

Metropoolregio Amsterdam

Internationale topregio met hoge leefkwaliteit

metropool regioamsterdam

Agenda voor een toekomstbestendige en evenwichtige metropool

2020-2024



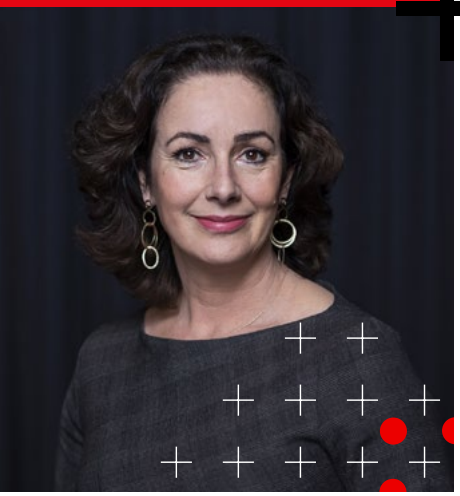
Verantwoording

De MRA Agenda is opgesteld in opdracht van de Agendacommissie van de MRA en is in een interactief proces met bestuurders, raden en Staten tot stand gekomen.

Na het startschot bij het MRA Congres van oktober 2018 zijn bij de bestuurlijke platforms en in de deelregio's signalen opgehaald over de wensen en verwachtingen ten aanzien van de nieuwe agenda. Een belangrijke stap daarbij was de Discussienotitie: op weg naar de MRA Agenda 2.0, die in het voorjaar van 2019 uiteindelijk in totaal met zo'n driehonderd raads- en Statenleden en bestuurders is besproken. Ook door derden is op de discussienotitie gereageerd, zoals door de Amsterdam Economic Board en door ORAM, de koepelorganisatie van bedrijven- en ondernemersverenigingen in de regio Amsterdam.

De rijke oogst die dit heeft opgeleverd, is vertaald naar een concept-agenda. In het najaar van 2019 is deze, na een ronde in de platforms, ter reactie voorgelegd aan de raden en Staten van de MRA-overheden. Ook in deze ronde zijn reacties van derden ontvangen, waaronder van de aangrenzende regio's West-Friesland en de regio Alkmaar.

Het resultaat van al deze betrokkenheid en inbreng is de MRA Agenda 2020-2024: een gezamenlijke agenda met vraagstukken en opdrachten die de MRA-samenwerking de komende periode inhoud geven.



Voorwoord

Vier jaar geleden is de eerste MRA-agenda gepresenteerd. Door de crises stonden huizen onder water, waren de budgetten geslonken en hadden mensen hun baan verloren. De eerste agenda richtte zich daarom op het versterken van de economische positie van de regio. We wilden bij de top vijf regio's van Europa horen.

Vier jaar later zien we dat de wereld is veranderd. De groei is harder gegaan dan verwacht. Traditionele parameters laten een ongekend succes zien. Het gemiddeld inkomen, het aantal toeristen en de bouwproductie zijn nog nooit zo hoog geweest. Aan de andere kant zijn we ons steeds meer bewust van de keerzijde van succes. Stijgende huizenprijzen zorgen ervoor dat wonen in de stad van je keuze geen automatisme meer is, het idyllische cafeetje aan de haven is inmiddels ook in het buitenland bekend en files en overvolle metrostellen zijn eerder regel dan uitzondering.

Bovendien komen we er steeds meer achter dat de wijze van ons bestaan de planeet uitput en ons fragiele evenwicht met de natuur verstoort. Dit zorgt voor nieuwe uitdagingen. We zullen ons moeten wapenen tegen klimaatverandering. Een warme zomer is niet alleen iets om naar uit te zien, maar ook reden tot zorg. Waar we altijd land op water wonnen, zullen we serieus moeten nadenken over hoe we land weer water kunnen laten zijn. Ook moeten we kijken naar het verkleinen van onze voetafdruk. Onze voorgangers bouwden ooit meer dan duizend molens in de Zaanstreek alleen, onze generatie zal hetzelfde moeten doen. Niet van hout, maar van metaal.

Om deze, soms nieuwe, uitdagingen het hoofd te bieden, hebben we gezamenlijk een nieuwe strategische agenda voor de komende vier jaar geformuleerd. In de agenda wordt welvaart niet meer uitgedrukt in banen en inkomen alleen, maar ook in toekomstbestendigheid en kwaliteit van leven. We proberen de lastige onderwerpen beet te pakken, wetend dat we het hier niet direct over eens zijn. Maar een regio met zo veel bruggen, herbergt ook goede bruggenbouwers. We weten namelijk dat het succes van de ene gemeente ook het succes van de andere is. Inwoners houden zich immers niet aan grenzen.

Bruggen alleen zijn niet genoeg. Nieuwe uitdagingen vragen nieuwe oplossingen. Deze nieuwe agenda 2020-2024 legt niet alleen de bestaande plannen vast, ze is ook de bezegeling van de gezamenlijke zoektocht naar oplossingen. Samen werken we aan een toekomstbestendige en evenwichtige metropoolregio.

Femke Halsema
Voorzitter van de Metropoolregio Amsterdam (MRA)

februari 2020

Inhoudsopgave

1 De basis voor samenwerking 5

- De Metropoolregio Amsterdam
- We staan voor urgente, grote en complexe opgaven
- Samen bepalen we de toekomst
- De MRA verbindt en versterkt
- Ambitieuze samenwerking
- Democratische legitimiteit

2 Werken aan de Metroppolregio Amsterdam 10

- Twee leidende principes: toekomstbestendige metropool en evenwichtige metropool
- Vier bestuurlijke opdrachten
- Opdracht 0: De samenwerking verder versterken
- Opdracht 1: Werk maken van een veerkrachtige, inclusieve en schone MRA-economie
- Opdracht 2: Bouwen voor de woningbehoefte en met groei de leefkwaliteit van het geheel versterken
- Opdracht 3: Vaart maken met het metropolitaan mobiliteitssysteem
- Overzicht opdrachten en uitvoeringslijnen

3 Werkwijze MRA Agenda 33

Interview: Commissarissen van de Koning in de MRA 36

4 Over de MRA en de 7 deelregio's 38

Bijlage: De MRA en de Sustainable Development Goals 48

Colofon 49

1 De basis voor samenwerking

De Metropoolregio Amsterdam

In het dagelijks leven houd je geen rekening met gemeentegrenzen. Je woont bijvoorbeeld in Amstelveen, werkt in de binnenstad van Amsterdam, fietst in het weekend langs de Amstel naar Uithoorn, voetbalt zondag uit tegen Almere City, gaat in de zomer naar Wijk aan Zee en bezoekt je familie in Purmerend. En als je in het buitenland met vakantie bent en mensen vragen waar je in Nederland woont, dan zal je al snel de naam Amsterdam gebruiken.

Rondom Amsterdam ontwikkelt zich een metropool van formaat, die zich uitstrekt van Zandvoort tot Lelystad, van Heemskerk tot Hilversum en van Beemster tot Haarlemmermeer. Een regio met zowel grootstedelijke als suburbane en dorpse karakteristieken. Die een hoge leefkwaliteit biedt met een rijk palet aan woonmilieus, een aantrekkelijk stedelijk voorzieningenaanbod en volop recreatiemogelijkheden in het gevarieerde buitengebied dat overal nabij is. Een stedelijke regio die functioneert als één grote stad met 2,5 miljoen inwoners, 300.000 bedrijven en 1,5 miljoen banen. Een regio die een van de economische groeimotoren en belangrijkste sociale knooppunten van Nederland is en die meedoet in de internationale top.

De MRA heeft een sterke band met de direct omliggende regio's. Daar wonen mensen die in de MRA werken, er zijn bedrijven gevestigd die producten en diensten leveren aan inwoners en bedrijven in de MRA en op het gebied van vrije tijd is er ook veel onderling verkeer. In economisch opzicht is de uitwisseling met de regio Utrecht, regio Eindhoven en de regio Rotterdam-Den Haag van groot belang. Een regio die meedoet in de internationale top is natuurlijk ook sterk verbonden met de rest van de wereld. Schiphol en de haven spelen daar een rol in, maar belangrijker nog zijn de inwoners van de MRA. Met een bevolking met meer dan 180 nationaliteiten en sterke internationale oriëntatie is de andere kant van de wereld nooit ver weg.

De verbondenheid van de regio is niet nieuw

Wie rond 1650 de Zaanstreek bezocht, zag een landschap van honderden molens, ontstaan doordat steden als Amsterdam en Edam machinaal houtzagen tegenhielden. Een inwoner van het Gooi was al even bekend met Amsterdam: rijke regenten als Cornelis Tromp bouwden hier hun buitens en in het gebied verschenen overal vaarten als gevolg van de zandwinning voor de Amsterdamse stadsuitbreiding. Achterkleinkinderen van deze generatie zagen de verbindingen tussen de verschillende gemeenten letterlijk versterkt worden. In de 19e eeuw verbindt de eerste spoorlijn van Nederland Amsterdam en Haarlem. Ook hoeven schepen uit Amsterdam niet meer helemaal langs Den Helder. Zij varen nu langs Velsen en IJmuiden door het Noordzeekanaal. Naast nieuw water, werd overal in de regio nieuw land aangelegd om daarmee ruimte te bieden aan een groeiende bevolking en aan de groei van landbouw en industrie; eerst de Beemster, later de Haarlemmermeerpolder en meer recent de Flevopolder.

Ook de regionale samenwerking kent een lange geschiedenis. Al zeker sinds de 17e eeuw werken de overheden in het gebied met elkaar samen aan vraagstukken die de gemeente- of provinciegrens overstijgen. Sinds de jaren '90 van de 20e eeuw gebeurt dat onder de vlag van de Metropoolregio Amsterdam.



We staan voor urgente, grote en complexe opgaven

De metropoolregio omspant het *daily urban system* van Amsterdam, ruwweg het gebied waarbinnen het meeste dagelijkse woon-werkverkeer plaatsvindt. Binnen dit gebied zijn er op allerlei terreinen – bereikbaarheid, arbeidsmarkt, woningmarkt – onderlinge afhankelijkheden. Wat de ene gemeente doet, heeft invloed op de andere.

Het internationale succes van de stad Amsterdam – die tegenwoordig steevast hoog op de lijstjes van 'global cities' prijkt – zorgt voor groei van werkgelegenheid waar de hele regio van profiteert. Tegelijkertijd versterkt dit succes een aantal grote en complexe opgaven waar de metropoolregio voor staat. De woningmarkt staat onder hoogspanning, de tekorten op de arbeidsmarkt lopen op, op diverse plekken zorgt toerisme voor overlast en verminderde leefbaarheid, het mobiliteitssysteem heeft haar grenzen bereikt en de sociaaleconomische verschillen binnen de regio groeien. Daarbovenop komen nog de transitieopgaven, die net zo urgent, complex en omvangrijk zijn.

De bevolking van de MRA groeide de afgelopen jaren met 20.000 tot 25.000 inwoners per jaar, waarbij het grootste deel voor rekening van Amsterdam kwam. De druk op de Amsterdamse woningmarkt beïnvloedt de regionale woningmarkt en leidt tot verdringingseffecten die ook elders in de regio voelbaar zijn. Er is een proces van uitsortering gaande, waarbij in sommige gebieden sprake is van een hoge concentratie van kwetsbare huishoudens en weinig verbinding met de regionale dynamiek. De groei van werkgelegenheid concentreert zich ook in Amsterdam en draagt

bij aan een groeiend aantal verkeersbewegingen van en naar Amsterdam. Zodanig, dat grote knelpunten in de regionale bereikbaarheid ontstaan. In diverse gebieden neemt de druk op stedelijk groen en waardevolle landschappen met bevolkingsgroei en woningbouw toe. En het fenomeen 'overtoerisme' wordt met 25 miljoen overnachtingen per jaar op steeds meer plekken in de regio voelbaar. De geschetste ontwikkelingen bedreigen de hoge leefkwaliteit van de regio en daarmee uiteindelijk ook de internationale concurrentiepositie. De ontwikkelingen vragen op meerdere facetten een soort schaalsprong, om meer spreiding van dynamiek en om meer integratie van de regio als geheel.

Daarbij komt dat klimaatverandering, met het vaker voorkomen van extreem weer en de sneller dan voorspelde stijging van de zeespiegel, steeds tastbaarder wordt. De eerder geformuleerde ambitie van de MRA-samenwerking om te werken aan de Metropoolregio Amsterdam als duurzame hotspot waar nationale ambities worden geconcretiseerd, wordt steeds minder vrijblijvend. We moeten nu forse stappen zetten om de energietransitie, de circulaire economie en klimaatadaptatie waar te maken. Alleen dan is een klimaatneutraal en klimaatbestendig Nederland met een volledig circulaire economie in 2050 een reëel perspectief.

Tot slot vormen technologische innovaties en digitalisering een uitdaging. Om het economisch succes te bestendigen, moet de regio op dit vlak koploper zijn. Ondanks de goede uitgangspositie van de regio, staat het succes onder druk. De regio zal werk moeten maken van een toekomstbestendige arbeidsmarkt, waarin werkenden snel nieuwe kennis en vaardigheden kunnen ontwikkelen. Tegelijkertijd brengen technologische innovaties een grote mate van onzekerheid met zich mee en vraagt dit wendbaarheid en flexibiliteit van overheidsbeleid.

De Metropoolregio Amsterdam gedijt in een internationale dynamiek. De bevolkingsgroei wordt momenteel veroorzaakt door buitenlandse migratie. De economie draait op de internationale positie van de regio, die in belangrijke mate wordt bepaald door de mainports Schiphol, de haven en het digitale knooppunt AMS-IX. Hoe het met de regio gaat, is zodoende in grote mate afhankelijk van nationaal beleid ten aanzien van immigratie en buitenlandse handel. Daar kunnen we als regio nog enige invloed op uitoefenen. Niet beïnvloedbaar zijn (plotselinge) veranderingen in de geopolitieke context en economische conjunctuur. Gezien recente ontwikkelingen zijn dergelijke veranderingen een reëel scenario waar we rekening mee moeten houden.

Samen bepalen we de toekomst

Veel uitdagingen waar de Metropoolregio Amsterdam voor staat, vragen om een regionale aanpak. Alleen samen kunnen we ze het hoofd bieden. De complexiteit van de uitdagingen is groot en de reikwijdte van de uitdagingen is regionaal. Zo functioneren woning- en arbeidsmarkt regionaal. Binnen de regio is sprake van onderlinge afhankelijkheid en verwevenheid. Onze geschiedenis leert dat het succes van de regio altijd een samenspel van meerdere kernen is geweest. Ook nu heeft het internationale succes van Amsterdam haar weerslag op de regio en wordt de aantrekkingskracht van Amsterdam voor een groot deel bepaald door een goed functionerend omliggend gebied. De MRA



is meer dan de som der delen. Het succes van de regio wordt bepaald door de functionele, culturele én institutionele samenhang.

Zorgen voor een goed functionerende metropoolregio is zodoende een gedeelde verantwoordelijkheid. Een verantwoordelijkheid die niet licht is, gezien de opgaven waar we voor staan en het grote nationale belang van de Metropoolregio Amsterdam. Het is een van de economische groeimotoren en sociale knooppunten van Nederland. Hoe het de regio vergaat, is in grote mate bepalend voor de nationale welvaart.

De MRA-samenwerking is de regionale samenwerking tussen overheden, waar 32 gemeenten, de provincies Noord-Holland en Flevoland en de Vervoerregio Amsterdam aan deelnemen. Als overheden kunnen we met regionale samenwerking het verschil maken, maar we hebben daar wel anderen bij nodig. Samen met het bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties, kennisinstellingen, sociale ondernemers en inwoners van de Metropoolregio Amsterdam bepalen we de toekomst van onze regio. Ook het Rijk en de waterschappen zijn onmisbare partners in het behalen van de doelstellingen voor de regio.

De MRA verbindt en versterkt

Met de MRA-samenwerking bundelen we de overheidskracht binnen de regio en zijn we samenwerkingspartner voor partijen op gemeentegrens-overstijgende onderwerpen die raken aan de internationale concurrentiepositie en leefkwaliteit van de regio. Daarbij zijn economische ontwikkeling, ruimtelijke ordening en mobiliteit voor de hand liggende onderwerpen, net als de met deze onderwerpen verweven thema's als wonen, landschap, energietransitie, circulaire economie, klimaatadaptatie, toerisme, cultuur en voorzieningen.

Op deze thema's hebben gemeenten, provincies en de Vervoerregio wettelijke taken en verantwoordelijkheden. In MRA-verband werken we samen om de slagkracht van de afzonderlijke deelnemers te versterken. En waar diverse deelnemers specifieke expertise in huis hebben, benutten we die voor het geheel. Onze regionale samenwerking kan verscheidene functies vervullen.

Functie	Doel
Lobby	Beleid van andere partijen beïnvloeden
Analyse, visie en strategiebepaling	• Via onderzoek en monitoring, nieuwe opgaven en oplossingsmogelijkheden in beeld brengen • Gezamenlijke koers als basis voor lokaal/provinciaal beleid • Afspraken maken met partners* op basis van gedeelde agenda's
Netwerken, kennisuitwisseling en afstemming	• Partijen bijeenbrengen en verbindingen leggen • Kennisuitwisseling om op basis van vrijwilligheid gelijke koers in te zetten • Kennisuitwisseling met partners* t.b.v. vergroten efficiëntie MRA-samenwerking en afzonderlijke deelnemers
Incubator (financiering, investeringsfonds, *launching customer*)	• Gewenste ontwikkelingen aanjagen • Als afnemer van producten/diensten gewenste ontwikkelingen aanjagen
Uitvoering en realisatie	• Zorgen voor voldoende kennis en capaciteit voor ingewikkelde en bovenlokale opgaven • Met gezamenlijke marketing & acquisitie investeringen en/of specifieke doelgroepen aantrekken, mogelijkheid om brede palet van de MRA onder de aandacht te brengen • Aanpak ontwikkelen als basis voor lokaal beleid/uitvoering

** partners zijn andere overheden – zoals het Rijk, waterschappen of andere stedelijke regio's – bedrijfsleven, kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties, etc.*



Ambitieuze samenwerking

Als deelnemers van de MRA-samenwerking zien we het belang in van ambitieuze regionale samenwerking, een samenwerking die meer is dan een optelsom van lokale belangen. De huidige uitdagingen vragen op diverse onderwerpen een heldere *gezamenlijke* koers. Tegelijkertijd gaan de vraagstukken waar de MRA voor staat niet alleen over ruimteclaims en geld, maar ook over waarden. Over de invulling en vertaling van deze waarden naar de regionale en lokale praktijk zal er altijd sprake zijn van verschillende (politieke) inzichten. Iets wat in een regio met grote en kleinere gemeenten en verschillende lokale uitgangssituaties niet vreemd is. Gemeenten zullen hier speelruimte willen houden. De MRA Agenda biedt de basis om ook de moeilijke gesprekken met elkaar te voeren. Bij tegengestelde belangen benutten we de MRA-samenwerking als platform om met elkaar in gesprek te gaan. Een gesprek waarbij oog is voor elkaars positie en ruimte voor verschillende belangen. Met bestuurlijk lef en samenspel zullen we moeten komen met gedragen oplossingen voor onze opgaven. Soms kan er sprake zijn van enkele deelnemers die op een bepaald onderwerp het initiatief nemen, waarbij andere niet meedoen of later aansluiten. Dat zal dan wel uitkomst zijn van een gezamenlijk gesprek.

Ook in de samenwerking met partners als het Rijk, waterschappen, bedrijfsleven, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties willen we een stap voorwaarts zetten. Met de agenda wordt ingezet op gezamenlijk optrekken met partners waar mogelijk, aangezien dit de slagkracht vergroot. Dit uit zich erin dat activiteiten die de we als MRA ondernemen in veel gevallen samenwerkingen met partners zijn. Zo kan een activiteit een coproductie zijn, kan de MRA opdrachtgever zijn of participeert de MRA in een brede coalitie. De Amsterdam Economic Board speelt hierbij, als verbinder tussen bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheden, een belangrijke rol.

Veel van de opgaven waar de regio voor staat zijn niet alleen van toepassing op de Metropoolregio Amsterdam, maar ook op andere stedelijke regio's. Bovendien is de MRA geen eiland en staan we in verbinding met de ons omringende regio's. Ontwikkelingen die daar spelen, kunnen ook effect hebben op onze regio en andersom. Daarom kan samenwerking met de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH), Brainport en Metropoolregio Eindhoven, U10 (regio Utrecht) en zelfs internationale uitwisseling tussen de MRA en andere stedelijke regio's relevant zijn.

Democratische legitimiteit

De MRA-samenwerking is een bestuurlijke samenwerking. Dat betekent dat gezamenlijke inspanning plaatsvindt op basis van bestuurlijke instemming van de afzonderlijke deelnemers. Deze bestuurders krijgen kaders mee van en leggen verantwoording af aan hun gemeenteraad of Provinciale Staten. Uitwerking van MRA-afspraken naar gemeentelijk en provinciaal beleid is een eigen verantwoordelijkheid, waarbij raden en Staten hun eigen afweging maken. Op deze manier wordt de democratische legitimiteit van de samenwerking geborgd.

2 Werken aan de Metropoolregio Amsterdam

Met deze agenda werken we als overheden aan het versterken van de Metropoolregio Amsterdam als een internationale economische topregio met hoge leefkwaliteit. Dat doen we door te investeren in een toekomstbestendige en evenwichtige metropool.

Twee leidende principes

Net als in de eerste MRA Agenda richt onze samenwerking zich op het versterken van de internationale positie van de MRA als economische topregio met hoge leefkwaliteit. De MRA staat echter voor urgente, grote en complexe opgaven waardoor deze positie en de leefkwaliteit onder druk komen te staan, en daarmee het welvaarts- en welzijnsniveau van de mensen die hier wonen en werken. Om de opgaven met het oog op de langere termijn van een passend antwoord te voorzien, hanteren we twee leidende principes: de toekomstbestendige metropool en de evenwichtige metropool.

