



Samenwerken aan de **toekomst**

Een overzicht van de samenwerking in
de Metropoolregio Amsterdam in 2018



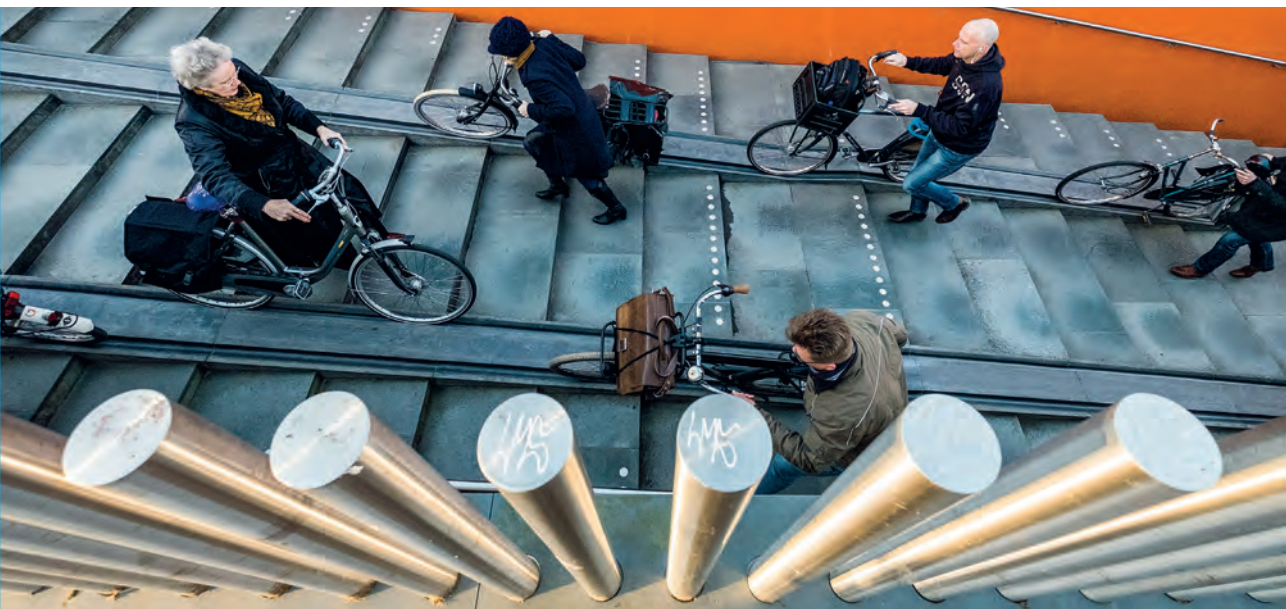
Voorwoord

Stedelijke regio's hebben de toekomst. Dat geldt zeker voor de Metropoolregio Amsterdam, een van de vijf sterkste regio's van Europa. Die positie is niet vanzelfsprekend. Hiervoor is een duidelijke en strategische agenda nodig als basis van de samenwerking.

Om het welvaarts- en welzijnsniveau te kunnen waarborgen, moet de MRA inspelen op ontwikkelingen en trends om zich heen. Dat betekent: voldoende nieuwe woningen, innoveren, inspelen op de veranderende arbeidsmarkt en het versnellen van de energietransitie. Maar ook het spreiden van toeristen, het verbeteren van de bereikbaarheid en een toegankelijk onderwijs- en culturaanbod in de gehele MRA. Het is de kunst de schaal van de MRA te benutten en van daaruit coalities te vormen binnen en buiten de regio, nationaal en internationaal. Tegelijk willen we de identiteit en de kracht van de onderlinge delen bewaren en benutten om een gebied te blijven waar het goed wonen en werken is.

De Metropoolregio Amsterdam is een krachtig samenwerkingsverband. Deze publicatie geeft u een overzicht van deze samenwerking. Het gaat over de manier waarop de samenwerking is georganiseerd en de gezamenlijke doelen. Wat is er bereikt en waar staan we voor, wat zijn de kosten en baten en hoe werken we? Zo bieden we jaarlijks een overzicht voor iedereen die wil weten hoe de MRA doorbouwt aan de toekomst.

