

INHOUDSOPGAVE

| | |
|---|-----------|
| VOORWOORD | 3 |
| Kaart Metropoolregio Amsterdam | 4 |
| Kaart 8 deelregio's | 6 |
| RUIMTE VOOR ECONOMISCHE VERNIEUWING | 8 |
| DE ACTIES | 14 |
| De borging van de MRA Agenda | 16 |
| De acties op kaart | 18 |
| Actietabel | 20 |
| DE ZEVEN ONTWIKKELRICHTINGEN | 28 |
| 1: Ruimte geven aan wonen en werken | 30 |
| 2: Slimmer en innovatiever werken | 34 |
| 3: De leefkwaliteit verbeteren | 36 |
| 4: Versnellen van de transitie naar een schone economie | 38 |
| 5: Beter verbinden | 40 |
| 6: De metropoolregio klimaatbestendig maken | 44 |
| 7: De metropoolregio wendbaarder maken | 46 |
| DE NETWERKEN VAN DE MRA | 48 |
| Binnen de MRA: 8 deelregio's | 50 |
| De directe omgeving van de MRA | 54 |
| De MRA op nationaal niveau | 55 |
| Europa en MRA | 56 |
| COLOFON | 59 |

Voorwoord

Gezamenlijk en slagvaardig actie ondernemen

De Metropoolregio Amsterdam (MRA) is de sterkste economische regio van Nederland. Ook Internationaal doen we het goed. Onze kracht is echter niet automatisch gewaarborgd. Het economische krachtenveld verandert voortdurend. We moeten op die veranderingen inspelen of liefst zelfs vooruitlopen om succesvol te blijven. De wereldwijde concurrentie tussen stedelijke regio's wordt heviger. Als MRA hebben we de kwaliteiten om die concurrentie aan te gaan.

De kracht van de MRA is de diversiteit. Elke deelregio heeft haar eigen karakteristieken en brengt kwaliteiten en krachten in die het totaal sterk maken. In het najaar van 2014 zijn aan de zogenoemde MRA-tafels de krachten van de regio benoemd. Ook bleek toen dat het Ontwikkelingsbeeld 2040 voor de MRA, dat in 2007 is vastgesteld, nog steeds actueel is als langetermijnvisie. Om onze internationale concurrentiepositie te verbeteren moeten we geen nieuwe visies maken, maar in actie komen. Vandaar dat wij nu een actieagenda presenteren voor de komende vier tot tien jaar.

Deze agenda is het resultaat van inventarisaties van regionale, nationale en internationale trends en ontwikkelingen en van vele tientallen gesprekken met bestuurders, raadsleden, statenleden en sleutelfiguren uit het bedrijfsleven en de wetenschap. Tijdens Sail 2015 debatteerden 200 regionale politici over de toekomst van de MRA.

De acties zijn gericht op het versterken van de internationale concurrentiepositie van de MRA, maar ook op het intensiveren van de samenwerking met andere stedelijke regio's. Deze agenda biedt tevens een basis voor het opstellen van de omgevingsvisies van alle 35 MRA-partners. De uiteindelijke besluiten over de omgevingsvisies zijn uiteraard aan de raden en staten. De samenwerking binnen de MRA berust op vrijwilligheid en op gemeenschappelijk belang, niet op bestuurlijke dwang.

De kern van de agenda is dat we ons continu economisch moeten kunnen vernieuwen. Dit is nodig om het welvaarts- en welzijnsniveau van de mensen die hier wonen en werken 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 moeten we ervoor zorgen dat we snel kunnen inspelen op veranderingen. Daarom is één van de acties gericht op het verbeteren van de slagvaardigheid van de MRA door de organisatie aan te passen.

In elk van de deelregio's liggen kansen om bijdragen te leveren aan het succes van de MRA en daarmee ook aan het succes van de eigen omgeving. Met alle MRA-partners, het bedrijfsleven, de wetenschap, maatschappelijke organisaties en uiteraard de bewoners, gaan we daar voor.