Toekomstbestendige metropool

Een regionale economie die op de langere termijn internationaal succesvol is, is een schone economie. Daarnaast vraagt het waarborgen van een veilige leefomgeving met hoge leefkwaliteit dat we ons wapenen tegen klimaatverandering en dat we het gebruik en de inrichting van onze leefomgeving verduurzamen. De nationale ambitie is om in 30 jaar klimaatneutraal, volledig circulair en klimaatbestendig te zijn. Op het lokale schaalniveau moeten deze ambities geconcretiseerd en gerealiseerd worden. De complexiteit en reikwijdte van de opgaven maken een regionale aanpak daarbij noodzakelijk. Zodoende speelt de MRA-samenwerking een cruciale rol.

Met de inzet van de MRA-samenwerking dragen we bij aan de omschakeling naar een circulaire economie, de energietransitie, klimaatadaptatie en biodiversiteit. In de activiteiten van de MRA zal dit betekenen dat we een omslag maken van duurzame dingen doen naar dingen duurzaam doen, dat we inzetten op innovatie en de juiste randvoorwaarden om de genoemde transities te versnellen – zowel in de ruimtelijke ordening als op het gebied van mobiliteit en economie – en dat we werken aan een arbeidsmarkt die in staat is de transitieopgaven te verwezenlijken. Bovendien zorgen we ervoor dat we tijdig en krachtig kunnen inspelen op nieuwe ontwikkelingen. Toekomstbestendig zijn verlangt immers ook wendbaarheid en flexibiliteit.

Evenwichtige metropool

Een evenwichtige metropool is een regio zonder grote sociaaleconomische verschillen tussen gebieden, waar sprake is van kansengelijkheid en hoge leefkwaliteit. De relatieve sociaaleconomische gelijkheid en hoge leefkwaliteit zijn

belangrijke kwaliteiten van de Metropoolregio Amsterdam. Kwaliteiten waar het economisch succes van de regio bij gebaat is, maar ook kwaliteiten die onder druk staan. Vermogenden en hoogopgeleiden bewegen zich makkelijk in de samenleving, terwijl het voor mensen met lage (midden)inkomens en praktisch geschoolden moeilijker is geworden om werk en woning te vinden en in hun bestaan te voorzien. Aan de onderkant van de arbeidsmarkt is er voor veel mensen bovendien sprake van een onzeker toekomstperspectief. En dat terwijl we met de tekorten op de arbeidsmarkt iedereen nodig hebben. In de woningmarkt zijn verdringingseffecten te zien, op de arbeidsmarkt is sprake van concentratie van groei van werkgelegenheid. Met deze dynamiek worden de sociale en economische verschillen tussen gebieden binnen de MRA scherper en dreigt dit de kracht van regionale diversiteit te ondermijnen.

Met inzet op het gebied van ruimtelijke ordening, economie en mobiliteit kan de MRA bijdragen aan een evenwichtige metropoolregio. Door met oog voor de kwaliteiten en eigenheid van de verschillende gebieden te zorgen voor nabijheid van werk en voorzieningen, een goede mix van mensen (woningsegmenten) in de regio en binnen de deelregio's en beschikbaarheid van mobiliteit.

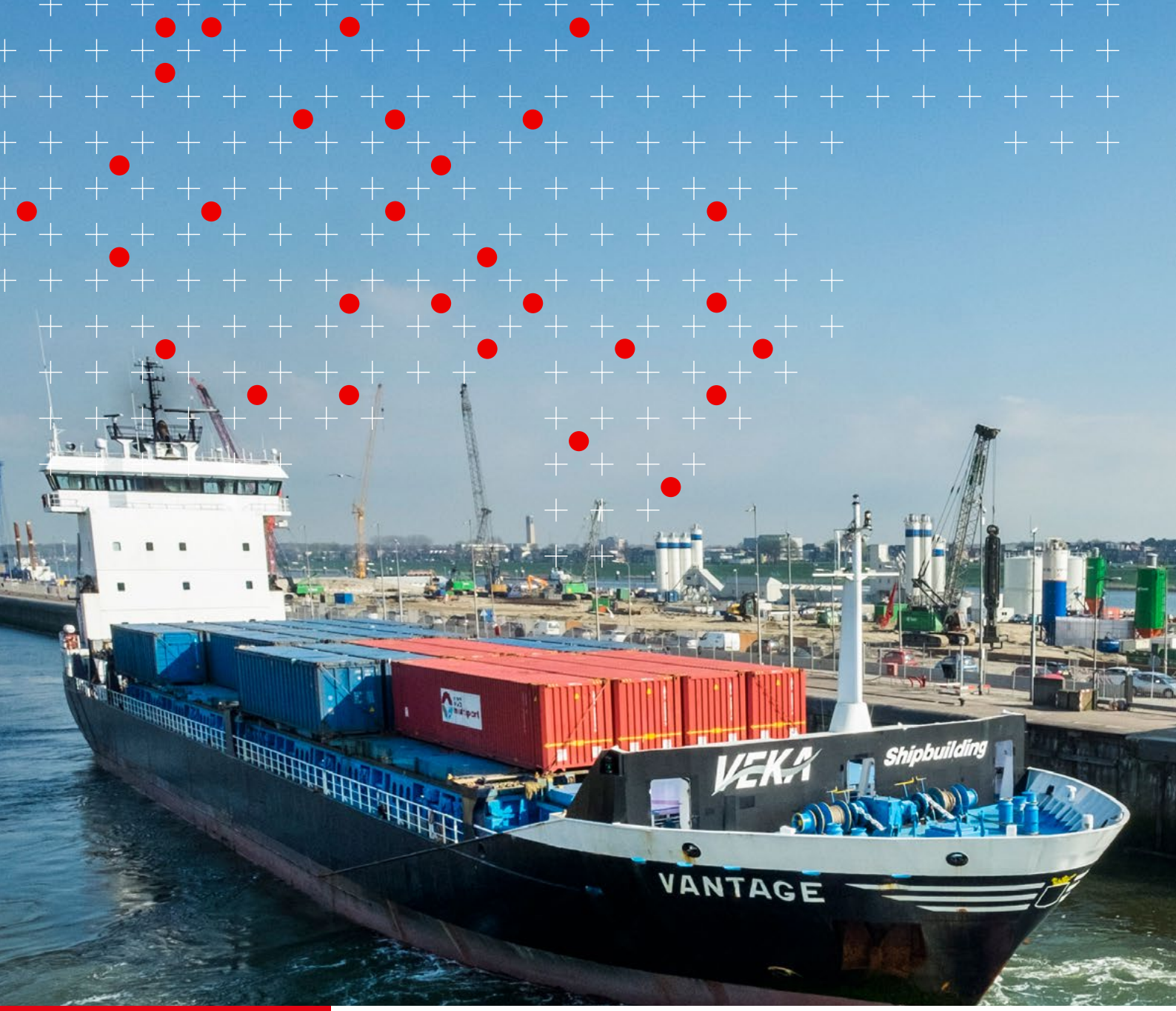


Vier bestuurlijke opdrachten

De overkoepelende ambitie van de MRA – werken aan een internationale economische topregio met hoge leefkwaliteit door te investeren in een toekomstbestendige en evenwichtige metropool – geeft richting aan de MRA-samenwerking en is vertaald naar vier bestuurlijke opdrachten. Met deze bestuurlijke opdrachten werken we aan de opgaven waar de regio voor staat. De opdrachten sturen de activiteiten van de MRA-samenwerking en zorgen voor samenhang. Zo bewaken opdrachten 1, 2 en 3 de samenhang binnen respectievelijk de thema's economie, ruimte en mobiliteit. De samenhang tussen deze thema's wordt bewaakt met opdracht 0 *De samenwerking verder versterken.*

Binnen elke opdracht is op basis van specifieke uitdagingen een ambitie geformuleerd en aangegeven wat daarvan het beoogd effect is. De ambitie is vervolgens uitgewerkt naar een beperkt aantal uitvoeringslijnen waarvan de doelen zijn omschreven. In de jaarlijkse werkplannen van de MRA worden de uitvoeringslijnen uitgewerkt in concrete acties, resultaten, (meerjaren)planning, organisatie en benodigde middelen. Daarbij wordt ook beschreven met welke specifieke samenwerkingspartners aan die acties wordt gewerkt.

De bestuurlijke opdrachten geven een helder kader voor de gezamenlijke inzet en bieden tegelijkertijd ruimte om jaarlijks bij te sturen.



Opdracht 0
De samenwerking verder versterken

Zorg – met een samenbindende visie op de regio – voor versterking van de samenwerking, op het vlak van de 'interne samenwerking' (MRA-deelnemers onderling), de samenwerking met niet-overheden (bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties, etc.) en de samenwerking met 'Den Haag en Brussel' (lobby, bekostiging van investeringen, etc.).

Karakteristiek

De manier waarop we regionaal volgens het poldermodel samenwerken – en de rol van het maatschappelijk middenveld daarin – is internationaal bezien een kernkwaliteit. Dankzij de polycentrische opzet van de metropoolregio en onderlinge afhankelijkheden kent de samenwerking een lange geschiedenis. De basis voor de huidige samenwerking is in 2016 gelegd. De MRA beslaat een gebied van 32 gemeenten en de deelnemers zijn die gemeenten plus de twee betreffende provincies en de Vervoerregio Amsterdam. We werken samen op basis van de MRA Agenda en in de uitvoering werken we steeds vaker samen met het Rijk, de waterschappen en niet-overheidspartners in de regio. De samenwerking is uitgegroeid tot een waardevol regionaal netwerk, van waaruit tevens verbindingen worden gelegd met andere stedelijke regio's.

Wat is er aan de hand?

Toenemend belang de krachten te bundelen: Het afgelopen decennium kenmerkt zich door een brede beweging van decentralisatie van verantwoordelijkheden van het Rijk naar provincies en gemeenten. Van taken op het gebied van economie en ruimtelijke ordening tot decentralisaties in het sociaal domein. De verantwoordelijkheid voor de opgaven van de energietransitie, klimaatadaptatie en de omschakeling naar een circulaire economie ligt nu ook in belangrijke mate bij gemeenten en provincies. Deze opgaven overstijgen echter voor een groot deel gemeente- en provinciegrenzen. Bovendien vragen de transitieopgaven nieuwe expertise, waarbij met name kleinere organisaties moeite hebben de benodigde expertise op te bouwen.

Rijk-regiosamenwerking noodzakelijk: Het Rijk draagt mede de verantwoordelijkheid voor de ontwikkeling van de regio. Zij richt zich op nationale belangen als versterking van de economie, een goed functionerende woningmarkt, de hoofdnetwerken van wegen, spoor en vaarwegen, de energie-infrastructuur, waterveiligheid en kwaliteit van water, bodem en lucht. Het Rijk is zodoende een belangrijke partner in de MRA-opgaven. Dit komt tot uiting in programma's, overleggen en subsidies. Belangrijke Rijk-regio-trajecten zijn Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid, de Verstedelijkingstrategie MRA en de Woondeal.

Kansen samenwerking met andere regio's en EU: De opgaven en belangen van de stedelijke regio's kennen veel gemene delers, waardoor uitwisseling en gezamenlijk optrekken met andere stedelijke regio's zeer relevant is. Dat geldt zowel voor aangrenzende regio's als voor de andere grootstedelijke regio's van ons land. Via internationale uitwisseling kunnen we leren van oplossingen elders en de internationale positie van onze regio versterken. Als vierde bestuurslaag is de EU een belangrijke partner. Europees beleid raakt stedelijke regio's als de MRA en biedt kansen voor cofinanciering van innovatieve projecten op regionale schaal.

Cruciale rol niet-overheden: De ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam is vooral het resultaat van de inzet van een veelheid aan partijen van buiten de overheid. Het succesvol identificeren en adresseren van strategische opgaven vraagt daarom ook betrokkenheid en inzet van belanghebbenden als bedrijven, kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties en inwoners. In de werkzaamheden van de MRA zullen op zowel strategisch als uitvoerend niveau dan ook meer verbindingen met niet-overheidspartners moeten worden gelegd.

Belang van visie en adaptief bestuur: Overheidsbeleid kan een succesfactor van regionale ontwikkeling zijn. Voorwaarde is een alerte overheid die tijdig kansen signaleert, een visie heeft hoe daar slim op in te spelen, partijen uitdaagt en meebeweegt met de omstandigheden. Dergelijk adaptief bestuur vraagt om behendigheid, wendbaarheid en het vermogen draagvlak te creëren. Het vraagt ook een verbindende overheid met overtuigingskracht. Om regionale partners te mobiliseren, maar ook om te zorgen voor lokaal draagvlak als er scherpe keuzes moeten worden gemaakt.

Netwerksamenwerking: In de afgelopen jaren zijn meerdere onderzoeken en adviezen verschenen over hoe het best regionaal samen te werken.[1] Lichte en open vormen van samenwerking worden daarbij aangeprezen. Vormen die het mogelijk maken om per opgave, op het juiste schaalniveau een gelegenheidscoalitie te smeden en waarbij ook op een later moment nieuwe partners kunnen aansluiten. Partners kunnen tevens niet-overheden zijn, denk aan bedrijven en onderwijspartijen. Een regionaal platform dat dient als netwerk waarin uitwisseling plaatsvindt en van waaruit samenwerkingen kunnen ontstaan is daarbij cruciaal. Met dat netwerk kan de MRA – in samenwerking met de Amsterdam Economic Board – ook een rol spelen als verbinder van overheden, bedrijven, kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties, ondernemers en inwoners.

Bekostiging: De opgaven waar de MRA voor staat, vragen forse investeringen. Of het nu gaat over investeringen

in mobiliteit, de energietransitie, landschap of cultuur. De mogelijkheden voor de overheid om de investeringen te bekostigen zijn tanende, mede als gevolg van de politieke keuzes van het afgelopen decennium. Diverse structurele financieringsmogelijkheden hebben plaatsgemaakt voor tijdelijke regelingen met bijkomende onzekerheid en administratieve lasten. De weg weten in diverse mogelijke financieringsmogelijkheden vanuit het Rijk of de EU is inmiddels een discipline op zich. In deze context gaat ook steeds meer aandacht uit naar alternatieve en innovatieve bekostigingsmogelijkheden waarbij uitdrukkelijk ook wordt gekeken naar de rol van de markt.

Verantwoording en transparantie: Cruciaal voor de regionale samenwerking is draagvlak voor de doelen en agenda van de MRA bij inwoners, bedrijven en ondernemers van de regio. Dit draagvlak begint bij volksvertegenwoordigers en vraagt transparantie en goede verantwoording. In 2017 zijn door de ondertekening van het MRA Convenant afspraken gemaakt over de invulling van de verantwoording naar gemeenteraden, Provinciale Staten en het algemeen bestuur van de Vervoerregio Amsterdam. Hoewel continu wordt gewerkt aan verbetering van de kwaliteit van de verantwoording, is structurele verbetering wenselijk.

Onze ambitie
Bespreekpunten bestuurlijke tafel

Waar zetten we op in?

- We hebben een aansprekende visie op de regio en de samenwerking, die uitnodigt om met de MRA samen te werken. In deze visie komen de lange termijn ambities op het vlak van economie, verstedelijking en mobiliteit samen
- We bewaken de samenhang tussen de verschillende activiteiten van de MRA
- We coördineren onze samenwerking met het Rijk en de EU en ook lobby- en fondsenwervingsactiviteiten
- We hebben actueel inzicht in de ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam
- We versterken de netwerkvorming met bijeenkomsten en goede communicatie
- We stellen concrete en meetbare doelen vast en zorgen ervoor dat deze worden gehaald
- We zorgen voor helder overzicht in de activiteiten in de MRA en goede verantwoording en transparantie

Beoogd effect

- Goede bekendheid van de Metropoolregio Amsterdam en de MRA-samenwerking bij raads- en Statenleden en (potentiële) partners van de MRA
- Samenhang tussen de verschillende activiteiten van de MRA
- Goede samenwerkingsrelatie met het Rijk, de EU en partners in de regio
- Agenda's van het Rijk en de MRA zijn op elkaar afgestemd
- Succesvolle fondsenwerving
- Actueel inzicht in de ontwikkeling van de Metropoolregio Amsterdam
- Overzichtelijk MRA-netwerk
- Toegankelijke website waarop de ontwikkelde kennis in MRA-activiteiten wordt ontsloten
- Overzichtelijke verantwoording MRA-activiteiten

[1] Studiegroep Openbaar Bestuur, *Maak Verschil, krachtig inspelen op regionaal-economische opgaven*, 2016; Hospers, G.J., *Regiodynamica: adaptief bestuur en regionale ontwikkeling*, in Adaptief bestuur, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, 2018; Oosterwaal, L., Stam, E. & Toren, van der J., *Openbaar Bestuur in Regionale Ecosystemen voor Ondernemerschap*, 2017.

Hoe gaan we dat doen?
Uitvoeringslijnen

1. Samenbindende visie op de regio en de samenwerking

Doel: Een integrale gezamenlijke visie op de regio en de MRA-samenwerking, die richting geeft aan het handelen van de MRA en die partners enthousiast maakt om met de MRA samen te werken.

- Inhoud geven aan de samenbindende visie op de regio, samen met partners
- Bewaken van de samenhang tussen de MRA-activiteiten en hun bijdrage aan de visie
- Uitdragen van de visie (promotie)
- Actualiseren van de strategische agenda in 2024, of eerder als daartoe aanleiding is

2. Samenwerking Rijk en EU

Doel: Goede en vruchtbare samenwerking met het Rijk en de EU.

- Coördineren van contacten en samenwerkingen met het Rijk en de EU gerelateerd aan de MRA-opgaven
- Voeren van een gezamenlijke (internationale) lobbyagenda en daarbij coalities binnen de regio ontwikkelen waar kennisinstellingen en bedrijfsleven onderdeel van kunnen zijn
- Zorgen voor de randvoorwaarden binnen de MRA, zoals een juridische basis, expertise, capaciteit en procesafspraken, waarmee de kansen op het verkrijgen van fondsen van het Rijk en Europa voor MRA-opgaven wordt vergroot

3. De MRA als netwerkorganisatie

Doel: De kracht van het MRA-netwerk vergroten en beter benutten, en sterkere verbindingen tussen het MRA-netwerk en partners (andere overheden zoals het Rijk en de waterschappen, Amsterdam Economic Board en ook breder het bedrijfsleven, kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties, etc.).

- Verder ontwikkelen van de MRA als netwerkorganisatie door overzichtelijke communicatie over activiteiten, contactpersonen per onderwerp, netwerkactiviteiten als congressen en/of thematische bijeenkomsten
- Vanuit de MRA-activiteiten netwerken opbouwen in en tussen de deelregio's
- Gericht ontwikkelen van relaties met andere stedelijke regio's op basis van gedeelde opgaven enbelangen

4. KennisHuis MRA

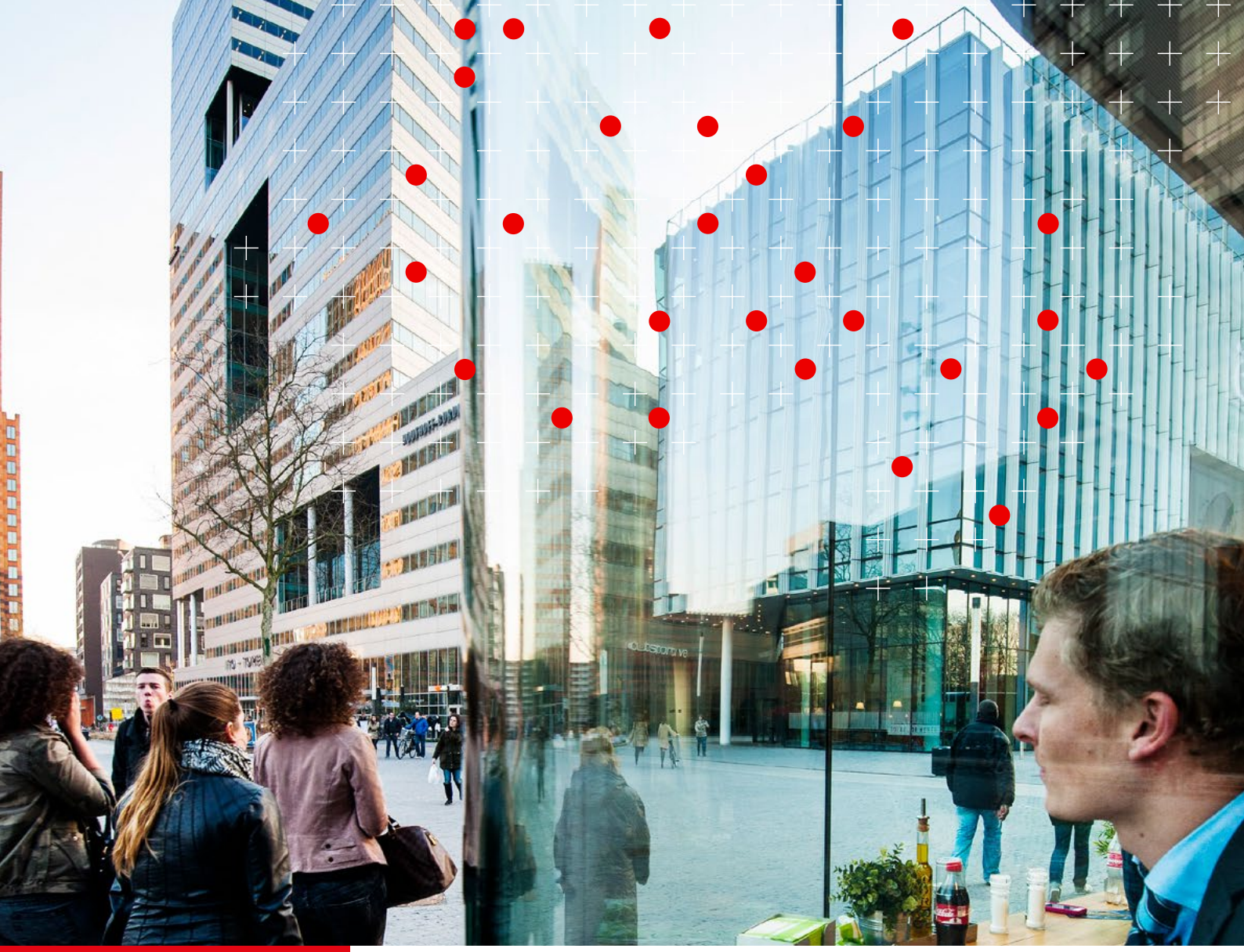
Doel: Inzicht bieden in relevante ontwikkelingen in de Metropoolregio Amsterdam en ontsluiten van binnen de MRA beschikbare kennis en expertise.