Rijk van Ark, directeur MRA Bureau



Inhoud

1 Doel MRA-samenwerking

pagina 5

2 Organisatie van de Metropoolregio Amsterdam

pagina 9

3 MRA Agenda

pagina 15

4 Financiën

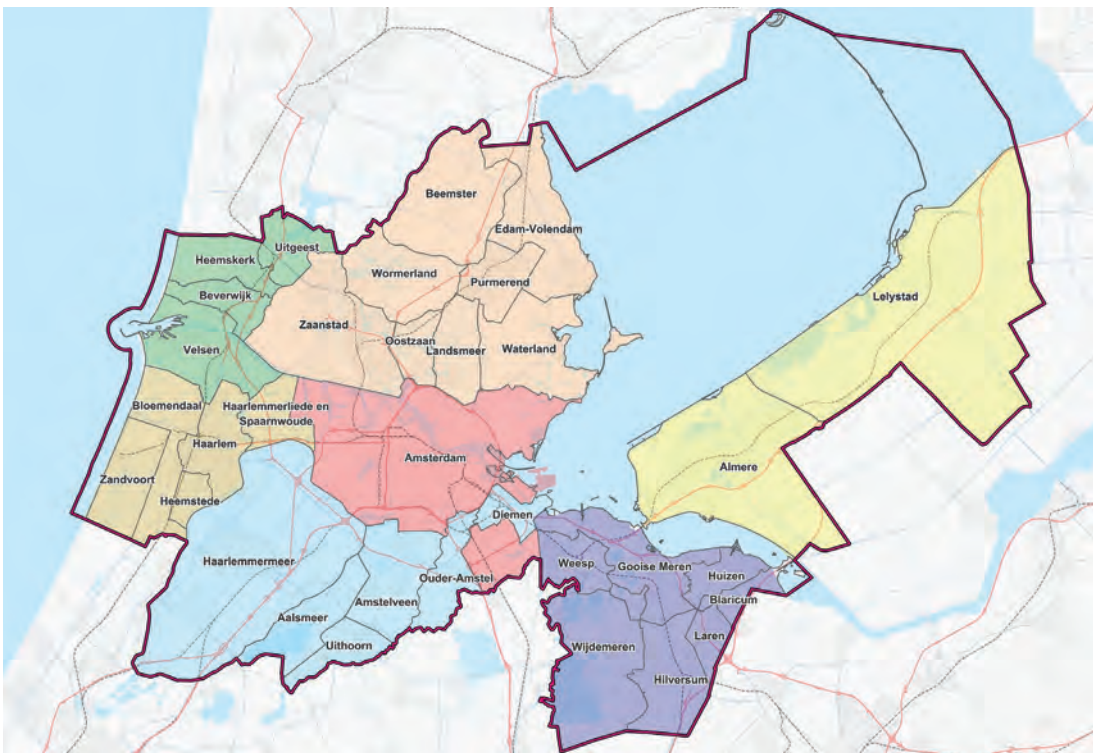
pagina 17

5 MRA Bureau

pagina 19

6 Blik op de toekomst

pagina 21



Doel MRA-samenwerking

1

De Metropoolregio Amsterdam (MRA) behoort tot de Europese top vijf van economisch sterke regio's. Om die positie te behouden en te versterken, werken 33 gemeenten, twee provincies en de Vervoerregio Amsterdam op informele basis – op grond van een convenant – samen aan ruimtelijk-economische ontwikkeling.

De Metropoolregio Amsterdam strekt zich uit van west tot oost van Zandvoort tot Lelystad en van noord tot zuid van de Beemster tot de Haarlemmermeer. Tot de regio behoren twee luchthavens, zeehavens, het financiële centrum van Nederland, Media Valley in Hilversum en de bloemenveiling van Aalsmeer. De regio kenmerkt zich door diversiteit, zowel economisch als stedelijk en landschappelijk.

In februari 2016 is de ruimtelijke-economische Actie-Agenda 2016-2020 van de MRA (hierna: MRA Agenda) gepresenteerd als inhoudelijke grondslag voor de samenwerking in de komende jaren. Om de sterke positie van de MRA verder te verstevigen, zijn in de MRA Agenda concrete acties afgesproken. Prioriteit heeft het aantrekken van de economie, het bouwen van woningen en het verbeteren van de bereikbaarheid.

De MRA wil een voortrekkersrol vervullen in de kenniseconomie en de circulaire economie. Daarnaast staat duurzaamheid hoog op de actielijst. De deelnemers willen ook landschappelijke elementen versterken, met aandacht voor het uitbreiden van zowel de recreatiemogelijkheden als de natuurbeleving.

Kortom: binnen de Metropoolregio Amsterdam werken de 36 deelnemers vanuit een gedeelde visie in de MRA Agenda samen aan een krachtige en innovatieve economie, goede bereikbaarheid en leefbare ruimte voor wonen, werken en recreëren.

De 36 MRA-deelnemers zijn:

• Provincie Noord-Holland

• Provincie Flevoland

• Vervoerregio Amsterdam

• Gemeenten (33):

Aalsmeer	Edam-Volendam	Landsmeer	Waterland
Almere	Gooise Meren	Laren	Weesp
Amstelveen	Haarlem	Lelystad	Wijdmeren
Amsterdam	Haarlemmerliede-Spaarnwoude	Oostzaan	Wormerland
Beemster	Haarlemmermeer	Ouder-Amstel	Zaanstad
Beverwijk	Heemskerk	Purmerend	Zandvoort
Blaricum	Heemstede	Uithoorn	
Bloemendaal	Hilversum	Uitgeest	
Diemen	Huizen	Velsen	

1.1 Nationale en internationale context

De Sociaal-Economische Raad (SER) stelde in 2017 vast dat het belang van stedelijke regio's groeit. De stedelijke regio biedt volop kansen om de Nederlandse (kennis)economie naar een hoger plan te tillen, concurrerend te blijven en perspectief te bieden aan mensen. Maar: dit kan alleen onder bepaalde voorwaarden en vraagt om meer en andere samenwerking en afstemming van beleid. Hier wordt al volop mee geëxperimenteerd.

