- (iii) niet-werkende werkzoekenden zonder uitkering woonachtig in de Metropoolregio.

De aantallen voor banen en uitkeringen hebben steeds betrekking op 31-12-2015. Het aantal banen is dus het aantal banen die mensen hebben op 31 december 2015. De niet-werkende werkzoekenden zonder uitkering zijn bepaald op basis van de Enquête Beroepsbevolking (EBB) van het CBS.

3.2 Uitkomsten

Tabel 3.1 geeft de aantallen banen van mensen woonachtig in de Metropoolregio per regio waar men woont, uitgesplitst naar opleidingsniveau. In totaal hebben de mensen die in de Metropoolregio wonen ruim 1,4 miljoen banen.

² Rijnmond/Zuidvleugel bevat de gemeenten in Rijnmond voorzover deze in de onderzoeksregio Samenwerkingsverband Zuidvleugel liggen.

³ Bij het CBS is het onderwijsniveau niet van alle personen bekend. Naarmate personen ouder zijn wordt het dekkingpercentage kleiner. Deze groep is per gemeente, rekening houdend met de leeftijdsopbouw, toegewezen aan de drie categorieën lager, middelbaar en hoger onderwijs.

Tabel 3.1 *Aantal banen van mensen per gemeente waar men woont*

Woonregio	Lager	Middelbaar	Hoger	totaal
<i>Drechtsteden</i>	33.167	53.237	35.562	121.966
<i>Rijnmond/Zuidvleugel</i>	132.737	216.038	158.802	507.577
<i>Haaglanden</i>	105.457	176.455	153.710	435.622
<i>Holland Rijnland</i>	63.214	102.086	83.202	248.502
<i>Midden-Holland</i>	27.683	40.845	30.920	99.448
<i>Zuid-Holland Centraal</i>	21.945	37.019	38.620	97.583
Totaal	359.396	584.262	459.588	1.403.246

Bron: CBS

Het aantal uitkeringen van mensen woonachtig in de Metropoolregio is vermeld in tabel 3.2. De aantallen bevatten drie soorten uitkeringen, te weten WW-uitkeringen, bijstandsuitkeringen en arbeidsongeschiktheidsuitkeringen. Ook hier is onderscheid gemaakt naar woonregio en opleidingsniveau. In totaal zijn er in de Metropoolregio aan het eind van 2015 ruim 300 duizend uitkeringen.

Tabel 3.2 *Aantal uitkeringen (WW, Bijstand en AO) per regio*

Woonregio	Lager	Middelbaar	Hoger	Totaal
<i>Drechtsteden</i>	13.006	9.522	2.785	25.313
<i>Rijnmond/Zuidvleugel</i>	68.996	47.256	13.729	129.977
<i>Haaglanden</i>	54.731	39.048	13.550	107.329
<i>Holland Rijnland</i>	17.383	14.383	5.689	37.455
<i>Midden-Holland</i>	5.919	4.632	1.616	12.167
<i>Zuid-Holland Centraal</i>	6.376	5.599	2.434	14.409
Totaal	87.663	64.718	20.823	311.921

Bron: CBS

Tabel 3.3 *Aantal niet-werkende werkzoekenden zonder uitkering per regio*

Woonregio	Lager	Middelbaar	Hoger	Totaal
<i>Drechtsteden</i>	7.493	5.418	941	13.852
<i>Rijnmond/Zuidvleugel</i>	40.369	27.421	11.189	78.961
<i>Haaglanden</i>	27.345	22.171	10.797	60.313
<i>Holland Rijnland</i>	12.726	10.068	5.002	27.795
<i>Midden-Holland</i>	7.180	2.691	1.583	11.454
<i>Zuid-Holland Centraal</i>	4.950	2.888	1.801	9.640
Totaal	73.607	50.287	22.509	191.241

Bron: CBS

Tabel 3.4 geeft ten slotte het aanbod van arbeid per regio, onderscheiden naar opleidingsniveau. Dit is dus de optelling van de voorgaande drie tabellen. Het totale aanbod van arbeid in de Metropool-regio komt op ruim 1,9 miljoen.⁴

⁴ Dit cijfer geeft een benadering van het aanbod. Tussen de verschillende groepen uitkeringsgerechtigden bestaat een overlap doordat één persoon verschillende uitkeringen heeft (bijvoorbeeld een gedeeltelijk ww-uitkering en een gedeeltelijke arbeidsongeschiktheidsuitkering). Een deel van de uitkeringsgerechtigden (vooral te vinden bij bijstandsgerechtigden en arbeidsongeschikten) is niet direct beschikbaar voor de arbeidsmarkt en zoekt niet actief naar werk en behoort daardoor strikt genomen niet tot het arbeidsaanbod. Hierover zijn echter geen gegevens op regionaal niveau.

Tabel 3.4 *Aanbod van arbeid per regio^{a)}*

Woonregio	Lager	Middelbaar	Hoger	Totaal
Drechtsteden	53.666	68.177	39.288	161.131
Rijnmond/Zuidvleugel	242.104	290.722	183.707	716.515
Haaglanden	187.534	237.674	178.057	603.264
Holland Rijnland	93.323	126.537	93.893	313.752
Midden-Holland	40.782	48.168	34.119	123.069
Zuid-Holland Centraal	33.271	45.506	42.855	121.632
Totaal	613.687	766.416	526.304	1.906.408

Bron: CBS

a) Het aanbod van arbeid bestaat uit banen, uitkeringen en niet-werkende werkzoekenden zonder uitkering.

Tabel 3.5 *Gerealiseerde vraag naar arbeid per regio*

Gemeente	Lager	Middelbaar	Hoger	Totaal
Drechtsteden	31.581	54.527	34.247	120.355
Rijnmond/Zuidvleugel	139.596	246.640	174.191	560.508
Haaglanden	111.961	195.526	166.272	473.759
Holland Rijnland	54.572	89.061	67.734	211.367
Midden-Holland	23.962	37.015	24.844	86.072
Zuid-Holland Centraal	17.216	26.826	20.114	64.156
Totaal	359.568	619.394	465.578	1.444.790

Bron: CBS

De vraag naar arbeid is onderverdeeld in twee delen, de gerealiseerde vraag en de openstaande vraag. De gerealiseerde vraag bestaat uit het totaal aantal banen in de Metropoolregio. Hierbij is de locatie van de baan bepalend. Voor bedrijven met verschillende vestigingen is niet bekend in welke vestiging iemand werkzaam is. In deze gevallen wordt de vestiging gekozen die het dichtst bij de woonlocatie van de betreffende werknemer ligt. De resulterende aantallen banen per regio staan vermeld in tabel 3.5, met een onderscheid naar onderwijsniveau. In totaal zijn er eind 2015 ruim 1,4 miljoen banen in de Metropoolregio, ongeveer 40 duizend banen meer dan het aantal banen van mensen woonachtig in de Metropoolregio (zie tabel 3.1).

Tabel 3.6 *Openstaande vraag (vacatures) per regio*

Regio	Lager	Middelbaar	Hoger	Totaal
Drechtsteden	387	692	457	1.536
Rijnmond/Zuidvleugel	2.023	3.961	3.044	9.028
Haaglanden	1.494	2.964	3.180	7.637
Holland Rijnland	927	1.515	1.090	3.532
Midden-Holland	275	487	367	1.128
Zuid-Holland Centraal	505	954	692	2.151

Bron: UWV

De gegevens over het aantal vacatures per regio is afkomstig van UWV en wordt niet onderscheiden naar het opleidingsniveau maar wel naar beroepsniveau. Op basis van gegevens uit de EBB, waarin zowel opleidingsniveau als beroepsniveau bekend is, zijn de aantallen naar beroepsniveau omgezet naar aantallen naar opleidingsniveau. Deze aantallen staan per regio vermeld in tabel 3.6. Het aantal vacatures is een indicatie van de openstaande vraag. Aan de ene kant wordt een deel van de openstaande vraag niet weggezet als vacature (bijvoorbeeld als er geen sprake is van “volwaardige” vacatures, maar er vraag is naar verschillende taken, of als er door bedrijven informeel gezocht

wordt naar nieuw personeel). Aan de andere kant zijn er ook “standaard” vacatures die het hele jaar door openstaan, waar niet een directe vraag achter zit.

De vraag naar arbeid, gelijk aan het aantal banen plus het aantal vacatures, is gegeven in tabel 3.7, onderscheiden naar regio en opleidingsniveau. In totaal is de vraag naar arbeid in de regio ongeveer gelijk aan 1.468.000 banen.⁵

Tabel 3.7 *Vraag naar arbeid (banen en vacatures) per regio*

Regio	Lager	Middelbaar	Hoger	Totaal
Drechtsteden	31.968	55.219	34.705	121.891
Rijnmond/Zuidvleugel	141.618	250.601	177.235	569.536
Haaglanden	113.454	198.490	169.452	481.396
Holland Rijnland	55.500	90.576	68.824	214.899
Midden-Holland	24.237	37.502	25.211	87.200
Zuid-Holland Centraal	17.721	27.780	20.806	66.307

Bron: CBS

Nu we zowel het aanbod van arbeid als de vraag naar arbeid hebben bepaald, kunnen we laten zien hoe groot het aanbod is ten opzichte van de vraag. In tabel 3.8 is het aanbod van arbeid gedeeld door de vraag naar arbeid voor de verschillende regio's. In de Drechtsteden is het aanbod van arbeid bijvoorbeeld 1,32 keer zo groot als (of 32 procent groter dan) de vraag naar arbeid. Deze verhouding tussen aanbod en vraag varieert tussen regio's en binnen een regio naar opleidingsniveau. Voor hoger opgeleiden is de verhouding over het algemeen lager dan voor middelbaar en lager opgeleiden.

Tabel 3.8 *Aanbod van arbeid ten opzichte van vraag naar arbeid per regio*

Regio	Lager	Middelbaar	Hoger	Totaal
Drechtsteden	1,68	1,23	1,13	1,32
Rijnmond/Zuidvleugel	1,71	1,16	1,04	1,26
Haaglanden	1,65	1,20	1,05	1,25
Holland Rijnland	1,68	1,40	1,36	1,46
Midden-Holland	1,68	1,28	1,35	1,41
Zuid-Holland Centraal	1,88	1,64	2,06	1,83

Bron: CBS

Een deel van het verschil tussen vraag en aanbod komt door de uitkeringen en niet-werkende werkzoekenden zonder uitkering enerzijds en de vacatures anderzijds. We kunnen ook alleen de aantallen banen van personen woonachtig in een deelregio binnen de Metropoolregio vergelijken met de aanwezige banen in deze deelregio. Als deze ratio groter dan 1 is, geeft het aan dat de regio meer woon- dan werkregio is; bij een ratio kleiner dan 1 is de regio juist meer werkregio. Tabel 3.9 geeft deze ratio voor de deelregio's. Deze verhoudingen zitten dicht bij de 1 en zijn soms ook lager dan 1. In Rijnmond/Zuidvleugel zijn er bijvoorbeeld meer banen dan het aantal banen dat de mensen die in Rijnmond/Zuidvleugel wonen hebben.

⁵ Op basis van toewijzing van vacatures naar gemeenten via constante verhouding tussen aantal vacatures en aantal banen binnen een deelregio.

Tabel 3.9 *Aantal banen van personen woonachtig in de regio t.o.v. aantal banen in de regio*

Regio	Lager	Middelbaar	Hoger	Totaal
<i>Drechtsteden</i>	1,05	0,98	1,04	1,01
<i>Rijnmond/Zuidvleugel</i>	0,95	0,88	0,91	0,91
<i>Haaglanden</i>	0,94	0,90	0,92	0,92
<i>Holland Rijnland</i>	1,16	1,15	1,23	1,18
<i>Midden-Holland</i>	1,16	1,10	1,24	1,16
<i>Zuid-Holland Centraal</i>	1,27	1,38	1,92	1,52

Bron: CBS

3.3 Conclusies

De analyse van de ruimtelijke spreiding van de vraag naar en het aanbod van arbeid in de Metropoolregio heeft informatie opgeleverd over de werkgelegenheid per gemeente (met een splitsing van Rotterdam tussen Noord en Zuid), de openstaande vraag per deelregio, het aanbod van arbeid, inclusief uitkeringen en niet-werkende werkzoekenden zonder uitkering, per gemeente, en de pendel naar woonregio, werkregio. Deze informatie is steeds bepaald per opleidingsniveau. Hieruit is onder meer afgeleid waar lager opgeleiden in de regio wonen, waar ze werken (als ze werkzaam zijn) en waar de laag opgeleide werkgelegenheid gelokaliseerd is.

De verhouding tussen aanbod en vraag varieert tussen gemeenten en (deel)regio's en binnen een gemeente of regio naar opleidingsniveau. Voor hoger opgeleiden is de verhouding over het algemeen lager dan voor middelbaar en lager opgeleiden. Door het aantal werkenden per gemeente (of regio) te relateren aan de gerealiseerde vraag per gemeente is per gemeente aangegeven of deze meer woongemeente is of juist meer werkgemeente. Deze verhouding is minder afhankelijk van het opleidingsniveau. Is een gemeente een werkgemeente voor lager opgeleiden dan is dat meestal ook het geval voor middelbaar en hoger opgeleiden.

4 Ruimtelijke knelpunten om werk te vinden en vacatures te vervullen

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt nagegaan wat de feitelijke pendel is vanuit een drietal (deel)gemeenten, Rotterdam-Zuid, Rotterdam-Noord en Den Haag. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen lager, middelbaar en hoger opgeleiden. Verder wordt een relatie gelegd met de afstand en reistijd tussen de woon- en werklocaties. Daarnaast kijken we ook naar de bereikbaarheid van banen voor lager opgeleiden in relatie tot de reistijd. Ten slotte bespreken we de resultaten van de enquête onder bedrijven in de Metropoolregio.

4.2 Pendelstromen

In deze sectie worden de resultaten deels op regioniveau en ook deels op gemeenteniveau gepresenteerd. In geval van gemeenteniveau is er binnen Rotterdam nog een nader onderscheid gemaakt tussen Rotterdam-Noord, Rotterdam-Zuid, Rozenburg/Europoort/ Maasvlakte en Hoek van Holland (samengenomen met Westland).

Tabel 4.1 *Verdeling lager opgeleiden uit drie (deel)woongemeenten over de gemeenten waar zij werken*

	Aantal banen	Rotterdam-Zuid		Rotterdam-Noord		Den Haag	
		N	%	N	%	N	%
<i>Drechtsteden</i>	19.446	495	2,6%	345	1,6%	109	0,4%
<i>Rijnmond/Zuidvleugel</i>	84.505	15.916	85,2%	18.472	83,7%	1.523	5,0%
<i>Haaglanden</i>	67.452	659	3,5%	839	3,8%	26.004	85,6%
<i>Holland Rijnland</i>	33.870	38	0,2%	64	0,3%	521	1,7%
<i>Midden-Holland</i>	15.547	145	0,8%	403	1,8%	121	0,4%
<i>Zuid-Holland Centraal</i>	33.870	38	0,2%	64	0,3%	521	1,7%
<i>Buiten de regio</i>	-	1.384	7,4%	1.891	8,6%	2.021	6,7%
<i>Totaal</i>	-	18.683		22.072		30.386	

Bron: CBS

In tabel 4.1 kijken we voor drie (deel)gemeenten, Rotterdam-Zuid, Rotterdam-Noord en Den Haag, hoe de banen van lager opgeleiden die in die (deel)gemeenten wonen verdeeld zijn over de Metropoolregio en welk deel van de banen buiten de Metropoolregio ligt. De eerste kolom van de tabel geeft het aantal banen voor lager opgeleiden – op basis van het aantal banen ingenomen door lager opgeleiden – in de betreffende regio. De lager opgeleiden in Rotterdam-Zuid hebben samen 18.683 banen. Ruim 85 procent van deze banen vinden plaats in de regio (Rijnmond/Zuidvleugel) waarin Rotterdam zich bevindt. Ook ligt een deel van de banen (7,4 procent) buiten de Metropoolregio. Als we op gemeenteniveau kijken (tabel B.4.1 in de bijlage), zien we dat ruim de helft van deze banen (51,3 procent) plaatsvinden in Rotterdam-Zuid. Ruim 17 procent van de banen bevinden zich in Rotterdam-Noord. Daarna komen (omliggende) gemeenten als Barendrecht, Ridderkerk en Schiedam. Alle andere gemeenten liggen onder de twee procent.

Ook in geval van de lager opgeleiden wonend in Rotterdam-Noord en Den Haag werken de meesten in de eigen regio en, op gemeenteniveau, in de eigen (deel)gemeente. Van de lager opgeleiden die in Rotterdam-Noord wonen, werken ruim 63 procent in Rotterdam-Noord (tabel B.4.1 in de bijlage). Veel minder (8,0 procent) werken in Rotterdam-Zuid. Ook in Capelle aan den IJssel en Schiedam

werkt nog een vrij grote groep. Zo'n 8,6 procent van de banen ligt buiten de Metropoolregio. Van de lager opgeleiden die in Den Haag wonen werkt ruim 85 procent in de regio Haaglanden. Bijna tweederde van de banen van lager opgeleiden die in Den Haag wonen liggen ook in Den Haag zelf. Verder ligt een substantieel deel van de banen in Rijswijk en Westland (incl. Hoek van Holland). Ongeveer 6,7 procent van de banen ligt buiten de regio.

4.2.2 Rotterdam-Zuid

In tabel 4.2 beperken we ons tot werkenden die in Rotterdam-Zuid wonen. Hierbij kijken we naast lager opgeleiden ook naar middelbaar en hoger opgeleiden. Per gemeente is aangegeven wat de gemiddelde afstand (over de weg, in kilometers) is die werkenden uit Rotterdam-Zuid afleggen van woon- naar werklocatie.⁶ De gemeenten zijn gerangschikt naar deze afstand. Naast de afstand tussen woon- en werklocaties beschikken we ook over gegevens over reistijden voor auto, openbaar vervoer (OV) en de fiets. Deze staan vermeld in tabel B.4.3 in de bijlage. De reistijden voor OV zijn inclusief wachttijd, overstaptijd en voor- en natransporttijd.