- Zorgen voor duiding van ontwikkelingen binnen de MRA, waarbij jaarlijks belangrijke ontwikkelingen en trends met het netwerk worden gedeeld, in samenwerking met regionale en nationale kennisinstellingen
- Zorgen voor goede ontsluiting van de binnen de MRA beschikbare kennis en expertise, uitgevoerde onderzoeken en ontwikkelde handreikingen

5. Verantwoording

Doel: Degelijke verantwoording van de MRA-activiteiten en transparantie.

- Zorgen voor heldere en overzichtelijke verantwoording van de activiteiten van de MRA aan gemeenteraden, Provinciale Staten en het algemeen bestuur van de Vervoerregio Amsterdam.
- Zorgen dat de verantwoording tijdig plaatsvindt en dat informatie online goed vindbaar is



Opdracht 1
Werk maken van een veerkrachtige, inclusieve en schone MRA-economie

Versterk de internationale concurrentiepositie van de Metropoolregio Amsterdam door werk te maken van een veerkrachtige, inclusieve en schone economie in de MRA. Zorg voor economische versterking van de verschillende deelregio's buiten de kernstad Amsterdam, geef richting aan de transitie van de arbeidsmarkt en jaag innovatie aan op het gebied van circulaire economie en energietransitie.

Karakteristiek

De Metropoolregio Amsterdam huisvest 300.000 bedrijven die goed zijn voor 1,5 miljoen banen. Met een sterke mix van grote, middelgrote en kleine bedrijven, start-ups, scale-ups en multinationals is de MRA een van de Europese economische topregio's. Internationaal blinkt de regio uit in een hoogwaardige diensteneconomie en aantrekkelijke stedelijke voorzieningen en de regio kenmerkt zich door een sterke specialisatie in creatieve industrie, financiele en zakelijke dienstverlening, tech, life sciences & health en hoogwaardige logistiek. De positie van Amsterdam als internationale datahub, Schiphol en de haven spelen hierbij een cruciale rol. De MRA is internationaal de meest concurrerende regio van het land en kent al jaren een bovengemiddelde economische groei ten opzichte van het landelijk gemiddelde. Daarmee is de MRA een belangrijke economische motor van Nederland.

Wat is er aan de hand?

Conjunctuur en veerkracht: De Metropoolregio Amsterdam is een belangrijke motor van de Nederlandse economie en tijdens de economische crisis is de MRA ook de meest schokbestendige regio gebleken. Tegelijkertijd zijn er binnen de regio grote verschillen in de conjunctuurgevoeligheid en economische veerkracht. Sommige gebieden hebben specialisaties die conjunctuurgevoeliger zijn dan andere, denk aan industrie, bouw en uitzendbranche. In die gebieden gingen tijdens de crisis veel banen verloren, terwijl Amsterdam goed bleef presteren. Kijken we naar de toekomst, dan vraagt de toekomstbestendigheid van diverse specialisaties binnen de regio om aandacht. Zo verandert de financiële sector snel door automatisering, heeft internet veel invloed op ontwikkelingen in de mediasector en zullen de transitie naar een circulaire economie en de energietransitie van grote betekenis zijn voor de huidige activiteiten in het Noordzeekanaalgebied.

Ruimte voor werken: De agglomeratievoordelen die de regio worden toegedicht, komen vooral tot uiting in Amsterdam. Daar concentreren zich de activiteiten die het meeste baat hebben bij de voordelen van nabijheid (kennisintensieve en consumptiegerichte sectoren). Bij het huidige, gunstige economische tij neemt de druk op de kernstad momenteel echter zodanig toe, dat de voordelen dreigen om te slaan in nadelen: ruimtegebrek voor wonen en werken en hoge vastgoedprijzen. Dure kantoren, winkels en bedrijfspanden en het feit dat het voor sommige groepen te duur wordt om dicht bij werk te wonen, kunnen Amsterdam en regio minder aantrekkelijk maken. Om de druk op ruimte te verlichten, wordt gestreefd naar efficiënter ruimtegebruik en transformatie van extensief gebruikte gebieden. Ook de regio kan een rol spelen in het verlichten van de druk. De vraag is hoe de druk op Amsterdam kan worden gebruikt om de andere gebieden in de MRA structureel economisch te versterken en de bereikbaarheid van werk te vergroten.

Innovatieve, klimaatbestendige en schone economie: Een toekomstbestendige economie is een innovatieve, klimaatbestendige en schone economie. De MRA heeft wat betreft dat laatste een grote opgave met de haven die gespecialiseerd is in overslag van fossiele grondstoffen en zware industrie en met de sterk ontwikkelde luchtvaart. Bovendien betekent de omschakeling naar een circulaire economie extra groei in de behoefte aan bedrijventerreinen. Daarnaast vraagt het sluiten van kringlopen van grondstof- en voedselstromen een andere relatie tussen productie en consumptie en daarmee ook tussen stad en land. Agrarische bedrijven staan daarbij met kringlooplandbouw voor een forse transitie. Tot slot zijn er vitale infrastructuren en risicovolle bedrijven die momenteel kwetsbaar zijn voor extreme weersomstandigheden. Tegelijkertijd zijn er ook kansen. Met de schaalgrootte van de MRA kunnen regionale grondstof- en voedselstromen worden aangepakt en kunnen gemeenten door gezamenlijk in te kopen massa maken om de circulaire economie aan te jagen. De regio biedt op diverse plekken, zoals met Flevokust Haven, ruimte voor de transitie naar een circulaire productie-economie. En als het gaat om innovatie heeft de regio met haar strek ontwikkelde kenniseconomie en positie als een van de Europese digitale hubs een troef in handen om als innovatieve regio voorop te blijven lopen. Digitalisering vraagt echter ook verdere groei van de digitale infrastructuur (datacenters en digitale netwerken als 5G en glasvezel) en dat betekent tevens een groeiende energiebehoefte. Het huidige elektriciteitsnet is daar niet op berekend, bovendien ligt er al een grote opgave in het voorzien in duurzame energie voor de huidige behoefte. Daarnaast hebben de aanleg van 5G en datacenters een grote ruimtelijke impact.

Transitie van de arbeidsmarkt: Met digitalisering, technologische innovatie en de transitieopgaven verandert de vraag naar arbeid. Er zijn andere vaardigheden (skills) nodig en in vakgebieden als de energiesector en IT groeit de behoefte aan arbeidskrachten. Deze ontwikkelingen maken dat blijvend inzetten op de ontwikkeling van kennis en competenties van de beroepsbevolking een belangrijk aandachtspunt is. Digitalisering en flexibilisering zorgen er

verder voor dat de arbeidsmarkt polariseert. Waar door automatisering banen in het middensegment verdwijnen, groeit de werkgelegenheid aan de bovenkant en onderkant van de arbeidsmarkt. Aan de bovenkant van de arbeidsmarkt zijn tekorten, waardoor de lonen stijgen. Aan de onderkant is juist een overschot, waarbij middelbaar opgeleiden laagopgeleiden verdringen. Door dit overschot en flexibilisering van de arbeidsmarkt (flexwerk) komen de lonen hier nog meer onder druk.

Krapte op de arbeidsmarkt: De recordkrapte op de arbeidsmarkt remt de economische groei en is daarnaast ongunstig voor (publieke) sectoren als onderwijs en zorg. De mismatch op de arbeidsmarkt is een van de oorzaken van de krapte. Vraag en aanbod sluiten niet op elkaar aan, vooral aan de onderkant van de arbeidsmarkt. Waar de ene sector te maken heeft met overschotten, kampt de andere met tekorten. Tekorten in sectoren als techniek, zorg en onderwijs zullen de komende jaren met vergrijzing verder oplopen. In antwoord op de tekorten wordt ingezet op bijscholing en omscholing, het aantrekken van buitenlandse werknemers en verdere automatisering.

Stagnatie onderkant arbeidsmarkt: Aan de onderkant van de arbeidsmarkt is sprake van een hardnekkige dubbele mismatch, tussen vraag en aanbod én tussen beschikbaarheid en bereikbaarheid van werk. De doelgroep woont vaak in de periferie met matige openbaar vervoerverbindingen en de kosten om naar het werk te komen zijn voor hen relatief hoog (vervoersarmoede). Daarbij komt dat banen die nu nog bestaan, aan het verdwijnen of sterk aan het veranderen zijn en het werk dat er is, is veelal van tijdelijke aard (onzekerheid). Regionaal zijn er verschillen in bevolkingssamenstelling en het opleidingsniveau van de beroepsbevolking. De dreigende stagnatie aan de onderkant van de arbeidsmarkt verscherpt zodoende ook de regionale disbalans op de arbeidsmarkt.

Internationalisering: De Metropoolregio Amsterdam is internationaal de meest concurrerende regio van Nederland. Dat uit zich in een groeiend aantal multinationals en buitenlandse werknemers in de regio. Met de werving van buitenlandse werknemers worden moeilijk te vullen vacatures gevuld. Internationalisering vraagt een toegankelijke woningmarkt en goede voorzieningen voor buitenlandse werknemers, zoals meertaligheid in het openbaar vervoer en internationaal onderwijs. Tegelijkertijd is het een uitdaging om nadelige effecten van internationalisering het hoofd te bieden. Met internationalisering neemt, tot slot, de afhankelijkheid van geopolitieke ontwikkelingen toe, net als die van nationaal beleid ten aanzien van immigratie en buitenlandse handel.



Onze ambitie
Bespreekpunten bestuurlijke tafel

Waar zetten we op in?

- Met een gezamenlijke economische strategie zorgen we voor spreiding van economische dynamiek en economische versterking van de deelregio's buiten de kernstad Amsterdam. De strategie gaat specifiek in opde opgave van transformatie van werklocaties in de regio en geeft richting aan:
- Lokaal beleid op het gebied van werkmilieus en de kantoren- en bedrijvenmarkt
- Activiteiten op het gebied van marketing en acquisitie
- We zetten in op (internationale) marketing en acquisitie voor de gehele MRA
- We bepalen gezamenlijk de speerpunten voor het regionale onderwijs-arbeidsmarktbeleid met oog op de transitie van en de mismatch op de arbeidsmarkt en de transitieopgaven
- Met een gezamenlijk investeringsfonds jagen we innovatie ten behoeve van de transitieopgaven aan
- We willen, met partners, werken aan een duidelijk en duurzaam toekomstperspectief voor Schiphol, Lelystad Airport en de haven/het Noordzeekanaalgebied
- We zorgen voor een gezamenlijke visie op het toekomstperspectief van datahub AMS-IX en voor zorgvuldige en verantwoorde ontwikkeling van de data-infrastructuur in de regio
- We werken aan een toekomstbestendige regionale energie-infrastructuur, met het oog op de energietransitie, verstedelijking, toename van datacenters en klimaatverandering
- We zetten stevig in op samenwerking met partners zoals het Rijk, bedrijfsleven en kennisinstellingen (via de Amsterdam Economic Board) ten bate van de regionale economische strategie en uitvoering

Beoogd effect

- Versterking van het economisch profiel van de afzonderlijke deelregio's en de MRA als geheel
- Groei werkgelegenheid in de afzonderlijke deelregio's
- Verlichten druk op de kantoren- en bedrijvenmarkt in deelregio Amsterdam en tegengaan leegstand commercieel vastgoed in de deelregio's buiten Amsterdam
- Transformatie van voor transformatie aangemerkte werklocaties
- Tegengaan tekorten en mismatch op de arbeidsmarkt en mobiliseren onbenut arbeidspotentieel
- Groei arbeidsaanbod ten behoeve van de transitie opgaven
- Voorkomen van knelpunten in de energievoorziening en in de data-infrastructuur
- Groei initiatieven die bijdragen aan circulaire economie, energietransitie en klimaatbestendigheid
- Goed functionerende triple-helix-samenwerking voor het werken aan de regionale economie

Hoe gaan we dat doen?
Uitvoeringslijnen

1. Regionale economische strategie

Doel: Een gezamenlijke koers voor de inzet van de MRA en afzonderlijke deelnemers op economische ontwikkeling in de regio (inclusief onderwijs-arbeidsmarkt en innovatiebeleid), algemene promotie in lijn met deze strategie.

- Inhoud geven aan de regionale economische strategie voor de Metropoolregio Amsterdam, in nauwe samenhang met de verstedelijkingsstrategie en de lange termijn strategie voor het mobiliteitssysteem
- (Inter)nationale promotie van de economische kracht van de regio en deelregio's
- Monitoren van de regionale economische strategie voor de MRA

2. Werkmilieus (Plabeka)

Doel: Ontwikkeling van werkmilieus in de MRA in lijn met de regionale economische strategie en bijdragen aan de verduurzaming van bedrijventerreinen, profilering en acquisitie in lijn met de regionale economische strategie en goede begeleiding van bedrijfsverhuizingen binnen de regio ten behoeve van transformatie van werklocaties.

- Regie voeren op de ontwikkeling van werkmilieus op basis van de regionale economische strategie en de verstedelijkingsstrategie (opgave 2), met bijzondere aandacht voor verduurzaming van bedrijventerreinen
- Gezamenlijke profilering en marketing van de werkmilieus en gezamenlijke acquisitie in lijn met de regionale economische strategie
- Uitwerken van een 'overloopstrategie', met onder meer een bedrijvenloket voor centrale coördinatie van bedrijfsverhuizingen bij de transformatie van werklocaties

3. Human Capital

Doel: Regie op de regionale arbeidsmarkt (in samenwerking met de arbeidsmarktregio's) en op regionaal onderwijs-arbeidsmarktbeleid, uitvoering van relevante onderwijs-arbeidsmarktprogramma's en een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor internationaal talent met inzet op de toegankelijkheid van de arbeidsmarkt en basisvoorzieningen als wonen en onderwijs.

- Opzetten en uitrollen van Human Capital Agenda's voor cruciale sectoren en met oog voor de bestaande mismatch op de arbeidsmarkt, een voorbeeld is de Human Capital Agenda Energietransitie
- Coördineren van en participeren in publiek-private samenwerkingen gericht op de aansluiting van onderwijs en arbeidsmarkt en 'leven lang ontwikkelen' in het licht van de transitie van de arbeidsmarkt, voorbeelden zijn House of Skills en TechConnect
- Activiteiten die bijdragen aan de toegankelijkheid van de arbeidsmarkt, de woningmarkt en onderwijs voor internationaal talent en hun gezinnen

4. Aanjagen marktinitiatieven voor de transitieopgaven

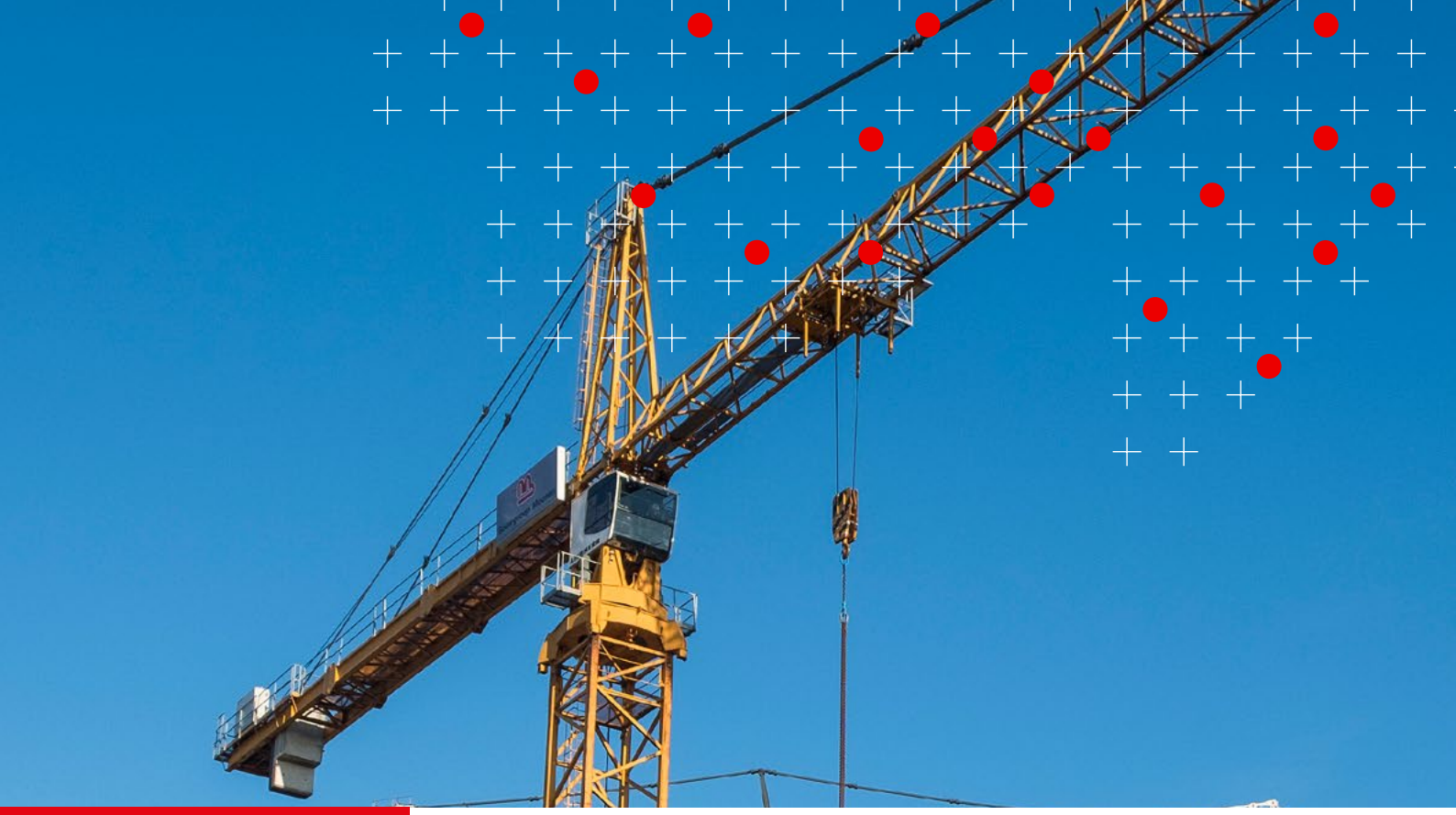
Doel: Aanjagen van initiatieven van marktpartijen die bijdragen aan de transitieopgaven zoals de omschakeling naar een circulaire economie (sluiten grondstof- en voedselkringlopen), energietransitie en klimaatbestendigheid.

- Organiseren publiek-private financieringsmogelijkheden om een bijdrage te leveren aan de versnelling van de regionale transitieopgaven, waarbij verbinding wordt gelegd met Invest-NL
- Innovatie ten behoeve van de transitieopgaven aanjagen met pilots, optreden als *launching customer* (bijvoorbeeld door circulaire inkoop) en het verbinden van het regionale bedrijfsleven aan (internationale) investeerders
- Wegnemen belemmeringen in wet- en regelgeving bij initiatieven op het gebied van circulaire economie, energietransitie en klimaatbestendigheid

5. Energie-infrastructuur en data-infrastructuur

Doel: In aanvulling op de trajecten van de regionale energiestrategieën (RES'en) werken aan een toekomstbestendige energie-infrastructuur en zorgvuldige verdere ontwikkeling van de data-infrastructuur in de regio.

- Regionale afstemming over en inzet op een toekomstbestendige energie-infrastructuur, met specifieke aandacht voor de rol van het Noordzeekanaalgebied daarin. Om de energietransitie te laten slagen en de ambities van de MRA op andere terreinen te kunnen realiseren, is een toekomstbestendige energie-infrastructuur cruciaal. Dit vraagt om samenwerking en afstemming tussen regionale overheden, Rijk en netbeheerders en om een brede integrale aanpak
- Ontwikkeling en ontsluiting van kennis op het terrein van energietransitie, voorbeelden zijn het warmtekoudeprogramma en *smart energy systems*
- Regionale afstemming bij de ontwikkeling van datacenters met een MRA-brede datacenter-strategie, met aandacht voor energievoorziening en optimale benutting van restwarmte
- Regionale afstemming bij de uitrol van 5G in de regio



Opdracht 2
Bouwen voor de woningbehoefte en met groei de leefkwaliteit van het geheel versterken

Versterk het functioneren en de leefkwaliteit van de Metropoolregio Amsterdam door te zorgen voor evenwichtige groei van de regio. Houd de woningbouwproductie op peil en maak werk van een gebalanceerde spreiding van wonen, werken, voorzieningen en toerisme, gefaciliteerd door een goed functionerend metropolitaan mobiliteitssysteem en ingebed in een robuust landschappelijk raamwerk. Zorg ervoor dat de groei van de regio bijdraagt aan een metropool die mensen samenbrengt, waar ook mensen met een laag of middeninkomen een woning kunnen betalen en waar alle inwoners profiteren van banen, onderwijs en (stads)cultuur. En zorg ervoor dat ruimtelijke ontwikkeling bijdraagt aan het waarborgen en realiseren van een veilige (klimaatadaptieve), gezonde en duurzame leefomgeving.