Bestuurlijk trekkers MRA Agenda

Dhr. E. van der Burg Dhr. T. Herrema

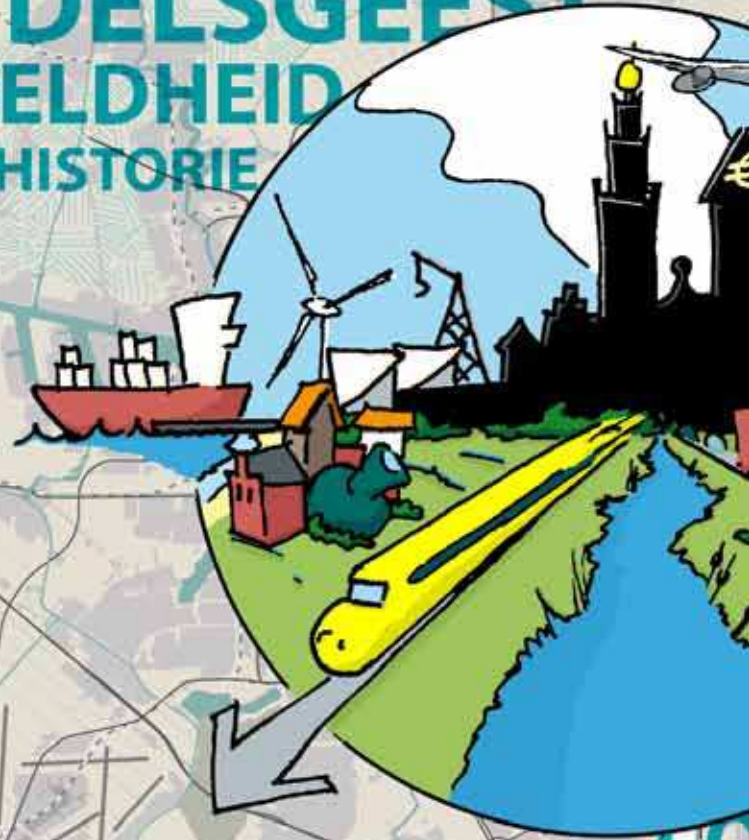
Mw. L. de Ridder

Namens het voorzittersoverleg MRA

Mw. J. Geldhof Mw. K. Ollongren

Mw. E. Post Dhr. M. Rijsberman

OPEN REGIO
INTERNATIONAAL
HANDELSGEEFST
ONGEDEELDHEID
HISTORIE



CO
MENSE

metropoolregio AMSTERDAM



KENNIS
GASTVRIJ
DIVERSITEIT
CONNECTIVITEIT
EGELIJKE MAAT INNOVATIE



metropoolregio AMSTERDAM

8 deelregio's

HARDDRAVERIJ
WATER MARKEN
SEN VEENWEIDE
VOLENDAM
VOGELS
WAREN



WONEN
WINDMOLENS
VRIJ BOUWEN
FLORIADÉ
OOSTVAARDERSPLASSEN
PIONIERSGEESTOPEN
LANDBOUW VliegVeld

TEN
TEN
MUSEA
B



VAREN
MUIDERSLOT
MEDIA HEIDE
VILLA'S BOS
WANDELEN WATER

Ruimte voor economische vernieuwing



Ruimte voor economische vernieuwing

In de afgelopen tien jaar is de wereld ingrijpend veranderd. Traditionele economische pijlers wankelden of gingen onderuit. De arbeidsmarkt, de economie, de woningmarkt en vervoersstromen veranderden op een manier die we niet konden voorzien. Alle 35 overheden in Metropoolregio Amsterdam (MRA) willen gezamenlijk bij de Europese top horen en een nog aantrekkelijkere plek worden voor bedrijven en bewoners om zich te vestigen, maar ook om te bezoeken als toerist of voor werk of studie. Dit gaat niet vanzelf. Bij alle onzekerheid over de economische ontwikkelingen is duidelijk dat wendbaarheid en uitvoeringskracht nu de leidende principes moeten zijn. Op verschillende fronten zijn concrete acties nodig om die principes vorm te geven. Daarom heeft de MRA deze ruimtelijk economische agenda voor de komende vier, met een doorkijk naar tien jaar, opgesteld. Doel is om zo concreet mogelijke acties te benoemen die inspelen op economische, ecologische en demografische veranderingen en die Metropoolregio Amsterdam neerzetten als een krachtige economische eenheid, die de internationale concurrentie aan kan en waarmee andere regio's willen samenwerken. Alle overheden die samen de metropoolregio vormen (32 gemeenten, de provincies Noord-Holland en Flevoland en Stadsregio Amsterdam) staan achter de acties en werken aan de uitvoering hiervan, waarbij zij nauwe samenwerking zoeken met kennisinstellingen en het bedrijfsleven.