Tabel 4.2 *Verdeling van werkenden woonachtig in Rotterdam-Zuid over de gemeenten waar zij werken (de tien dichtstbijzijnde gemeenten op basis van afstand)*

Gemeente	Afstand km	Lager opgeleiden		Middelbaar opgeleiden		Hoger opgeleiden	
		% A	% B	% A	% B	% A	% B
Rotterdam-Zuid	4	51,3%	51,3%	41,8%	32,8%	35,4%	19,7%
Rotterdam-Noord	8	17,3%	11,5%	21,8%	9,4%	25,6%	5,2%
Albrandswaard	8	1,7%	22,5%	1,7%	18,0%	0,9%	7,7%
Barendrecht	8	3,4%	17,0%	3,6%	13,1%	2,0%	5,5%
Ridderkerk	9	2,4%	12,5%	2,0%	8,8%	1,3%	5,2%
Krimpen aan den IJssel	10	0,4%	4,3%	0,6%	6,3%	0,4%	3,5%
Capelle aan den IJssel	11	1,9%	7,8%	2,8%	7,2%	2,8%	4,1%
Schiedam	12	2,2%	6,9%	2,6%	7,3%	2,0%	4,0%
Nissewaard	15	1,9%	8,6%	2,2%	8,4%	1,5%	6,5%
Vlaardingen	15	1,0%	4,8%	0,9%	4,1%	1,1%	3,8%
Overige gemeenten binnen de MRDH-regio		9,1%		11,0%		14,9%	
Buiten de MRDH-regio		7,4%		9,0%		12,1%	
Totaal		100%		100%		100%	

Bron: CBS

A Percentage banen van personen woonachtig in Rotterdam-Zuid in betreffende gemeente ten opzichte van totaal aantal banen van personen woonachtig in Rotterdam-Zuid.

B Percentage banen van personen woonachtig in Rotterdam-Zuid in betreffende gemeente ten opzichte van totaal aantal banen in betreffende gemeente.

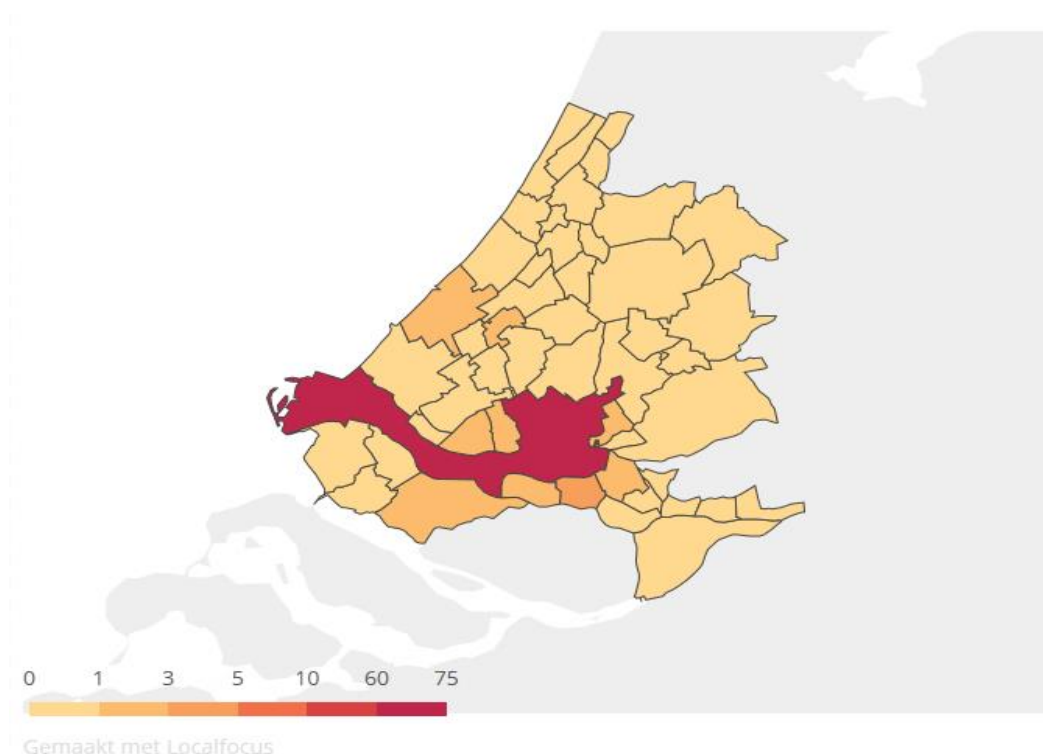
De tabel bevat gegevens voor de tien gemeenten die het dichtst bij Rotterdam-Zuid liggen⁷ – op basis van de gemiddelde afstand over de weg. De kolommen getiteld “% A” geven de verdeling van de banen over gemeenten weer (zoals, in geval van lager opgeleiden, ook in tabel 4.1 te zien is, maar dan voor regio's). Dit laat zien dat de banen van middelbaar opgeleiden woonachtig in Rotterdam-

⁶ Dit is gebaseerd op de afstanden tussen de voorkomende woon- en werkcombinaties, gewogen naar het aantal keer dat een combinatie voorkomt. De afstanden zijn gebaseerd op woon- en werklocaties op het niveau van viercijferige postcode.

⁷ Tabel B.4.2 in de bijlage bevat de gegevens voor alle gemeenten in de Metropoolregio.

Zuid minder vaak in Rotterdam-Zuid liggen en wat vaker in Rotterdam-Noord. Voor hoger opgeleiden geldt dit nog sterker. Wel geldt voor alle drie de opleidingscategorieën dat de meerderheid van de werkenden die woonachtig zijn in Rotterdam-Zuid in Rotterdam werkt. De overige gemeenten uit de MRDH nemen slechts een beperkt deel voor hun rekening van de banen van de mensen die woonachtig zijn in Rotterdam-Zuid. Wel is dit percentage bij middelbaar opgeleiden hoger dan bij lager opgeleiden en bij hoger opgeleiden hoger dan bij middelbaar opgeleiden. Naarmate iemands opleiding hoger is oriënteert hij zich dus op een groter gebied, maar de verschillen zijn niet heel groot. De gegevens over alle gemeenten laten verder zien dat een groter deel van de hoger opgeleiden (3,8 procent) in Den Haag werkt, wat niet verwonderlijk is door de concentratie van ministeries en andere nationale en internationale organisaties in die stad. Figuur 4.1 maakt de verdeling van banen van lager opgeleiden die in Rotterdam-Zuid wonen geografisch inzichtelijk.⁸

*Figuur 4.1 Verdeling lager-opgeleide werkenden woonachtig in Rotterdam-Zuid**



* Percentage banen van lager opgeleiden woonachtig in Rotterdam-Zuid in betreffende gemeente t.o.v. totaal aantal banen van lager opgeleiden woonachtig in Rotterdam-Zuid.

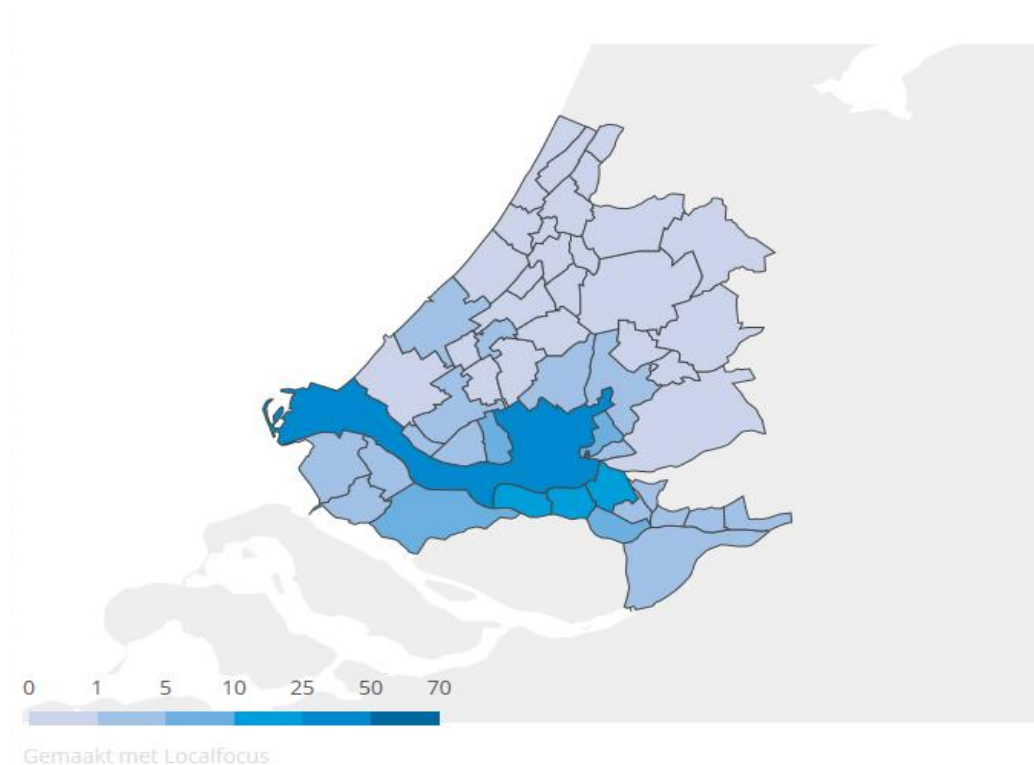
De kolommen getiteld “% B” geven het percentage banen van personen woonachtig in Rotterdam-Zuid in de betreffende gemeente ten opzichte van het totaal aantal banen in die gemeente. Zo nemen lager opgeleiden uit Rotterdam-Zuid 22,5 procent van de banen voor lager opgeleiden in de Albrandswaard in. Dit percentage geeft dus aan in hoeverre personen uit Rotterdam-Zuid gebruik maken van het aanbod aan banen op hun niveau in de verschillende gemeenten.

Uit de aandelen van lager opgeleide werknemers uit Rotterdam-Zuid in het totaal aantal banen (voor lager opgeleiden) per gemeente valt op dat de aandelen in de gemeenten Krimpen aan den IJssel en

⁸ Hierbij is er geen onderscheid gemaakt tussen deelgebieden binnen Rotterdam.

Vlaardingen relatief laag zijn in relatie tot de afstand tot Rotterdam-Zuid. Maar ook in Rotterdam-Noord is het aandeel van lager opgeleiden uit Rotterdam-Zuid vrij laag in relatie tot de aandelen in Albrandswaard en Barendrecht. De reistijden met het openbaar vervoer (of auto) zijn hiervoor geen verklaring, deze zijn vergelijkbaar met de reistijden voor de gemeenten die op een vergelijkbare afstand liggen. Naar Vlaardingen is de reistijd met de fiets wel langer. Figuur 4.2 maakt deze verdeling van banen van lager opgeleiden die in Rotterdam-Zuid wonen geografisch inzichtelijk.

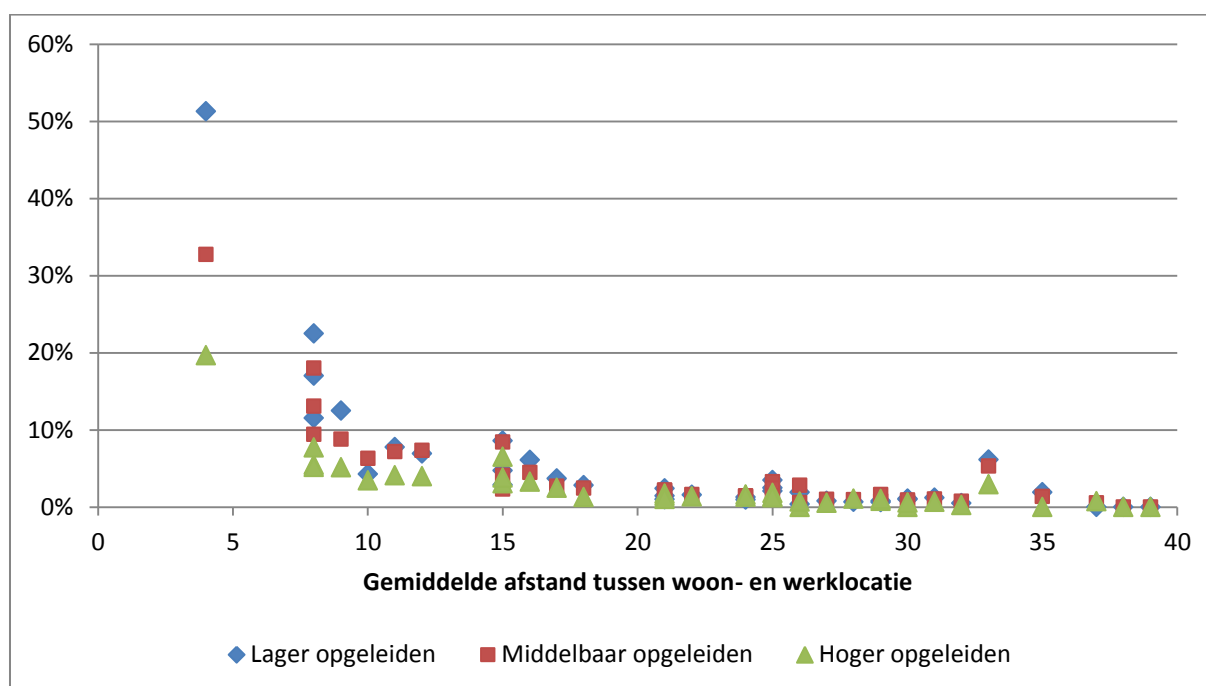
*Figuur 4.2 Verdeling lager-opgeleide werkenden woonachtig in Rotterdam-Zuid**



* Percentage banen van lager opgeleiden woonachtig in Rotterdam-Zuid in betreffende gemeente t.o.v. totaal aantal banen voor lager opgeleiden in betreffende gemeente.

In geval van Vlaardingen en vooral Rotterdam-Noord zijn er meer banen te winnen dan in Krimpen aan den IJssel, omdat er in Vlaardingen en Rotterdam-Noord meer banen (voor lager opgeleiden) zijn – zie tabel B.4.4 in de bijlage. Andere, wat grotere gemeenten waar mogelijk kansen liggen voor banen voor lager opgeleiden uit Rotterdam-Zuid zijn Delft, Dordrecht, Rijswijk, Zoetermeer en Westland/Hoek van Holland. Lager opgeleiden uit Rotterdam-Zuid werken juist wel relatief vaak in Rozenburg/Europoort/Maasvlakte (de piek in figuur 4.3 bij de afstand van 33 km).

Figuur 4.3 Verdeling van werkenden woonachtig in Rotterdam-Zuid*



* Percentage banen van personen woonachtig in Rotterdam-Zuid in betreffende gemeente ten opzichte van totaal aantal banen in betreffende gemeente.

In figuur 4.3 is, per opleidingsniveau, het percentage banen van personen woonachtig in Rotterdam-Zuid in een gemeente ten opzichte van het totaal aantal banen in die gemeente afgezet tegen de gemiddelde afstand tussen woon- en werklocatie. De afstand is gemaximeerd op 40 kilometer.⁹ In deze figuur is duidelijk te zien dat naarmate de afstand groter wordt werknemers uit Rotterdam-Zuid een lager aandeel hebben in het totaal aantal banen. De mate waarin dit plaatsvindt, hangt af van het opleidingsniveau. Hoe lager het opleidingsniveau, hoe sterker de afname. Het feit dat de percentages voor hoger opgeleiden in deze figuur gemiddeld lager liggen dan de percentages voor lager en middelbaar opgeleiden geeft aan dat er relatief minder hoger opgeleiden in Rotterdam-Zuid wonen.

4.2.3 Rotterdam-Noord

De relatie tussen de aandelen werknemers uit een bepaald gebied en de gemiddelde afstand tussen woon- en werklocatie is ook bekeken voor Rotterdam-Noord en Den Haag. Tabel 4.3 bevat de gegevens voor Rotterdam-Noord. Dit laat zien dat de banen van middelbaar opgeleiden woonachtig in Rotterdam-Noord minder vaak in Rotterdam-Noord liggen en wat vaker buiten de MRDH-regio. Voor hoger opgeleiden geldt dit nog sterker. Figuur 4.4 geeft de geografische spreiding weer van lager-opgeleide werknemers die in Rotterdam-Noord wonen.

⁹ In de gemeenten die verder liggen werken nog maar weinig werknemers uit Rotterdam-Zuid.