Karakteristiek

De Metropoolregio Amsterdam onderscheidt zich internationaal met een hoge leefkwaliteit. De polycentrische stedelijke regio biedt een fijnmazig stedelijk landschap en onderscheidende kernen met elk hun eigen culturele identiteit op korte afstand van elkaar. Binnen de MRA vind je dorpse, suburbane en hoogstedelijke omgevingen, historische binnensteden en nieuwe stedelijkheid. Dit alles ingebed in een gevarieerd landschap: duinen, eeuwenoude veenweidegebieden, landschap getekend door het industriële verleden en heden, heide en bos, moderne polders, wilde natuur en de plassen en binnenmeren. De Metropoolregio Amsterdam biedt een menselijke maat, een rijk palet aan woonmilieus, een aantrekkelijk stedelijk voorzieningenaanbod met veel culturele voorzieningen en volop recreatiemogelijkheden. Ook is er een redelijk gelijke verdeling van welvaart, waarbij er binnen de regio wel verschillen zijn tussen gebieden, maar geen harde scheidslijnen.

Wat is er aan de hand?

Urgente woonopgave: De Metropoolregio Amsterdam kampt met een fors woningtekort en de komende decennia wordt een sterke verdere groei van de bevolking verwacht. Bovendien staat de betaalbaarheid van de woningen in veel delen van de regio ernstig onder druk. Om te voorkomen dat het tekort oploopt in plaats van kleiner wordt, zal de bouwproductie komende jaren hoog gehouden moeten worden. Met het Rijk hebben we als regio afgesproken tot 2025 gemiddeld 15.000 woningen per jaar te bouwen. Een forse opgave die grotendeels via complexe binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen moet worden ingevuld. Bovendien moet de bouw van nieuwe woningen ook bijdragen aan een toekomstbestendige en betaalbare woningvoorraad. De grootste uitdaging bij die twee opgaven zit echter bij de bestaande voorraad. De woonopgave vraagt er dan ook om dat we gezamenlijk keihard werken aan het oplossen van knelpunten en het verbeteren van het functioneren van de woningmarkt als geheel.

Druk op de ruimte: In de regio is al decennialang sprake van druk op de ruimte en verschillend gebruik dat niet altijd even goed samengaat. Het negatieve effect van Schiphol op de omringende gebieden is daarvan een goed voorbeeld.[2] De druk op de ruimte wordt echter steeds groter en ook meer voelbaar. De (internationale) aantrekkingskracht van de MRA zorgt voor groei van inwoners en werkgelegenheid en daarmee voor ruimtebehoefte voor wonen, werken en verblijven. Betaalbare ruimte voor woningzoekers, startende bedrijven en kunstenaars wordt steeds schaarser. De ruimtevraag is ongelijkmatig verdeeld over de regio. De druk is het hoogst in Amsterdam, maar spreidt zich geleidelijk over de regio uit. De regionale bouwopgave is groot. Volgens de laatste prognoses groeit de woningbehoefte tot 2040 met minimaal 250.000 woningen. Om het waardevolle landschap te behouden, is het uitgangspunt is zo veel mogelijk binnenstedelijk te bouwen, maar dat is een complexe opgave. De toenemende verdichting stuit op steeds meer weerstand bij inwoners. Binnen de ruimtevraag lijken wonen en werken bovendien concurrenten van elkaar te worden. Waar veel soorten werk goed gemengd kunnen worden met wonen, is er ook bedrijvigheid die omwille van een veilige en gezonde leefomgeving niet met wonen kan worden gecombineerd. Veel woningzoekenden geven daarnaast de voorkeur aan rustig wonen. Groei betekent ook toenemende mobiliteitsbehoefte en drukte en verkeeropstoppingen binnen de regio en op de verbindingen naar buiten. De vraag is zodoende wat voor de groei een verstandige strategie is.

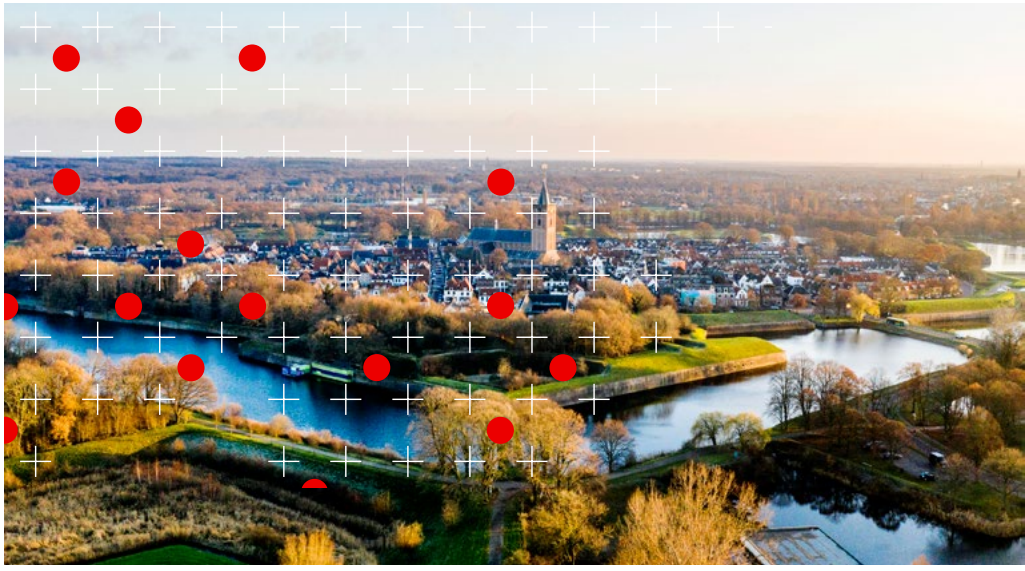
Sociaalmaatschappelijke effecten van ruimtelijke ontwikkelingen: Ruimtelijke en sociaalmaatschappelijke thema's raken elkaar als het gaat om wonen, werk, voorzieningen en bereikbaarheid. Bij wonen gaat het over de toegankelijkheid van de woningmarkt voor lage en middeninkomens, die op steeds meer plekken in de metropoolregio onder druk staat. Een opgave is het voorkomen van uitsortering van inkomensgroepen en concentraties van mensen met een sociaaleconomische achterstand. De veerkracht van gemeenten en de leefbaarheid van buurten kan daarmee onder druk komen te staan. Ook werkt dit tekorten aan arbeidskrachten zoals leraren, politieagenten en zorgverleners in de hand. Aan de andere kant is er toenemende concentratie van werk en stedelijke voorzieningen (onderwijs, zorg, cultuur) op bepaalde plekken in de regio. Dit leidt tot langere reisafstanden, hogere reiskosten en drukte op de weg en in het openbaar vervoer. In sommige gebieden in de MRA is bovendien sprake van vervoersarmoede: beperkt aanbod van openbaar vervoer. Slechte bereikbaarheid van werk en voorzieningen en lange reisafstanden hebben negatieve gevolgen voor ontwikkelingsmogelijkheden, baankansen en het algemene welzijn. Opgaven zijn zodoende het zorgen voor een goede mix van mensen (woningsegmenten) in de regio en binnen de deelregio's, nabijheid van wonen, werken en voorzieningen en goede en betaalbare mobiliteit.

[2] Ten aanzien van de ontwikkeling van Schiphol zijn voor de MRA de afspraken van en via het samenwerkingsverband Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) leidend.

Landschappelijke opgaven: De gevarieerde landschappen in de Metropoolregio Amsterdam leveren een belangrijke bijdrage aan een gezonde leefomgeving en zijn in grote mate bepalend voor een aantrekkelijk woon- en vestigingsklimaat. Het metropolitane landschap wordt echter geconfronteerd met grote en complexe opgaven. De biodiversiteit neemt af. Er is meer ruimte nodig voor de opwekking van duurzame energie dan binnenstedelijk kan worden opgelost. Klimaatadaptatie stelt nog hogere eisen aan waterbeheer en vraagt meer ruimte voor waterberging. In de veenweidegebieden is sprake van problematische bodemdaling. Veenoxidatie leidt daar tot een gemiddelde daling van een centimeter per jaar en uitstoot van broeikasgassen CO2 en methaan. Ook de agrarische sector is sterk in beweging, zoals de transitie naar kringlooplandbouw. Door de toename van woningen, bedrijvigheid en toerisme in de regio groeit tegelijkertijd de behoefte aan groen en open landelijk gebied om in te ontspannen en recreëren. Al met al leidt dit tot een toenemende druk en veranderingen van het landschap. Het antwoord geven op deze opgaven en kansen vraagt het slim verbinden van opgaven en financieringsmogelijkheden. Dat is echter gecompliceerd doordat de verantwoordelijkheid voor beheer en ontwikkeling van het landschap is versnipperd.

Balans in toerisme: De huidige kwaliteiten van de leefomgeving zoals ons landschap, rijke cultuurhistorie, voorzieningen, het cultuuraanbod en de horizontaal georganiseerde samenleving, zorgen voor aantrekkingskracht, niet alleen op nieuwe inwoners, maar ook op bezoekers uit binnen- en buitenland. Het succes zorgt er op steeds meer plekken – ook buiten Amsterdam en de Zaanse Schans – voor dat genoemde kwaliteiten onder druk komen te staan. ‘Overtoerisme’ leidt op diverse plekken tot overlast en verschraling van het voorzieningenaanbod en vakantieverhuur verstoort de woningmarkt en sociale samenhang in buurten. Tegelijkertijd zijn er kansen om toerisme en recreatie in de regio meer te spreiden en zijn er delen van de regio waar groei van toerisme en recreatie juist kan bijdragen aan versterking van de lokale economie.

Grote verduurzamingsopgave leefomgeving: De gevolgen van klimaatverandering worden met extreem weer en sterke afname van biodiversiteit steeds tastbaarder en het bewustzijn over de mogelijk desastreuze gevolgen van zeespiegelstijging op lange termijn groeit. Een andere omgang met onze leefomgeving is noodzakelijk. De opgaven daarbij zijn: minder energiegebruik en effectiever materiaalgebruik in de gebouwde omgeving, verminderen van de stikstofdepositie, het inpassen van duurzame energieopwekking, het accommoderen van lokale kringlopen van circulaire productie en consumptie, minder afval, het verduurzamen van ons mobiliteitssysteem, het versterken van de biodiversiteit en aanpassing van de leefomgeving aan veranderende en meer extreme weersomstandigheden en overstromingsrisico’s. Groei en de daarmee gepaarde verstedelijking compliceert deze opgaven, maar biedt ook kansen om de opgaven van antwoorden te voorzien. De landelijke ambitie is een klimaatneutraal, klimaatadaptief Nederland met een volledig circulaire economie in 2050. De stedelijke regio is het schaalniveau om deze ambitie te concretiseren en daadwerkelijk te realiseren. De MRA-samenwerking speelt zodoende een cruciale rol in deze opgaven.





Onze ambitie
Bespreekpunten bestuurlijke tafel

Waar zetten we op in?

- Met een regionale verstedelijkingsstrategie werken we, samen met het Rijk, aan een duurzame, sociaal-maatschappelijk en economisch sterke metropoolregio, waarbij het verstedelijkingsconcept van de polycentrische metropool de basis vormt voor verdere ontwikkeling. De strategie zorgt met integraal te ontwikkelen gebieden voor samenhang en synergie tussen ontwikkelingen op het gebied van wonen, werken, mobiliteit, landschap en de transitieopgaven. Specifieke aandacht gaat daarbij uit naar de vastgestelde Sleutelgebieden en ov-knooppunten en de energie-infrastructuur
- We maken en monitoren afspraken voor voldoende en toekomstbestendig woningaanbod (in nieuwbouw en bestaande voorraad) aansluitend op de woningbehoefte en met oog voor de veranderende woningvraag en verduurzamingsopgaven. Bijzondere aandacht gaat daarbij uit naar betaalbaar woningaanbod voor lage en middeninkomens met een evenwichtige spreiding over de regio
- We maken en monitoren afspraken om de woningbouwproductie op peil te houden, met productieafspraken per regio
- We zorgen dat de biodiversiteit, landschappelijke waarden en recreatiemogelijkheden worden behouden en versterkt
- We maken afspraken over de aanpak van prioritaire investeringsopgaven in het landschap
- We zorgen voor overzichtelijke en slagvaardige governance van het landschap
- We stellen gezamenlijke normen of minimale eisen bij nieuwbouw en gebiedsontwikkeling op het gebied van circulaire economie, energietransitie en klimaatadaptatie om te zorgen voor een gelijk speelveld voor marktpartijen
- We zetten in op het toegankelijk maken en versterken van de culturele en recreatieve rijkdom van de regio voor alle inwoners en bezoekers
- We werken aan spreiding van toerisme om bij te dragen aan een betere balans tussen inwoners, bedrijven en bezoekers
- We zetten stevig in op samenwerking met partners zoals het Rijk en partijen in de woningmarkt ten bate van de verstedelijkingsopgave en de woonopgave, onder meer met uitvoering van de Woondeal

Beoogd effect

- Samenhangende en aan elkaar gekoppelde ontwikkelingen op het gebied van wonen, werken, mobiliteit, landschap, energie en klimaatadaptatie
- Tegengaan uitsortering van economische functies, een goede spreiding en bereikbaarheid van werk en voorzieningen
- Verbeteren bereikbaarheid van banen, onderwijs en voorzieningen voor inwoners van de MRA
- Voldoende woningbouwproductie in de Metropoolregio Amsterdam en de afzonderlijke deelregio's (totaal 15.000 woningen per jaar tot 2025) en voldoende plancapaciteit voor de lange termijn
- Woningaanbod dat zo veel mogelijk aansluit op de woningbehoefte (prijs/type woning/woonmilieu) met een woningmarkt die ook toegankelijk is voor mensen met een laag of middeninkomen
- Tegengaan uitsortering op de woningmarkt, een goede mix van mensen (en woningmarktsegmenten) over de regio
- Het realiseren van een robuuste structuur van diverse landschapen met een hoge landschappelijke kwaliteit en biodiversiteit, veel mogelijkheden voor recreatie en waarin bodemdaling grotendeels wordt tegengegaan
- Verduurzaming van de gebouwde omgeving:
- klimaatneutrale en klimaatbestendige nieuwbouw en gebiedsontwikkeling
- nieuwe ontwikkelingen dragen bij aan verduurzaming van de bestaande gebouwde omgeving
- Meer inwoners van de MRA profiteren van de culturele instellingen in de MRA
- Spreiding van toerisme over de regio

Hoe gaan we dat doen?
Uitvoeringslijnen

1. Verstedelijkingsstrategie

Doel: Een gezamenlijke koers voor de ruimtelijke ontwikkeling van de MRA die bijdraagt aan een duurzame, sociaal-maatschappelijk en economisch sterke metropoolregio en zorgt voor samenhang tussen ontwikkelingen op het gebied van wonen, werken, mobiliteit, landschap en de transitieopgaven. Specifieke aandacht gaat daarbij uit naar integraal te ontwikkelen gebieden, zoals Sleutelgebieden en ov-knooppunten.

- Inhoud geven aan de verstedelijkingsstrategie voor de Metropoolregio Amsterdam, in nauwe samenhang met de lange termijn strategie voor het mobiliteitssysteem, de regionale economische strategie en de MRA-inzet op een toekomstbestendige regionale energie-infrastructuur
- Monitoren van de verstedelijkingsstrategie

2. Wonen

Doel: Afspraken voor voldoende en toekomstbestendig woningaanbod aansluitend op de woningbehoefte, in het bijzonder betaalbaar woningaanbod voor lage en middeninkomens met een evenwichtige spreiding over de regio. Uitvoering van de tussen het Rijk en regio gesloten Woondeal, welke inzet op verhogen van de woningbouwproductie, verbetering van het functioneren van de woningmarkt en leefbaarheid.

- Zorgen voor concrete afspraken over spreiding van woningaantallen, -typen en -segmenten, waarbij zowel nieuwbouw als de bestaande woningvoorraad in ogenschouw wordt genomen. Specifieke aandacht gaat hierbij uit naar de Sleutelgebieden, grote gebiedsontwikkelingen die bijdragen aan de kracht van de regio en de identiteit van de kernen daarbinnen
- Regie voeren op en stimuleren en faciliteren van de woningbouwproductie, met oog voor tempo en kwaliteit, en zorgen voor productieafspraken per deelregio, in samenwerking met marktpartijen en corporaties
- Samenwerken met het Rijk om, met behulp van diverse pilots, toe te werken naar een nieuw rijksprogramma voor stedelijke vernieuwing
- Monitoren van de woningmarkt en zorgen voor uitwisseling van kennis over de woningmarkt

3. Landschap

Doel: Landschapsinclusieve ontwikkeling in de MRA, aanpak prioritaire investeringsopgaven in het landschap en verbetering governancestructuur.

- Binnen de uitvoeringslijnen van de MRA uitwerken hoe landschappelijke kwaliteit en biodiversiteit kan worden versterkt, met name bij verstedelijkingsstrategie, energietransitie, klimaatadaptatie en mobiliteit (o.a. door inzet op 'buitenpoorten', ov-haltes in het groen)
- Adviseren van MRA-deelnemers over behoud en versterking van landschappelijke en erfgoedwaarden
- Identificeren prioritaire investeringsopgaven in het landschap
- Met partners ontwikkelen van businesscases voor de prioritaire investeringsopgaven, door slimme verbindingen tussen de verschillende opgaven in het landschap
- Slimmer organiseren van de verantwoordelijkheden voor beheer en ontwikkeling van het landschap

4. Transitieopgaven leefomgeving

Doel: Aanjagen van de transitieopgaven in de gebouwde omgeving en het landschap.

- Agenderen opgaven in de leefomgeving, en mogelijke oplossingsrichtingen, als het gaat om klimaatadaptatie, energietransitie en circulaire economie en zorgen voor integraliteit op deze thema's in de activiteiten van de MRA-samenwerking
- Toekomstbestendige nieuwbouw en gebiedsontwikkeling aanjagen met pilots, prijsvragen en het

toepassen van gezamenlijke normen en minimale eisen
- Kennis bijeenbrengen en ontsluiten over de impact en aanpak van transitieopgaven in de leefomgeving

5. Kunst, Cultuur en Erfgoed

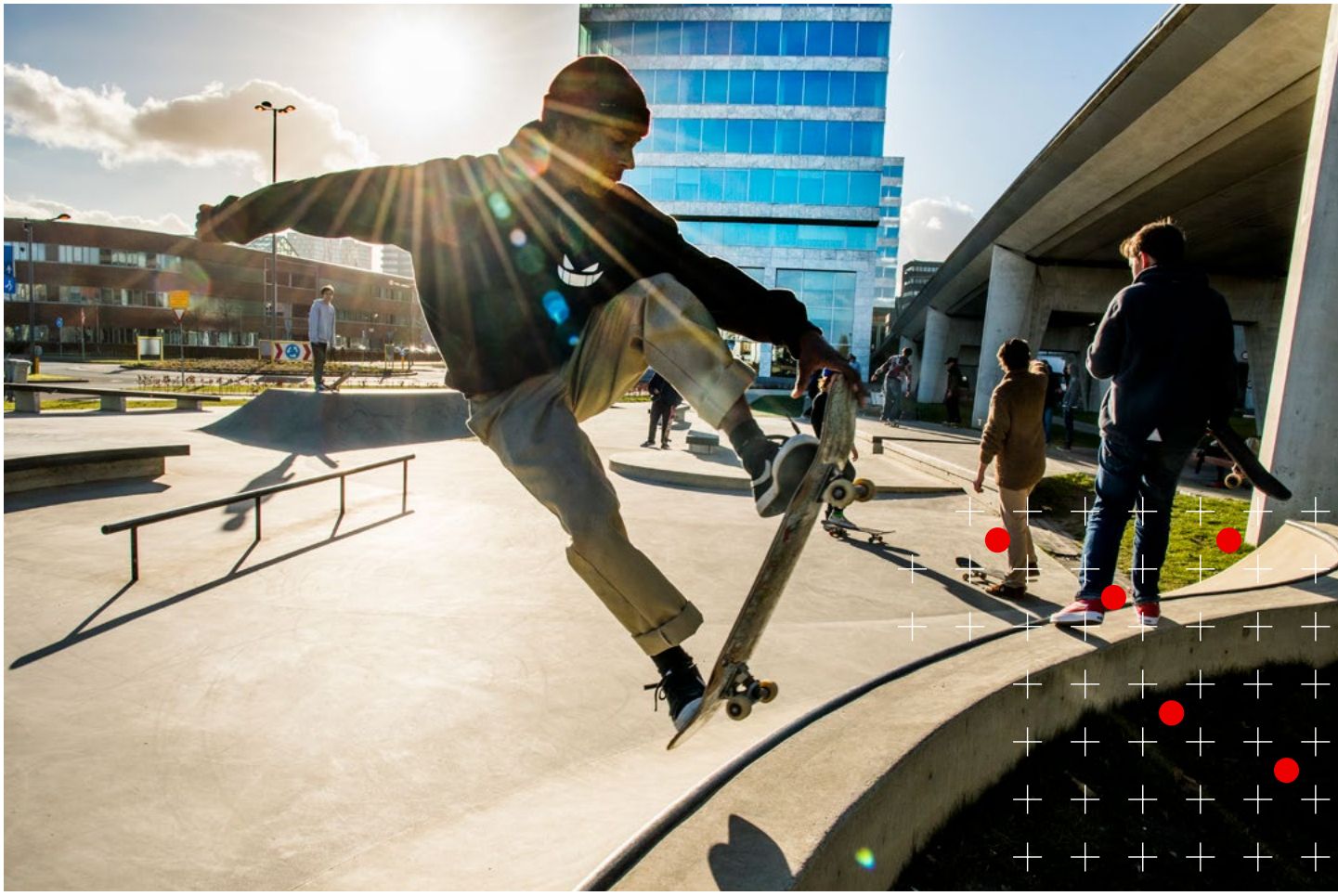
Doel: Bevorderen van de cultuurparticipatie in de gehele MRA en het faciliteren van toekomstbestendige cultuur- en erfgoedsectoren in de gehele MRA.