Samenwerking op regionaal niveau is niet nieuw. Al decennialang werken gemeenten en provincies samen om maatschappelijke, ruimtelijke en economische vraagstukken op te pakken die de eigen gemeentegrens overstijgen. Deze samenwerkingsverbanden ontstaan, groeien en verdwijnen naar gelang decentrale taken, maatschappelijke opgaven en samenwerkingsvoorkeuren dat verlangen.

Mede als gevolg van de recente decentralisaties in het sociale domein, maar ook in het ruimtelijke en economische domein, de aandacht voor het stimuleren van innovatie en gemeentelijke bezuinigingen is het aantal regionale samenwerkingsverbanden toegenomen. Ook wordt steeds vaker samenwerking gezocht met andere partijen, zoals kennisinstellingen, bedrijven, werkgevers- en werknemersorganisaties. Voor complexe vraagstukken die vele raakvlakken hebben met andere terreinen en die daarmee coördinatie behoeven tussen actoren op de verschillende terreinen kan het voor overheden nuttig en nodig zijn om samen te werken.

In de mondiale kenniseconomie is de stedelijke regio als knooppunt naar wereldmarkten een belangrijke economische motor.

In de Economische Verkenningen MRA stelde de Amsterdam Economic Board dat steeds duidelijker wordt dat we leven in het tijdperk van de New Geography of Jobs. Dit houdt in dat economische activiteit zich concentreert in economische regio's met een productief en innovatief klimaat voor kennisintensieve instellingen, bedrijven en werknemers. Met zijn economische structuur (waarin gespecialiseerde, kennisintensieve dienstverlening een belangrijke plaats inneemt), onderwijsinstellingen, infrastructuur en voorzieningenniveau is de MRA een van de hoofdrolspelers in deze nieuwe economische geografie.

1.2 Enkele aansprekende resultaten

Beter aanbod kantoren en bedrijven

Het Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka) richt zich met succes op de regionale afstemming over de kwantiteit en kwaliteit van werklocaties. Circa 1 miljoen vierkante meter kantoorruimte krijgt een andere functie, met name wonen. Daarmee komt de leegstand op zo'n 10% gemiddeld. Vooral in Amsterdam zal ook moeten worden bijgebouwd om aan de vraag naar kantoorruimte te voldoen. Veel binnenstedelijke bedrijventerreinen (250 ha) krijgen daarnaast de komende 20 jaar een andere functie, waardoor bedrijven naar locaties binnen de regio zullen worden bemiddeld.

Meer woningen voor iedereen

De MRA is een economisch sterke regio, met een grote aantrekkingskracht op mensen uit binnen- en buitenland. Deze toestroom houdt onze metropool vitaal. Daarom willen we de woonbehoefte van de diverse groepen kunnen faciliteren binnen de MRA. In 2017 is voor het eerst in de hele MRA



grootschalig onderzoek uitgevoerd naar woonbehoefte en verhuisstromen (het WiMRA). Inzicht dat nodig is om onze woningmarktopgaven scherp te kunnen benoemen/ Met de versnellingsopgave zetten we in op de bouw van minimaal 60.000 woningen tot en met 2020, onder meer door een 'flexibele schil' van mensen die tijdelijk bij gemeenten worden ingezet om tot snellere productie te komen. Voor de woningbouwopgave op de langere termijn is in 2017 de MRA Woningbouwviewer gepubliceerd (<https://maps.noord-holland.nl/mra>), waarin de woningbouwlocaties in kaart zijn gebracht in relatie tot andere MRA-opgaven (zoals bereikbaarheid, werken en energietransitie).

Meer kwaliteit en spreiding van toerisme

Wereldwijd groeit het toerisme, en ook in Nederland stijgt het aantal toeristen de komende jaren verder door. Deze groei heeft zijn weerslag in de toenemende economische betekenis van het toerisme als sector, maar zorgt ook voor drukte en in sommige gevallen voor overlast. Het faciliteren van de groei op een dusdanige wijze dat de bezoekersstroom zo goed mogelijk over de regio wordt gespreid en drukke pieken worden ontlast, is een van de doelstellingen van de Strategische Agenda Toerisme 2025 van de MRA. Een grote stap hierin is de realisatie van de toeristische OV-Chipcard (Amsterdam And Region Travel Ticket). Met deze voor Nederland unieke chipcard kunnen bezoekers met alle vormen van openbaar vervoer reizen in de gehele Metropoolregio Amsterdam.