Tabel 4.3 *Verdeling van werkenden woonachtig in Rotterdam-Noord over de gemeenten waar zij werken (de tien dichtstbijzijnde gemeenten op basis van afstand)*

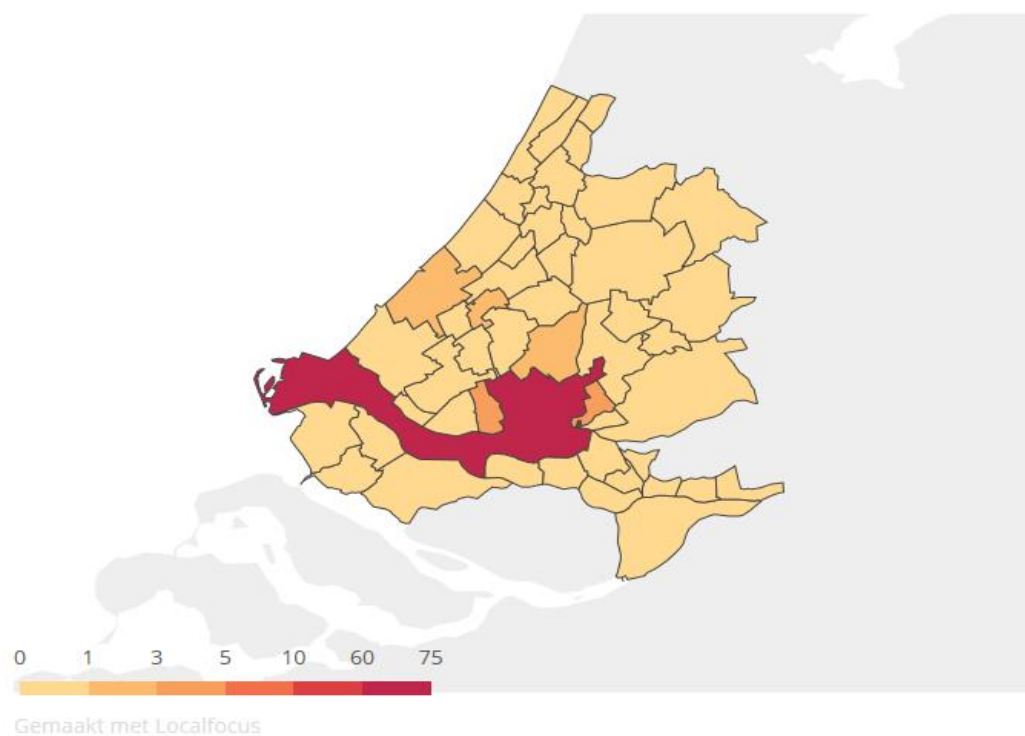
Gemeente	Afstand km	Lager opgeleiden		Middelbaar opgeleiden		Hoger opgeleiden	
		% A	% B	% A	% B	% A	% B
Rotterdam-Noord	4	63,3%	49,7%	57,5%	39,2%	53,1%	42,6%
Capelle aan den IJssel	7	3,6%	17,4%	3,9%	16,0%	3,3%	19,6%
Schiedam	7	3,5%	12,9%	3,2%	14,2%	2,2%	17,0%
Krimpen aan den IJssel	9	0,4%	5,8%	0,5%	7,3%	0,3%	10,9%
Zuidplas	11	0,9%	7,7%	0,8%	8,7%	0,6%	13,8%
Lansingerland	11	1,7%	9,2%	1,5%	10,6%	0,9%	10,8%
Rotterdam-Zuid	11	8,0%	9,5%	7,2%	8,9%	6,2%	13,7%
Vlaardingen	14	0,7%	3,8%	0,7%	4,8%	0,7%	9,4%
Barendrecht	15	0,8%	4,8%	1,1%	6,4%	0,7%	8,2%
Delft	16	0,5%	2,2%	1,4%	4,6%	3,1%	9,2%
Overige gemeenten binnen de MRDH		7,9%		11,3%		14,8%	
Buiten de MRDH-regio		8,6%		11,0%		13,9%	
Totaal		100%		100%		100%	

Bron: CBS

A Percentage banen van personen woonachtig in Rotterdam-Noord in betreffende gemeente ten opzichte van totaal aantal banen van personen woonachtig in Rotterdam-Noord.

B Percentage banen van personen woonachtig in Rotterdam-Noord in betreffende gemeente ten opzichte van totaal aantal banen in betreffende gemeente.

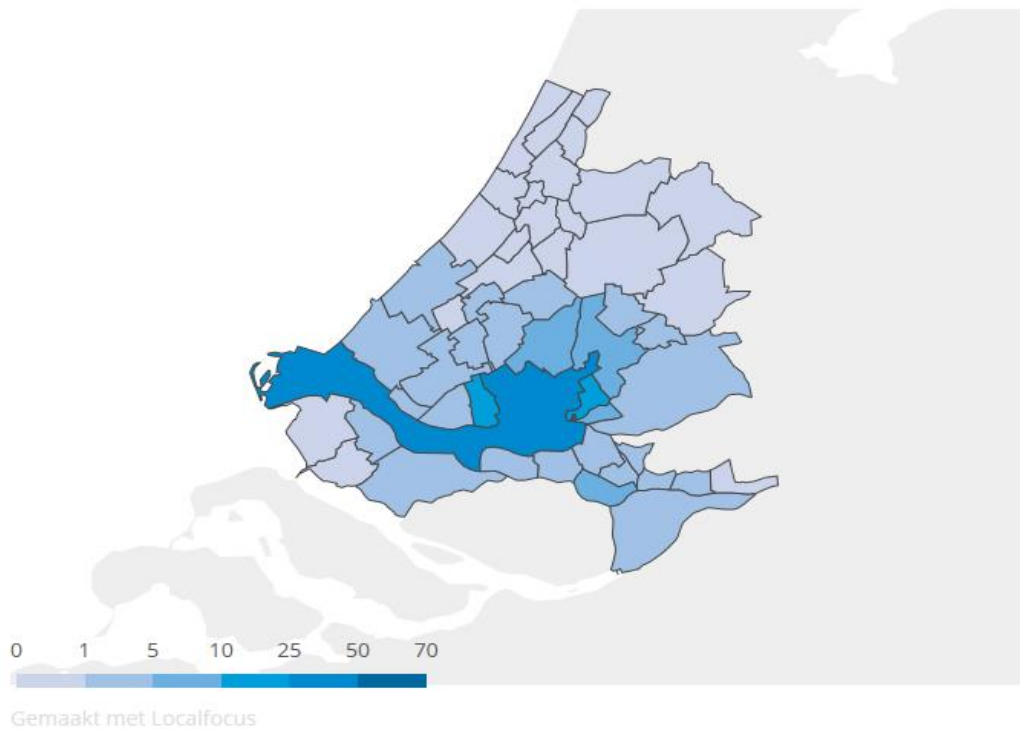
Figuur 4.4 *Verdeling lager-opgeleide werkenden woonachtig in Rotterdam-Noord**



* Percentage banen van personen woonachtig in Rotterdam-Noord in betreffende gemeente t.o.v. totaal aantal banen van personen woonachtig in Rotterdam-Noord.

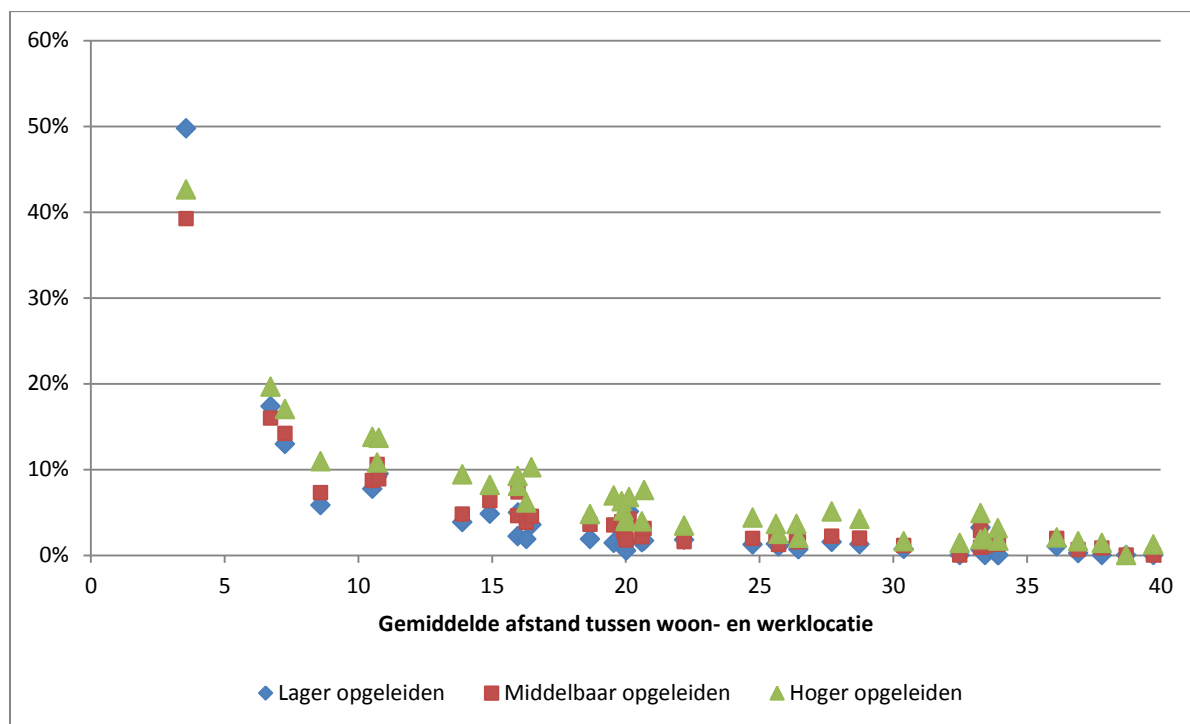
Uit de aandelen van lager opgeleide werknemers uit Rotterdam-Noord in het totaal aantal banen (voor lager opgeleiden) per gemeente valt op dat de aandelen in de gemeenten Schiedam, Krimpen aan den IJssel en Delft relatief laag zijn in relatie tot de afstand tot Rotterdam-Noord. Dit geldt niet alleen voor de afstand maar ook voor de reistijden (met OV, auto of fiets) ten opzichte van Rotterdam-Noord. Gegeven de aantallen banen voor lager opgeleiden in deze gemeenten, vallen er in geval van Schiedam en Delft meer banen te winnen dan in de Krimpen aan den IJssel. Andere, wat grotere gemeenten waar mogelijk kansen liggen voor banen voor lager opgeleiden uit Rotterdam-Noord zijn Zoetermeer, Rijswijk en Westland/Hoek van Holland. Lager opgeleiden uit Rotterdam-Noord werken juist wel relatief vaak, gezien de afstand, in Zwijndrecht (5,1 procent) en Brielle (3,2 procent). Beide punten zijn niet goed te zien in figuur 4.6.

*Figuur 4.5 Verdeling lager-opgeleide werkenden woonachtig in Rotterdam-Noord**



* Percentage banen van lager opgeleiden woonachtig in Rotterdam-Noord in betreffende gemeente t.o.v. totaal aantal banen voor lager opgeleiden in betreffende gemeente.

Figuur 4.6 Verdeling van werkenden woonachtig in Rotterdam-Noord over gemeenten in de Metropoolregio naar gemiddelde afstand tussen woon- en werklocatie*



* Percentage banen van personen woonachtig in Rotterdam-Noord in betreffende gemeente ten opzichte van totaal aantal banen in betreffende gemeente.

4.2.4 Den Haag

De verdeling van werkenden woonachtig in Den Haag over de (tien dichtstbijzijnde) gemeenten waar zij werken is gegeven in tabel 4.4. Ook deze cijfers geven aan dat de banen van middelbaar en hoger opgeleiden, nu woonachtig in Den Haag, ten opzichte van banen van lager opgeleiden minder vaak in Den Haag liggen en wat vaker buiten de MRDH-regio.

Uit de aandelen van lager-opgeleide werknemers uit Den Haag in het totaal aantal banen (voor lager opgeleiden) per gemeente valt op dat de aandelen in de gemeenten Midden-Delfland en Voorschoten relatief laag zijn in relatie tot de afstand tot Den Haag. De reistijden met het openbaar vervoer naar deze gemeenten zijn wel wat langer (in beide gevallen 65 minuten) dan naar bijvoorbeeld Delft (56 minuten) of Zoetermeer (59 minuten).

Door de relatief lage aantallen banen voor lager opgeleiden in deze gemeenten vallen er hier niet veel banen te winnen. Wat grotere gemeenten waar mogelijk kansen liggen voor banen voor lager opgeleiden uit Den Haag zijn Leiden, Katwijk en Alphen aan den Rijn.

Tabel 4.4 *Verdeling van werkenden woonachtig in Den Haag over de gemeenten waar zij werken (de 10 dichtstbijzijnde gemeenten op basis van afstand)*

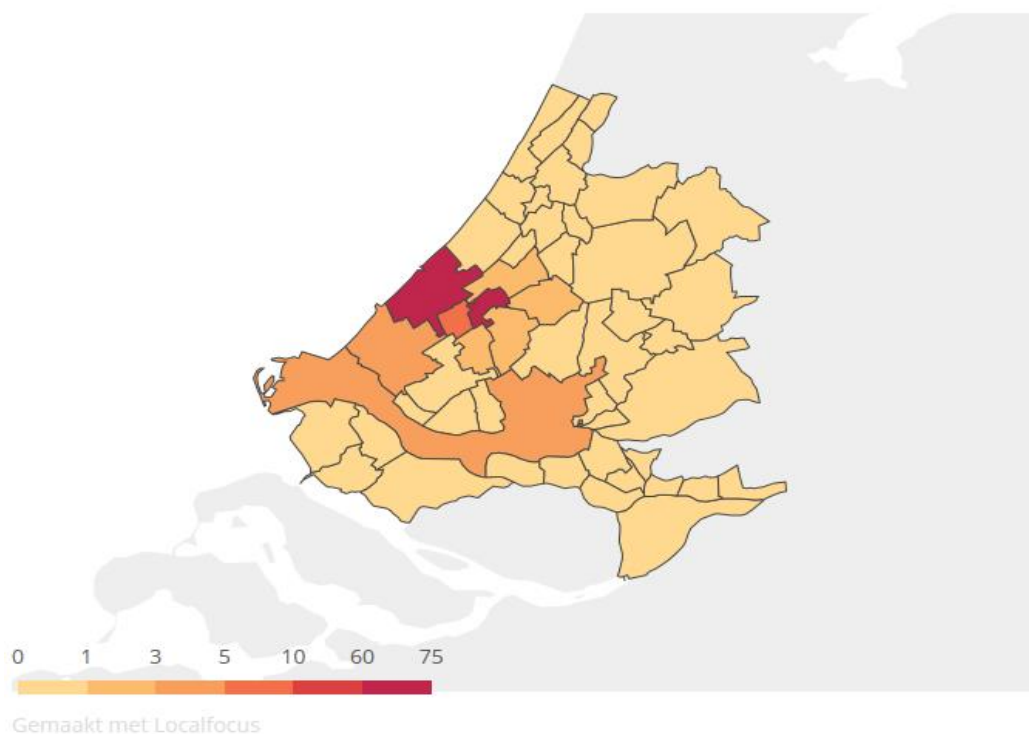
Gemeente	Afstand km	Lager opgeleiden		Middelbaar opgeleiden		Hoger opgeleiden	
		% A*	% B**	% A*	% B**	% A*	% B**
s-Gravenhage	4	66,0%	67,1%	61,3%	49,4%	58,9%	44,0%
Rijswijk	6	7,5%	45,0%	7,2%	37,0%	4,6%	29,9%
Leidschendam-Voorburg	8	2,1%	25,7%	2,2%	22,8%	2,0%	20,4%
Pijnacker-Nootdorp	9	1,3%	15,7%	0,8%	12,7%	0,5%	9,7%
Westland/Hoek van Holland	10	4,4%	11,2%	3,6%	12,2%	1,8%	12,6%
Delft	11	1,6%	9,2%	2,2%	8,6%	3,7%	12,1%
Midden-Delfland	12	0,3%	6,8%	0,2%	6,3%	0,1%	6,4%
Wassenaar	12	0,4%	11,9%	0,5%	12,2%	0,4%	13,2%
Voorschoten	15	0,1%	4,1%	0,2%	6,2%	0,2%	9,3%
Zoetermeer	17	1,9%	7,3%	2,4%	8,1%	2,4%	9,5%
Overige gemeenten binnen de MRDH-regio		7,6%		10,1%		13,2%	
Buiten de MRDH-regio		6,7%		9,5%		12,3%	
Totaal		100%		100%		100%	

Bron: CBS

* Percentage banen van personen woonachtig in Den Haag in betreffende gemeente ten opzichte van totaal aantal banen van personen woonachtig in Den Haag.

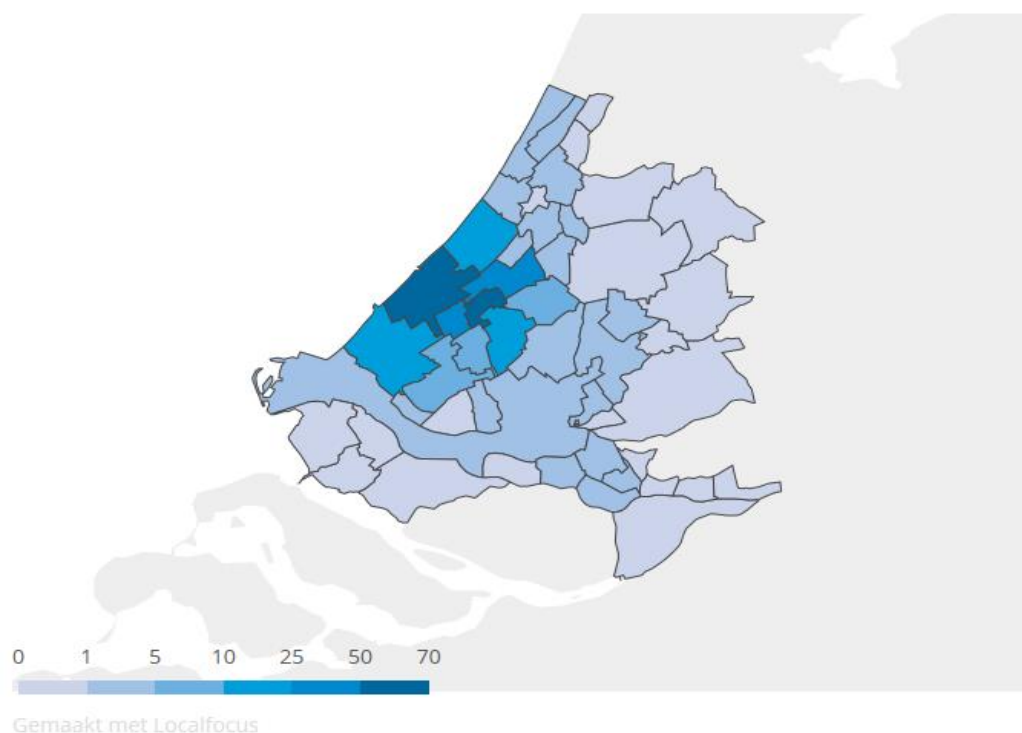
** Percentage banen van personen woonachtig in Den Haag in betreffende gemeente ten opzichte van totaal aantal banen in betreffende gemeente.