- Uitvoeren van *Programma Kunst, Cultuur en Erfgoed 2019-2024*, met inzet op: samenwerking, toegankelijkheid van kunst, cultuur en erfgoed voor inwoners en bezoekers, cultuureducatie en talentontwikkeling, ruimte voor kunst, cultuur, erfgoed en creatieve industrie, en behoud en toekomstbestendig maken van materieel en immaterieel erfgoed

6. Recreatie en Toerisme

Doel: Faciliteren van de groei van het aantal bezoekers aan de metropool Amsterdam op een dusdanige wijze dat balans bestaat tussen inwoners, bedrijven en bezoekers.

- Uitvoeren van de *Strategische Agenda Toerisme in de MRA 2025*, met inzet op: het vergroten van de mobiliteit van bezoekers, het verbeteren van de informatievoorziening en wayfinding, regionale afstemming op het gebied van evenementen, marketing en promotie activiteiten, human capital, destinatieontwikkeling en een gezamenlijke strategie verblijfsaccommodaties





Opdracht 3
Vaart maken met het metropolitaan mobiliteitssysteem

Zorg – in nauwe samenhang met de andere bestuurlijke opdrachten – voor een regionaal mobiliteitssysteem, waarmee de bereikbaarheid voor inwoners en bezoekers van de regio wordt verbeterd, de groei en verdere integratie van de metropoolregio mogelijk wordt gemaakt en een omschakeling naar duurzame mobiliteit wordt gestimuleerd. Zet daarbij in op een schaalsprong van het mobiliteitssysteem: efficiënter gebruik van het huidige systeem, uitbreiding van het mobiliteitsnetwerk en het verbinden van modaliteiten om het overstappen tussen modaliteiten te optimaliseren en zo de hele regio bereikbaar te houden.

Karakteristiek

De Metropoolregio Amsterdam functioneert als één grote stad met 2,5 miljoen inwoners. Binnen de regio is er namelijk sprake van een grote mate van functionele integratie; mensen wonen in de ene gemeente en werken in een andere, voorzieningen op het gebied van onderwijs, cultuur en zorg hebben regionaal betekenis en er zijn vele handelsrelaties tussen bedrijven binnen de regio. Dit zorgt ook voor veel verkeersbewegingen – waarvan tachtig procent binnen de grenzen van de MRA – die gefaciliteerd worden door een zeer fijnmazig openbaar-vervoer- en wegennetwerk. De spits in de regio kenmerkt zich door grote drukte, waarbij de grenzen van de wegen en het openbaar vervoer bijna zijn bereikt. Belangrijk voor de regio is daarnaast haar mainportfunctie in lucht- en scheepvaart. Schiphol en de haven voorzien de regio van haar internationale verbindingen voor personen- en goederenvervoer. Iets wat momenteel nog in mindere mate geldt voor het spoor.

Wat is er aan de hand?

Groeiende woon-werkpendel: De werkgelegenheids–functie van Amsterdam (en in mindere mate ook Schiphol) is de afgelopen jaren sterk gegroeid. Het aantal banen groeide er harder dan de bevolking en daarmee is sprake van een toenemende woon-werkpendel. Bovendien worden de afstanden waarover wordt gereisd ook groter. Deels heeft dit te maken met het waterbedeffect in de woningmarkt: door stijgende woningprijzen in Amsterdam en directe omgeving gaan mensen wonen waar huizen meer betaalbaar zijn en dat is op steeds grotere afstand van Amsterdam. Voor de regio wordt de komende jaren nog een zeer sterke groei van inwoners en werkgelegenheid verwacht en lijkt de geschetste trend zich door te zetten. Met de groeiende woon-werkpendel neemt de druk op het mobiliteitssysteem toe, met meer files, drukke treinen en stations en dreigende verkeersinfarcten als gevolg. Tegelijk kunnen we niet meer automatisch terugvallen op oplossingen uit het verleden, zoals meer asfalt of meer treinen inzetten. Gecombineerd vraagt dit om een schaalsprong van het regionale mobiliteitssysteem, waarbij investeringen in mobiliteit in de tijd worden afgestemd op grootschalige woningbouwontwikkelingen.

Verduurzamingsopgave mobiliteit: Mobiliteit is verantwoordelijk voor bijna een kwart van de totale CO2-uitstoot in Nederland. Als onderdeel van het Klimaatakkoord zijn afspraken gemaakt om met een integrale benadering te werken aan een mobiliteitssysteem waarbij alle modaliteiten en de infrastructuur optimaal worden ontwikkeld en benut én uiteindelijk alle modaliteiten schoon zijn. Ook het verminderen van de mobiliteitsbehoefte, door slimme verstedelijking, kan bijdragen aan de doelen van het Klimaatakkoord. De afspraken van het Klimaatakkoord krijgen een regionale uitwerking in regionale mobiliteitsplannen. Naast duurzame mobiliteit is een duurzaam mobiliteitssysteem natuurlijk ook van groot belang. Klimaatbestendigheid is daarbij een groot aandachtspunt, het systeem moet blijven functioneren bij extreme weersomstandigheden en rekening houden met overstromingsrisico's.

OV-knooppunten als mobiliteitshubs: Vanuit duurzaamheids- en leefbaarheidsoverwegingen hanteren steden steeds vaker een autoluwe agenda waarbij het primaat ligt bij lopen, fietsen en openbaar vervoer en autogebruik wordt ontmoedigd. Binnen de MRA zijn Amsterdam en Haarlem hier koploper in. In diverse andere steden en zeker in het buitengebied van de regio is de auto voorlopig nog het dominante vervoermiddel. Verbeteren van ov- en fietsverbindingen tussen steden en buitengebied ontmoedigt autogebruik draagt bij aan duurzame mobiliteit. Ook neemt het belang van het makkelijk kunnen overstappen van de ene modaliteit op de andere – ook wel ketenreis genoemd – toe. Een belangrijke rol is daarbij weggelegd voor ov-knooppunten, die meer als geavanceerde en comfortabele mobiliteitshubs zullen moeten gaan fungeren.

Innovaties in mobiliteit: De wereld van voertuigtechnologie en verkeersmanagement kent een hoge innovatiedynamiek. Het aandeel elektrische fietsen en auto's groeit en dat gaat gepaard met een uitbreidingsvraag voor elektrische laadinfrastructuur. Digitalisering maakt het *realtime* verbinden van vraag en aanbod van mobiliteit mogelijk (*Mobility as a Service*) en biedt mogelijkheden voor het stroomlijnen van verkeer over bestaande infrastructuur. Deze ontwikkelingen vragen verdere ontwikkeling van de data-infrastructuur. Daarnaast groeit het aantal deelconcepten in mobiliteit en zijn er steeds meer nieuwe hybride voertuigconcepten, waarmee de klassieke verdeling tussen vervoersmodaliteiten van ov, auto, fiets en lopen vervaagt. En dan zijn er nog toekomstbeelden met volledig autonoom rijdende voertuigen en stedelijke luchtmobiliteit. Aan de ene kant leveren de innovaties kansen op om bij te dragen aan het oplossen van mobiliteitsvraagstukken, aan de andere kant kunnen zij ook leiden tot ongewenste ontwikkelingen. Voor overheden ligt er een uitdaging om adequaat op deze innovatiedynamiek in te spelen.



Goederenvervoer: In het goederenvervoer zijn twee schaalniveaus te onderscheiden: stadslogistiek en mainportlogistiek. Het eerste speelt zich binnen regio's af waarbij bouwlogistiek en horeca zorgen voor het grootste deel van de vervoersbewegingen, naast particuliere bezorging en verplaatsing van bijvoorbeeld onderhoudsmonteurs. Toename van online aankopen en groei van de horecasector zorgen voor groei in de stadslogistiek en vraagstukken op het gebied van drukte, luchtkwaliteit en verkeersveiligheid. De mainportlogistiek speelt op (inter) nationaal schaalniveau met de haven, Schiphol, Greenport Aalsmeer, Flevokust Haven en Lelystad Airport als belangrijke hubs. Een grote rol speelt hier de ontwikkeling van centrale Europese transportcorridors, met bundeling van transport langs enkele hoofdroutes waarbij digitalisering optimale transportplanning mogelijk maakt. Langs deze routes groeit de vraag naar ruimte voor grootschalige distributiecentra.

Bekostiging van investeringen in mobiliteit: De opgave om het mobiliteitssysteem mee te laten groeien met de groei van de bevolking en economie vraagt omvangrijke investeringen. De opgaven en ambities zijn vele maler groter dan de beschikbare middelen. Daarbij komt dat de beschikbare middelen uit het infrastructuurfonds al voor langere periode zijn belegd en dat de opbrengsten uit aardgas – de belangrijkste voedingsbron van het fonds – na 2020 zullen opdrogen. De noodzaak om de investeringsopgaven zorgvuldig te faseren en te komen tot alternatieve en innovatieve vormen van bekostiging en financiering is daarmee groot.

Onze ambitie
Bespreekpunten bestuurlijke tafel

Waar zetten we op in?

- We maken en monitoren lange-termijn-afspraken voor de benodigde schaalsprong in het mobiliteitssysteem van de Metropoolregio Amsterdam. Bijzondere aandacht gaat daarbij uit naar:
  - de samenhang met ontwikkelingen op het gebied van wonen en werken
  - de bereikbaarheid van economische toplocaties
  - duurzame vormen van mobiliteit en het verminderen van de mobiliteitsbehoefte
  - de verbinding van ov- en autogeoriënteerde mobiliteitssystemen (overstapmogelijkheden bij ov-knooppunten)
  - de beschikbaarheid en betaalbaarheid van mobiliteit voor alle inwoners van de MRA
- We maken en monitoren lange termijn afspraken over de benodigde investeringen in mobiliteit
- We jagen innovaties op het gebied van slimme en duurzame mobiliteit aan, waarbij de gebruiker centraal staat, die bijdragen aan goed bereikbare en aantrekkelijke steden, adequate ontsluiting van stedelijk en landelijk gebied, verkeersveiligheid en een duurzame, klimaatbestendige en schone leefomgeving
- We maken in lijn met de afspraken van het Klimaatakkoord werk van het Regionaal programma duurzame mobiliteit
- We zetten in op slagvaardige samenwerking met partners als het Rijk en openbaarvervoerspartners, via samenwerkingen zoals Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid

Beoogd effect

- Ontwikkelingen in het mobiliteitssysteem in samenhang met ontwikkelingen op het gebied van wonen en werken
- Verbeteren van de bereikbaarheid van banen, onderwijs en voorzieningen voor inwoners van de MRA
- Groei van het aandeel van duurzame vormen van mobiliteit (openbaar vervoer en fiets)
- Verminderde uitstoot CO2, stikstof en fijnstof door voertuigen

Hoe gaan we dat doen?
Uitvoeringslijnen

1. Schaalsprong mobiliteitssysteem

Doel: Een gezamenlijke strategie voor de schaalsprong in het mobiliteitssysteem en de uitvoering daarvan met bijzondere aandacht voor de samenhang met ontwikkelingen op het gebied van wonen en werken, de bereikbaarheid van economische toplocaties, duurzame vormen van mobiliteit, een klimaatbestendig mobiliteitssysteem, de verbinding van ov- en autogeoriënteerde mobiliteitssystemen (overstapmogelijkheden bij ov-knooppunten) en de beschikbaarheid en betaalbaarheid van mobiliteit voor alle inwoners van de Metropoolregio Amsterdam.

- Inhoud en uitvoering geven aan de afspraken voor de schaalsprong van het mobiliteitssysteem van de MRA, in nauwe samenhang met de verstedelijkingsstrategie en de regionale economische strategie
- Ontwikkelen van alternatieve en innovatieve bekostigingsopties voor de benodigde investeringen in het mobiliteitssysteem
- Monitoren en coördineren van de uitvoering van mobiliteitsprojecten in de regio
- Monitoren van het functioneren van het regionaal mobiliteitssysteem

2. Fiets

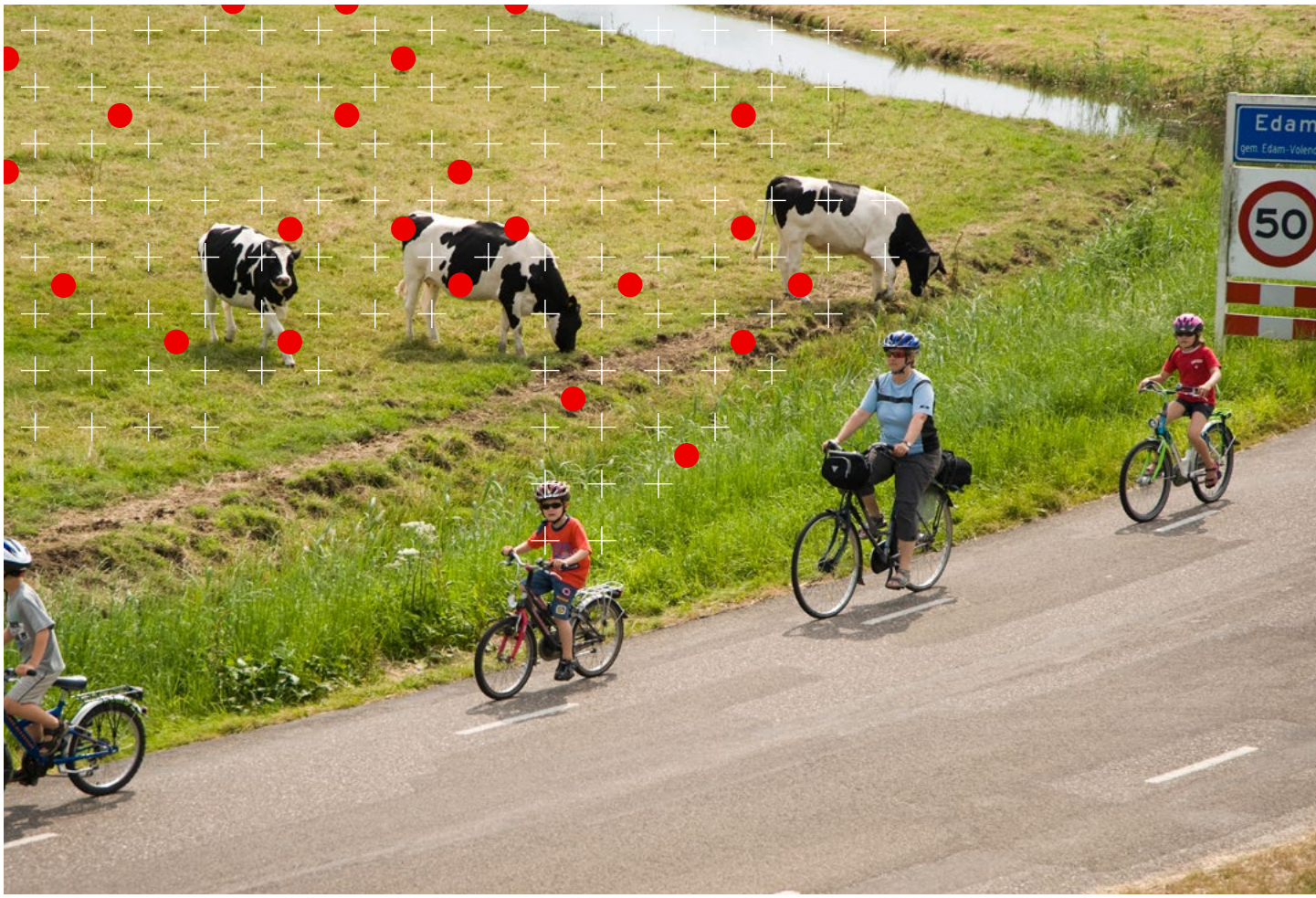
Doel: Een samenhangend en hoogwaardig regionaal fietsroutenetwerk, waarop fietsers vlot tussen de stedelijke kernen en vanuit het stedelijke gebied de natuur in kunnen fietsen. Met fietsvoorzieningen bij ov-knooppunten, waarmee voor- en natransport per fiets en gebruik van regionaal openbaar vervoer aantrekkelijker wordt.

- Uitvoeren van het plan *Metropolitane Fietsroutes* en de concrete projecten daarin
- Opstellen en uitvoeren van een plan voor de ontwikkeling van fietsvoorzieningen bij ov-knooppunten

3. Duurzame en innovatieve mobiliteit

Doel: Regionaal uitwerking geven aan het thema mobiliteit van het Klimaatakkoord, verdere ontwikkeling van een regionaal netwerk van publieke oplaadpunten voor elektrisch vervoer, realisatie van kansrijke smart mobility-toepassingen binnen de MRA en mensen verleiden hun reisgedrag aan te passen om piekbelasting van het mobiliteitsnet tegen te gaan en keuzes voor duurzame mobiliteitsopties te stimuleren.

- Opstellen en uitvoering geven aan het Regionaal programma duurzame mobiliteit als uitwerking van de afspraken van het Klimaatakkoord op het gebied van mobiliteit
- Verdere uitvoering geven aan het project MRA-Elektrisch
- Duurzame en innovatieve mobiliteit aanjagen met pilots, prijsvragen en optreden als *launching customer*
- Kennis bijeenbrengen en ontsluiten over impactvolle mobiliteitsinnovaties en over de mogelijkheden om duurzame mobiliteit in gebiedsontwikkeling te stimuleren



Overzicht opdrachten en uitvoeringslijnen

Opdracht 0: De samenwerking verder versterken
1. Samenbindende visie op de regio en de samenwerking
2. Samenwerking Rijk en EU
3. De MRA als netwerkorganisatie
4. KennisHuis MRA
5. Verantwoording
Opdracht 1: Werk maken van een veerkrachtige, inclusieve en schone MRA-economie
1. Regionale economische strategie
2. Werklocaties
3. Human capital
4. Aanjagen marktinitiatieven voor de transitieopgaven
5. Energie-infrastructuur en data-infrastructuur
Opdracht 2: Bouwen voor de woningbehoefte en met groei de leefkwaliteit van het geheel versterken
1. Verstedelijkingsstrategie
2. Wonen
3. Landschap
4. Transitieopgaven leefomgeving
5. Kunst, Cultuur en Erfgoed
6. Recreatie & Toerisme
Opdracht 3: Vaart maken met het metropolitaan mobiliteitssysteem
1. Schaalsprong Mobiliteitssysteem
2. Fiets
3. Duurzame en innovatieve mobiliteit

3 Werkwijze MRA Agenda

De MRA-samenwerking is een bestuurlijke samenwerking. De gemeenteraden en Provinciale Staten worden door de eigen colleges geïnformeerd en betrokken bij de activiteiten van de samenwerking. De werkwijze voor de uitvoering van de MRA Agenda is hieronder uiteengezet.

Deelregio's

De basis van de MRA-samenwerking ligt in de zeven deelregio's (inclusief de beide provincies Noord-Holland en Flevoland):

- Almere-Lelystad
- Amstelland-Meerlanden
- Amsterdam
- Gooi en Vechtstreek
- IJmond
- Zaanstreek-Waterland
- Zuid-Kennemerland

Door de aanpak van onderwerpen op het niveau van de deelregio's te combineren met afstemming op het niveau van de MRA, wordt de MRA Agenda uitgevoerd. Elke deelregio heeft zijn eigen karakteristieken en organisatorische afspraken. Binnen de deelregio's werken bestuurders samen in lijn van de MRA Agenda.

Bestuurlijke tafels

Van groot belang is het zorgen voor samenhang binnen en tussen de opdrachten. De vier bestuurlijke opdrachten zijn elk gekoppeld aan een bestuurlijke tafel. De bestuurlijke tafel is verantwoordelijk voor het realiseren van de ambities en het beoogde effect van de opdracht. Zij geeft richting aan de uitvoeringslijnen en stuurt op samenhang en resultaat. De MRA Agendacommissie is verantwoordelijk voor de dagelijkse coördinatie van de samenwerking van de MRA.

Uitvoeringsorganisatie

Bestuurlijke ambities moeten uiteindelijk worden verwezenlijkt. Dit gebeurt in uitvoeringslijnen. Elke uitvoeringslijn heeft twee bestuurlijke trekkers. Zij zijn verantwoordelijk voor de voortgang en voor het inbrengen van bespreekpunten vanuit de uitvoeringslijn op de bestuurlijke tafel. Daarnaast kent elke uitvoeringslijn een ambtelijk team dat verantwoordelijk is voor de in het jaarplan vastgestelde producten, de ambtelijke betrokkenheid vanuit de deelregio's, de verbinding met niet-MRA-partners, de samenhang met andere uitvoeringslijnen, het opstellen van jaarlijkse werkplannen en de verantwoording over de activiteiten binnen de uitvoeringslijn.

De MRA-deelnemers zorgen zelf voor de uitvoering van de MRA Agenda. Zij worden daarbij ondersteund door

een klein MRA Bureau. De belangrijkste taken van het MRA Bureau zijn het faciliteren van bestuurlijke besluitvorming, het (coördineren van het) uitvoeren van de MRA Agenda, het vergroten van de betrokkenheid van raads- en Statenleden, het verbeteren van de transparantie en communicatie en het verstevigen van de integraliteit van de samenwerking.

Coalities per uitvoeringslijn

Niet alle MRA-deelnemers hoeven mee te doen met een uitvoeringslijn. Per uitvoeringslijn kan een coalitie worden gevormd. Vanuit de coalitie worden de bestuurlijke trekkers geleverd.

Samenwerking met partners

Het zwaartepunt van de samenwerking met partners ligt in de uitvoeringslijnen. Daarmee wordt de slagkracht vergroot en worden partners niet onnodig belast met de besluitvormingsprocessen en -structuren van de MRA-samenwerking. De samenwerking met partners kan variëren van werken in stevige coalities tot onderling afstemmen. Ook kan de MRA opdrachtgever van uitvoerende partijen zijn. In de samenwerking met partners in de regio speelt de Amsterdam Economic Board, als verbinder tussen bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheden, een belangrijke rol. Andere belangrijke partners zijn het Rijk, de waterschappen, onderwijsinstellingen en de openbaarvervoerbedrijven. Tot slot zijn er opgaven in de MRA waar andere specifieke samenwerkingsverbanden of overlegorganen voor bestaan. Concrete voorbeelden zijn Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) en Bestuursplatform NZKG voor het Noordzeekanaalgebied. Waar nodig zal de MRA – al dan niet via haar deelnemers – deze platforms benutten om vraagstukken te agenderen.

