



Aan de Gemeenteraad

Onderwerp:

Collegereactie op het initiatiefvoorstel Wijkbasisbanen. (20bb1257)

Op welke gronden deze brief? /Waarom nu voorgelegd?

Op 30 januari 2020 hebben de raadsleden Yildirim (PvdA) en Segers-Hoogendoorn (CDA) het Initiatiefvoorstel Wijkbasisbanen ingediend. Met het initiatiefvoorstel wordt voorgesteld een haalbaarheidsonderzoek te starten naar de Rotterdamse wijkbasisbaan. In deze brief worden de uitkomsten van het haalbaarheidsonderzoek benoemd. Ook geeft deze brief de collegereactie op dit initiatiefvoorstel en hoe verder invulling is gegeven aan dit voorstel.

Relatie met het coalitieakkoord/collegewerkprogramma/begroting/eerder aangenomen moties en gedane toezeggingen:

- Mensenwerk, Beleidskader Participatiewet 2019-2022;
- Strategiebrieven ambitie bijstand van 18 oktober 2018;
- Brief "Rotterdam sterker door...Mensenwerk". Herijking ambitie bijstand van 23 juni 2020;
- Wethouders brief Kaders experiment wijkbasisbaan van 2 juli 2020.

Toelichting:

De rapporten WRR en Borstlap geven de noodzaak aan, werk te maken van werk voor mensen die nu op de arbeidsmarkt tussen wal en schip vallen. Het College van B&W herkent en onderschrijft dat beeld. In de brief 'Sterker door... Mensenwerk' geeft ons college aan in te zetten op inkomenszekerheid vóór Rotterdammers en het actief laten en blijven meedoen en ontwikkelen van Rotterdammers. Voor kwetsbare groepen die willen en kunnen werken gaan we op zoek naar meer mogelijkheden met Prestatie-010 (o.a. vrijwilligerswerk en mantelzorg), met Rotterdam Inclusief, garantiebanen (snellere indicatie van beperkingen, banen met LKS, beschut werk) en met een experiment wijkbasisbaan. Wij zien in de wijkbasisbaan een goede mogelijkheid voor werkzoekenden met een grote afstand tot de arbeidsmarkt om zich te kunnen ontwikkelen. Tegelijkertijd kunnen ze daarmee beloond worden voor maatschappelijk relevante activiteiten. Ook zijn wij van mening dat de inzet van de wijkbasisbaan een maatschappelijke meerwaarde zal hebben.

Om die reden hebben wij de oproep van dit initiatiefvoorstel omarmd en een haalbaarheidsonderzoek uit laten voeren door het onderzoeksinstituut SEOR. Daarnaast zijn wij, zoals aangekondigd, aan de slag gegaan met de voorbereidingen voor een kleinschalig experiment wijkbasisbaan. Doel van dit experiment is om naast het theoretische deel parallel aan het haalbaarheidsonderzoek van SEOR ook de praktijk te toetsen om te kunnen ervaren wat er nodig is voor de opzet en invulling van een wijkbasisbaan.

Op ambtelijk en bestuurlijk niveau is met enkele Rotterdamse ondernemingen en organisaties vanuit verschillende sectoren verkennend gesproken over de invulling van het experiment wijkbasisbaan. De eerste bevindingen in aanloop tot het experiment wijzen uit dat het onder de huidige randvoorwaarden moeizaam is om partijen te vinden die de rol van werkgever op zich willen nemen. De bottleneck is veelal de werkgeversbijdrage van de salaris- en begeleidingskosten die vanaf het begin wordt gevraagd en het ontbreken van perspectief op het terugverdienen van de investering (what's in it for me). Dit lijkt overeen te komen met een aantal van de conclusies van het door SEOR uitgevoerde haalbaarheidsonderzoek ten aanzien van de meerwaarde van een wijkbasisbaan voor een werkgever.