Figuur 4.7 *Verdeling lager-opgeleide werkenden woonachtig in Den Haag**



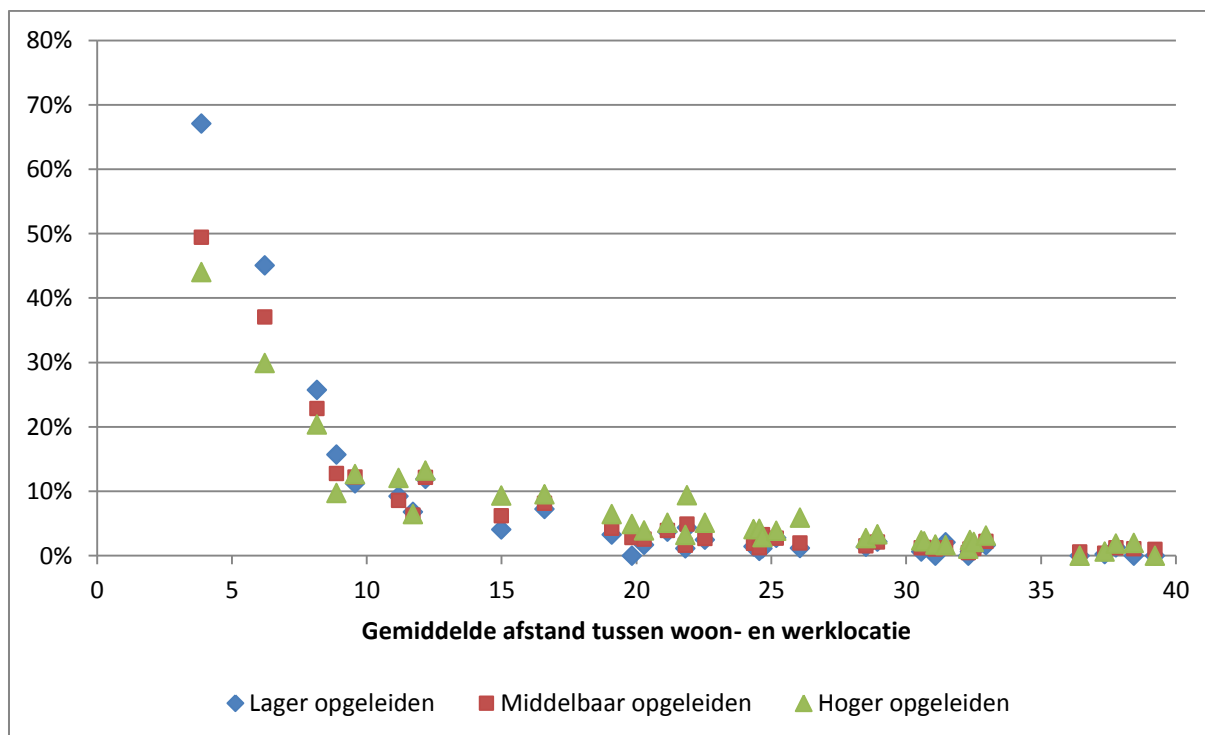
* Percentage banen van personen woonachtig in Den Haag in betreffende gemeente t.o.v. totaal aantal banen van personen woonachtig in Den Haag.

Figuur 4.8 Verdeling lager-opgeleide werkenden woonachtig in Den Haag*



* Percentage banen van lager opgeleiden woonachtig in Den Haag in betreffende gemeente t.o.v. totaal aantal banen voor lager opgeleiden in betreffende gemeente.

Figuur 4.9 Verdeling* van werkenden woonachtig in Den Haag over gemeenten in de Metropoolregio naar gemiddelde afstand tussen woon- en werklocatie



* Percentage banen van personen woonachtig in Rotterdam-Noord in betreffende gemeente ten opzichte van totaal aantal banen in betreffende gemeente.

4.3 Bereikbaarheid van banen

Zoals vermeld in hoofdstuk 2 wordt de hoge werkloosheid van inwoners in de binnensteden en in buurten waar minderheden wonen volgens de spatial mismatch hypothese veroorzaakt door de afstand tot werkgelegenheid. De locatie van de werkgelegenheid beïnvloedt de kansen op een baan via onder andere de reistijd. Verbeteringen in de vervoersinfrastructuur die leiden tot een daling van de reistijd zou dan de werkloosheid kunnen verlagen.

In het recente verleden heeft bijvoorbeeld de introductie van RandstadRail een impuls gegeven aan de integratie van het verkeer- en vervoersysteem van de regio's Rotterdam en Haaglanden. Sinds de start in 2010 is het gebruik meer dan verdubbeld. In de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid MRDH¹⁰ is een pakket aan maatregelen voorgesteld voor de periode 2016-2025. Maatregelen daarin betreffen onder andere het verbeteren van de aansluiting van economische locaties op het spoor, het snel, betrouwbaar en efficiënt organiseren van de OV-hoofdverbindingen in de metropoolregio, en het versterken van het fietsnetwerk.

Een belangrijk deel van de mensen is voor woon-werkverkeer aangewezen op het openbaar vervoer. Om een indicatie te krijgen van wat een verbetering in de vervoersinfrastructuur, wat betreft OV-reistijden, zou kunnen opleveren, hebben we voor lager opgeleiden berekend hoeveel banen bereikbaar zijn op basis van de reistijd met het openbaar vervoer. Tabel 4.5 bevat de resultaten. Vanuit Rotterdam-Zuid zijn zo'n 46.800 banen bereikbaar binnen 45 minuten met het OV.¹¹ Verhogen we deze grens tot 60 minuten dan levert dat bijna 20.000 extra bereikbare banen op. Een verhoging naar 75 minuten levert nog eens bijna 48.000 extra potentiële banen op.

Dus, stel dat mensen maximaal een uur (enkele reis) willen reizen naar hun werk. Dan zou een verbetering in de vervoersinfrastructuur die zou leiden tot een inkorting van de reistijd van 75 naar 60 minuten leiden tot een verdubbeling (133.800 t.o.v. 66.300) van het aantal bereikbare banen voor lager opgeleiden in Rotterdam-Zuid.

Tabel 4.5 *Bereikbaarheid van banen voor laag opgeleiden met openbaar vervoer*

Aantal banen* bereikbaar met OV binnen...	Rotterdam-Zuid		Rotterdam-Noord		Den Haag	
	<i>totaal</i>	<i>extra t.o.v. 45 min</i>	<i>totaal</i>	<i>extra t.o.v. 45 min</i>	<i>totaal</i>	<i>extra t.o.v. 45 min</i>
...45 minuten	46.800		38.600		29.900	
...60 minuten	66.300	19.500	69.200	30.600	65.200	35.300
...75 minuten	133.800	67.500	134.200	65.000	110.100	44.900

Bron: CBS

* Afgerond op 100-tallen.

Voor Rotterdam-Noord gelden vergelijkbare aantallen bereikbare banen binnen 60 en 75 minuten. Het aantal extra bereikbare banen als de reistijd verhoogd wordt van 45 naar 60 minuten is hier wel hoger. Voor Den Haag is dit laatste aantal nog iets hoger (ruim 35.000 banen), maar levert een verhoging van reistijd naar 75 minuten minder extra potentiële banen op.

¹⁰ <http://mrdh.nl/nieuws/ontwerp-uitvoeringsagenda-bereikbaarheid>

¹¹ Dit is berekend op basis van de gemiddelde reistijden tussen gemeenten.

4.4 Resultaten focusgroepen

We hebben in totaal drie focusgesprekken gevoerd met bijstandsgerechtigde werklozen in Den Haag, Rotterdam en Spijkenisse. De bevindingen, zoals hieronder beschreven, geven aan dat vervoersproblemen kunnen bijdragen aan problemen in de arbeidsre-integratie onder werkzoekenden.

Reisafstand en reisduur

De bereidheid van bijstandsgerechtigde werklozen om wat verder te reizen naar hun werk is afhankelijk van de omstandigheden, zoals de gezinssituatie en de aantrekkelijkheid van de baan. Het gaat daarbij vooral om de verwachte duur van de baan. De meesten kunnen alleen een tijdelijke baan krijgen, zonder uitzicht op vast, en zijn daarvoor niet bereid tot lange reistijden naar hun werk. Dit geldt ook voor de optie van verhuizen. Respondenten geven aan dat “het makkelijker is om te verhuizen als er geen kinderen zijn” en “het erg lastig is om een huis te vinden, er zijn vaak wachtlijsten”. Dat vermindert de bereidheid om te verhuizen voor een tijdelijke baan, omdat je niet zeker bent dat je weer terug kunt naar je “eigen stad”. Een respondent geeft aan alleen bereid te zijn te verhuizen als hij een vast contract kan krijgen. Een andere respondent is mantelzorger en is daardoor aan de omgeving van Den Haag gebonden. Voor de meeste personen ligt de maximale reistijd op één uur reizen (enkele reis), maar diverse werkzoekenden zijn bereid tot langer reizen, wanneer het om een aantrekkelijke baan gaat. De benodigde reistijd en/of reiskosten beperken de regio waarbinnen men naar werk zoekt, zeker als het gaat om minder aantrekkelijke banen (van korte duur, laag betaald of weinig interessant, geen loopbaanperspectief, e.d.).

Vervoersmodaliteiten

Een nadeel van het openbaar vervoer is dat dit niet 24 uur per dag in bedrijf is. Dit is een probleem als men vroeg op het werk moet zijn en in geval van ochtenddiensten en nachtdiensten. Men is dan aangewezen op eigen vervoer en bij langere afstanden op een auto. Een aantal respondenten geeft aan dat zij graag hun rijbewijs willen halen, maar dat met een uitkering niet kunnen bekostigen. Het niet hebben van een rijbewijs ziet men als een belemmering voor het vinden van werk. Een deel van de werkgevers geeft ook aan dat een rijbewijs een vereiste is. In sommige gevallen geven werkgevers aan dat “eigen vervoer” noodzakelijk is, wat veelal betekent dat het bedrijf niet of moeilijk bereikbaar is met openbaar vervoer.

Een respondent geeft aan dat veel bedrijven wel reiskosten vergoeden, maar dat je er wel zelf om moet vragen. Vooral mensen die al langer een uitkering krijgen kunnen reiskosten niet altijd voorschieten.

Als men over een auto beschikt kunnen reisduren toch nog fors oplopen door files. Sommige respondenten hebben te maken gehad met werkgevers die hen de gelegenheid boden later te beginnen, zodat ze niet in de file hoefden te staan.

Vervoersknelpunten

In de gesprekken zeggen diverse werkzoekenden dat werkgevers voorkeur hebben voor werknemers die dichtbij wonen. Dit levert voordelen op als werknemers snel op het werk moeten komen en

vermindert de kans dat werknemers te laat komen door vertragingen. Een respondent geeft aan dat er banen zijn in Europoort, maar dat deze vanuit Den Haag “onbereikbaar” zijn.¹² Ook banen ten noorden van Den Haag zijn door verkeersdrukte en onvoldoende openbaar vervoer moeilijk bereikbaar. Maar vergelijkbare (vervoers)problemen worden ook in Rotterdam en Spijkenisse genoemd. Verder wordt gezegd dat je binnen Den Haag soms wel een uur onderweg bent. Ten slotte zijn er mensen die niet meer over Utrecht willen reizen omdat zij hun baan zijn kwijtgeraakt omdat ze vaak te laat op hun werk waren.

4.5 Resultaten enquête

De mogelijke invloed van ruimtelijke knelpunten op de invulling van vacatures wordt nagegaan door middel van een enquête onder bedrijven binnen de Metropoolregio. Om te corrigeren voor verschillen tussen de samenstelling van de steekproef en de totale populatie is er een weging toegepast gebaseerd op bedrijfssectoren en -grootteklassen. Een groot deel van de bedrijven (68 procent) geeft aan dat de werving van personeel over het algemeen gemakkelijk verloopt. Daarnaast geeft ongeveer 15 procent aan dat dit verschilt per functie, terwijl zo’n 7 procent vindt dat het bedrijf over het algemeen moeite heeft om personeel te krijgen. De overige 10 procent neemt geen of vrijwel geen werknemers in loondienst. Het aantrekken van werknemers lijkt wat lastiger te zijn in Rotterdam, waar 9 procent van de bedrijven aangeeft dat men moeite heeft personeel te krijgen en 18 procent zegt dat dit verschilt per functie. Tabel 4.6 en 4.7 geven aan voor welke functieniveaus en welk type functies de werving problemen geeft. De resultaten zijn verder uitgesplitst naar de subregio’s Rotterdam, Den Haag en overig (de Metropoolregio zonder Rotterdam en Den Haag).

Tabel 4.6 *Percentage werkgevers in de MRDH-regio dat problemen bij werving ondervindt per functieniveau*

	Totaal	Rotterdam	Den Haag	Overig
Lager niveau	28%	28%	20%	29%
Middelbaar niveau	44%	35%	52%	44%
Hoger niveau	52%	50%	49%	53%

Bron: SEOR-enquête onder werkgevers

De werving geeft vaker problemen bij functies op middelbaar en hoger niveau, dan bij functies op lager niveau. In Den Haag geeft 20 procent van de bedrijven die (bij sommige functies) moeite zeggen te hebben met werving, aan dat dit functies betreft op lager niveau. Dit percentage is lager dan in de twee andere gebieden. De werving bij functies op middelbaar niveau is juist lastiger in Den Haag. Een mogelijke verklaring voor dit verschil is dat de beroepsbevolking in Den Haag relatief veel lager- of hogeropgeleiden kent, en relatief weinig middelbaar opgeleiden.¹³ Daarnaast blijkt uit de enquêteresultaten dat de moeite met werving met name technische en logistieke functies betreft. Ook hierin onderscheidt Den Haag zich: werving lijkt hier geen groot probleem te vormen bij genoemde functies, omdat er relatief weinig bedrijven in de technische en logistieke sector in Den Haag gevestigd zijn.

¹² Uit onze berekeningen van de gemiddelde reistijden van Den Haag naar Rozenburg/Europoort/Maasvlakte blijkt dat de reistijd met openbaar vervoer inderdaad erg lang is (211 minuten). Met de auto echter is de gemiddelde reistijd veel lager (44 minuten).

¹³ Werkgelegenheidsmonitor 2014. Gemeente Den Haag, mei 2015.

Tabel 4.7 *Percentage werkgevers in de MRDH-regio dat problemen bij werving ondervindt naar functietype*

	Totaal	Rotterdam	Den Haag	Overig
Functies in de techniek	30%	30%	5%	33%
Functies in de logistiek	17%	15%	3%	19%
Managementfuncties	14%	12%	7%	16%
Ongeschoolde functies	10%	6%	17%	9%
Functies in het onderwijs	9%	4%	5%	10%
Functies in de zorg	6%	7%	9%	5%
Sales functies	5%	6%	24%	2%
Administratieve functies	3%	8%	8%	1%
Functies in de horeca	4%	2%	6%	5%
ICT-functies	3%	1%	7%	3%
Financiële functies	1%	0%	1%	1%
Pedagogische functies	2%	3%	0%	2%
Juridische functies	0%	1%	1%	0%
Specialistische functies (niet verder benoemd)	5%	5%	17%	3%
Andere functies, namelijk...	4%	4%	3%	4%

Bron: SEOR-enquête onder werkgevers

Bij 7 procent van de bedrijven wordt een lange reisduur tussen huis en werk gezien als een reden waardoor mensen af en toe, regelmatig of vaak niet bij het bedrijf komen werken (tabel 4.7). Werkgevers buiten de grote steden Den Haag en Rotterdam geven wat vaker aan dat mensen niet bij hun komen werken vanwege de reisduur, maar het verschil wordt voornamelijk bepaald door de antwoordcategorie 'zelden'. Het is overigens waarschijnlijk dat de enquêteresultaten onderschatten hoe vaak men vanwege een lange reisduur afziet van een baan, omdat personen voor wie de reisduur te lang is vaak niet zullen solliciteren op een baan en daardoor ook niet in contact komen met het desbetreffende bedrijf. Bedrijven hebben dus niet altijd volledig zicht op het effect van reisduur op de bereidheid van mensen om bij hen te komen werken.

Tabel 4.8 *Is een lange reisduur tussen huis en werk voor mensen een reden om niet bij u te komen werken?*

	Totaal	Rotterdam	Den Haag	Overig
Vaak	3%	1%	3%	3%
Regelmatig	1%	1%	2%	2%
Af en toe	3%	3%	2%	3%
Zelden	9%	9%	5%	10%
Nooit	84%	86%	88%	83%
Totaal	100%	100%	100%	100%

Bron: SEOR-enquête onder werkgevers

De reisduur is minder vaak een reden voor werknemers om te vertrekken (tabel 4.9). Slechts 2 procent geeft aan dat dit af en toe, regelmatig of vaak het geval is. Dit verschilt nauwelijks tussen de regio's.

Tabel 4.9 *Vertrekken uw werknemers omdat zij de reisduur van huis naar werk te lang vinden?*

	Totaal	Rotterdam	Den Haag	Overig
Vaak	0%	0%	0%	0%
Regelmatig	1%	0%	0%	1%
Af en toe	1%	2%	2%	1%
Zelden	6%	8%	5%	6%
Nooit	92%	90%	90%	93%
Totaal	100%	100%	100%	100%

Bron: SEOR-enquête onder werkgevers

Het is moeilijk te zeggen of de 7 procent van de bedrijven die ervaren dat werknemers vanwege de lange reisduur niet bij hun willen werken veel of weinig is. In de literatuur is hier weinig over bekend. Van den Berg en Gorter (1997) vinden dat vooral vrouwen met kinderen gevoelig zijn met betrekking tot reistijd. Voor deze groep is in veel gevallen een reistijd van twee keer een uur per werkdag te lang. Dit betekent dat de zoektocht naar een baan beperkt is tot een relatief klein gebied. Hensen, De Vries en Cörvers (2009) vinden dat de relatie tussen geografische mobiliteit en de aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt verschilt tussen lager en hoger opgeleiden. Voor lager opgeleiden leidt een hogere mobiliteit vooral tot een hogere kans op een voltijds baan, maar heeft het geen effect op de kans op een baan op eigen niveau. Voor hoger opgeleiden leidt een hogere mobiliteit wel tot een grotere kans op een baan op eigen niveau. Het Arbeidsmarkt GedragsOnderzoek (AGO)¹⁴ bevroeg personen uit de beroepsbevolking naar de belangrijkste aspecten bij de keuze voor een werkgever (pullfactoren) en de belangrijkste aspecten om niet te kiezen voor een werkgever (afhaakfactoren). Respondenten kiezen minimaal drie en maximaal vijf aspecten uit een lijst van ruim twintig aspecten. In 2016 is een lange reistijd de meest voorkomende afhaakfactor (voor personen uit de beroepsbevolking excl. scholieren, studenten en zzp'ers). Ongeveer de helft van de personen heeft hiervoor gekozen. Dit geldt voor zowel personen woonachtig in Zuid-Holland als in heel Nederland. Eén op de drie personen kiest voor ' dicht bij huis/acceptabele reistijd' als pullfactor.