Metropoolregio Amsterdam is de sterkste economische regio van Nederland. De belangrijkste sterke punten zijn de aanwezigheid van veel mensen met talent en ondernemerszin, een grote diversiteit aan bedrijvigheid, een goede infrastructuur via land, lucht en water, een zeer goede digitale connectiviteit, het brede palet aan woon- en werkmilieus in historische steden, tuinsteden en new towns en het afwisselende en spectaculaire metropolitane landschap (zee, duinen, veenweiden, een groot zoetwatermeer). Acht karakteristieke deelregio's dragen bij aan deze grote diversiteit van de MRA. Vanwege de goede bereikbaarheid en de aanwezigheid van op kennis gerichte bedrijven en

instituten wordt de metropoolregio internationaal hoog gewaardeerd als vestigingslocatie. Bovendien onderscheidt de regio zich internationaal door de menselijke maat, relatief weinig segregatie tussen bevolkingsgroepen en de open houding ten opzichte van nieuwe ontwikkelingen, producten en ideeën. De quality of life uit zich in sterke punten als de nabijheid van locaties – veel is op fietsafstand – het brede cultuuraanbod en open culturele klimaat, de veiligheid en de goede bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van het landschap. De MRA heeft goede kaarten in handen om zich verder te ontwikkelen als internationaal aantrekkelijke en duurzame metropool.

Metropool in cijfers

Inwoners 2,4 miljoen
Woningen 1,1 miljoen
Bedrijven 230 duizend
Banen 1,5 miljoen
Hotelovernachtingen
14,1 miljoen per jaar

Bedreigingen

De wereld om ons heen verandert snel. De onzekerheid in veel economische sectoren is groot, met name in de logistieke, financiële en zakelijke dienstverlening. Voorbeelden: voor Schiphol zijn de ontwikkeling van grote luchthavens in Istanbul en Dubai en de snelle veranderingen op de luchtvaartmarkt reden voor zorg. De Amsterdamse haven is voor 70 procent afhankelijk van de overslag van fossiele brandstoffen en is daarmee erg gevoelig voor prijsveranderingen op deze markt. Naast fossiele brandstoffen dreigt ook schaarste aan andere grondstoffen, zoals fosfaat. Flora Holland krijgt fysiek steeds minder klanten op de veiling omdat de bloemen op internet direct worden verhandeld en moet dus haar werkwijze veranderen om succesvol te blijven.

Ook andere ontwikkelingen vragen om actie. De CO₂-uitstoot moet sneller worden teruggedrongen. De fiscale voordelen van Nederland vallen binnen Europa steeds meer weg. De wereldwijde strijd om talent wordt harder.

De verschillen binnen de metropoolregio worden groter. De 'old cities' Amsterdam en Haarlem zijn erg in trek, met stijgende woonlasten tot gevolg. 'New towns' zoals Almere, Lelystad en Purmerend profiteren nog weinig mee. Banen voor vooral middelbaar opgeleide mensen verdwijnen door digitalisering en internationalisering. Er is een mismatch tussen het onderwijsaanbod en de vraag op de arbeidsmarkt. Ruimtelijke segregatie tussen bevolkingsgroepen dreigt. De MRA vergrijsjt. In de agrarische gebieden kan de transitie naar steeds grootschaligere landbouw leiden tot minder recreatieve waarde van deze gebieden en afname van de biodiversiteit. Afnemende middelen voor investeringen en beheer zetten de kwaliteit van het landschap verder onder druk. Amsterdam heeft te maken met snelle groei van het aantal bezoekers, waardoor de aantrekkelijkheid voor bewoners en bedrijven kan afnemen.