Samenwerking Amsterdam Economic Board

De Amsterdam Economic Board speelt een belangrijke rol als verbinder tussen bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheden in de Metropoolregio Amsterdam. De MRA-overheden zijn dan ook prominent partner van de Board en verschillende MRA-bestuurders hebben zitting in de Board. De Board-organisatie zet in op het uitvoeren van strategische analyses en informatievoorziening, agendasetting op MRA-niveau van nieuwe (opkomende) thema's, beweging creëren op transities door visie en leiderschap en het verbinden van partijen op concrete initiatieven. De Board werkt daarbij aan zes grootstedelijke uitdagingen: Circulaire economie, Energie, Mobiliteit, Digitale Connectiviteit, Gezondheid en Talent voor de toekomst. Veel uitdagingen passen naadloos op uitvoeringslijnen van de MRA Agenda. In de concrete initiatieven kunnen de Board en de MRA elkaar zodoende goed versterken, waarbij de MRA de overheidskant organiseert. Daarnaast is de Board als netwerk zeer relevant voor de MRA en werken we samen bij grote netwerkevenementen als de *State of the Region*. Zie ook: www.amsterdameconomicboard.com



Uitvoering: cyclisch en adaptief

De MRA Agenda is het koersbepalende document voor de regionale samenwerking. Richting wordt gegeven door de overkoepelende ambitie: werken aan een internationale economische topregio met hoge leefkwaliteit door te investeren in een toekomstbestendige en evenwichtige metropool. Dit is vertaald naar de bestuurlijke opdrachten.

In de uitvoering staan de uitvoeringslijnen centraal. De uitvoeringslijnen vormen de basis voor het jaarlijkse werkplan. In het werkplan wordt elke uitvoeringslijn uitgewerkt in concrete acties, te behalen resultaten, (meerjaren) planning, benodigde middelen, organisatie en samenwerkingspartners. Ook worden de uitvoeringslijnen uitwerkt naar bijdrage aan de bestuurlijke opdracht en de overkoepelende ambitie. In het jaarverslag wordt inzicht gegeven in de behaalde resultaten. Jaarlijks wordt daarnaast het effect van de uitvoering gemonitord, waardoor bijsturing mogelijk is.

Financiering

Voor de uitvoering van de activiteiten van de MRA-samenwerking leveren alle MRA-deelnemers een bijdrage. Voor de gemeentelijke deelnemers is dat een algemene bijdrage per inwoner en voor provincies een bijdrage gelijk aan die van de grootste gemeente in die provincie. Naast deze basisfinanciering kan sprake zijn van extra (vrijwillige) bijdragen van MRA-deelnemers op de uitvoeringslijnen waar zij veel belang aan hechten. Dit betreft dan veelal een bijdrage voor het realiseren van projecten (investeringsbijdragen) of in capaciteit van medewerkers.

De inhoud is leidend binnen de MRA-samenwerking. Het budget wordt dan ook voornamelijk ingezet voor het aanjagen en uitvoeren van de acties en het aanzwengelen van cofinanciering. Daarbij gaat het uiteindelijk om een veelvoud aan investeringen.

Monitoring

De MRA meet op twee verschillende niveaus de voortgang van de uitvoering van de MRA Agenda. Allereerst worden resultaten gemonitord van de concrete acties binnen de uitvoeringslijnen. Over de bevindingen per uitvoeringslijn wordt jaarlijks gerapporteerd in de Jaarverantwoording. Ook wordt per uitvoeringslijn gewerkt met een (stoplichten) rapportage, die meerdere keren per jaar wordt bijgewerkt. Daarnaast worden de beoogde effecten van de inzet van de MRA gemeten. Deze effecten zijn niet altijd te herleiden tot een specifieke actie vanuit de MRA, maar zijn wel het doel van de MRA-inzet onder de bestuurlijke opdrachten. Voor het meten van de beoogde effecten zal gebruik worden gemaakt van diverse bestaande monitors. We ontwikkelen tevens een monitor brede welvaart voor de MRA geïnspireerd op de duurzame ontwikkelingsdoelen, de Sustainable Development Goals van de Verenigde Naties (zie bijlage). Daarmee kan ook duiding gegeven worden aan de ontwikkeling van de MRA als internationale economische topregio met hoge leefkwaliteit en als toekomstbestendige en evenwichtige metropool. De bevindingen worden gebundeld in een jaarlijkse *State of the Region*-rapportage en gepresenteerd bij het gelijknamige congres.

Verantwoording

Op vier manieren wordt invulling gegeven aan transparantie, verantwoording en het betrekken van de gemeenteraden en Provinciale Staten. De eerste is dat regionale vergaderstukken online worden gepubliceerd. Zo kan iedereen op een openbare website zien waar, wanneer en waarover vergaderd wordt.

Jaarlijks stuurt de MRA Regiegroep het jaarplan, de begroting en het jaar¬verslag van het samenwerkingsverband ter consultatie naar alle colleges, raden en Staten van de deelnemende overheden. Hierbij wordt aangesloten op de reguliere P&C-cyclus van de deelnemers in het voorjaar en het najaar.

Daarnaast worden voor raads- en Statenleden door het jaar heen verschillende bijeenkomsten georgani¬seerd, zoals de Raads- en Statenleden Conferentie, het MRA Congres en bijeenkomsten over specifieke onderwerpen die spelen op (deel)regionaal niveau.

Het MRA Bureau verzorgt tot slot informatievoorziening over de MRA-activiteiten via de website, een maandelijkse nieuwsbrief en een maandelijkse update voor gemeenteraden en Provinciale Staten. Op de website wordt actief over de voortgang van de MRA Agenda gecommuniceerd.



Commissarissen van de Koning in de MRA:

‘Veel meer slagkracht mogelijk in de MRA’

De samenwerkende overheden in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) zouden veel meer gebruik moeten maken van elkaars kracht. Dat vraagt om een andere rol van de deelnemers, ook van de twee provincies, Noord-Holland en Flevoland. Wanneer die goed wordt gespeeld, kan de slagkracht van de MRA verder worden vergroot. Dat betogen de Commissarissen van de Koning van beide provincies, Arthur van Dijk (Noord-Holland) en Leen Verbeek (Flevoland) aan de vooravond van de lancering van de MRA Agenda 2.0. ‘We doen of iedereen gelijk is, maar onder de gelijken zijn we niet gelijk.’

Huis van Thorbecke

De CdK’s menen dat de provincies richting kunnen geven aan een andere rolverdeling in de MRA. In het MRA Convenant, dat de deelnemers aan de MRA in 2017 met elkaar hebben gesloten, staat dat gelijkwaardigheid en respect voor elkaars rollen en belangen voorop staan in de samenwerking. Maar dat neemt niet weg dat er nu eenmaal verschillen zijn, zegt Van Dijk (sinds begin 2019 CdK in Noord-Holland en vicevoorzitter van de MRA Regiegroep). Zo zijn er kleinere gemeenten en grotere gemeenten. En bovendien: ‘Het is een mooi streven, dat iedereen gelijk is, maar zo is het Huis van Thorbecke helemaal niet ingericht. De provincie gaat met afspraken in de MRA terug naar de Staten, gemeenten naar hun raden. Dat kunnen we steviger inkleden.’

Knopen doorhakken

De Flevolandse CdK Leen Verbeek (sinds 2008) sluit zich hierbij aan. ‘Een belangrijke rol van provincies in MRA-verband is om het gemeenten mogelijk te maken hun werk goed te doen. Of het nu gaat om volkshuisvestelijke vraagstukken of mobiliteitsopgaven, de provincie heeft nu eenmaal een overkoepelende rol. Die zou niet knellend mogen zijn. Dat is relevant in politieke zin, omdat er wel knopen moeten worden doorgehakt. De provincie zou moeten durven zeggen: Provinciale staten gaan nu echt een besluit nemen: díe kant gaan we op. Dat geeft helderheid.’

Van Dijk, instemmend: 'Van ons kun je verwachten dat we commitment gaan halen bij de Staten. Daar zeg ik dan eerlijk bij dat we meer moeten brengen naar de MRA dan we halen: eerst delen, dan vermenigvuldigen.'

De MRA Agenda is de inhoudelijke basis van de samenwerking en is echt een uitvoeringsagenda, beseft Verbeek. 'De kaderstellende discussie daarover met raden en Staten is beperkt en de uitvoering is aan de colleges. De bouwtekening komt van de MRA, maar de deelnemers zijn de timmermannen. Onze raden en Staten voelen echter te weinig sturing. We moeten opnieuw aan verwachtingenmanagement gaan doen.'

Positie van Amsterdam

Niet alleen de provincies, ook Amsterdam heeft een andere positie dan de andere MRA-deelnemers, zegt Van Dijk. 'Amsterdam is de grootste en alles wat Amsterdam doet, heeft invloed op de regio. We hebben er alle belang bij om met Amsterdam om de tafel te zitten. Voor bijvoorbeeld een succesvolle lobby in Den Haag hebben we slagkracht nodig en moeten we met elkaar optrekken. Dan is het wel fijn als Amsterdam en de provincies weten hoe zij zich ten opzichte van elkaar verhouden. Als we dat goed weten neer te zetten, dan snapt iedereen dat we niet hetzelfde zijn. Verantwoordelijkheid nemen komt op verschillende manieren tot uiting, ook door ambtelijke inzet.'

Leiderschap

In de zomer van 2019 bracht de commissie die de samenwerking in de MRA heeft geëvalueerd haar rapport uit. Een van de aanbevelingen is dat Amsterdam meer leiderschap moet tonen. 'Dat betekent niet dat Amsterdam meer moet gaan doen', zegt Van Dijk. 'Leiderschap betekent juist dat je meer door anderen laat doen. Jouw inspirerend leiderschap leidt ertoe dat anderen aan de slag gaan. Dat betekent deelregio's veel meer in hun kracht zetten. Zij zien elkaar vaker en hebben onderling samenwerkingsafspraken.'

'Er zit meer in'

Laten we niet vergeten dat heel veel in de MRA-samenwerking al goed gaat, benadrukt Verbeek. 'We presteren wel wat met elkaar. Tegelijkertijd heb ik het gevoel dat er meer in zit. De integratie tussen de platforms moet bijvoorbeeld beter. Majeure agendapunten zoals het Markermeer en de Markerwadden integreren onvoldoende in het debat over mobiliteit en wonen en cultureel erfgoed.'



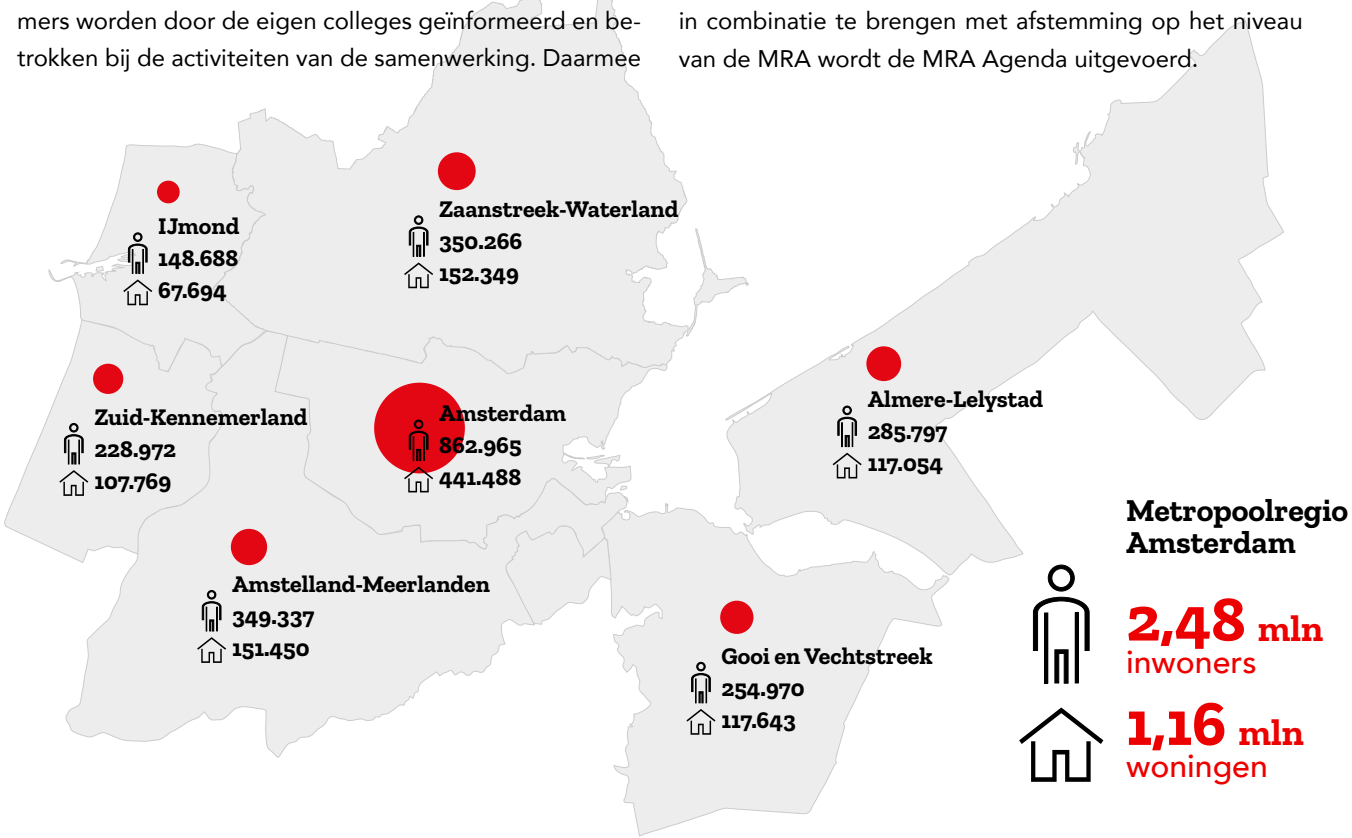
'Een belangrijke rol van provincies in MRA-verband is om het gemeenten mogelijk te maken hun werk goed te doen'

Om de integraliteit te bevorderen, zien de CdK's een rol voor zichzelf weggelegd, maar ook voor de burgemeesters in de Regiegroep. Gezamenlijk kunnen zij meer verantwoordelijkheid nemen om hun omgeving beter bij de MRA te betrekken. 'Trek als grotere gemeente ook je buurgemeenten erbij', zegt Van Dijk. We moeten als overheden in beleid vertalen wat we hebben afgesproken. De MRA heeft daartoe de instrumenten en de bevoegdheid niet. En neem Provinciale Staten en gemeenteraden mee, dan zijn ze onderdeel van het succes.'
Gedeputeerden van beide provincies zoeken elkaar ook onderling op, zegt Verbeek. 'En ik ben zelf actief: de MRA is zó belangrijk, die samenwerking is niet voorbehouden aan een enkele gedeputeerde of portefeuillehouder. We agenderen geregeld onderwerpen in het college van Gedeputeerde Staten om die collectief te bespreken.

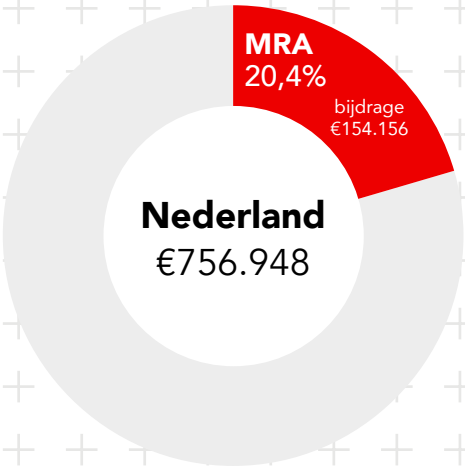
4 Over de MRA en de 7 deelregio's

De Metropoolregio Amsterdam is het samenwerkingsverband van de provincies Noord-Holland en Flevoland, 32 gemeenten en de Vervoerregio Amsterdam. Elke gemeente en deelregio brengt kwaliteiten in die het totaal versterken. De kracht van de MRA is de diversiteit, zowel economisch als stedelijk en landschappelijk.

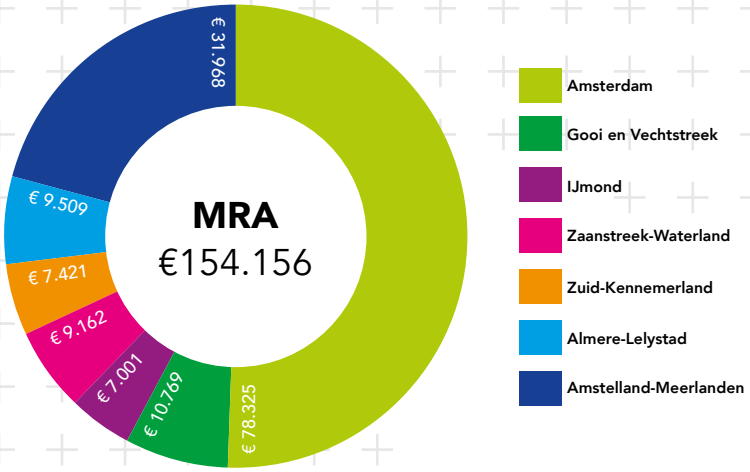
De MRA bestaat uit zeven deelregio's. Elke deelregio kent zijn eigen historie en organisatorische afspraken. De gemeenteraden en Provinciale Staten van de MRA-deelnemers worden door de eigen colleges geïnformeerd en betrokken bij de activiteiten van de samenwerking. Daarmee treedt de MRA-samenwerking niet in de formele relatie tussen volksvertegenwoordigers en bestuurders. Door de aanpak van onderwerpen op het niveau van de deelregio's in combinatie te brengen met afstemming op het niveau van de MRA wordt de MRA Agenda uitgevoerd.



Bruto Binnenlands Product
in mln (2018)

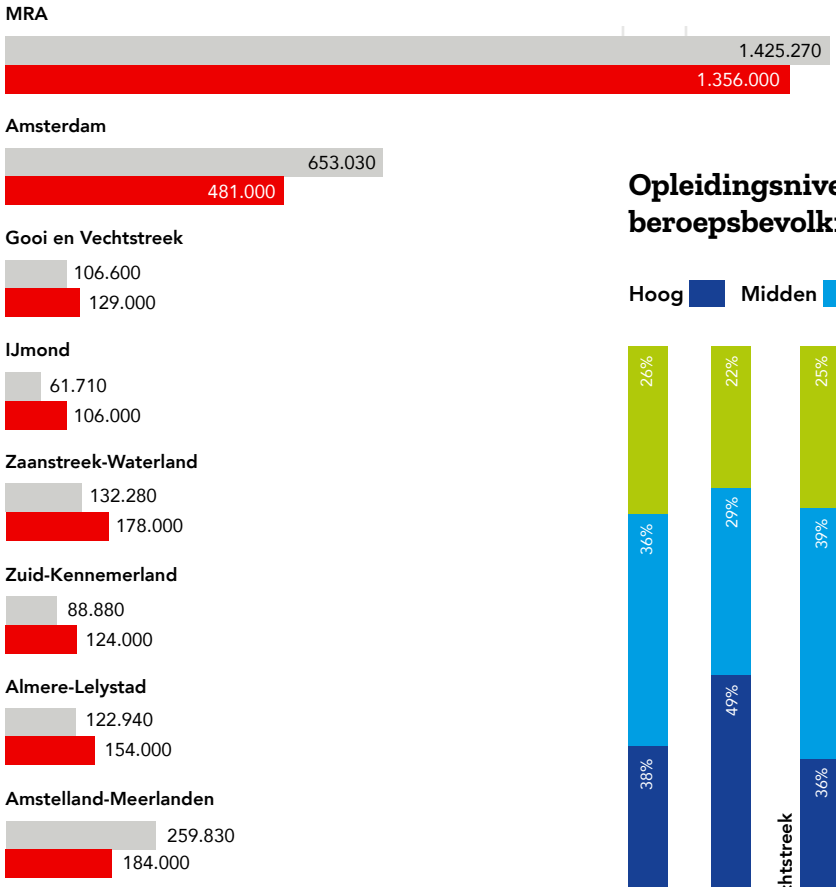


Bruto Regionaal Product
per deelregio in mln (2018)



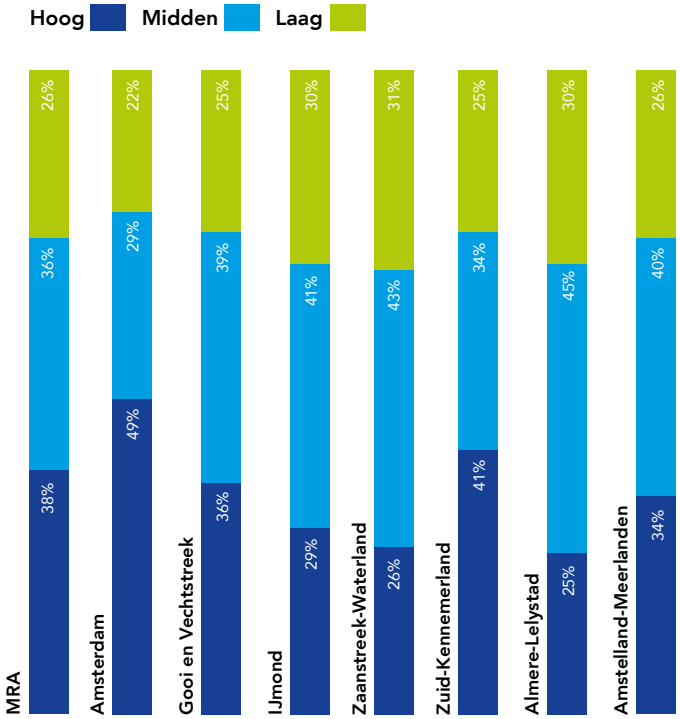
Bron: Economische Verkenningen MRA

Banen vs beroepsbevolking (2018)