Toegankelijk en gastvrij Schiphol

Schiphol Plaza is uitgegroeid tot een van de belangrijkste OV-knooppunten van Nederland. De capaciteit van de treinperrons, de (rol)trappen, het busstation en de hal is inmiddels onvoldoende om de groeiende stroom van reizigers te accommoderen. Dit is een urgent probleem. De 'multimodale vervoersknoop' is gebouwd in de jaren '90 en was berekend op 35 miljoen luchtreizigers. In 2015 verwerkte Schiphol al 58 miljoen luchtreizigers. Uitbreiding en verbetering van het knooppunt is van groot belang voor de bereikbaarheid van de Metropoolregio Amsterdam. De betrokken partijen hebben de handen ineengeslagen en onderzoeken onder leiding van het Rijk de beste wijze om de groei te faciliteren.

Energie duurzamer

Het vestigingsklimaat is steeds meer gebaat bij duurzaamheid. De inzet voor zowel energietransitie als circulaire economie is in de MRA in samenhang met elkaar georganiseerd. In MRA-verband geven we uitvoering aan het landelijk energieakkoord. De opgave is groot: in een dynamisch, groeiend en sterk verstedelijkt gebied heeft de overgang naar een hernieuwbaar energiesysteem grote impact op andere ruimtelijke opgaven. In 2017 is de complexiteit en de omvang van de opgave inzichtelijk gemaakt. Duidelijk is dat snelle en massieve inzet op besparing nodig is. En dat de regio niet in staat zal zijn om de resterende energievraag op duurzame wijze zelf op te wekken. Inmiddels zijn concrete projecten voor zowel besparing als energietransitie gestart. Effectieve lokale en deelregionale voorbeelden kunnen ter inspiratie dienen van andere deelregio's in de MRA. Hiervoor zijn aanzetten gegeven die vanaf 2018 worden uitgebouwd.



Organisatie van de Metropoolregio Amsterdam

2

2.1 Het ontstaan van de Metropoolregio Amsterdam

De samenwerking in de MRA bestaat al sinds de jaren '90 van de vorige eeuw. In 2014 heeft de Tweede Kamer besloten dat de Stadsregio Amsterdam (SRA) zich moest omvormen tot de Vervoerregio Amsterdam (VRA). Dat betekende dat de SRA haar taken voor ruimte, wonen en economie moest afstoten. De burgemeester van Amsterdam nam daarop als voorzitter van de SRA het initiatief om de metropoolregio te versterken.

In 2016 hebben de samenwerkende overheden afgesproken een convenant te sluiten met bestuurlijke afspraken over de samenwerking vanaf 2017. In het convenant hebben de overheden afgesproken hoe zij met elkaar vergaderen en tot afspraken komen. En wanneer en hoe de gemeenteraden en Provinciale Staten worden betrokken. Daarnaast is een MRA Agenda opgesteld met ambitieuze acties. Daarbij is een gemeenschappelijk MRA Bureau opgericht, dat ondersteunende taken uitvoert.

Samenwerking in de metropoolregio vraagt voortdurend om inlevingsvermogen in de situatie van de andere deelnemers. Met 36 samenwerkende partijen en grote verschillen in omvang en opgaven is dat een uitdaging. De uitvoering van de MRA Agenda vraagt om een degelijke organisatie en financiering. Goede betrokkenheid van raden en staten is essentieel voor de versterkte samenwerking.

In de voorstellen voor de versterkte samenwerking in de MRA zijn drie manieren uitgewerkt om raden en Staten beter te betrekken. De eerste is het transparant maken van regionale vergaderstukken. Hierdoor kunnen raadsleden, Statenleden, ambtenaren en burgers op een openbare website zien waar en wanneer vergaderd wordt en met welke stukken. Via een termijnagenda kunnen raden en Staten beter plannen. De tweede manier is het werken met een consultatieperiode. Jaarlijks stuurt de regiegroep de jaarplannen en begrotingen van het regionale samenwerkingsverband naar alle 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.

Tot slot worden voor raads- en Statenleden bijeenkomsten georganiseerd over onderwerpen die regionaal spelen.

2.2 Samenwerking op basis van gedeelde belangen

De gemeenteraden en Provinciale Staten van de MRA-deelnemers worden door de eigen colleges actief geïnformeerd en betrokken bij de activiteiten van de samenwerking. Daarmee treedt de MRA-samenwerking niet in de formele relatie tussen volksvertegenwoordigers en bestuurders. De bestuurders van de colleges zijn op tal van terreinen actief binnen de eigen deelregio. Op MRA-schaal werken zij binnen de drie inhoudelijke platforms Economie, Ruimte en Mobiliteit aan de activiteiten van de MRA Agenda. 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. De platforms zijn samengesteld uit wethouders en gedeputeerden. Binnen het platform Ruimte vallen de specifieke portefeuillehoudersoverleggen Wonen, Duurzaamheid en Landschap. Op basis van de MRA Agenda en werkplannen bepalen de platforms welke acties de MRA oppakt, wie hierbij optreedt als bestuurlijk trekker en welke ambtelijke ondersteuning hiervoor nodig is.