De lange reisduur wordt met name veroorzaakt doordat de vestigingslocatie moeilijk bereikbaar is met openbaar vervoer (40%) of relatief ver van woongebieden ligt (11%), en door dagelijkse files (51%). Een slechte bereikbaarheid met het openbaar vervoer wordt vooral in het gebied buiten de grote steden (43%) gezien als een oorzaak van de lange reisduur, maar ook in Rotterdam noemt 31% van de bedrijven die ervaren dat reisduur af en toe, regelmatig of vaak een reden is voor mensen om niet bij het bedrijf te komen of te blijven werken, deze oorzaak. In Rotterdam zijn dagelijkse files (57%) de belangrijkste oorzaak van een lange reisduur. Voor Den Haag geldt dat de voornaamste oorzaak van een lange reisduur is dat de vestigingslocaties relatief ver van woongebieden liggen (41%). Een mogelijke verklaring hiervoor is het feit dat er zich een aantal grotere Vinex-wijken in en nabij Den Haag bevinden. Tabel 4.10 geeft een overzicht van deze resultaten.

¹⁴ Het AGO (van onderzoeks- en adviesbureau Intelligence Group) is een enquête onder de Nederlandse beroepsbevolking dat een representatief beeld levert van het oriëntatie-en keuzegedrag van de aanbodkant van de Nederlandse arbeidsmarkt.

Tabel 4.10 *Waardoor wordt de lange reisduur veroorzaakt?*

	Totaal	Rotterdam	Den Haag	Overig
Moeilijk bereikbaar met openbaar vervoer	40%	31%	21%	43%
Relatief ver van woongebieden	11%	31%	41%	4%
Dagelijkse files	51%	57%	17%	54%
Werknemers wonen ver van onze locatie	6%	4%	13%	5%
Dagelijkse vertraging openbaar vervoer	1%	1%	4%	0%
Anders, namelijk...	1%	0%	9%	1%
Totaal	100%	100%	100%	100%

Bron: SEOR-enquête onder werkgevers

Ongeveer de helft van de bedrijven neemt als organisatie maatregelen om het woon-werkverkeer van werknemers makkelijker te maken. Het gaat dan vooral om maatregelen als het bieden van een reisvergoeding boven de belastingaftrek (74%), het organiseren van vervoer (16%) of een auto van de zaak of leaseauto (9%). Andere genoemde maatregelen zijn bijvoorbeeld het faciliteren van werken vanuit huis (7%) en het werven binnen de regio (7%).

Tabel 4.11 *Wat is de gemiddelde reisafstand (enkele reis) van uw werknemers?*

	Totaal	Rotterdam	Den Haag	Overig
Minder dan 5 kilometer	4%	5%	4%	4%
5 tot 10 kilometer	20%	10%	27%	22%
10 tot 20 kilometer	30%	33%	19%	31%
20 tot 30 kilometer	32%	37%	32%	31%
Meer dan 30 kilometer	13%	14%	18%	11%
Weet niet	1%	2%	0%	1%
Totaal	100%	100%	100%	100%

Bron: SEOR-enquête onder werkgevers

Volgens de geënquêteerde bedrijven wordt de reisduur van huis naar werk problematisch voor werknemers als de enkele reis ongeveer een uur in beslag neemt. Tabel 4.11 toont de gemiddelde reisafstand van huis naar werk van werknemers. Op deze resultaten is een andere weging toegepast dan in de voorgaande tabellen, omdat het hierbij gemiddelden voor werknemers (niet voor de bedrijven zelf) betreft. In plaats van de weging gebaseerd op bedrijfssectoren en –grootteklassen, is er daarom sprake van een weging gebaseerd op personeelsomvang.

Er is in de enquête tevens gevraagd naar suggesties voor het verbeteren van de vervoersinfrastructuur in de omgeving van de organisatie of meer in het algemeen in de regio. Veelgenoemde suggesties zijn het beschikbaar stellen van meer en/of goedkopere parkeerplaatsen, het zorgen voor meer en frequenter openbaar vervoer – met name buiten de spijstijden – en het oplossen van de fileproblematiek in de regio. Ook het feit dat haltes en/of stations ver weg liggen van bedrijfslocaties wordt regelmatig aangekaart, vooral door bedrijven buiten Rotterdam en Den Haag. In Den Haag worden specifiek de vele wegwerkzaamheden die (vaak tegelijk) plaatsvinden genoemd.

Werkgevers kunnen vacatures ook vervullen met tijdelijke buitenlandse arbeidskrachten als vervoersknelpunten Nederlandse werknemers belemmeren om bij de werkgever te werken. In de enquête is daarom gevraagd naar het percentage van de flexibele krachten binnen een bedrijf dat geen Nederlandse nationaliteit heeft. Aan de hand van de antwoorden van de respondenten kunnen we een ruwe schatting maken van het aantal tijdelijke buitenlandse arbeidskrachten in de

Metropoolregio. Deze schatting heeft een grote onzekerheidsmarge, omdat respondenten vaak niet precies weten hoeveel flexibele arbeidskrachten ze inhuren en hoe groot het aandeel van buitenlandse arbeidskrachten hierbinnen is. Daarbij speelt mee dat het aantal flexibele arbeidskrachten sterk kan fluctueren binnen een bedrijf of vestiging.

Op basis van de enquêteresultaten schatten we dat gemiddeld circa 1,4 tijdelijke buitenlandse krachten per vestiging werkzaam zijn. In 2015 waren er ongeveer 105.000 bedrijfsvestigingen met meer dan één werknemer in de Metropoolregio. In de gehele regio zou het dus gaan om zo'n 150.000 tijdelijke buitenlandse arbeidskrachten. Volgens CBS-cijfers zijn er ongeveer 680-duizend buitenlandse werknemers in Nederland werkzaam. Meer dan de helft hiervan is afkomstig uit EU-landen. Zuid-Holland neemt ongeveer een vijfde van de totale werkgelegenheid in Nederland voor zijn rekening. De schatting van 150.000 buitenlandse werknemers lijkt dus reëel. We kunnen niet zeggen hoeveel van deze buitenlandse werknemers vervangen zouden worden voor Nederlandse werknemers (met of zonder migratieachtergrond) als (bijvoorbeeld door verbetering van de vervoersinfrastructuur) reistijden zouden kunnen worden bekort. Maar het zou om substantiële aantallen kunnen gaan.

4.6 Conclusies

Uitgaande van het aanbod naar opleidingsniveau is de reisafstand naar de locaties van de voor dit aanbod geschikte vraag bepaald. Hierbij is naar verschillende vervoersmodaliteiten gekeken. Verder is nagegaan wat de feitelijke pendel is vanuit de locaties waar het aanbod is gelokaliseerd naar de locaties van de voor het aanbod geschikte vraag. Dit is bekeken voor lager opgeleiden die woonachtig zijn in Rotterdam (Noord en Zuid apart) en Den Haag.

In geval van lager opgeleiden wonend in Rotterdam-Zuid, Rotterdam-Noord of Den Haag werken de meesten, rond de 85 procent, in de eigen regio en, op gemeenteniveau, in de eigen (deel)gemeente (de helft tot tweederde). Een deel van de werknemers werkt ook buiten de Metropoolregio. Dit deel is groter naarmate het opleidingsniveau stijgt. Het aandeel van werknemers uit een van deze drie (deel)gemeenten in het totaal aantal geschikte banen (voor lager, middelbaar of hoger opgeleiden) per gemeente is sterk afhankelijk van de (gemiddelde) afstand tussen woon- en werklocatie. Een toename van de reistijd of –afstand leidt tot een afname in het aandeel werknemers. Deze afname is sterker naarmate het opleidingsniveau lager is.

Vergeleken met de gemiddelde afname van het aandeel werknemers hebben we voor lager opgeleiden een aantal potentiële pendelstromen tussen woon- en werklocaties geïdentificeerd die in beperktere mate optreden dan gemiddeld. Dit geeft aan waar mogelijk potentiële, bereikbare banen zijn voor lager opgeleiden in Rotterdam en Den Haag.

Om een indicatie te krijgen van wat een verbetering in de vervoersinfrastructuur, wat betreft OV-reistijden, zou kunnen opleveren, hebben we voor lager opgeleiden berekend hoeveel banen bereikbaar zijn op basis van de reistijd met het openbaar vervoer. Hiermee kan berekend worden hoeveel banen extra in het bereik van (potentiële) werknemers komen te liggen als reizen met het OV sneller wordt gemaakt. Als mensen bijvoorbeeld bereid zijn maximaal een uur te reizen voor woon-werkverkeer, dan zou een verlaging van de reistijd van 75 naar 60 minuten in geval van lager opgeleiden uit Rotterdam leiden tot een verdubbeling van het aantal bereikbare (geschikte) banen. Voor lager opgeleiden uit Den Haag zou dit leiden tot een toename van het aantal bereikbare banen met ongeveer 70 procent.

Eerdere (buitenlandse) studies die de invloed van ruimtelijke discrepanties op de baankansen hebben onderzocht vinden dat groepen als lager opgeleiden en minderheden, die veelal in het centrum van de grote steden wonen, minder toegang hebben tot banen door grotere reisafstanden en minder vervoersmogelijkheden. Bijvoorbeeld doordat zij zich geen auto kunnen veroorloven. Verder komen uit een tweetal studies naar het effect van verbetering van het openbaar vervoer op de baankansen verschillende resultaten: de ene studie vindt geen effect en de andere wel.

Uit focusgesprekken met bijstandsgerechtigde werklozen in Den Haag, Rotterdam en Spijkenisse komt naar voren dat de bereidheid om te reizen of te verhuizen voor een baan afhankelijk is van de omstandigheden, zoals de gezinssituatie en de aantrekkelijkheid van de baan. Voor de meeste personen ligt de maximale reistijd op één uur reizen, maar diverse werkzoekenden zijn bereid tot langer reizen wanneer het om een aantrekkelijke baan gaat. Reizen met de auto heeft als voordeel dat dit voor langere afstanden vaak sneller is en dat het ook 's nachts en vroeg in de ochtend mogelijk is. Een deel van de respondenten ziet geen rijbewijs als een belemmering voor het vinden van werk. Een kortere en stabielere reistijd heeft ook voordelen voor de werkgever. Werknemers moeten soms onverwacht snel op het werk kunnen zijn en het vermindert de kans dat werknemers te laat komen door vertragingen.

Ten slotte hebben we ook een enquête uitgevoerd onder bedrijven in de Metropoolregio. Een groot deel van de bedrijven (68 procent) geeft aan dat de werving van personeel over het algemeen gemakkelijk verloopt. Daarnaast geeft ongeveer 15 procent aan dat dit verschilt per functie, terwijl zo'n 7 procent vindt dat het bedrijf over het algemeen moeite heeft om personeel te krijgen. De overige 10 procent neemt geen of vrijwel geen werknemers in loondienst. De werving geeft vaker problemen bij functies op middelbaar en hoger niveau, dan bij functies op lager niveau. Bij 7 procent van de bedrijven wordt een lange reisduur tussen huis en werk gezien als een reden waardoor mensen af en toe, regelmatig of vaak niet bij het bedrijf komen werken.

De lange reisduur wordt volgens de bedrijven vooral veroorzaakt door dagelijkse files, doordat de vestigingslocatie moeilijk bereikbaar is met openbaar vervoer, en relatief ver van woongebieden ligt. Ongeveer de helft van de bedrijven neemt als organisatie maatregelen om het woon-werkverkeer van werknemers makkelijker te maken. Hierbij gaat het dan vooral om maatregelen als het bieden van een reisvergoeding boven de belastingaftrek, het organiseren van vervoer of een auto van de zaak of leaseauto. Volgens de geënquêteerde bedrijven wordt de reisduur van huis naar werk problematisch voor werknemers als de enkele reis ongeveer een uur in beslag neemt.

Literatuur

- Andersson, F., Haltiwanger, J. C., Kutzbach, M. J., Pollakowski, H. O., & Weinberg, D. H. (2014). *Job displacement and the duration of joblessness: The role of spatial mismatch* (No. w20066). National Bureau of Economic Research.
- Åslund, O., Blind, I., & Dahlberg, M. (2015). *All aboard? Commuter train access and labor market outcomes* (Working Paper No. 2015:25). IFAU - Institute for Evaluation of Labour Market and Education Policy.
- Bastiaanssen, J. (2012). *Vervoersarmoede op Zuid* (Masterthesis). Radboud Universiteit Nijmegen.
- Gemeente Den Haag (2015). *Werkgelegenheidsmonitor 2014*. Den Haag.
- Grengs, J. (2010). Job accessibility and the modal mismatch in Detroit. *Journal of Transport Geography*, 18(1), 42-54.
- Hensen, M. M., de Vries, M. R., & Cörvers, F. (2009). The role of geographic mobility in reducing education-job mismatches in the Netherlands. *Papers in Regional Science*, 88(3), 667-682.
- Horner, M. W., & Mefford, J. N. (2007). Investigating urban spatial mismatch using job-housing indicators to model home-work separation. *Environment and Planning A*, 39(6), 1420-1440.
- Ihlanfeldt, K. R. (1992). Intraurban wage gradients: Evidence by race, gender, occupational class, and sector. *Journal Of Urban Economics*, 32(1), 70-91.
- Ihlanfeldt, K. R., & Sjoquist, D. L. (1990). Job accessibility and racial differences in youth employment rates. *The American Economic Review*, 80(1), 267-276.
- Ihlanfeldt, K. R., & Sjoquist, D. L. (1991). The effect of job access on black and white youth employment: A cross-sectional analysis. *Urban Studies*, 28(2), 255-265.
- Kain, J. F. (1968). Housing segregation, negro employment, and metropolitan decentralization. *The Quarterly Journal of Economics*, 82(2), 175-197.
- Kawabata, M. (2002). *Access to Jobs: Transportation Barriers Faced by Low-Skilled Autoless Workers in US Metropolitan Areas* (Dissertatie). Massachusetts Institute of Technology.
- Kawabata, M. (2003). Job access and employment among low-skilled autoless workers in US metropolitan areas. *Environment and Planning A*, 35(9), 1651-1668.
- Nationaal Programma Rotterdam Zuid (2015). *Uitvoeringsplan 2015-2018*. Rotterdam.
- Rogers, C. L. (1997). Job search and unemployment duration: Implications for the spatial mismatch hypothesis. *Journal of Urban Economics*, 42(1), 109-132.
- Sari, F. (2015). Public transit and labor market outcomes: Analysis of the connections in the French agglomeration of Bordeaux. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 78, 231-251.
- Van den Berg G. J., & Gorter, C. (1997). Job search and commuting time. *Journal of Business & Economic Statistics*, 15(2), 269-281.

Bijlage

Onderzoeksgebied

Het onderzoek omvat grofweg het gebied tussen Dordrecht, Gouda en Leiden, wat ook bekend staat als het Samenwerkingsverband Zuidvleugel. Daarbinnen worden enkele subregio's onderscheiden.

Drechtsteden

Alblasserdam
Dordrecht
Hardinxveld-Giessendam
Hendrik-Ido-Ambacht
Papendrecht
Sliedrecht
Zwijndrecht

Rijnmond/Zuidvleugel

Albrandswaard
Barendrecht
Brielle
Capelle aan den IJssel
Hellevoetsluis
Krimpen aan den IJssel
Lansingerland
Maassluis
Nederlek
Nissewaard
Ouderkerk
Ridderkerk
Rotterdam
Rozenburg
Schiedam
Vlaardingen
Westvoorne

Haaglanden

Den Haag
Zoetermeer
Westland
Delft
Leidschendam-Voorburg
Pijnacker-Nootdorp
Rijswijk
Wassenaar
Midden-Delfland

Holland Rijnland

Leiden
Voorschoten
Oegstgeest
Leiderdorp
Zoeterwoude
Katwijk
Noordwijk
Teylingen
Lisse
Hillegom
Noordwijkerhout
Kaag en Braassem
Alphen aan den Rijn
Nieuwkoop

Midden Holland

Gouda
Zuidplas
Bodegraven-Reeuwijk
Waddinxveen
Boskoop
Ouderkerk
Vlist
Nederlek
Bergambacht
Schoonhoven

Zuid-Holland Centraal

Lansingerland
Leidschendam-Voorburg
Pijnacker-Nootdorp
Voorschoten
Wassenaar

Resultaten per gemeente

In geval van Rotterdam is een nader onderscheid gemaakt tussen Rotterdam-Noord, Rotterdam-Zuid, Rozenburg/Europoort/ Maasvlakte en Hoek van Holland (samengenomen met Westland).