Binnen de geformuleerde kaders van het experiment (wethouders brief van 2 juli 2020) wil een tweetal organisaties wel beginnen met een drietal wijkbasisbanen. Het experiment zal met ingang van 1 januari 2021 starten bij deze twee organisaties. Mochten zich op korte termijn nog andere organisaties melden om ook deel te nemen het experiment, dan is dit nog mogelijk. Gedurende de verkenning hebben een aantal andere organisaties aangegeven niet mee te kunnen vanwege te stringente financiële kaders vanuit de gemeente en/of na het experiment wel bereid te zijn om wijkbasisbanen te organiseren. In deze brief lichten wij voornoemde voorlopige conclusie toe en nemen wij u uitgebreider mee in de bevindingen van het inmiddels afgeronde haalbaarheidsonderzoek en het experiment wijkbasisbaan tot nu toe.

Initiatiefvoorstel Wijkbasisbanen

Op 30 januari 2020 hebben de raadsleden Yildirim (PvdA) en Segers-Hoogendoorn (CDA) het initiatiefvoorstel Wijkbasisbanen ingediend. Gesteld wordt dat er nuttig werk blijft liggen in de stad en dat deze banen nuttig zijn voor mensen met een uitkering, gezien het belang van werk als basis voor het bestaan van mensen. Een wijkbasisbaan beoogt voor deze mensen weer perspectief te bieden door arbeidsritme op te doen, te werken aan vaardigheden en erkenning te geven van een volwaardige baan tegen het wettelijk minimumloon (WML). De indieners van het initiatiefvoorstel stellen voor een haalbaarheidsonderzoek te starten naar de Rotterdamse wijkbasisbaan, waarbij een vijftal punten worden onderscheiden. Voor de volledigheid is het initiatiefvoorstel als bijlage bijgevoegd.

Haalbaarheidsonderzoek wijkbasisbaan

Het haalbaarheidsonderzoek is een kwalitatieve verkenning naar de (on) mogelijkheid van het creëren van Rotterdamse wijkbasisbanen. Aan de hand van een zestal onderzoeksvragen is het onderwerp nader onderzocht.



- Wat zijn eerdere ervaringen in Nederland met publieke baancreatie voor langdurig uitkeringsgerechtigden met een grote afstand tot de arbeidsmarkt? Wat zijn de voor- en nadelen?
- Welke maatschappelijke behoeften hebben mensen in Rotterdamse wijken?
- Waar zit de maatschappelijke meerwaarde van deze Rotterdamse wijkbasisbanen en bij welke actoren komt deze meerwaarde terecht?
- Zijn bedrijven in Rotterdam bereid om op basis van deze maatschappelijke behoeften en baten financieel bij te dragen aan de Rotterdamse wijkbasisbaan?
- In welke werkzaamheden zijn mogelijke kandidaten geïnteresseerd en aan welke eisen (kennis, kunde, aantal uren, begeleiding) moeten zij voldoen?
- Wat is – kijkend naar de onderzoeksbevindingen – de belangrijkste meerwaarde van de Rotterdamse wijkbasisbaan, wat zijn de mogelijke randvoorwaarden om deze in de praktijk te kunnen implementeren en hoe ziet een eventueel begeleidend evaluatieonderzoek eruit?

Het onderzoek heeft bestaan uit deskresearch (literatuuronderzoek) en behoeftenonderzoek onder 18 maatschappelijke organisaties in 3 wijken, onder 11 bedrijven en organisaties en onder werkzoekenden (19) vanuit de doelgroep Prestatie010 en onder activeringscoaches (7).

Belangrijkste bevindingen

In de rapportage zijn de antwoorden op de gestelde onderzoeksvragen over de behoeften aan een wijkbasisbaan per categorie beantwoord. Kort samengevat zijn de belangrijkste bevindingen:

- Aan publieke baancreatie zijn, op grond van het verleden zowel voor- als nadelen verbonden. Zo kan publieke baancreatie voor werkzoekenden leiden tot Lock-in effecten, waarbij werkzoekenden stoppen met het zoeken naar regulier werk. Daarom moeten dergelijke banen zich richten op werkzoekenden met de grootste afstand tot werk, waarbij het gaat om mensen die weinig tot geen kans hebben op regulier werk. Ook is de ervaring dat gesubsidieerde banen zelden een opstap vormen naar regulier werk. Of er uiteindelijk wordt gekozen voor publieke baancreatie, is vooralsnog afhankelijk van de politieke vraag welke waarde de samenleving hecht aan betaalde vormen van maatschappelijke participatie van mensen die aan de kant staan.
- Er is behoefte aan maatschappelijk nuttige activiteiten in bijvoorbeeld zorg en onderwijs, maar ook aan signalerende functies en “klussenwerk” (bijv. boodschappendienst en tuinonderhoud). Deze activiteiten kunnen van betekenis zijn voor de wijken.
- Werkzoekenden vragen zich af wat extra inkomsten (als gevolg van loon) betekenen voor het totale inkomen (risico armoedeval) en willen graag een duurzaam perspectief.