Platform Economie

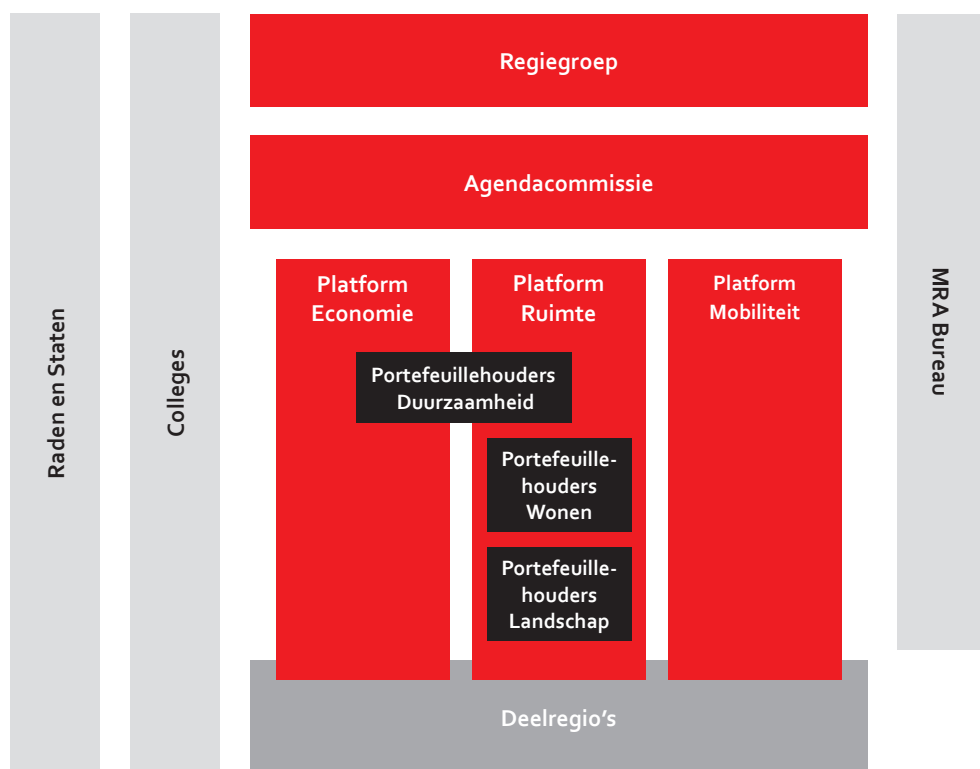
Globalisering en Europese integratie leiden tot stevige veranderingen in de economische structuur. Het platform Economie richt zich op de uitdagingen die hieruit voortvloeien. Dankzij het aantrekkelijke vestigingsmilieu, de goed opgeleide beroepsbevolking, een hoogwaardige kennisinfrastructuur en goede bereikbaarheid is de Metropoolregio Amsterdam een economische topregio. Maar stilstand betekent achteruitgang. Het voortdurend verder versterken van de economische potentie staat dan ook hoog op de MRA Agenda.

Platform Ruimte

Het platform Ruimte verzorgt de afstemming van regionale ruimtelijke ontwikkelingen en planvorming. De grote druk op de ruimte in de MRA vraagt om een goede ruimtelijke afstemming en weging. De gezamenlijke inzet is vooral gericht op het ontwikkelen van een duurzaam leef- en woonmilieu. Het platform komt circa vier keer per jaar bijeen. Speciale aandacht is er voor de onderwerpen Wonen, Duurzaamheid en Landschap.

Platform Mobiliteit

In tegenstelling tot de beide andere platforms nemen gemeenten en deelregio's niet rechtstreeks deel aan het Platform Mobiliteit. Alleen de partijen die zelf beschikking hebben over (voormalige) BDU-middelen hebben zitting in het Platform. De overige gemeenten worden vertegenwoordigd door de Vervoerregio Amsterdam en de beide provincies. De gemeente Amsterdam vormt vanwege haar bijzondere positie een uitzondering hierop. Bij de projecten zijn gemeenten en deelregio's uiteraard wel betrokken. De centrale invalshoek van het platform Mobiliteit is het bevorderen van de (internationale) bereikbaarheid van de Metropoolregio Amsterdam. Investeren in mobiliteit is van groot belang voor het verbeteren van het werk- en leefklimaat in de MRA. Om die reden lopen er tal van verkeers- en vervoersprojecten. Centraal op de agenda staan majeure infrastructuurprojecten en ontwikkelingsstrategieën voor verkeer en vervoer. De gezamenlijke inspanningen op het gebied van mobiliteit leiden tot minder files, sneller openbaar vervoer, verbetering van de fietsmogelijkheden, betere overstapmogelijkheden en een snelle toename van elektrisch vervoer.