Tabel B.3.1 Aantal banen van mensen per gemeente waar men woont

Woongemeente	lager	middelbaar	hoger	totaal
Alblasserdam	2.385	3.683	2.298	8.366
Alphen aan den Rijn	13.266	20.661	15.081	49.008
Barendrecht	5.420	8.594	7.405	21.419
Brielle	1.911	3.172	2.127	7.210
Capelle aan den IJssel	7.427	12.026	8.356	27.809
Delft	8.583	17.596	15.697	41.876
Dordrecht	13.260	21.049	14.939	49.248
Gouda	9.336	13.902	11.984	35.222
's-Gravenhage	46.290	77.308	70.959	194.557
Hardinxveld-Giessendam	2.439	3.471	2.085	7.995
Hellevoetsluis	4.613	7.451	4.448	16.513
Hendrik-Ido-Ambacht	4.244	7.201	5.173	16.617
Hillegom	2.507	4.138	2.748	9.394
Katwijk	9.317	13.143	7.493	29.953
Krimpen aan den IJssel	3.214	4.923	3.384	11.521
Leiden	10.772	21.888	22.464	55.124
Leiderdorp	2.857	4.348	4.264	11.469
Lisse	2.787	4.459	3.048	10.294
Maassluis	3.859	5.654	3.821	13.334
Nieuwkoop	3.826	5.367	3.473	12.666
Noordwijk	2.995	4.773	3.541	11.309
Noordwijkerhout	2.132	3.041	2.110	7.283
Oegstgeest	1.791	3.297	4.374	9.461
Papendrecht	3.642	6.150	4.129	13.920
Ridderkerk	5.492	8.586	5.157	19.235
Rotterdam-Noord	31.850	58.672	56.434	146.955
Rotterdam-Zuid	26.481	39.467	21.993	87.941
Rozenburg/Europoort/Maasvlakte	1.669	2.456	1.243	5.368
Rijswijk	4.152	8.156	7.256	19.564
Schiedam	8.933	13.573	8.719	31.225
Sliedrecht	2.976	4.775	2.929	10.680
Albrandswaard	2.616	4.528	3.942	11.086
Westvoorne	1.535	2.343	1.758	5.637
Vlaardingen	8.056	12.768	7.982	28.806
Voorschoten	2.242	3.640	4.232	10.114
Waddinxveen	3.475	4.970	3.436	11.880
Wassenaar	1.876	3.220	3.289	8.386
Zoetermeer	14.227	24.221	16.998	55.446
Zoeterwoude	998	1.511	1.136	3.645
Zwijndrecht	4.221	6.909	4.010	15.140
Teylingen	4.300	6.668	5.686	16.654
Lansingerland	6.370	10.053	10.219	26.642
Westland/Hoek van Holland	16.474	22.330	15.375	54.178
Midden-Delfland	2.399	3.518	3.256	9.174
Kaag en Braassem	3.424	5.152	3.553	12.128
Zuidplas	5.108	7.593	5.901	18.603
Bodegraven-Reeuwijk	3.129	4.244	3.054	10.428
Leidschendam-Voorburg	5.904	11.133	11.999	29.036
Pijnacker-Nootdorp	5.552	8.972	8.880	23.405
Nissewaard	10.428	17.375	9.204	37.007
Krimpenerwaard	6.634	10.136	6.544	23.315
Totaal	359.396	584.262	459.588	1.403.246

Tabel B.3.2 Aantal uitkeringen (WW, Bijstand en AO) per gemeente

Woongemeente	<i>lager</i>	<i>middelbaar</i>	<i>hoger</i>	<i>totaal</i>
Alblasserdam	681	499	140	1.319
Alphen aan den Rijn	3.073	2.717	905	6.695
Barendrecht	1.232	1.154	399	2.786
Brielle	454	455	104	1.013
Capelle aan den IJssel	3.048	2.599	772	6.419
Delft	4.306	3.336	1.289	8.931
Dordrecht	6.816	4.731	1.433	12.980
Gouda	3.444	2.349	888	6.682
's-Gravenhage	34.465	22.273	7.572	64.310
Hardinxveld-Giessendam	443	343	84	870
Hellevoetsluis	1.654	1.354	324	3.333
Hendrik-Ido-Ambacht	747	695	210	1.652
Hillegom	786	640	228	1.655
Katwijk	2.033	1.479	435	3.948
Krimpen aan den IJssel	813	729	252	1.795
Leiden	4.942	3.755	1.876	10.573
Leiderdorp	810	706	277	1.794
Lisse	643	582	194	1.419
Maassluis	1.568	1.078	316	2.962
Nieuwkoop	838	689	205	1.733
Noordwijk	862	743	275	1.879
Noordwijkerhout	530	446	130	1.106
Oegstgeest	478	485	298	1.260
Papendrecht	1.058	909	274	2.240
Ridderkerk	1.592	1.244	352	3.189
Rotterdam-Noord	25.316	16.191	5.460	46.967
Rotterdam-Zuid	21.710	13.291	3.135	38.136
Rozenburg/Europoort/Maasvlakte	506	438	75	1.019
Rijswijk	2.074	1.797	595	4.465
Schiedam	4.313	2.899	828	8.040
Sliedrecht	1.198	854	256	2.309
Albrandswaard	690	637	212	1.538
Westvoorne	317	336	94	747
Vlaardingen	3.712	2.702	697	7.111
Voorschoten	613	533	275	1.421
Waddinxveen	876	714	212	1.802
Wassenaar	568	484	236	1.288
Zoetermeer	5.522	4.564	1.419	11.505
Zoeterwoude	308	262	89	658
Zwijndrecht	2.064	1.491	388	3.943
Teylingen	852	777	336	1.965
Lansingerland	1.191	1.175	512	2.877
Westland/Hoek van Holland	3.458	2.863	893	7.213
Midden-Delfland	334	325	135	794
Kaag en Braassem	615	569	165	1.349
Zuidplas	810	739	250	1.799
Bodegraven-Reeuwijk	484	466	177	1.128
Leidschendam-Voorburg	2.701	2.217	928	5.846
Pijnacker-Nootdorp	1.305	1.190	482	2.977
Nissewaard	747	824	154	1.725
Krimpenerwaard	304	363	88	756
Totaal	87.663	64.718	20.823	311.921

In een aantal gevallen is het aantal niet-werkende werkzoekenden zonder uitkering voor hoger of middelbaar opgeleiden minder dan tien. In dat geval zijn de aantallen uitkeringen voor beide groepen

bij elkaar opgeteld¹⁵ (in Brielle zijn bijvoorbeeld 320 niet-werkende werkzoekenden zonder uitkering voor middelbaar en hoger opgeleiden samen).

Tabel B.3.3 Aantal niet-werkende werkzoekenden zonder uitkering per gemeente

Woongemeente	<i>lager</i>	<i>middelbaar</i>	<i>hoger</i>	<i>totaal</i>
Alblasserdam	211	253	64	527
Alphen aan den Rijn	3.135	1.361	1.518	6.014
Barendrecht	538	484	39	1.061
Brielle	222	320		542
Capelle aan den IJssel	2.040	2.729	669	5.438
Delft	2.464	3.832	928	7.225
Dordrecht	3.781	1.459	556	5.797
Gouda	2.683	791	469	3.943
's-Gravenhage	15.531	12.181	6.435	34.146
Hardinxveld-Giessendam	445	443		888
Hellevoetsluis	1.084	952		2.036
Hendrik-Ido-Ambacht	462	484	162	1.108
Hillegom	707	749		1.456
Katwijk	1.386	1.052		2.437
Krimpen aan den IJssel	670	221	512	1.403
Leiden	2.758	3.852	1.747	8.357
Leiderdorp	925	84	71	1.080
Lisse	359	190	192	741
Maassluis	492	735	144	1.371
Nieuwkoop	938	767		1.705
Noordwijk	540	471	257	1.269
Noordwijkerhout	125	136	78	339
Oegstgeest	333	153	317	803
Papendrecht	1.116	955	159	2.230
Ridderkerk	1.091	356	447	1.894
Rotterdam-Noord	10.084	8.342	5.847	24.274
Rotterdam-Zuid	11.452	5.949	1.483	18.884
Rozenburg/Europoort/Maasvlakte	311	266		577
Rijswijk	1.303	562	853	2.719
Schiedam	2.898	1.702	275	4.875
Sliedrecht	602	27		629
Albrandswaard	718	335	34	1.087
Westvoorne	269	58	105	431
Vlaardingen	2.217	1.299	428	3.944
Voorschoten	697	382	393	1.472
Waddinxveen	631	283		914
Wassenaar	458	258	328	1.044
Zoetermeer	2.869	2.070	1.028	5.968
Zoeterwoude	156			156
Zwijndrecht	876	1.797		2.673
Teylingen	616	796	310	1.723
Lansingerland	1.304	444	355	2.104
Westland/Hoek van Holland	1.915	1.401	430	3.746
Midden-Delfland	314	63	69	445
Kaag en Braassem	51	75	119	245
Zuidplas	1.140	483	723	2.346
Bodegraven-Reeuwijk	1.048	425	99	1.573
Leidschendam-Voorburg	1.113	1.572	725	3.410
Pijnacker-Nootdorp	1.378	233		1.610
Nissewaard	4.255	2.923	728	7.906
Krimpenervwaard	1.677	709	292	2.678
Totaal	73.607	50.287	22.509	191.241

¹⁵ Voorschrift van CBS is dat, om onthulling tegen te gaan, elke cel minimaal tien waarnemingen bevat.

Tabel B.3.4 Aanbod van arbeid per gemeente

Woongemeente	<i>lager</i>	<i>middelbaar</i>	<i>hoger</i>	<i>totaal</i>
Alblasserdam	3.277	4.435	2.501	10.212
Alphen aan den Rijn	19.475	24.738	17.504	61.717
Barendrecht	7.191	10.232	7.844	25.266
Brielle	2.587	3.947	2.231	8.765
Capelle aan den IJssel	12.515	17.353	9.797	39.666
Delft	15.353	24.764	17.914	58.032
Dordrecht	23.857	27.239	16.929	68.025
Gouda	15.464	17.043	13.341	45.847
's-Gravenhage	96.285	111.762	84.966	293.013
Hardinxveld-Giessendam	3.327	4.257	2.169	9.753
Hellevoetsluis	7.352	9.758	4.773	21.882
Hendrik-Ido-Ambacht	5.453	8.379	5.544	19.377
Hillegom	4.001	5.527	2.977	12.505
Katwijk	12.736	15.674	7.929	36.338
Krimpen aan den IJssel	4.698	5.873	4.148	14.719
Leiden	18.472	29.495	26.086	74.054
Leiderdorp	4.592	5.139	4.612	14.343
Lisse	3.789	5.231	3.435	12.454
Maassluis	5.918	7.467	4.282	17.667
Nieuwkoop	5.602	6.824	3.678	16.104
Noordwijk	4.397	5.987	4.073	14.457
Noordwijkerhout	2.787	3.623	2.318	8.728
Oegstgeest	2.601	3.935	4.988	11.524
Papendrecht	5.815	8.013	4.561	18.390
Ridderkerk	8.175	10.187	5.956	24.318
Rotterdam-Noord	67.250	83.205	67.741	218.196
Rotterdam-Zuid	59.643	58.707	26.611	144.961
Rozenburg/Europoort/Maasvlakte	2.487	3.159	1.318	6.964
Rijswijk	7.530	10.514	8.704	26.748
Schiedam	16.144	18.174	9.822	44.140
Sliedrecht	4.776	5.656	3.186	13.618
Albrandswaard	4.024	5.500	4.188	13.711
Westvoorne	2.121	2.738	1.957	6.815
Vlaardingen	13.985	16.769	9.106	39.861
Voorschoten	3.552	4.555	4.900	13.007
Waddinxveen	4.981	5.966	3.648	14.596
Wassenaar	2.902	3.962	3.854	10.718
Zoetermeer	22.618	30.855	19.446	72.919
Zoeterwoude	1.462	1.772	1.225	4.459
Zwijndrecht	7.161	10.197	4.398	21.756
Teylingen	5.768	8.241	6.332	20.342
Lansingerland	8.865	11.672	11.086	31.623
Westland/Hoek van Holland	21.847	26.593	16.698	65.137
Midden-Delfland	3.048	3.906	3.460	10.413
Kaag en Braassem	4.089	5.796	3.837	13.722
Zuidplas	7.059	8.815	6.874	22.748
Bodegraven-Reeuwijk	4.662	5.136	3.331	13.129
Leidschendam-Voorburg	9.718	14.922	13.652	38.292
Pijnacker-Nootdorp	8.235	10.395	9.362	27.992
Nissewaard	15.430	21.121	10.087	46.638
Krimpenerwaard	8.616	11.208	6.925	26.749
Totaal	613.687	766.416	526.304	1.906.408

* Het aanbod van arbeid bestaat uit banen, uitkeringen en niet-werkende werkzoekenden zonder uitkering.

Tabel B.3.5 Gerealiseerde vraag naar arbeid per gemeente

Gemeente	lager	middelbaar	hoger	totaal
Alblasserdam	2.424	4.293	2.211	8.928
Alphen aan den Rijn	11.082	17.018	11.701	39.801
Barendrecht	6.200	11.225	6.936	24.362
Brielle	1.547	2.098	1.364	5.008
Capelle aan den IJssel	7.948	15.621	11.373	34.941
Delft	9.440	19.272	19.366	48.078
Dordrecht	13.412	22.796	15.515	51.723
Gouda	8.936	13.937	11.242	34.115
's-Gravenhage	51.519	96.121	89.124	236.764
Hardinxveld-Giessendam	2.034	3.582	1.912	7.527
Hellevoetsluis	2.618	3.679	2.219	8.517
Hendrik-Ido-Ambacht	2.696	4.227	2.515	9.438
Hillegom	1.877	3.204	1.823	6.904
Katwijk	7.135	9.643	5.255	22.032
Krimpen aan den IJssel	2.579	4.158	2.522	9.259
Leiden	13.152	25.501	26.749	65.402
Leiderdorp	2.108	3.397	2.588	8.093
Lisse	2.452	4.181	2.505	9.138
Maassluis	1.869	2.856	1.875	6.601
Nieuwkoop	2.514	3.594	1.975	8.083
Noordwijk	2.723	4.125	2.575	9.423
Noordwijkerhout	1.772	2.595	1.397	5.765
Oegstgeest	1.248	2.327	2.249	5.824
Papendrecht	3.198	5.644	3.953	12.795
Ridderkerk	5.738	9.372	5.416	20.526
Rotterdam-Noord	44.467	86.996	72.995	204.459
Rotterdam-Zuid	31.014	53.540	34.921	119.475
Rozenburg/Europoort/Maasvlakte	2.507	5.037	2.898	10.443
Rijswijk	8.614	15.267	11.635	35.517
Schiedam	9.164	14.685	9.570	33.418
Sliedrecht	3.410	6.602	4.004	14.016
Albrandswaard	2.276	3.880	2.378	8.534
Westvoorne	1.006	1.346	793	3.144
Vlaardingen	6.030	9.176	5.687	20.894
Voorschoten	1.324	1.858	1.284	4.466
Waddinxveen	3.333	4.930	2.993	11.256
Wassenaar	1.793	3.027	2.308	7.128
Zoetermeer	12.442	21.396	16.982	50.820
Zoeterwoude	1.081	2.279	1.661	5.020
Zwijndrecht	4.407	7.384	4.137	15.928
Teylingen	3.890	5.766	3.921	13.576
Lansingerland	6.296	9.508	6.392	22.197
Westland/Hoek van Holland	18.616	25.560	15.225	59.401
Midden-Delfland	1.733	2.451	1.502	5.686
Kaag en Braassem	2.216	3.573	2.052	7.840
Zuidplas	4.155	6.091	3.796	14.042
Bodegraven-Reeuwijk	2.670	4.250	2.562	9.482
Leidschendam-Voorburg	4.102	7.192	6.431	17.725
Pijnacker-Nootdorp	3.701	5.240	3.699	12.640
Nissewaard	6.232	10.086	5.141	21.459
Krimpenerwaard	4.867	7.807	4.251	17.177
Totaal	359.568	619.394	465.578	1.444.790

*Tabel B.3.6 Aantal banen van personen woonachtig in de gemeente t.o.v. aantal banen in de gemeente**

Gemeente	<i>lager</i>	<i>middelbaar</i>	<i>hoger</i>	<i>totaal</i>
<i>Alblasserdam</i>	0,98	0,86	1,04	0,94
<i>Alphen aan den Rijn</i>	1,20	1,21	1,29	1,23
<i>Barendrecht</i>	0,87	0,77	1,07	0,88
<i>Brielle</i>	1,24	1,51	1,56	1,44
<i>Capelle aan den IJssel</i>	0,93	0,77	0,73	0,80
<i>Delft</i>	0,91	0,91	0,81	0,87
<i>Dordrecht</i>	0,99	0,92	0,96	0,95
<i>Gouda</i>	1,04	1,00	1,07	1,03
<i>'s-Gravenhage</i>	0,90	0,80	0,80	0,82
<i>Hardinxveld-Giessendam</i>	1,20	0,97	1,09	1,06
<i>Hellevoetsluis</i>	1,76	2,03	2,00	1,94
<i>Hendrik-Ido-Ambacht</i>	1,57	1,70	2,06	1,76
<i>Hillegom</i>	1,34	1,29	1,51	1,36
<i>Katwijk</i>	1,31	1,36	1,43	1,36
<i>Krimpen aan den IJssel</i>	1,25	1,18	1,34	1,24
<i>Leiden</i>	0,82	0,86	0,84	0,84
<i>Leiderdorp</i>	1,36	1,28	1,65	1,42
<i>Lisse</i>	1,14	1,07	1,22	1,13
<i>Maassluis</i>	2,06	1,98	2,04	2,02
<i>Nieuwkoop</i>	1,52	1,49	1,76	1,57
<i>Noordwijk</i>	1,10	1,16	1,37	1,20
<i>Noordwijkerhout</i>	1,20	1,17	1,51	1,26
<i>Oegstgeest</i>	1,44	1,42	1,94	1,62
<i>Papendrecht</i>	1,14	1,09	1,04	1,09
<i>Ridderkerk</i>	0,96	0,92	0,95	0,94
<i>Rotterdam-Noord</i>	0,72	0,67	0,77	0,72
<i>Rotterdam-Zuid</i>	0,85	0,74	0,63	0,74
<i>Rozenburg/Europoort/Maasvlakte</i>	0,67	0,49	0,43	0,51
<i>Rijswijk</i>	0,48	0,53	0,62	0,55
<i>Schiedam</i>	0,97	0,92	0,91	0,93
<i>Sliedrecht</i>	0,87	0,72	0,73	0,76
<i>Albrandswaard</i>	1,15	1,17	1,66	1,30
<i>Westvoorne</i>	1,53	1,74	2,22	1,79
<i>Vlaardingen</i>	1,34	1,39	1,40	1,38
<i>Voorschoten</i>	1,69	1,96	3,30	2,26
<i>Waddinxveen</i>	1,04	1,01	1,15	1,06
<i>Wassenaar</i>	1,05	1,06	1,43	1,18
<i>Zoetermeer</i>	1,14	1,13	1,00	1,09
<i>Zoeterwoude</i>	0,92	0,66	0,68	0,73
<i>Zwijndrecht</i>	0,96	0,94	0,97	0,95
<i>Teylingen</i>	1,11	1,16	1,45	1,23
<i>Lansingerland</i>	1,01	1,06	1,60	1,20
<i>Westland/Hoek van Holland</i>	0,88	0,87	1,01	0,91
<i>Midden-Delfland</i>	1,38	1,44	2,17	1,61
<i>Kaag en Braassem</i>	1,55	1,44	1,73	1,55
<i>Zuidplas</i>	1,23	1,25	1,55	1,32
<i>Bodegraven-Reeuwijk</i>	1,17	1,00	1,19	1,10
<i>Leidschendam-Voorburg</i>	1,44	1,55	1,87	1,64
<i>Pijnacker-Nootdorp</i>	1,50	1,71	2,40	1,85
<i>Nissewaard</i>	1,67	1,72	1,79	1,72
<i>Krimpenerwaard</i>	1,36	1,30	1,54	1,36
Totaal	1,00	0,94	0,99	0,97

* Als deze ratio groter dan 1 is, geeft het aan dat de gemeente meer woon- dan werkgemeente is; bij een ratio kleiner dan 1 is de gemeente juist meer werkgemeente.