In de MRA is de werkloosheid relatief hoog en boeken we relatief weinig resultaten op verduurzaming. Verder is er leegstand in kantoren, op bedrijventerreinen, in maatschappelijk vastgoed en in winkels. Daar komt bij dat de komende decennia een grote bevolkingstoename wordt verwacht in de MRA, terwijl de woningmarkt net weer een beetje op gang begint te komen.

Doorbouwen op het fundament

De samenwerking in de MRA is inmiddels 16 jaar oud. Het fundament voor de Actie-Agenda 2016-2020 is het Ontwikkelingsbeeld 2040 uit 2007. In 2014 verscheen een overzicht van accentverschuivingen ten opzichte van het Ontwikkelingsbeeld: Doorbouwen op het fundament. Het Rijk heeft de afgelopen jaren veel ruimtelijk-economische taken en bevoegdheden gedecentraliseerd naar de regio. Met het Platform Regionale Economische Structuur (PRES) en het Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka) is de regionale afstemming over de kwantiteit en kwaliteit van werklocaties succesvol aangepakt. Binnen het PRES werken de overheden ook nauw samen aan een regionaal hotelbeleid en een samenhangend arbeidsmarktbeleid. In 2010 is met de vorming van de Amsterdam Economic Board ook een platform gecreëerd voor samenwerking tussen overheden, kennisinstellingen en bedrijfsleven in de MRA. Het doel van die samenwerking is het bereiken van meer economische groei, innovatie en een hogere leefkwaliteit voor de inwoners van de MRA.



Verschuivingen in accenten: Veranderingen in economie, demografie, ecologie en techniek leiden tot nieuw accenten. Bron: Doorbouwen op het fundament, 2014

Kansen

Deze zaken vragen om actie. Behoud en verdere uitbouw van de diversiteit in de economische structuur is noodzakelijk. Om in de nieuwe economische context aantrekkelijk te blijven, moet Metropoolregio Amsterdam duurzamer, slimmer, innovatiever, beter verbonden, wendbaarder en nog mooier worden!

Omdat de economische steunpilaren in de regio onder druk staan, is het belangrijk om samen met het bedrijfsleven en de kennisinstellingen op zoek te gaan naar nieuwe kansen die een gezonde economische toekomst opleveren. Zo biedt het logistieke cluster binnen de metropoolregio kansen voor de circulaire economie op de Westas - het gebied tussen Aalsmeer en Zaanstad, met Greenport Aalsmeer, Schiphol en het Noordzeekanaalgebied, maar ook aan de oostkant van de metropoolregio bij Almere en Lelystad.

De energietransitie biedt naast bedreigingen ook kansen voor de haven. Naast het faciliteren van noodzakelijke transitie in bestaande economische pijlers, is het van essentieel belang om nieuwe kansrijke economische sectoren ruimte te bieden in de MRA, met name op het gebied van kennis, logistiek en innovatie. De sterke positie als datahub biedt een goede uitgangspositie voor bedrijven die baat hebben bij zeer goede digitale connectiviteit. Ook hier zijn cross-overs denkbaar met andere economische sectoren in de MRA, bijvoorbeeld bij het efficiënter gebruiken van grondstoffenstromen. Start-ups en snelle groeiers passen goed in de MRA, net zoals innovatieve ondernemers in de circulaire economie, de creatieve sector en de maakindustrie, de logistiek, life sciences en ontwikkelaars van de 'smart city'. Maar, ook voor bedrijven in de dienstverlening, de horeca, het toerisme en makers van ambachtelijke producten is er ruimte in de MRA. Het onderwijs moet hier beter op worden ingericht.

Aandacht vraagt verder het op termijn schaarser en duurder worden van grondstoffen en energie. De MRA zou naast lokale opwekking zich ook sterk moeten maken voor energiebesparing, diversifiëren van bronnen, beter benutten van warmte- en koude bronnen, zodat schokken in energie- en

grondstoffenprijzen minder impact hebben op de bewoners en de bedrijven in de MRA.

Wendbaarheid betekent ook dat transformatie van vastgoed en van gebieden gemakkelijker moet worden zodat de MRA mee kan bewegen met de veranderende vraag naar ruimte voor wonen, werken en vermaak.