Agendacommissie en Regiegroep

De coördinatie van de samenwerking van de MRA is belegd bij de Agendacommissie. Deze commissie wordt gevormd door twee bestuurders uit ieder platform. Daarnaast is er de Regiegroep, die bestaat uit vertegenwoordigers van iedere deelregio, de beide provincies en de Vervoerregio, waarin het regionale belang wordt behartigd. De Regiegroep komt twee keer per jaar bijeen om de voortgang van de samenwerking te monitoren en te evalueren en de begroting en de werkplannen goed te keuren.

Deelregio's

De basis van de MRA-samenwerking ligt in de zeven deelregio's:

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

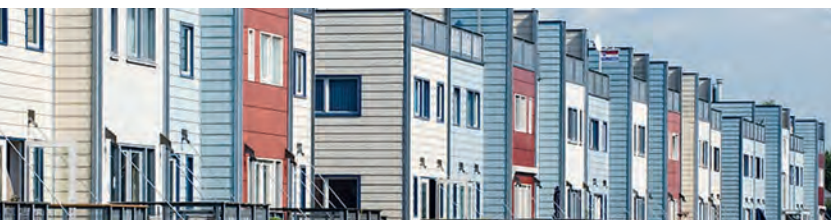
Elke deelregio kent zijn eigen historie en organisatorische afspraken. Binnen de deelregio's werken bestuurders samen in lijn van de MRA Agenda.

Kerngetallen MRA – Metropool in cijfers

Inwoners
2.400.000



Woningen
1.100.000



Bedrijven
230.000



Banen
1.500.000



Jaarlijkse gasten-
overnachtingen
21.500.000







Een internationaal concurrerende regio: dat wil de Metropoolregio Amsterdam zijn. Met compacte steden, een voor recreanten aantrekkelijk landschap en een perfect functionerend infrastructureel netwerk dat woonkernen met elkaar, het landschap en de rest van de wereld verbindt.

Om dat te bereiken, zijn op korte termijn acties nodig. Acties die de bestaande kwaliteiten beter benutten en uitnodigen tot experiment en innovatie. Met dat doel voor ogen hebben de overheden in de MRA de MRA Agenda gemaakt, met tientallen acties op ruimtelijk en economisch gebied voor de jaren 2016-2020.

In 2014 bleek dat het Ontwikkelingsbeeld 2040 voor de MRA, dat in 2007 is vastgesteld, nog steeds actueel is als langetermijnvisie. Om de internationale concurrentiepositie van de MRA te verbeteren, moesten geen nieuwe visies worden opgesteld, maar bleek actie nodig. Dit mondde uit in de MRA Agenda.

De kern van de agenda is dat de MRA zich continu economisch moet kunnen vernieuwen. Dit is nodig om het welvaarts- en welzijnsniveau van de mensen die in de regio wonen te kunnen borgen. Dit betekent: voldoende nieuwe woningen, ruimte om te kunnen ondernemen, experimenteren met nieuwe economische sectoren, innoveren, verbeteren van de leefkwaliteit, versnellen van de transitie naar een schonere economie, verbeteren van de regionale bereikbaarheid en klimaatbestendig zijn. Bovenal moet ervoor worden gezorgd dat de MRA snel kan inspelen op veranderingen. Daarom is een van de acties uit de MRA Agenda gericht op het verbeteren van de slagvaardigheid van de MRA door de organisatie aan te passen.

De 57 acties uit de MRA Agenda kunnen worden gerangschikt onder zeven ontwikkelrichtingen:

- 1 Ruimte geven aan wonen en werken
- 2 Slimmer en innovatiever werken
- 3 De leefkwaliteit verbeteren
- 4 Versnellen van de transitie naar een schone economie
- 5 Beter verbinden
- 6 De metropoolregio klimaatbestendig maken
- 7 De metropoolregio wendbaarder maken

In een zogenoemd 'stoplichtenmodel' op de MRA-website wordt de actuele status van elke actie bijgehouden.

De MRA Agenda wordt eens per twee jaar geactualiseerd. Twee jaar later wordt de MRA Agenda inhoudelijk bijgesteld.



De inhoud is leidend binnen de MRA-samenwerking. Ruim 90% van de begroting is bestemd voor de inhoud: de uitvoering van de werkplannen van de platforms, programmamanagers, de inhoudelijke ondersteuning door het MRA Bureau en de organisatie van conferenties en congressen. Het budget wordt voornamelijk ingezet voor de basis en het aanzwengelen van cofinanciering, waarbij het gaat om een veelvoud aan investeringen.