Tabel B.4.1 Verdeling lager opgeleiden uit drie (deel)woongemeenten over de gemeenten waar zij werken

	Aantal banen	Rotterdam-Zuid		Rotterdam-Noord		's-Gravenhage	
		N	%	N	%	N	%
Alblasserdam	1.543	57	0,3%	26	0,1%		0,0%
Alphen aan den Rijn	7.337	27	0,1%	46	0,2%	45	0,1%
Barendrecht	3.750	639	3,4%	180	0,8%	48	0,2%
Brielle	1.001	35	0,2%	32	0,1%		0,0%
Capelle aan den IJssel	4.614	358	1,9%	801	3,6%	75	0,2%
Delft	5.354	53	0,3%	118	0,5%	493	1,6%
Dordrecht	8.403	133	0,7%	109	0,5%	45	0,1%
Gouda	5.870	38	0,2%	87	0,4%	38	0,1%
's-Gravenhage	29.901	361	1,9%	391	1,8%	20.062	66,0%
Hardinxveld-Giessendam	1.201	13	0,1%		0,0%		0,0%
Hellevoetsluis	1.805	35	0,2%	18	0,1%	14	0,0%
Hendrik-Ido-Ambacht	1.810	52	0,3%	26	0,1%	24	0,1%
Hillegom	1.143		0,0%		0,0%		0,0%
Katwijk	4.816		0,0%		0,0%	55	0,2%
Krimpen aan den IJssel	1.635	70	0,4%	95	0,4%		0,0%
Leiden	7.714	11	0,1%	18	0,1%	250	0,8%
Leiderdorp	1.402		0,0%		0,0%	16	0,1%
Lisse	1.583		0,0%		0,0%		0,0%
Maassluis	1.209	25	0,1%	34	0,2%	20	0,1%
Nieuwkoop	1.650		0,0%		0,0%		0,0%
Noordwijk	1.819		0,0%		0,0%	21	0,1%
Noordwijkerhout	1.171		0,0%		0,0%	24	0,1%
Oegstgeest	783		0,0%		0,0%		0,0%
Papendrecht	1.844	27	0,1%	23	0,1%		0,0%
Ridderkerk	3.572	447	2,4%	127	0,6%	38	0,1%
Rotterdam-Noord	28.092	3.240	17,3%	13.971	63,3%	775	2,6%
Rotterdam-Zuid	18.707	9.593	51,3%	1.774	8,0%	219	0,7%
Rozenburg/Europoort/Maasvlakte	1.233	76	0,4%	22	0,1%		0,0%
Rijswijk	5.086	20	0,1%	26	0,1%	2.291	7,5%
Schiedam	5.939	412	2,2%	768	3,5%	146	0,5%
Sliedrecht	1.959	49	0,3%	25	0,1%		0,0%
Albrandswaard	1.387	312	1,7%	69	0,3%		0,0%
Westvoorne	680	13	0,1%		0,0%		0,0%
Vlaardingen	3.950	188	1,0%	152	0,7%	29	0,1%
Voorschoten+	936		0,0%		0,0%	38	0,1%
Waddinxveen	2.137	17	0,1%	40	0,2%	46	0,2%
Wassenaar	1.075		0,0%		0,0%	128	0,4%
Zoetermeer	8.064	56	0,3%	102	0,5%	585	1,9%
Zoeterwoude	571		0,0%		0,0%	25	0,1%
Zwijndrecht	2.686	164	0,9%	136	0,6%	40	0,1%
Teylingen	2.513		0,0%		0,0%	36	0,1%
Lansingerland	3.997	114	0,6%	366	1,7%	149	0,5%
Westland/Hoek van Holland	11.826	117	0,6%	119	0,5%	1.329	4,4%
Midden-Delfland	1.137	15	0,1%	20	0,1%	77	0,3%
Kaag en Braassem	1.368		0,0%		0,0%	11	0,0%
Zuidplas	2.694	65	0,3%	208	0,9%	37	0,1%
Bodegraven-Reeuwijk	1.712		0,0%	12	0,1%		0,0%
Leidschendam-Voorburg	2.528	13	0,1%	17	0,1%	650	2,1%
Pijnacker-Nootdorp	2.481	24	0,1%	46	0,2%	389	1,3%
Nissewaard	4.167	359	1,9%	63	0,3%	10	0,0%
Krimpenerwaard	3.134	25	0,1%	56	0,3%	0	0,0%
Buiten de MRDH-regio	NA	1.384	7,4%	1.891	8,6%	2.021	6,7%
Totaal		18.683		22.072		30.386	

Tabel B.4.2 Verdeling van werkenden woonachtig in Rotterdam-Zuid over de gemeenten waar zij werken

Gemeente	Afstand km	Lager opgeleiden		Middelbaar opgeleiden		Hoger opgeleiden	
		% A*	% B**	% A*	% B**	% A*	% B**
Rotterdam Zuid	4	51,3%	51,3%	41,8%	32,8%	35,4%	19,7%
Barendrecht	8	3,4%	17,0%	3,6%	13,1%	2,0%	5,5%
Rotterdam Noord	8	17,3%	11,5%	21,8%	9,4%	25,6%	5,2%
Albrandswaard	8	1,7%	22,5%	1,7%	18,0%	0,9%	7,7%
Ridderkerk	9	2,4%	12,5%	2,0%	8,8%	1,3%	5,2%
Krimpen aan den IJssel	10	0,4%	4,3%	0,6%	6,3%	0,4%	3,5%
Capelle aan den IJssel	11	1,9%	7,8%	2,8%	7,2%	2,8%	4,1%
Schiedam	12	2,2%	6,9%	2,6%	7,3%	2,0%	4,0%
Hendrik-Ido-Ambacht	15	0,3%	2,9%	0,2%	2,3%	0,4%	3,1%
Vlaardingen	15	1,0%	4,8%	0,9%	4,1%	1,1%	3,8%
Nissewaard	15	1,9%	8,6%	2,2%	8,4%	1,5%	6,5%
Zwijndrecht	16	0,9%	6,1%	0,8%	4,5%	0,6%	3,3%
Alblasserdam	17	0,3%	3,7%	0,3%	2,7%	0,3%	2,5%
Lansingerland	18	0,6%	2,9%	0,5%	2,5%	0,4%	1,3%
Delft	21	0,3%	1,0%	0,7%	1,6%	2,0%	1,5%
Papendrecht	21	0,1%	1,5%	0,3%	2,2%	0,4%	1,8%
Zuidplas	21	0,3%	2,4%	0,3%	2,2%	0,2%	1,1%
Dordrecht	22	0,7%	1,6%	0,9%	1,7%	1,2%	1,4%
Midden-Delfland	24	0,1%	1,3%	0,1%	1,5%	0,1%	1,6%
Pijnacker-Nootdorp	24	0,1%	1,0%	0,2%	1,4%	0,3%	1,3%
Brielle	25	0,2%	3,5%	0,1%	3,3%	0,1%	1,8%
Maassluis	25	0,1%	2,1%	0,2%	2,4%	0,1%	1,4%
Sliedrecht	25	0,3%	2,5%	0,2%	1,5%	0,3%	1,3%
Hellevoetsluis	26	0,2%	1,9%	0,3%	2,9%	0,0%	0,0%
Rijswijk	26	0,1%	0,4%	0,2%	0,6%	0,5%	0,7%
Krimpenervwaard	27	0,1%	0,8%	0,2%	1,0%	0,1%	0,5%
Zoetermeer	28	0,3%	0,7%	0,5%	1,0%	1,2%	1,1%
Gouda	29	0,2%	0,6%	0,3%	0,8%	0,5%	0,8%
Waddinxveen	29	0,1%	0,8%	0,2%	1,6%	0,1%	1,0%
Hardinxveld-Giessendam	30	0,1%	1,1%	0,1%	0,7%	0,0%	0,0%
Westland/Hoek van Holland	30	0,6%	1,0%	0,5%	0,9%	0,4%	0,6%
s-Gravenhage	31	1,9%	1,2%	2,4%	1,0%	3,8%	0,7%
Leidschendam-Voorburg	32	0,1%	0,5%	0,1%	0,8%	0,1%	0,3%
Rozenburg/Europoort/Maasvlakte	33	0,4%	6,2%	0,6%	5,3%	0,4%	3,0%
Westvoorne	35	0,1%	1,9%	0,0%	1,4%	0,0%	0,0%
Bodegraven-Reeuwijk	37	0,0%	0,0%	0,1%	0,5%	0,1%	0,8%
Voorschoten	38	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Wassenaar	39	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Zoeterwoude	41	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Alphen aan den Rijn	42	0,1%	0,4%	0,2%	0,5%	0,2%	0,4%
Leiden	43	0,1%	0,1%	0,2%	0,3%	0,6%	0,3%
Katwijk	46	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Leiderdorp	46	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Oegstgeest	46	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Nieuwkoop	49	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Teylingen	50	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%
Kaag en Braassem	50	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Noordwijk	53	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Lisse	58	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Noordwijkerhout	58	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Hillegom	66	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Buiten de MRDH-regio		7,4%		9,0%		12,1%	

* Percentage banen van personen woonachtig in Rotterdam-Zuid in betreffende gemeente ten opzichte van totaal aantal banen van personen woonachtig in Rotterdam-Zuid.

** Percentage banen van personen woonachtig in Rotterdam-Zuid in betreffende gemeente ten opzichte van totaal aantal banen in betreffende gemeente.

Tabel B.4.3 Gemiddelde reistijden en afstanden vanuit drie (deel)gemeenten

	Rotterdam-Zuid				Rotterdam-Noord				Den Haag			
	auto	OV	fiets	km	auto	OV	fiets	km	auto	OV	fiets	km
Alblasserdam	16	66	52	17	19	81	56	21	37	111	-	46
Alphen aan den Rijn	37	112	-	42	30	102	-	33	27	99	-	31
Barendrecht	11	47	28	8	18	58	53	15	32	86	-	38
Brielle	24	74	-	25	30	90	-	33	37	112	-	43
Capelle aan den IJssel	14	54	35	11	10	44	25	7	30	81	-	33
Delft	23	66	-	21	17	62	49	16	15	56	37	11
Dordrecht	21	85	58	22	24	81	-	26	41	104	-	50
Gouda	27	73	-	29	20	60	-	21	28	76	-	32
s-Gravenhage	30	70	-	31	24	65	58	26	7	27	14	4
Hardinxveld-Giessendam	24	90	-	30	26	83	-	34	45	122	-	60
Hellevoetsluis	26	75	-	26	33	93	-	36	40	116	-	46
Hendrik-Ido-Ambacht	16	67	49	15	19	78	-	20	35	103	-	43
Hillegom	53	109	-	66	46	106	-	56	38	93	-	38
Katwijk	45	122	-	46	39	118	-	41	26	101	54	22
Krimpen aan den IJssel	14	56	36	10	13	49	31	9	34	82	-	36
Leiden	42	91	-	43	36	86	-	37	24	70	55	19
Leiderdorp	40	130	-	46	33	123	-	38	24	107	-	25
Lisse	54	130	-	58	49	129	-	54	33	111	-	32
Maassluis	24	71	-	25	19	65	56	20	25	84	-	20
Nieuwkoop	42	139	-	49	34	129	-	39	36	126	-	43
Noordwijk	50	124	-	53	45	123	-	48	28	92	-	26
Noordwijkerhout	52	109	-	58	48	999	-	53	33	97	-	31
Oegstgeest	45	107	-	46	38	99	-	40	23	80	59	20
Papendrecht	20	76	55	21	23	87	-	25	41	121	-	51
Ridderkerk	12	46	33	9	18	64	55	16	35	97	-	41
Rotterdam Noord	13	42	32	8	6	25	13	4	26	68	55	25
Rotterdam Zuid	6	24	13	4	15	53	36	11	31	85	-	31
Rozenburg/Europoort/												
Maasvlakte	32	154	58	33	38	176	-	43	44	211	-	50
Rijswijk	26	75	-	26	21	70	54	20	10	45	23	6
Schiedam	16	51	47	12	10	42	24	7	23	67	56	23
Sliedrecht	22	75	-	25	25	75	-	29	42	100	-	53
Albrandswaard	11	62	28	8	20	78	51	16	29	98	-	31
Westvoorne	30	90	-	35	37	107	-	46	42	124	-	52
Vlaardingen	18	61	55	15	15	57	43	14	25	81	58	25
Voorschoten	39	93	-	38	32	87	-	32	21	65	47	15
Waddinxveen	26	117	-	29	17	94	48	19	25	105	-	29
Wassenaar	40	104	-	39	33	94	-	34	17	64	42	12
Zoetermeer	32	77	-	28	23	68	54	20	17	59	41	17
Zoeterwoude	35	120	-	41	30	110	-	33	21	98	51	22
Zwijndrecht	17	77	50	16	20	77	-	20	36	100	-	45
Teylingen	46	106	-	50	41	102	-	44	25	83	-	24
Lansingerland	25	81	57	18	15	66	36	11	21	82	51	21
Westland/Hoek van Holland	27	84	-	30	23	80	-	26	13	55	31	10
Midden-Delfland	22	81	-	24	19	79	54	20	15	65	38	12
Kaag en Braassem	42	200	-	50	37	182	-	45	28	166	-	33
Zuidplas	21	96	55	21	11	75	35	11	25	107	59	29
Bodegraven-Reeuwijk	32	102	-	37	25	94	-	30	31	101	-	39
Leidschendam-Voorburg	31	101	-	32	24	82	-	26	12	51	29	8
Pijnacker-Nootdorp	26	65	-	24	19	58	51	16	12	48	28	9
Nissewaard	17	61	41	15	27	83	-	28	34	108	-	37
Krimpenwaard	29	106	-	27	24	92	-	22	39	112	-	42

Tabel B.4.4 Verdeling van werkenden woonachtig in Rotterdam-Noord over de gemeenten zij werken

Gemeente	Afstand km	Lager opgeleiden		Middelbaar opgeleiden		Hoger opgeleiden	
		% A*	% B**	% A*	% B**	% A*	% B**
Rotterdam-Noord	4	63,3%	49,7%	57,5%	39,2%	53,1%	42,6%
Capelle aan den IJssel	7	3,6%	17,4%	3,9%	16,0%	3,3%	19,6%
Schiedam	7	3,5%	12,9%	3,2%	14,2%	2,2%	17,0%
Krimpen aan den IJssel	9	0,4%	5,8%	0,5%	7,3%	0,3%	10,9%
Zuidplas	11	0,9%	7,7%	0,8%	8,7%	0,6%	13,8%
Lansingerland	11	1,7%	9,2%	1,5%	10,6%	0,9%	10,8%
Rotterdam-Zuid	11	8,0%	9,5%	7,2%	8,9%	6,2%	13,7%
Vlaardingen	14	0,7%	3,8%	0,7%	4,8%	0,7%	9,4%
Barendrecht	15	0,8%	4,8%	1,1%	6,4%	0,7%	8,2%
Delft	16	0,5%	2,2%	1,4%	4,6%	3,1%	9,2%
Albrandswaard	16	0,3%	5,0%	0,4%	7,4%	0,2%	8,1%
Pijnacker-Nootdorp	16	0,2%	1,9%	0,3%	3,8%	0,3%	6,1%
Ridderkerk	16	0,6%	3,6%	0,6%	4,5%	0,6%	10,2%
Waddinxveen	19	0,2%	1,9%	0,3%	3,6%	0,2%	4,8%
Hendrik-Ido-Ambacht	20	0,1%	1,4%	0,2%	3,5%	0,2%	6,9%
Maassluis	20	0,2%	2,8%	0,2%	3,9%	0,2%	6,3%
Zoetermeer	20	0,5%	1,3%	1,0%	2,8%	1,4%	5,2%
Midden-Delfland	20	0,1%	1,8%	0,1%	2,1%	0,1%	4,0%
Rijswijk	20	0,1%	0,5%	0,4%	1,8%	0,7%	4,2%
Zwijndrecht	20	0,6%	5,1%	0,5%	4,2%	0,3%	6,8%
Gouda	21	0,4%	1,5%	0,5%	2,1%	0,7%	3,9%
Alblasserdam	21	0,1%	1,7%	0,2%	3,1%	0,2%	7,6%
Krimpenerwaard	22	0,3%	1,8%	0,2%	1,6%	0,2%	3,4%
Papendrecht	25	0,1%	1,2%	0,2%	1,9%	0,2%	4,4%
Dordrecht	26	0,5%	1,3%	0,8%	2,1%	0,8%	3,6%
Westland/Hoek van Holland	26	0,5%	1,0%	0,4%	1,2%	0,4%	2,5%
s-Gravenhage	26	1,8%	1,3%	2,9%	2,0%	5,3%	3,6%
Leidschendam-Voorburg	26	0,1%	0,7%	0,2%	1,5%	0,2%	2,0%
Nissewaard	28	0,3%	1,5%	0,4%	2,2%	0,3%	5,1%
Slidrecht	29	0,1%	1,3%	0,2%	2,0%	0,2%	4,2%
Bodegraven-Reeuwijk	30	0,1%	0,7%	0,1%	1,1%	0,1%	1,6%
Voorschoten	32	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,4%
Brielle	33	0,1%	3,2%	0,1%	2,8%	0,1%	4,9%
Alphen aan den Rijn	33	0,2%	0,6%	0,2%	0,9%	0,3%	1,8%
Zoeterwoude	33	0,0%	0,0%	0,0%	1,1%	0,0%	2,0%
Wassenaar	34	0,0%	0,0%	0,1%	1,3%	0,1%	3,1%
Hardinxveld-Giessendam	34	0,0%	0,0%	0,1%	1,4%	0,0%	1,7%
Hellevoetsluis	36	0,1%	1,0%	0,1%	1,9%	0,1%	2,1%
Leiden	37	0,1%	0,2%	0,3%	0,6%	0,8%	1,6%
Leiderdorp	38	0,0%	0,0%	0,0%	0,8%	0,1%	1,4%
Nieuwkoop	39	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Oegstgeest	40	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,2%
Katwijk	41	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	0,0%	0,8%
Rozenburg/Europoort/Maasvlakte	43	0,1%	1,8%	0,2%	2,7%	0,2%	6,3%
Teylingen	44	0,0%	0,0%	0,0%	0,5%	0,1%	1,4%
Kaag en Braassem	45	0,0%	0,0%	0,0%	0,8%	0,0%	1,2%
Westvoorne	46	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%	0,0%	0,0%
Noordwijk	48	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,0%
Noordwijkerhout	53	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Lisse	54	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Hillegom	56	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Buiten de MRDH-regio		8,6%		11,0%		13,9%	

* Percentage banen van personen woonachtig in Rotterdam-Noord in betreffende gemeente ten opzichte van totaal aantal banen van personen woonachtig in Rotterdam-Noord.