- Bij de financiering moet niet alleen gekeken worden naar directe (salariskosten), maar ook naar maatschappelijke baten. Als er uitsluitend wordt uitgegaan van directe kosten en baten, gaat de uitvoering van een wijkbasisbaan gepaard met extra gemeentelijke kosten (zeker op korte termijn).
- Bedrijven zijn zich op wel geïnteresseerd, maar hebben onvoldoende zicht op een “werkende businesscase”, ook gezien de noodzaak van intensieve begeleiding. Er worden drie mogelijke financieringsvarianten genoemd (gemeente betaalt, stakeholders investeren en betalen mee, social return).

Resumerend concluderen de onderzoekers, dat een wijkbasisbaan een zinvolle manier kan zijn om via nieuwe werkgelegenheid nuttig werk (additionele werkzaamheden) te bieden aan langdurig werklozen met een grote afstand tot de arbeidsmarkt die niet in staat zijn om zelfstandig werk te vinden. Er is behoefte aan bepaalde maatschappelijke nuttige activiteiten in de wijken. Voor financiering van deze activiteiten in de vorm van betaalde banen is het zaak om verder te kijken dan directe kosten en baten. Op korte termijn is gemeentelijke financiering noodzakelijk, vooralsnog zijn bedrijven terughoudend in deelname aan de financiering en zien nog niet direct “een werkende businesscase”. Voor sociaal maatschappelijke organisaties is er voor additioneel werk weinig rendement te behalen. Organisaties willen financieel als wel qua aanstelling van mensen niet te veel risico lopen. SEOR adviseert om een sociaal experiment te starten voor meerdere jaren met duurzame werkplekken, met voldoende deelnemers en voldoende begeleiding. Bij een zorgvuldige inrichting van het experiment kan erop ingezet worden om het vertrouwen van geïnteresseerde en betrokken bedrijven te verkrijgen. Het experiment moet vooral aansluiten op initiatieven vanuit de verschillende wijken. Tenslotte wordt door SEOR geadviseerd om het experiment te monitoren en te evalueren, waarbij de verschillende (maatschappelijke) kosten en baten in beeld worden gebracht, zodat er voldoende zicht ontstaat op mogelijkheden van verduurzaming en opschaling van het experiment.

Haalbaarheid inzet experiment wijkbasisbaan

In de wethouders brief van 2 juli 2020 bent u geïnformeerd over de kaders voor de uitvoering van een kleinschalig experiment wijkbasisbaan. Doel van dit experiment was om te kunnen ervaren wat we in de praktijk tegenkomen bij de opzet en invulling van een wijkbasisbaan. Op basis hiervan is op ambtelijk en bestuurlijk niveau met enkele Rotterdamse ondernemingen en organisaties vanuit verschillende sectoren verkennend gesproken over de invulling van het experiment wijkbasisbaan.

Onderzocht is in hoeverre ondernemingen en organisaties mogelijkheden zien voor het creëren van een klein aantal wijkbasisbanen voor mensen met een grote afstand tot de arbeidsmarkt in de vorm van additioneel werk in de wijken. Daarbij is ook gevraagd of en in hoeverre deze ondernemingen en organisaties in staat en bereid zijn om aanvullende salariskosten (wettelijk minimumloon) te financieren bovenop de gemeentelijke bijdrage, maximaal ter hoogte van het bruto uitkeringsbedrag.