De samenwerking binnen het platform Mobiliteit kent een iets andere insteek dan binnen de andere platforms: het gaat veelal over de financiering en vormgeving van grote projecten op MRA-schaal, ook in overleg met de partners die op nationale schaal opereren: het Rijk, maar ook NS en ProRail. De partners in het platform Mobiliteit zijn dan ook de financierende partijen binnen de MRA. Daarom zijn de lasten voor het werkplan van het platform Mobiliteit niet in de begroting opgenomen. De inkomsten vanuit gemeentelijke en provinciale bijdragen stijgen in 2018, doordat het aantal inwoners is gestegen. Er is geen sprake van indexering.

Lasten	2017	2018
Uitvoering MRA Economie – Werkplan Economie	€ 4.950.000	€ 4.950.000
Uitvoering MRA Ruimte – Werkplan Ruimte	€ 1.200.000	€ 1.200.000
Uitvoering MRA Bereikbaarheid – Werkplan Mobiliteit	€ 0	€ 0
MRA Algemeen (w.o. Bureau)	€ 1.731.000	€ 1.969.000
Onvoorzien	€ 60.204	€ 64.686
Totale lasten	€ 7.941.204	€ 8.183.686

Inkomsten	2017	2018
Gemeenten: €1,50 per inwoner*	€ 3.551.714	€ 3.652.830
Prov. Noord-Holland: gelijke bijdrage Amsterdam	€ 1.216.406	€ 1.267.421
Prov. Flevoland: gelijke bijdrage Almere	€ 294.020	€ 301.371
Gemeente Amsterdam: extra bijdrage Economie	€ 1.439.532	€ 1.439.532
Prov. Noord-Holland: extra bijdrage Economie	€ 1.439.532	€ 1.439.532
Vervoerregio Amsterdam: extra bijdrage Trainee pool MRA	€ 0	€ 83.000
Totale inkomsten	€ 7.941.204	€ 8.183.686

* peildatum = 1 januari van het voorgaande jaar



Op 1 januari 2017 is het MRA Bureau van start gegaan: een kleine en flexibele ambtelijke organisatie, die verantwoordelijk is voor het ondersteunen, faciliteren en verbeteren van de samenwerking in de Metropoolregio Amsterdam.

Belangrijke taken daarbij 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. De MRA Agenda is hierbij leidend en het convenant geeft de kaders waarbinnen de samenwerking zijn beslag krijgt.

Het MRA Bureau heeft geen eigen rechtspersoonlijkheid, en heeft zelf geen mensen in dienst. Iedereen die voor het MRA Bureau werkt, wordt naar het MRA Bureau gedetacheerd vanuit een van de samenwerkende MRA-deelnemers.

De directeur is het gezicht en het eerste aanspreekpunt van het MRA Bureau. Hij is de secretaris van de MRA Regiegroep en de Agendacommissie.

De kern van het MRA Bureau bestaat uit de secretarissen van de platforms Economie, Ruimte en Mobiliteit. Zij zijn verantwoordelijk voor agendasetting binnen de platforms, en voor het proces van het maken van bestuurlijke afspraken binnen de platforms. Zij zorgen voor afstemming met de programmamanagers en projectmanagers die verantwoordelijk zijn voor programma's en projecten die vanuit hun platform worden aangestuurd en gefinancierd, en zijn verantwoordelijk voor de integrale afstemming tussen de platforms op operationeel niveau.

Daarnaast heeft het MRA Bureau een coördinator voor het betrekken van gemeenteraden en Provinciale Staten en een communicatieadviseur. Zij zijn verantwoordelijk voor twee andere speerpunten van de MRA-samenwerking:

- het beter betrekken van raads- en Statenleden;
- het verbeteren van de communicatie en transparantie.

Hiertoe wordt onder meer het volgende gedaan:

- bijeenkomsten georganiseerd (conferenties, congressen, bestuurlijke bijeenkomsten, raads- en Statenledenbijeenkomsten);
- bezoeken gebracht aan (gemeenteraads- en Statenbijeenkomsten van) gemeenten en provincies voor informatieve presentaties;
- nieuwsbrieven gemaakt;
- website onderhouden.

Verder bestaat het MRA Bureau uit een aantal staffuncties. Er is een directiesecretaris, een office-manager/directiesecretaresse, een financieel adviseur en er zijn projectsecretarissen, die zowel ondersteuning geven bij het dagelijkse functioneren van het MRA Bureau als bij concrete projecten en programma's.