** Percentage banen van personen woonachtig in Rotterdam-Noord in betreffende gemeente ten opzichte van totaal aantal banen in betreffende gemeente.

Tabel B.4.5 Verdeling van werkenden woonachtig in Den Haag over de gemeenten zij werken

Gemeente	Afstand km	Lager opgeleiden		Middelbaar opgeleiden		Hoger opgeleiden	
		% A*	% B**	% A*	% B**	% A*	% B**
s-Gravenhage	4	66,0%	67,1%	61,3%	49,4%	58,9%	44,0%
Rijswijk	6	7,5%	45,0%	7,2%	37,0%	4,6%	29,9%
Leidschendam-Voorburg	8	2,1%	25,7%	2,2%	22,8%	2,0%	20,4%
Pijnacker-Nootdorp	9	1,3%	15,7%	0,8%	12,7%	0,5%	9,7%
Westland/Hoek van Holland	10	4,4%	11,2%	3,6%	12,2%	1,8%	12,6%
Delft	11	1,6%	9,2%	2,2%	8,6%	3,7%	12,1%
Midden-Delfland	12	0,3%	6,8%	0,2%	6,3%	0,1%	6,4%
Wassenaar	12	0,4%	11,9%	0,5%	12,2%	0,4%	13,2%
Voorschoten	15	0,1%	4,1%	0,2%	6,2%	0,2%	9,3%
Zoetermeer	17	1,9%	7,3%	2,4%	8,1%	2,4%	9,5%
Leiden	19	0,8%	3,2%	1,4%	4,2%	2,8%	6,5%
Oegstgeest	20	0,0%	0,0%	0,1%	2,8%	0,2%	4,9%
Maassluis	20	0,1%	1,7%	0,1%	2,6%	0,1%	3,9%
Lansingerland	21	0,5%	3,7%	0,5%	3,9%	0,4%	5,1%
Katwijk	22	0,2%	1,1%	0,2%	1,6%	0,2%	3,2%
Zoeterwoude	22	0,1%	4,4%	0,1%	4,9%	0,2%	9,4%
Schiedam	23	0,5%	2,5%	0,5%	2,7%	0,6%	5,1%
Teylingen	24	0,1%	1,4%	0,1%	1,9%	0,2%	4,1%
Vlaardingen	25	0,1%	0,7%	0,1%	1,2%	0,3%	4,1%
Leiderdorp	25	0,1%	1,1%	0,1%	3,3%	0,1%	2,9%
Rotterdam Noord	25	2,6%	2,8%	3,4%	2,7%	4,4%	3,9%
Noordwijk	26	0,1%	1,2%	0,1%	2,0%	0,2%	5,9%
Zuidplas	29	0,1%	1,4%	0,1%	1,5%	0,1%	2,7%
Waddinxveen	29	0,2%	2,2%	0,1%	2,1%	0,1%	3,3%
Alphen aan den Rijn	31	0,1%	0,6%	0,3%	1,2%	0,4%	2,3%
Rotterdam Zuid	31	0,7%	1,2%	0,9%	1,3%	0,9%	2,2%
Albrandswaard	31	0,0%	0,0%	0,1%	1,0%	0,0%	1,7%
Noordwijkerhout	31	0,1%	2,0%	0,0%	1,2%	0,0%	1,6%
Lisse	32	0,0%	0,0%	0,0%	0,5%	0,0%	1,1%
Gouda	32	0,1%	0,6%	0,2%	1,0%	0,4%	2,4%
Kaag en Braassem	33	0,0%	0,8%	0,1%	1,1%	0,0%	2,1%
Capelle aan den IJssel	33	0,2%	1,6%	0,5%	2,2%	0,5%	3,1%
Krimpen aan den IJssel	36	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%	0,0%	0,0%
Nissewaard	37	0,0%	0,2%	0,1%	0,4%	0,0%	0,6%
Barendrecht	38	0,2%	1,3%	0,2%	1,2%	0,2%	1,9%
Hillegom	38	0,0%	0,0%	0,0%	1,1%	0,0%	1,9%
Bodegraven-Reeuwijk	39	0,0%	0,0%	0,1%	1,0%	0,0%	0,0%
Ridderkerk	41	0,1%	1,1%	0,1%	0,7%	0,1%	1,3%
Krimpenerwaard	42	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Hendrik-Ido-Ambacht	43	0,1%	1,3%	0,0%	0,4%	0,1%	1,7%
Brielle	43	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Nieuwkoop	43	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Zwijndrecht	45	0,1%	1,5%	0,1%	0,9%	0,1%	1,8%
Hellevoetsluis	46	0,0%	0,8%	0,0%	0,8%	0,0%	0,0%
Alblasserdam	46	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%	0,1%	3,2%
Dordrecht	50	0,1%	0,5%	0,2%	0,5%	0,2%	1,0%
Rozenburg/Europoort/Maasvlakte	50	0,0%	0,0%	0,1%	1,5%	0,2%	6,8%
Papendrecht	51	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%	0,1%	1,9%
Westvoorne	52	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Sliedrecht	53	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%	0,1%	1,4%
Hardinxveld-Giessendam	60	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Buiten de MRDH-regio		6,7%		9,5%		12,3%	

* Percentage banen van personen woonachtig in Den Haag in betreffende gemeente ten opzichte van totaal aantal banen van personen woonachtig in Den Haag.

** Percentage banen van personen woonachtig in Den Haag in betreffende gemeente ten opzichte van totaal aantal banen in betreffende gemeente.

Vragenlijst enquête onder bedrijven

A. Controle doelgroep

1. Volgens mijn gegevens bel ik nu met [...] Klopt dit?
 - a. Ja, dat klopt → Ga naar vraag 3
 - b. Nee, dat klopt niet → Ga naar vraag 2
2. Het onderzoek richt zich op organisaties in de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag. Wat zijn de vier cijfers van de postcode van het vestigingsadres van uw organisatie zodat ik kan checken of uw organisatie in de doelgroep valt?
3. In welke gebied is de organisatie gevestigd?
 - a. Vestigingsadres Rotterdam → Ga naar vraag 5
 - b. Vestigingsadres Den Haag → Ga naar vraag 5
 - c. Vestigingsadres overig onderzoeksgebied → Ga naar vraag 5
 - d. Vestigingsadres buiten onderzoeksgebied → Ga naar vraag 4
4. De vestiging van uw organisatie ligt buiten de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag. Ik heb voor u dan ook verder geen vragen meer. Ik wil u bedanken voor uw medewerking en nog een prettige dag toewensen.
5. Bestaat uw organisatie uit één of uit meerdere vestigingen?
 - a. Eén vestiging → Ga naar vraag 9
 - b. Meerdere vestigingen → Ga naar vraag 6
6. Is deze vestiging de hoofdvestiging of het hoofdkantoor?
 - a. Ja → Ga naar vraag 8
 - b. Nee → Ga naar vraag 7
7. Is de hoofdvestiging of het hoofdkantoor van de organisatie binnen of buiten de provincie Zuid-Holland gevestigd?
 - a. Binnen Zuid-Holland
 - b. Buiten Zuid-Holland
8. Voordat ik de volgende vragen stel, wil ik u graag een korte aanwijzing geven die van belang is bij de beantwoording van de vragen. Het is de bedoeling dat u de volgende vragen alleen beantwoordt voor deze vestiging.

B. Algemene vragen over organisatie en personeel

9. Uw organisatie staat geregistreerd in de sector [...]

Klopt dit?

- a. Ja → Ga naar vraag 11
- b. Nee → Ga naar vraag 10

10. Onder welke sector valt uw organisatie dan?

- a. Landbouw
- b. Bosbouw en visserij
- c. Winning van delfstoffen
- d. Industrie: vervaardiging van producten
- e. Industrie: reparatie en installatie van machines en apparaten
- f. Productie en distributie van en handel in elektriciteit, aardgas, stoom en gekoelde lucht
- g. Winning en distributie van water, afval- en afvalwaterbeheer en sanering
- h. Bouwnijverheid
- i. Groot- en detailhandel
- j. Vervoer per spoor, over water, via de lucht of via pijpleiding
- k. Vervoer over de weg
- l. Opslag en dienstverlening voor vervoer
- m. Post en koeriers
- n. Horeca / logies-, maaltijd en drankverstrekking
- o. Informatie en communicatie
- p. Financiële instellingen
- q. Verhuur van en handel in onroerend goed
- r. Advisering, onderzoek en overige specialistische zakelijke dienstverlening
- s. Veterinaire dienstverlening
- t. Verhuur van roerend goed en overig zakelijke dienstverlening
- u. Openbaar bestuur, overheidsdiensten en verplichte sociale verzekeringen
- v. Onderwijs
- w. Gezondheids- en welzijnszorg
- x. Cultuur, sport en recreatie
- y. Overige dienstverlening
- z. Andere sector, namelijk ...

11. Hoeveel werknemers zijn er op dit moment in uw organisatie werkzaam? Het gaat uitsluitend om werknemers die op de loonlijst staan van uw organisatie. Dit betekent dat u uitzendkrachten en medewerkers die via detachering of als zzp'er voor uw organisatie werkzaam zijn niet moet meetellen. Het is mogelijk dat u het antwoord op deze vraag niet precies weet. In dat geval vraag ik u een zo goed mogelijke schatting te geven.

- a. 1 werknemer → Ga naar vraag 12
- b. Meerdere werknemers, namelijk ... → Ga naar vraag 13

12. Voor het onderzoek zijn we op zoek naar organisaties met meer dan één werknemer. Ik heb voor u dan ook verder geen vragen meer. Ik wil u bedanken voor uw medewerking en nog een prettige dag toewensen.

13. Wat is het aantal werknemers in loondienst omgerekend naar FTE's (full time equivalents)? Het is mogelijk dat u het antwoord op deze vraag niet precies weet. In dat geval vraag ik u een zo goed mogelijke schatting te geven.
14. Hoeveel ingeleend personeel is er op dit moment in uw organisatie werkzaam? Het gaat hierbij zowel om uitzendkrachten als medewerkers die via detachering of als zzp'er voor uw organisatie werkzaam zijn. Het is mogelijk dat u het antwoord op deze vraag niet precies weet. In dat geval vraag ik u een zo goed mogelijke schatting te geven.
 - a. Geen ingeleende medewerkers → Ga naar vraag 17
 - b. Wel ingeleende medewerkers, namelijk ... → Ga naar vraag 15
15. Wat is het aantal ingeleende personen omgerekend naar FTE's (full time equivalents)? Het is mogelijk dat u het antwoord op deze vraag niet precies weet. In dat geval vraag ik u een zo goed mogelijke schatting te geven.
16. Hoeveel procent van de flexibele krachten zijn buitenlandse arbeidskrachten? Het is mogelijk dat u het antwoord op deze vraag niet precies weet. In dat geval vraag ik u een zo goed mogelijke schatting te geven.

C. Vragen over wervingsproblemen en de rol van vervoer daarbij

17. De volgende vragen gaan over het werven van personeel en de rol van vervoer daarbij. Daarbij gaat het alleen om werknemers in loondienst.
18. Komt uw organisatie gemakkelijk aan werknemers of heeft u moeite om werknemers aan te trekken?
 - a. Over het algemeen verloopt de werving gemakkelijk
 - b. Dit verschilt per functie
 - c. Over het algemeen hebben we moeite om personeel te krijgen
 - d. We nemen geen of vrijwel geen werknemers in loondienst
19. Bij functies op welk niveau geeft de werving problemen? Is dat op ...?
Meerdere antwoorden mogelijk.
 - a. Lager niveau
 - b. Middelbaar niveau
 - c. Hoger niveau
20. Bij welke typen functies geeft de werving problemen? Zijn dat ...?
Meerdere antwoorden mogelijk.
 - a. Managementfuncties
 - b. Functies in de techniek
 - c. Functies in de logistiek
 - d. Ongeschoolde functies
 - e. Functies in de zorg
 - f. Functies in het onderwijs (onder andere docenten)
 - g. Functies in de horeca (onder andere kok, bediening)
 - h. ICT functies

- i. Sales functies
- j. Administratieve functies
- k. Juridische functies
- l. Financiële functies
- m. Pedagogische functies
- n. Specialistische functies (niet verder benoemd)
- o. Andere functies, namelijk ...

21. Is een lange reisduur tussen huis en werk voor mensen - vaak, regelmatig, af en toe, zelden of nooit - reden om niet bij u te komen werken?

- a. Vaak
- b. Regelmatig
- c. Af en toe
- d. Zelden
- e. Nooit

22. Vertrekken werknemers bij uw organisatie - vaak, regelmatig, af en toe, zelden of nooit - omdat zij de reisduur van huis naar werk te lang vinden?

- a. Vaak
- b. Regelmatig
- c. Af en toe
- d. Zelden
- e. Nooit

Als het antwoord op vraag 21 a, b of c is → Ga naar vraag 23

Als het antwoord op vraag 22 a, b of c is → Ga naar vraag 23

Als het antwoord op zowel vraag 21 als vraag 22 d of e is → Ga naar vraag 24

23. Waardoor wordt de lange reisduur veroorzaakt? Is dat ...?

Meerdere antwoorden mogelijk.

- a. Onze vestigingslocatie is moeilijk bereikbaar met openbaar vervoer
- b. Onze vestigingslocatie ligt relatief ver van woongebieden
- c. Dagelijkse files
- d. Werknemers wonen ver van onze vestigingslocatie
- e. Dagelijkse vertraging openbaar vervoer
- f. Anders, namelijk ...

24. Bij welke reisduur (in minuten) van huis naar werk enkele reis wordt deze voor werknemers volgens u een probleem?

25. Neemt u als organisatie maatregelen om het woon-werkverkeer van uw werknemers makkelijker te maken?

- a. Ja → Ga naar vraag 26
- b. Nee → Ga naar vraag 27

26. Welke maatregelen neemt uw organisatie om het woon-werkverkeer van uw werknemers makkelijker te maken?

- a. Wij organiseren vervoer voor werknemers

- b. Wij bieden een reisvergoeding boven de belastingaftrek
- c. Wij stellen (leen-)fietsen ter beschikking
- d. Wij geven een vergoeding voor verhuiskosten
- e. Reiskostenvergoeding algemeen (onder andere onder belastingaftrek)
- f. Vergoeding reistijd
- g. Vergoeding overnachting
- h. Auto van de zaak / leaseauto
- i. Carpoolen
- j. Fietsplan
- k. Ovkaart / -abonnement
- l. Parkeervergunning
- m. Parkeerplaats
- n. Parkeerkosten vergoeden
- o. Flexibele werktijden
- p. Faciliteren werken vanuit huis
- q. Werknemer plaatsen in vestiging dichtbij woonplaats
- r. Werven binnen regio / redelijke straal rondom vestiging
- s. Anders, namelijk ...

27. Wat is de gemiddelde reisafstand van huis naar werk enkele reis van uw werknemers? Is dat ...?
Het is mogelijk dat u het antwoord op deze vraag niet precies weet. In dat geval vraag ik u een zo goed mogelijke schatting te geven.
- a. Minder dan 5 kilometer enkele reis
 - b. 5 tot 10 kilometer enkele reis
 - c. 10 tot 20 kilometer
 - d. 20 tot 30 kilometer
 - e. Meer dan 30 kilometer
 - f. Weet niet

D. Afsluitende vragen

Als het antwoord op vraag 5 a is → Ga naar vraag 29

Als het antwoord op vraag 5 b is → Ga naar vraag 28

28. Eerder heeft u aangegeven dat uw organisatie uit meerdere vestigingen bestaat. Als we alle vestigingen van uw organisatie in Nederland beschouwen, hoeveel werknemers in loondienst werken of hebben hun standplaats op dit moment dan in Zuid-Holland? En hoeveel werknemers in loondienst werken of hebben hun standplaats op dit moment dan buiten Zuid-Holland? Het is mogelijk dat u het antwoord op deze vragen niet precies weet. In dat geval vraag ik u een zo goed mogelijke schatting te geven.
29. Hebt u nog suggesties voor de Metropoolregio voor het verbeteren van de vervoersinfrastructuur in de omgeving van uw organisatie of meer in het algemeen in de regio? Zo ja, welke suggesties?
30. Dit was mijn laatste vraag. Heeft u nog vragen of opmerkingen die voor het onderzoek van belang kunnen zijn? Zo ja, welke vragen of opmerkingen?