Wat de woningmarkt betreft biedt de regiobrede variatie in woonmilieus alle kansen: door steden goed met elkaar te verbinden, kunnen op korte (reis)afstand van elkaar vele verschillende typen woonmilieus worden aangeboden. Rust, ruimte en natuur zijn in de metropoolregio nooit ver weg en dragen bij aan een aantrekkelijke en gezonde leefomgeving. De MRA kan profiteren van vele aantrekkelijke en diverse gebieden op een relatief kleine schaal.

De Actie - Agenda 2016 - 2020

De nieuwe maatschappelijke en economische werkelijkheid vergt op de korte en middellange termijn een gerichte en gezamenlijke inzet van raden, staten en colleges. Integrale afstemming is essentieel. Het gaat om het scheppen van ruimtelijke en economische voorwaarden door de MRA-overheden - samen met het Rijk, de Europese Unie, het bedrijfsleven en kennisinstellingen - met als doel mensen en bedrijven zelf te laten investeren en ondernemen.

Deze agenda bevat een lijst ruimtelijk-economische acties die we de komende vier tot tien jaar uit gaan voeren. De agenda prioriteert acties die elkaar aanvullen en versterken waardoor meer focus en versnelling ontstaat. De rode draad in de acties is dat ze leiden tot een grotere wendbaarheid; tot meer ruimte om te groeien en te vernieuwen door snel te kunnen inspelen op de veranderende wereld. Hierbij is veel ruimte nodig voor experiment. Betrokken overheden zullen (soms tijdelijk) haar kaders moeten verruimen. Het creëren van nieuwe groei vraagt er ook om dat de MRA-overheden de aanwezige kracht binnen de metropoolregio maximaal mobiliseren. Dit gebeurt onder meer door gerichte thema's te definiëren, hierbij gezamenlijk ambities te formuleren en daarop partijen te mobiliseren, zoals binnen de

Versterken van de samenwerking

De drijfveer en de kracht van metropolen overal ter wereld is economische schaalvergroting en diversificatie en betere zichtbaarheid in de internationale competitie. Metropolitane samenwerking maakt het mogelijk een hogere kwaliteit te realiseren door betere afstemming tussen steden onderling en meer keuzemogelijkheden in werkgelegenheid, woonmilieus en vrije tijd. De kracht van de MRA zit in de diversiteit van de deelregio's en de informele samenwerking, op basis van vrijwilligheid en gezamenlijk belang. Alle partners werken vanuit eigen ervaring en deskundigheid aan het versterken van de internationale aantrekkingskracht en een beter woon-, werk- en leefklimaat. Slimmer werken, slimmer ontwerpen, slimmer met belangen en geld omgaan, nieuwe manieren van financiering en regelgeving: dit maakt de hele regio sterker en bovendien beter bestand tegen calamiteiten en crises.

Amsterdam Economic Board.

Deze agenda is vastgesteld door de bestuursplatforms voor economie, ruimtelijke ordening en bereikbaarheid van de MRA. Hierbij zijn raden en staten van de gemeenten en provincies van de MRA betrokken waardoor deze agenda een breed draagvlak heeft voor uitvoering. Dat is nodig omdat de acties door de hele metropoolregio in alle deelregio's op verschillende manieren hun weerslag zullen hebben. Daarmee zetten we nieuwe stappen op weg naar een aantrekkelijke metropool met daarin ruimte voor het menselijke kapitaal van onze regio. Deze agenda is gebaseerd op analyses van trends en ontwikkelingen, de bestaande regionale agenda's en programma's, onderscheidende kwaliteiten van de deelregio's en de metropool als geheel, de opbrengst van de MRA-tafels die eind 2014 in de deelregio's zijn georganiseerd, expertsessies, een regiobrede bijeenkomst op 20 augustus 2015 en de raadpleging van raden en staten en deskundigen uit bedrijfsleven en van kennisinstututen. Het Ontwikkelingsbeeld 2040 was hierbij het vertrekpunt.

Prioriteiten en ontwikkelrichtingen

Metropoolregio Amsterdam heeft op de korte en middellange termijn onder meer de volgende prioriteiten.