Op 1 januari 2017 is de jarenlange samenwerking binnen de Metropoolregio Amsterdam een nieuwe fase ingegaan. Met het in werking treden van het MRA Convenant en de start van het MRA Bureau is de samenwerking tussen de deelnemers verder verstevigd. De 57 acties uit de ambitieuze MRA Agenda zijn inmiddels grotendeels in gang gezet en de eerste acties zijn zelfs al afgerond. De volgende dossiers zijn in 2018 speerpunten:

1. Economie

Met het in 2017 bestuurlijk vaststellen van de Uitvoeringsstrategie Plabeka 3.0 zijn de kaders bepaald voor het nieuwe regionale beleid ten aanzien van kantoren en bedrijventerreinen met als doel om de balans tussen vraag en aanbod van werklocaties te verbeteren. Dit nadrukkelijk in de context van de veranderende economie: de Brexit, de vraag naar nieuwe typen werklocaties, een voortzettende menging van wonen en werken en het verder spreiden van bedrijvigheid om de ruimtedruk in de stad te reduceren.

In september 2017 is House of Skills van start gegaan, waarin overheden en bedrijfsleven elkaar hebben gevonden. In dit samenwerkingsverband van 16 opleidingsinstituten in de hele regio gaan de partijen werkzoekenden en werkenden opleiden in vaardigheden/kwalificaties die de nieuwe economie vereist. Het project kon starten met de toekenning van middelen uit het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling en bijdragen vanuit het Platform Economie, gemeenten en bedrijfsleven.

Het toeristisch beleid richt zich al jaren op het spreiden van de toeristen. Sinds de zomer van 2017 is voor de MRA (als enige regio in Nederland) de 'Amsterdam & Region Travel Ticket' beschikbaar, waarmee met alle OV-vervoerbedrijven (inclusief de NS) binnen het MRA-gebied kan worden gereisd. De verwachting is dat dit een grote impuls zal geven aan nog meer spreiding van toerisme.

Binnen het MRA Bureau werkt de regisseur verblijfsaccommodaties en leisure samen met de MRA-deelnemers aan het toevoegen van gebiedsversterkende hotels en andere verblijven en aan de totstandkoming van nieuwe toeristische trekkers.

In nauwe samenwerking met de Amsterdam Economic Board is in 2017 de prijsvraag 'bouwlogistiek' uitgezet en eind 2017/begin 2018 zal de prijsvraag 'circulaire economie' volgen. Doel van deze prijsvragen is om het regionaal bedrijfsleven (evt. samen met kennisinstellingen) uit te dagen om te komen met commercieel toepasbare en innovatieve oplossingen voor maatschappelijke vraagstukken. Vanuit het Platform worden hiervoor bijdragen beschikbaar gesteld, onder de voorwaarde dat het bedrijfsleven minimaal tweemaal zoveel zelf investeert.

Ook is in 2017 gestart met het regionaal opschalen van het succesvolle Amsterdamse programma 'StartUp Amsterdam'. Onderzocht is welke onderdelen van dit Amsterdamse programma een MRA-brede uitrol kunnen krijgen.

2. Ruimte

De samenwerking op het gebied van Ruimtelijke Ordening in de MRA kent een brede insteek: veel onderwerpen en acties uit de MRA Agenda kennen ruimtelijke consequenties die (ver) over de gemeentegrenzen heen gaan en daarom worden besproken in het Platform Ruimte van de MRA. Tot 2040 worden 250.000 woningen gebouwd in de metropoolregio en tot en met 2020 komen er 60.000 woningen versneld bij. Belangrijk daarbij is dat de MRA veelzijdige woonmilieus blijft bieden. De bouw van zoveel woningen heeft impact op economische functies en voorzieningen, en op mobiliteit. Daarnaast is er aandacht voor energieneutraal en klimaatbestendig bouwen. De uitdaging voor de komende jaren zit in de onderlinge verbanden tussen de diverse acties uit de MRA Agenda.

In 2017 lag in het Platform Ruimte de nadruk op het starten van diverse acties uit de MRA Agenda. Plannen van aanpak zijn geschreven en behandeld, diverse MRA-programma's zijn van start gegaan of staan in de steigers (waaronder het programma Bouwen en Wonen, het programma energietransitie, het actieprogramma Metropolitain Landschap, etc.). In 2018 is het zaak waar het kan versnelling aan te brengen in de uitvoering van deze acties uit de MRA Agenda en de samenhang tussen de diverse acties en onderwerpen uit de MRA Agenda verder uit te werken.

3. Mobiliteit

Ook in 2018 is de mobiliteitsopgave groot: de verkeersstroom blijft groeien, dus het belang van het beter benutten van bestaande infrastructuur, ook bij de werkzaamheden die in de metropoolregio verwacht worden, het optimaal inzetten van smart mobility-oplossingen en het waar nodig uitbreiden van infrastructuur wordt alleen maar groter. Met de grotere mobiliteitsdruk worden ook de problemen in het binnenstedelijk gebied en de zorgen rondom de leefkwaliteit steeds zichtbaarder en duidelijker, dus ook op die vlakken wordt in 2018 onverminderd inzet gepleegd.





metropool regioamsterdam

Dit is een uitgave van het MRA Bureau, januari 2018

Strawinskylaan 1779, 1077 XX Amsterdam
info@metropoolregioamsterdam.nl

www.metropoolregioamsterdam.nl