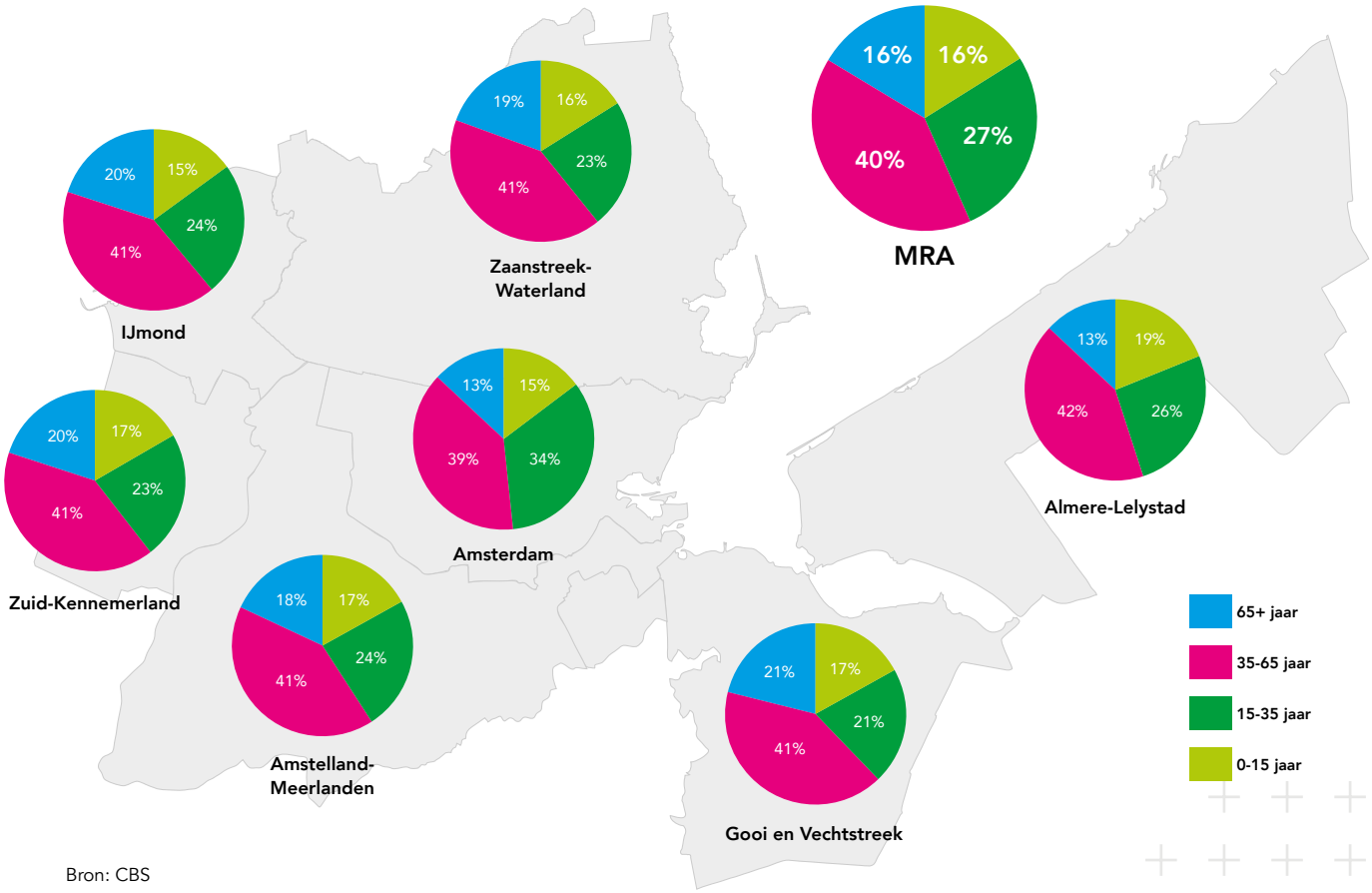
Bron: Banen, LISA; Beroepsbevolking, Economische Verkenningen MRA

Opleidingsniveau potentiële beroepsbevolking (2018)



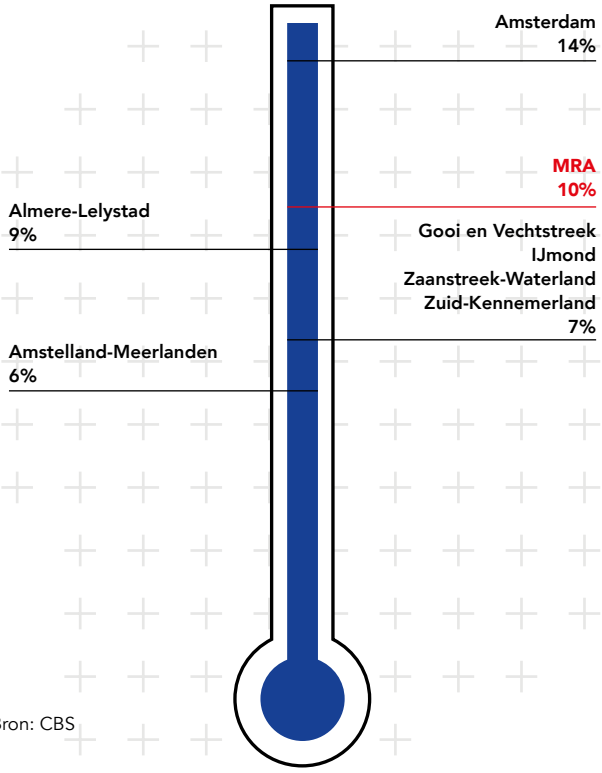
Bron: Economische Verkenningen MRA

Leeftijdsopbouw per (deel)regio



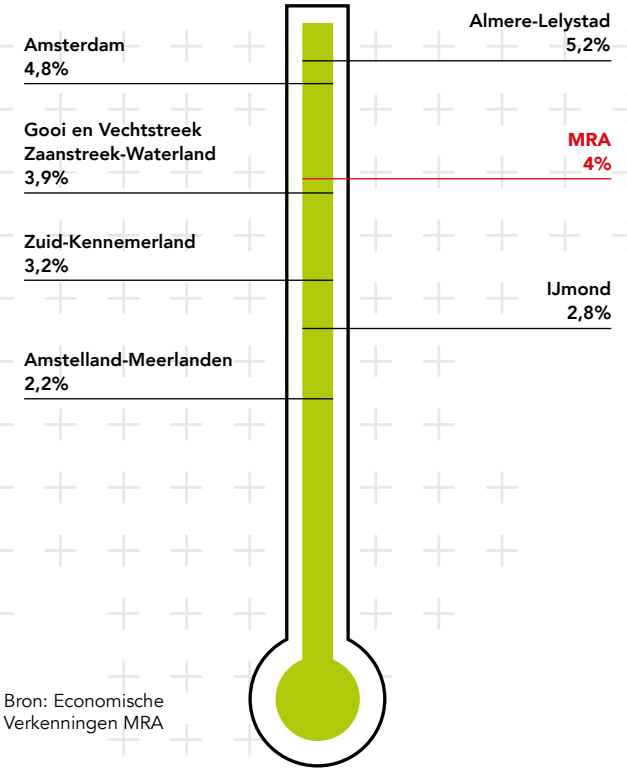
Bron: CBS

% Huishoudens tot lage inkomensgrens (2018)



Bron: CBS

% Werkloosheid (2018)



Bron: Economische Verkenningen MRA

Deelregio

Zaanstreek-Waterland

Gemeenten in Zaanstreek-Waterland:

- **Zaanstad**
- **Purmerend**
- **Edam-Volendam**
- **Waterland**
- **Wormerland**
- **Uitgeest**
- **Landsmeer**
- **Oostzaan**
- **Beemster**

Karakteristiek

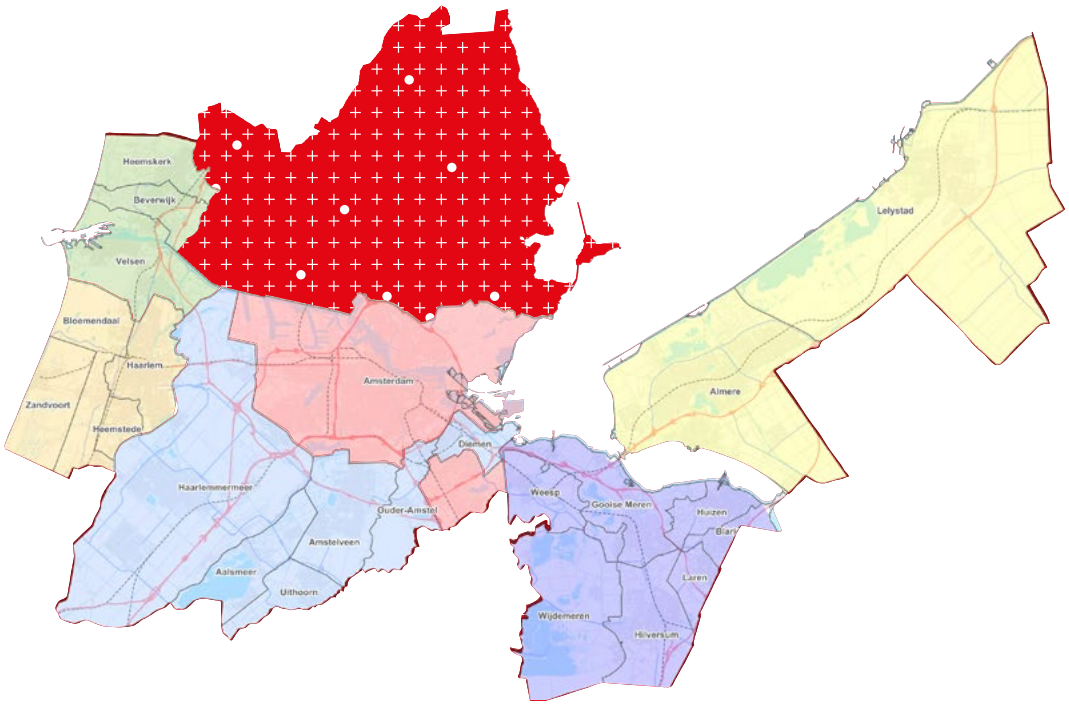
De deelregio Zaanstreek-Waterland bestaat uit verschillende en onderscheidende gebieden: Zaanstreek en Waterland. De gemeente Uitgeest, landschappelijk gezien gelegen in het overgangsgebied van strandwallen en het polderlandschap, heeft zich in MRA-verband bij deze deelregio aangesloten.

De Zaanstreek kenmerkt zich door een van oudsher bijzondere mix van wonen en werken. Het is een streek met veel cultuurhistorisch en industrieel erfgoed, zoals de historische lintbebouwingen, herkenbare verkavelingsstructuur, gebouwde en archeologische monumenten, de Zaanse Schans, polders met diverse, waterrijke landschappen en waardevolle veenweidenatuur en natuurlijk de rivier de Zaan als beeldbepalende drager.

Traditioneel zijn economische clusters zoals de voedingsmiddelenindustrie, de logistiek, de nautische sector, de landbouw en de ambachtelijke maakindustrie goed vertegenwoordigd in de streek. Ook het toerisme is een belangrijke economische factor. De Zaanse Schans trekt bijvoorbeeld jaarlijks 1,5 tot 2 miljoen bezoekers. De kwaliteit van het open veenweidelandschap is van grote recreatieve waarde voor de Zaanstreek en de Metropoolregio Amsterdam als geheel, nu en in de toekomst.

De regio Waterland is een karakteristiek gebied met een enorme recreatieve en toeristische aantrekkingskracht op binnen-en buitenland, een veelheid van woonmilieus en ondernemerszin. De rust en ruimte van het polderlandschap en dijken, haar vele fiets- en vaarroutes, havens en natuurlandschappen en rijkdom aan water- en weidevogels dragen daaraan bij.

Daartussen de vele historische (lint)dorpen en monumentale stadscentra zoals Monnickendam en vestingsteden Purmerend en Edam. Dagtoerisme, het 'oude Holland' met haar klederdrachten in Volendam en Marken en werelderfgoederen de Beemster en de Stelling van Amsterdam. Deze karakteristieke waarden worden gecombineerd met alle denkbare woonmilieus, van stads tot dorps en landelijk wonen, het meest intensieve busnetwerk en ruimte voor ondernemen, van agrarisch tot industrieel.



Deelregio

IJmond

Gemeenten in IJmond:

- **Velsen**
- **Beverwijk**
- **Heemskerk**

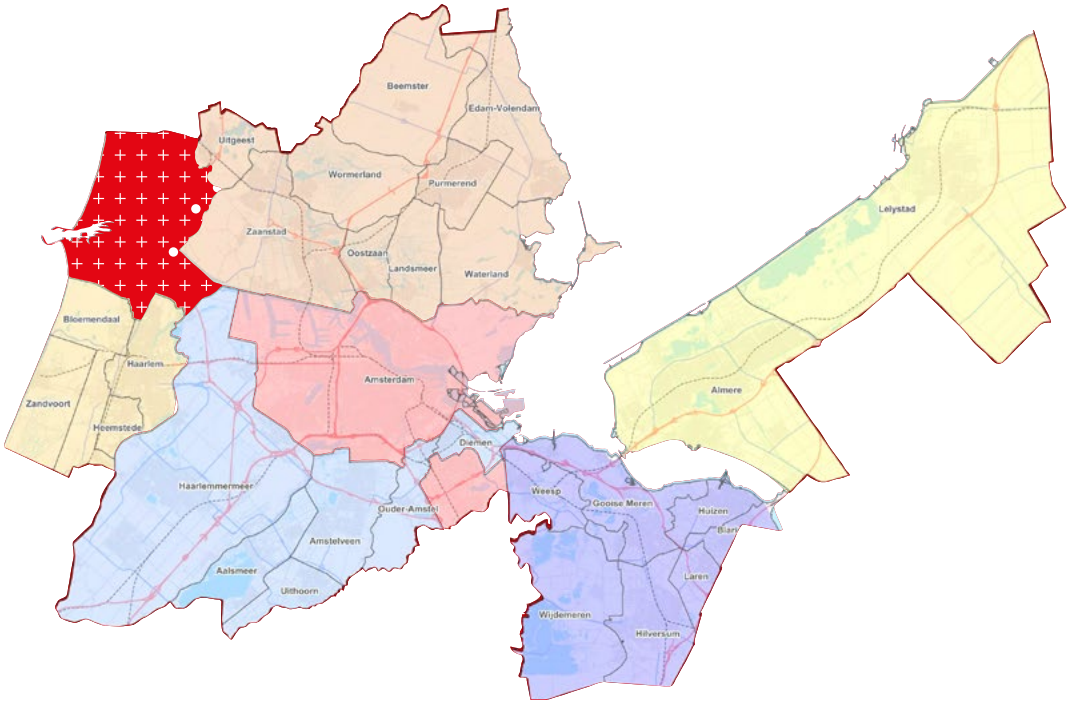
Karakteristiek

De IJmond is de nautische toegangspoort tot Amsterdam. De economische ruggengraat van de IJmond wordt gevormd door het Noordzeekanaalgebied, de zeehaven en Tata Steel. In de MRA is de IJmond het centrum van productie, ontwikkeling en innovatie en de deelregio huisvest de opleiding in de maakindustrie. Daarmee is de IJmond de Techport van de MRA.

In de Techport Techniekcampus werken bedrijfsleven, onderzoek en onderwijs en overheid samen om de innovatiekracht van de maakindustrie te versterken en technisch onderwijs te stimuleren.

De IJmond heeft een sleutelpositie als het gaat om bouw en onderhoud van offshore wind. Daarnaast kent deze deelregio door de ligging aan het Noordzeekanaal en twee rijkswegen een sterke logistieke sector, innovatieve tuinbouw en de IJmond heeft specifieke kwaliteiten als het gaat om recreatie en toerisme, zoals de Beverwijkse Bazaar, IJmuiden aan Zee, Wijk aan Zee en het recreatieschap Spaarnwoude.

De IJmond kenmerkt zich verder door de kust, het Nationaal Landschap van de duinen en een landgoederenzone. Dit zijn waardevolle en unieke kwaliteiten die bijdragen aan het leefklimaat van de MRA.



Deelregio

Zuid-Kennemerland

Gemeenten in Zuid-Kennemerland:

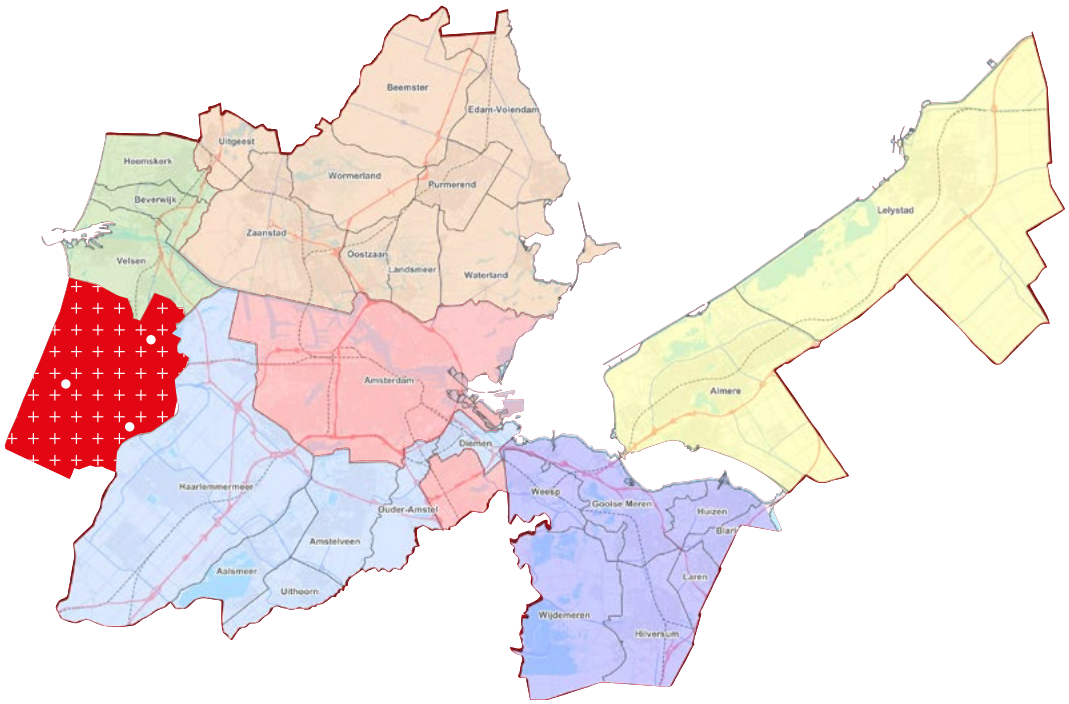
- **Haarlem**
- **Heemstede**
- **Bloemendaal**
- **Zandvoort**

Karakteristiek

Door de ligging aan de Noordzee en met de historische stad Haarlem, de landgoederenzone in de Binnenduinrand en het recreatiegebied Spaarnwoude biedt de deelregio Zuid-Kennemerland de MRA een uniek en aantrekkelijk vestigingsklimaat met ruime mogelijkheden voor recreatie. De combinatie van kust, het metropolitane landschap, cultureel erfgoed en het hoogwaardige woonmilieu kenmerken de ruimtelijke structuur.

De economie in Zuid-Kennemerland wordt vooral gekenmerkt door een groot aandeel van de zakelijke dienstverlening, (semi-)overheidsorganisaties (provincie, rechtbank, InHolland en zorg), detailhandel en de creatieve sector. Onderscheidend zijn daarbij culturele voorzieningen als het Frans Hals Museum, de Hallen Haarlem en Teylers Museum en de positie van Haarlem als een van de beste winkelsteden van Nederland. Daarnaast vormen Haarlem en Zandvoort een trekpleister voor een groeiende, toeristische bezoekersstroom. Dit vraagt om toenemende aandacht voor een goede bereikbaarheid, zowel voor toeristen als inwoners, en zowel per openbaar vervoer als per auto en fiets.

Zuid-Kennemerland heeft een relatief hoogopgeleide bevolking en een toenemend aantal expats. Recent valt in de Haarlemse regio vooral de dynamiek op van nieuwe ondernemingen en start-ups op het gebied van circulaire economie en nieuwe, creatieve technologieën. De ontwikkeling van het 3D-print Excellence Centre, Waarderpolder en de concentratie van muziekindustrie rond het conservatorium InHolland en het Patronaat zijn daar voorbeelden van.