- Er is tot 2040 ruimte nodig voor 250.000 nieuwe woningen, vooral in de aantrekkelijke stedelijke milieus en op goed bereikbare plekken. Er zijn betaalbare vrije sectorhuurwoningen nodig, maar ook woningen en woonmilieus die aansluiten bij de vraag van senioren en alleenwonenden. Dit betekent dat er een adaptieve strategie voor woningbouw moet worden gevolgd, gebaseerd op de marktvraag.
- 'Eigen' MRA-talent beter ontwikkelen en benutten door het onderwijs beter aan te laten sluiten op de vraag van de arbeidsmarkt, met name in het MBO.
- Aantrekken van talent van buiten de metropoolregio, door onder meer belemmeringen weg te nemen op het gebied van wonen en te investeren in betaalbare studentenhuisvesting, de kenniseconomie en het start-up- en culturele klimaat.

- Een gezamenlijke en radicale aanpak van leegstand door transformatie van vastgoed en gebieden die niet meer aansluiten op de vraag, door belemmeringen weg te nemen, voorwaarden te scheppen en te investeren, naast een gezamenlijke programmering waarbij slim omgegaan wordt met geluids-, milieu- en natuurcontouren.
- Het verder integreren van het verkeers- en vervoerssysteem tot één geheel en het beter verknopen van onderdelen van het systeem zodat mensen sneller door de regio kunnen reizen en meer keuze hebben uit alternatieven die passen bij de wensen van het moment zodat verstoringen minder impact hebben.
- Het verzilveren van de grote investeringen in spoor, weg, metro en hoogwaardige tram- en buslijnen, zowel op ruimtelijk als economisch terrein.
- Een nieuwe strategie voor de new towns ontwikkelen die minder is gericht op grootschalige en planmatige uitbreiding en meer op het aantrekkelijker maken van de bestaande stad en adaptieve groei.
- Vanuit een gezamenlijk perspectief data delen, monitoren, strategie ontwikkelen en bijstellen, lobbyen, programmeren, inkopen, leren en evalueren.
- Het landschap beter ontsluiten en investeren in de aantrekkelijkheid van dat landschap voor recreanten en de biodiversiteit.
- Samen met het bedrijfsleven, de creatieve sector en kennisinstellingen werken aan nieuwe innovatieve oplossingen voor maatschappelijke uitdagingen om de quality of life te versterken en de economische groei te stimuleren.