Voorts is gesproken met een aantal fondsen om te onderzoeken of er mogelijkheden zijn voor een alternatieve financieringsstructuur voor de aanvulling op de dekking van het minimumloon, zoals ook in het haalbaarheidsonderzoek als optie is genoemd. Deze insteek vraagt in elk geval nadere uitwerking. Voorlopige uitkomst van deze verkenning is dat momenteel een tweetal organisaties bereid is om te starten met een drietal wijkbasisbanen volgens de geformuleerde kaders van het experiment.

Aanbeveling

Het haalbaarheidsonderzoek van SEOR geeft aan, dat er mogelijkheden zijn voor het starten van een Rotterdamse wijkbasisbaan. Voor een realisatie daarvan, is het vooral van belang om na te gaan welke financieringsstructuur daarbij wordt gehanteerd en in hoeverre bedrijven en organisaties bereid zijn om aanvullend te financieren ter dekking van het minimumloon en de begeleidingskosten van werkzoekenden die een wijkbasisbaan gaan invullen. De uitkomsten van het haalbaarheidsonderzoek worden bevestigd door de eerste verkenning om een experiment wijkbasisbanen in Rotterdam te starten.

Een van de knelpunten is het ontbreken van een passende financieringsstructuur, bedrijven en organisaties zien nog tal van risico's. Desalniettemin willen we begrijpen onder welke voorwaarden (financieel construct en regelgeving), een wijkbasisbaan wel kan bestaan. Vanaf 1 januari 2021 starten we daarom kleinschalig met een drietal wijkbasisbanen die we kwalitatief zullen monitoren.

Parallel hieraan gaan wij - in de lijn van het advies van SEOR - de mogelijkheden onderzoeken tot aanvullende financiering door derden. Hiervoor zullen wij gesprekken aangaan met fondsen en stakeholders om te verkennen welke mogelijkheden er zijn voor financiering op basis van gerealiseerde maatschappelijke baten. Het advies van SEOR om bij de financiering van de wijkbasisbaan de gemeentelijke bijdrage in eerste instantie 100% te laten zijn en daarna af te bouwen naar 70% en 50% kan ook een instrument zijn om deelname van bedrijven en organisaties te vergroten.

In het geval het aantal wijkbasisbanen fors wordt uitgebreid biedt de BUIG geen mogelijkheid voor gemeenten om wijkbasisbanen structureel te financieren. Op korte termijn geldt weliswaar dat de plaatsing van een werkzoekende op een wijkbasisbaan leidt tot een besparing in de uitkeringslasten, die de gemeente als subsidie zou kunnen inzetten. Maar elke daling in het landelijke bijstandsvolume leidt tot een verlaging van het landelijke BUIG-budget voor het volgende jaar. De baten van het creëren van wijkbasisbanen zijn dus in het huidige systeem voor het Rijk en de kosten voor de gemeente. Een oplossing hiervoor zou zijn als salariskosten voor wijkbasisbanen meetellen bij de vaststelling van het landelijke BUIG-budget, net zoals dat op dit moment al geldt voor het instrument 'loonkostensubsidies'. Dit vereist een structurele aanpassing in de financieringsstroom vanuit het Rijk. Naar verwachting zal pas het volgende kabinet overgaan tot uitwerking van de aanbevelingen omtrent wijkbasisbanen. Naast dat de gemeente met fondsen en stakeholders tot afspraken komt is een lobby nodig voor een alternatieve financieringssysteem van het Rijk om een experiment wijkbasisbaan op grotere schaal mogelijk te maken.

Aangezien inmiddels diverse landelijke politieke partijen in hun verkiezingsprogramma het concept van basisbanen hebben overgenomen, wordt een dergelijke lobby als kansrijk gezien. De komende tijd wordt er in gesprek gegaan met belanghebbende partijen.

Financiële en juridische consequenties/aspecten:

Er zijn geen financiële en juridische consequenties.

De secretaris,

V.J.M. Roozen

Burgemeester en Wethouders van Rotterdam,

De burgemeester,

A. Aboutaleb

Bijlage(n):

- Initiatiefvoorstel Yildirim en Segers-Hoogendoorn over Wijkbasisbanen (20bb1257)
- Haalbaarheidsonderzoek Rotterdamse wijkbasisbaan (SEOR, september 2020)