Deelregio

Amstelland-Meerlanden

Gemeenten in Amstelland-Meerlanden:

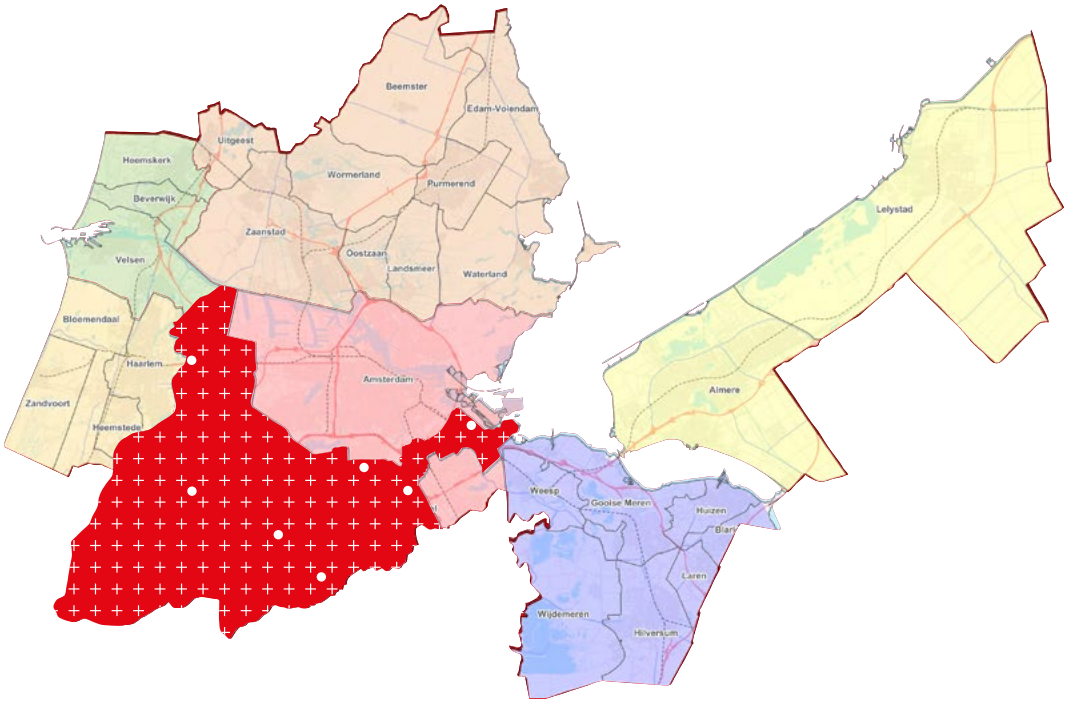
- **Haarlemmermeer**
- **Amstelveen**
- **Aalsmeer**
- **Uithoorn**
- **Diemen**
- **Ouder-Amstel**

Karakteristiek

De deelregio Amstelland-Meerlanden neemt een stevige positie in binnen de MRA. De mainports Schiphol en Greenport Aalsmeer zijn belangrijke motoren van onze nationale economie; bronnen van werkgelegenheid en brandpunten van internationaal transport. Zakelijke dienstverlening en een vitaal MKB complementeren deze kracht.

Goed opgeleide inwoners en een hoog aandeel internationale kenniswerkers zijn de menselijke motoren van Amstelland-Meerlanden. Ruimtelijk biedt Amstelland-Meerlanden diverse hoog gewaardeerde woonmilieus. Van stedelijke appartementen tot historische kernen en landelijk wonen, aangevuld met hoogwaardige culturele voorzieningen, detailhandel en liggend in een rijk geschakeerd landschap.

Van buitenplaatsen langs de Amstel, recreatie bij de Westeinderplassen, Ouderkerkerplas, Diemerscheg en Amsterdamse Bos, natuurschoon in de Ronde Hoep, de weidsheid van de Bovenkerkerpolder tot nieuwe landschappen als Park 21.



Deelregio

Gooi en Vechtstreek

Gemeenten in Gooi en Vechtstreek:

- **Hilversum**
- **Gooise Meren**
- **Huizen**
- **Wijdemeren**
- **Weesp**
- **Laren**
- **Blaricum**

Karakteristiek

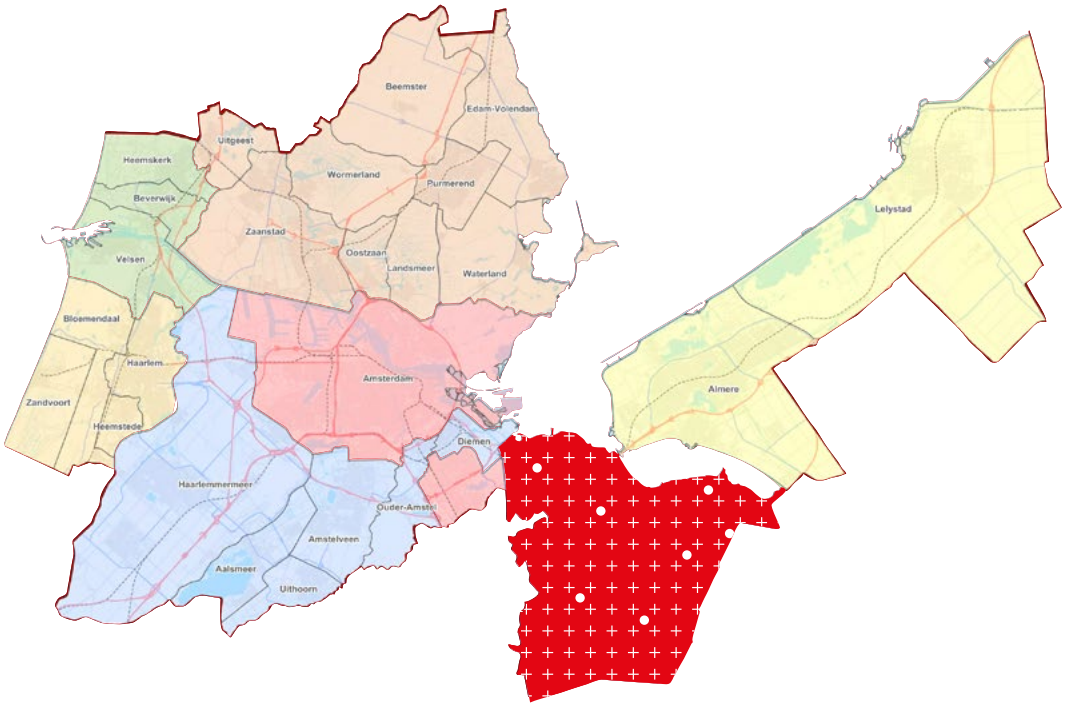
Gooi en Vechtstreek is de groenblauwe verbinder van de dichtbevolkte stedelijke regio's Amsterdam, Almere, Amersfoort en Utrecht. Met hoogwaardige voorzieningen is Gooi en Vechtstreek een prettige plek om te wonen, werken en recreëren.

De woonomgeving is organisch gegroeid. Dit heeft geleid tot een grote variatie in woonmilieus. Er zijn verschillende typen kernen met ieder een eigen identiteit. Het hart van de mediavalley ligt in Gooi en Vechtstreek. Sectoren zoals ICT, zorg, recreatie en groothandel maken ook een belangrijk onderdeel uit van de economie.

Het landschap van Gooi en Vechtstreek is speciaal en heel divers. Er is bos, heide, open weilanden, historische buitenplaatsen en water, zoals het Naardermeer, het plassengebied, het IJmeer en het Gooimeer. Verschillende gebieden hebben een nationale of zelfs internationale beschermde status. De verscheidenheid aan landschapstypen en de kwaliteit daarvan, in een relatief klein gebied in de verstedelijkte Randstad, maken Gooi en Vechtstreek uniek.

Gooi en Vechtstreek verbindt de metropool Amsterdam met de regio Utrecht. Via treinverbindingen en via de wegen als A1 en A27 en het landschap, maar ook in economische en bestuurlijke relaties.

De gemeenten Blaricum, Gooise Meren, Hilversum, Huizen, Laren, Weesp en Wijdemeren werken samen in het intergemeentelijk samenwerkingsverband Regio Gooi en Vechtstreek. Deze organisatie coördineert de inbreng en inzet voor de MRA.



Deelregio

Almere-Lelystad

Gemeenten in Almere-Lelystad:

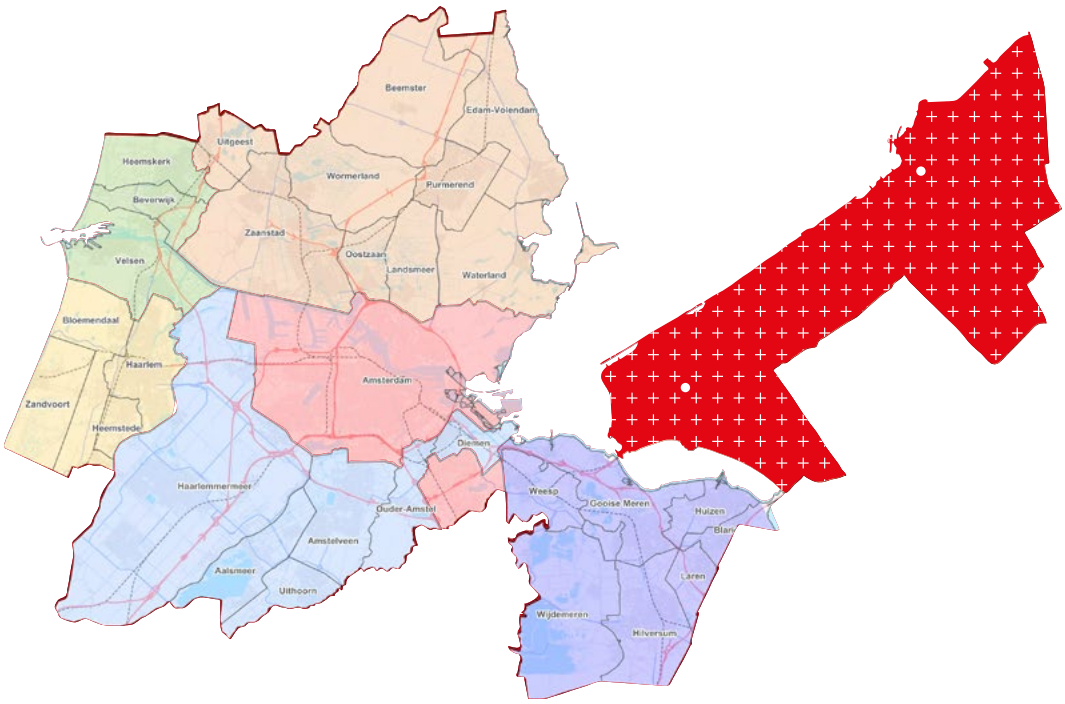
- **Almere**
- **Lelystad**

Karakteristiek

In de oostflank van de MRA ligt het nieuwe land van de Flevopolder, met daarin Almere als de tweede stad van de MRA en Lelystad. Deze deelregio kent een eigen kenmerkende demografische opbouw met een relatief jonge samenleving, relatief veel middelbaar opgeleiden en een identiteit van pionieren. De zware infrastructuur van een mainport ontbreekt, er is een sterkere relatie met landbouw, landschap, natuur en water, en er ligt nog veel nadruk op de woonfunctie. In dit nieuwe land zijn moderne architectuur, landbouwgebieden met windmolens en landschappen zoals Nationaal Park Nieuw Land en de Marker Wadden belangrijke beeldbepalers, die veel mogelijkheden tot toerisme en recreatie bieden.

De economie wordt momenteel gekenmerkt door logistiek, high tech materials, life science en agrofood. Het economische profiel van dit deel van de MRA is echter nog volop in beweging. De ambitie is daarbij dat de regio functioneert als center of excellence voor de transities (energie, logistiek, circulair en digitaal); nieuw land biedt ruimte voor de economie van morgen. De Floriade 2022 is hier een perfect voorbeeld van.

De steden Almere en Lelystad zijn ook nog volop in ontwikkeling. Door de verbeterde bereikbaarheid (spoor, wegen, Lelystad Airport en havenontwikkeling) komen deze steden dichter bij Amsterdam/Schiphol en ook bij Noord-Nederland te liggen. Langs deze nieuwe corridor is veel ruimte voor wonen, bedrijven en recreatieve en maatschappelijke functies. Er ligt zodoende een voortgaande uitdaging en een geweldige kans om de deelregio een structuurversterkende rol te laten vervullen voor de gehele MRA, als woongebied, als economisch deelgebied en als gebied met nieuwe natuur en landschappen.



Deelregio

Amsterdam

Gemeenten in Amsterdam:

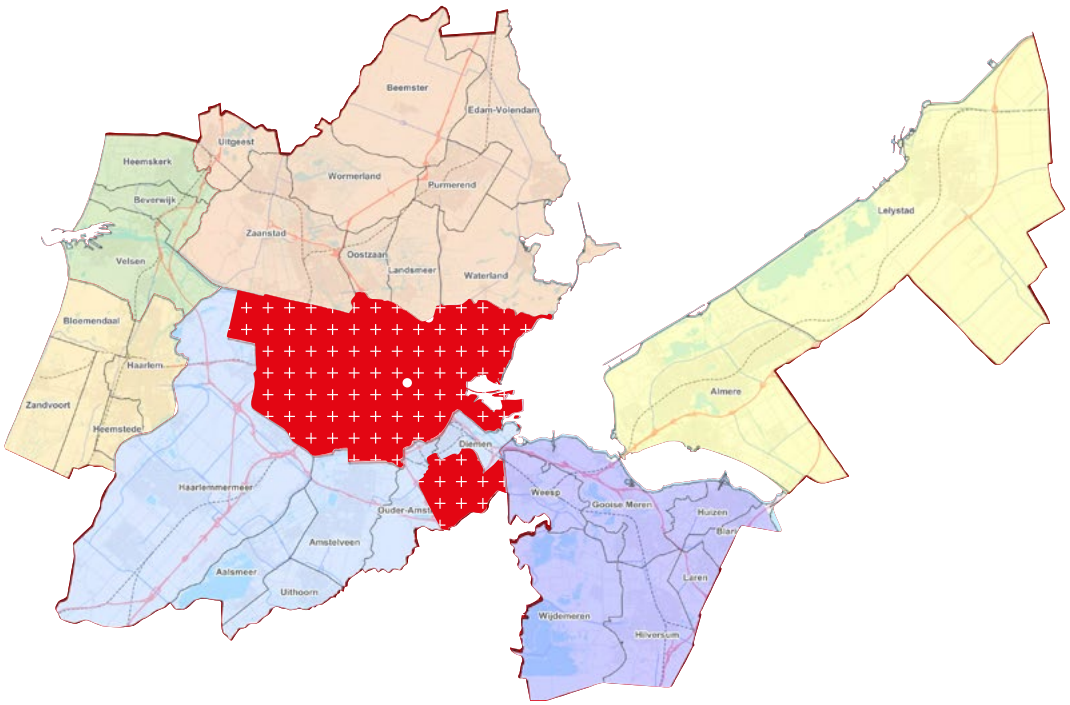
- **Amsterdam**

Karakteristiek

Amsterdam groeide in de zeventiende eeuw uit tot centrum van internationale handel, waar dagelijks grote stromen mensen, goederen, informatie en geld samenkomen. De met de handel gepaard gaande openheid resulteerde in een hoge mate van tolerantie en diversiteit onder de bevolking.

De geschiedenis, cultuur en welvaart maken dat Amsterdam een grote aantrekkingskracht heeft, in binnen- en buitenland. De openheid en aantrekkingskracht maken Amsterdam tot een centrum van kennis, onderzoek en innovatie. De universiteiten, scholen, kennisintensieve bedrijven en Amsterdamse ambiance trekken jongeren die het menselijke kapitaal vormen voor de groeiende kenniseconomie. De geschiedenis als handelsstad is terug te vinden is in de grote lucht- en zeehaven en de met Amsterdam geassocieerde vrijheid terug in de aanwezige culturele- en recreatie-industrie.

Hoewel hoofdstad, is Amsterdam vanouds een stad van burgers. Het zit diep in de Amsterdamse ziel te waken voor te grote verschillen tussen arm en rijk. We zien dat terug in de zorgvuldige planning en ontwerp, waar Amsterdam wereldwijd om bekend staat. Amsterdam is voor de regio en daarbuiten de stad van mogelijkheden.



De MRA en de Sustainable Development Goals

Alle 193 leden van de VN, waaronder Nederland, tekenden in 2015 voor een pakket van 17 doelstellingen dat in 2030 gerealiseerd moet zijn. Deze Sustainable Development Goals (SDG's) geven tot het jaar 2030 richting aan de wereldwijde actie voor duurzame ontwikkeling. Ze hebben betrekking op de grote wereldwijde veranderingen en meest urgente mondiale uitdagingen zoals mensenrechten, economische groei, vrede en veiligheid, klimaat. Alle 17 doelen (de Global Goals) bevatten subdoelen die direct of indirect raken aan het dagelijkse werk van lokale en regionale overheden.



In de MRA Agenda zijn de sustainable development goals niet expliciet meegenomen. Wel werken we met de agenda volop aan het realiseren van meerdere van de doelen. Centraal staat daarbij doel 11: duurzame steden en gemeenschappen. Met de opdrachten werken we daarnaast aan duurzame energie (doel 7), economische groei (doel 8), innovatie en infrastructuur (doel 9), verantwoorde consumptie en productie (doel 12), klimaatactie (doel 13), leven op het land (doel 15), sterke publieke diensten (16) en partnerschappen om doelstellingen te bereiken (17). Zie ook: www.sdgnederland.nl.

Opdracht 0	De samenwerking verder versterken	
Opdracht 1	Werk maken van een veerkrachtige, inclusieve en schone MRA-economie	
Opdracht 2	Bouwen voor de woningbehoefte en met groei de leefkwaliteit van het geheel versterken	
Opdracht 3	Vaart maken met het metropolitaan mobiliteitssysteem	

Colofon

Portefeuillehouder MRA Agenda
Maaike Veeningen

Ambtelijk opdrachtgever
Rijk van Ark

Kernteam MRA Agenda
Ilknur Dönmez
Judith Lekkerkerker
Jan Willem Kooijmans
Johan van Zoest
Thijs de Wit
Johan Bos

Ontwerp

misteli
creatieve communicatie

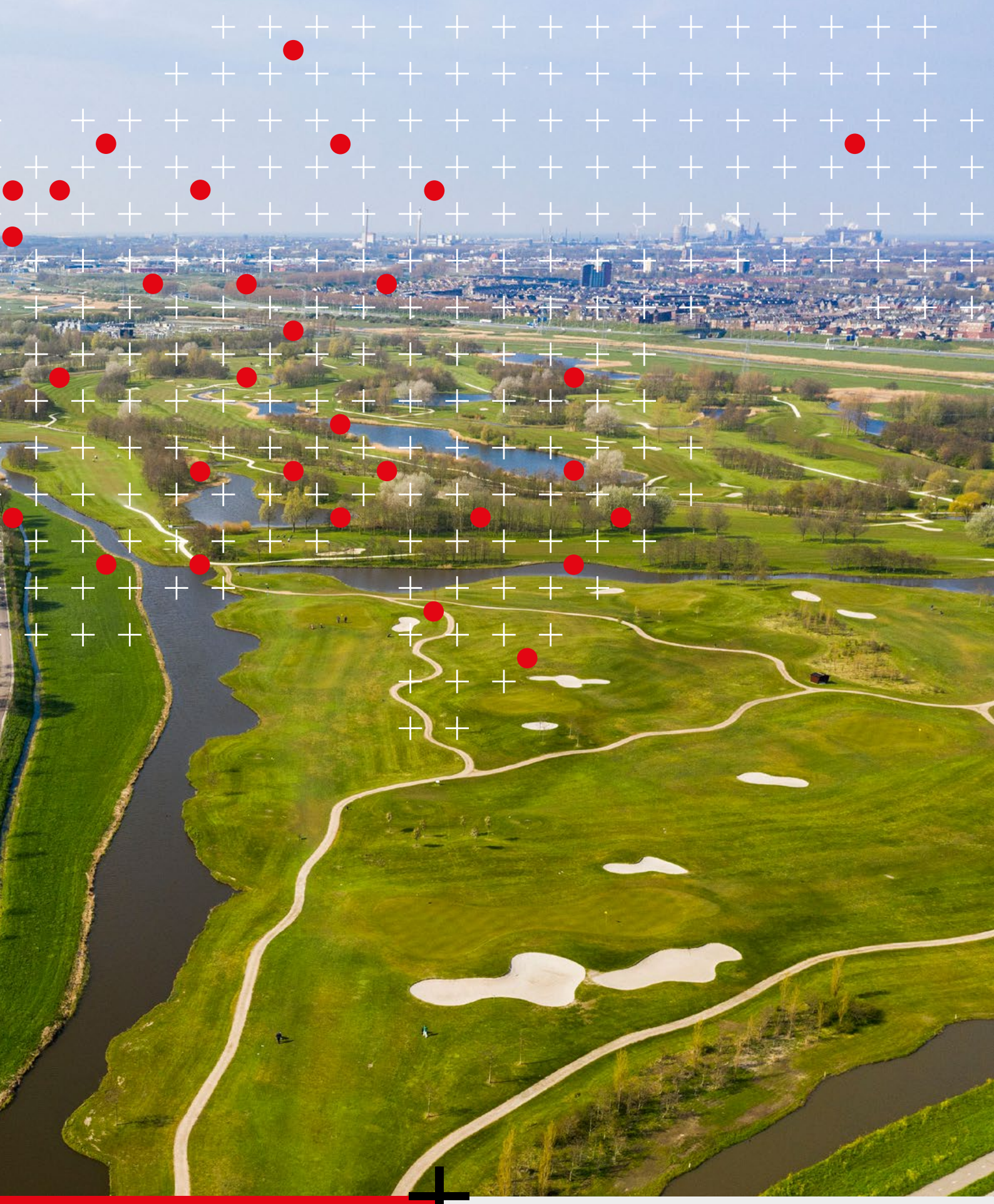
Februari 2020

Opgesteld in nauw overleg met:

De klankbordgroep directeuren
Geert-Jan Put
Nina Tellegen
Gonneke Gelderloos
Bart van der Heijden
Maaike Patist
David Beekhuis
Gea Vermeulen
Esther van Garderen
Senta Modder
Duco Stuurman
Peter Paul Horck
Michiel Ruis
Jorien Kaper
Annius Hoornstra
Jeroen Graafland
Annelies Maas-van 't Hof

De regioambassadeurs van de MRA
Marieke Knobbe (Amstelland-Meerlanden)
Rowena Kuijper (Gooi en Vechtstreek)
Herman Swen (Zaanstreek-Waterland)
Jan Willem Kooijmans (IJmond)
Steef de Looze (Zuid-Kennemerland)
Marleen Langendijk (Amsterdam)
Frank Andriessen (Almere-Lelystad)
Enno Strating (provincie Flevoland)
David Quarles van Ufford (provincie Noord-Holland)
Marla van der Horst (Vervoerregio Amsterdam)

Met dank aan
Arjen Overbeek
Mark Intres
Remco Rienties
Martin Bekker
Steef de Looze
David Quarles van Ufford
Miranda Bekooy



metropool
regioamsterdam

Dit is een uitgave van het MRA Bureau
Strawinskylaan 1779 (WTC, I-toren)
1077 XX Amsterdam

info@metropoolregioamsterdam.nl
www.metropoolregioamsterdam.nl