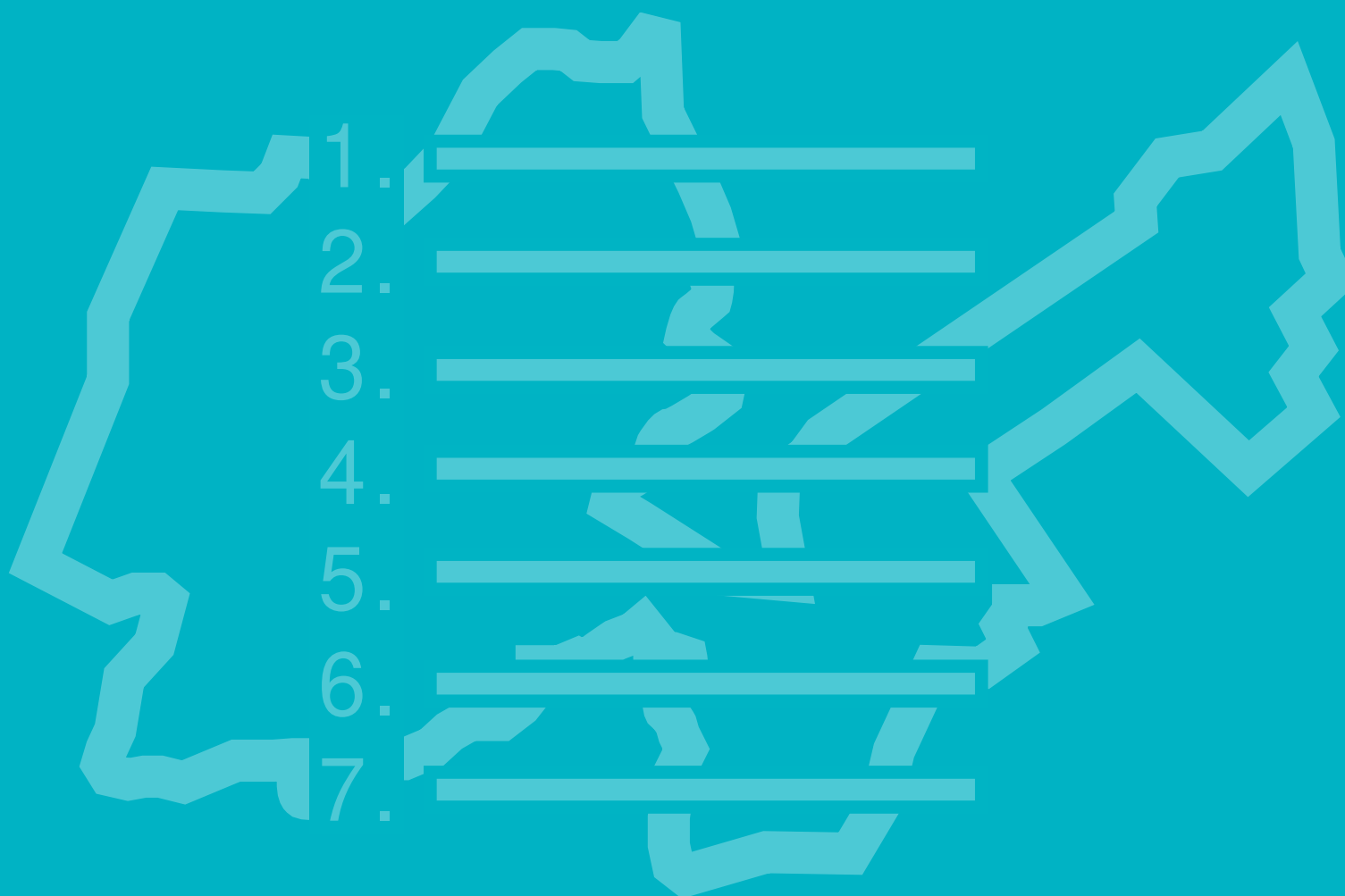
Deze en andere prioriteiten zijn in hoofdstuk 2 uitgesplitst in zeven ontwikkelrichtingen, die zijn uitgewerkt in concrete acties. De indeling richt zich op kruisverbanden tussen verschillende sectoren.

Deze ontwikkelrichtingen zijn:

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

De acties

De borging van de acties met vijf principes voor uitvoering van de MRA Agenda, de Actiekaart, gevolgd door een schematische samenvatting van de acties in een tabel.



De borging van de MRA Agenda

Deze agenda is een actieagenda. Om ervoor te zorgen dat de acties daadwerkelijk worden uitgevoerd, is een goede borging noodzakelijk. Dit betekent: bestuurlijk eigenaarschap, vinger aan de pols bij de voortgang en zo nodig bijstellen van de acties. Hiervoor hebben we vijf principes en enkele voorwaarden geformuleerd.

Vijf principes voor uitvoering van de MRA Agenda

- **Samenhangend en aanvullend:** We zien Metropoolregio Amsterdam als één samenhangend stedelijk systeem met één woningmarkt, één arbeidsmarkt, één metropolitaan landschap en één vervoerssysteem. De verschillende delen van de metropool kennen elk hun eigen kwaliteiten. Deze vullen elkaar aan tot één aantrekkelijke, diverse metropool. Samenwerken in de metropool betekent voor alle participanten dat ze verantwoordelijkheid nemen voor het geheel.

- **Beter benutten bestaande kwaliteiten:** Bij de uitvoering van de acties uit deze agenda benutten we eerst de al aanwezige ruimte, voorzieningen, infrastructuur en kwaliteiten voordat we inzetten op nieuwe investeringen en uitbreidingen.

- **Wendbaar:** Omdat veranderingen in de maatschappij snel kunnen gaan en niet altijd voorspelbaar zijn, is een adaptieve strategie nodig: snel kunnen aanpassen aan de veranderende maatschappij en in kunnen spelen op nieuwe kansen bepaalt mede het succes van de metropool. Dit vraagt om wendbare overheden, werknemers, ondernemers en instellingen in de metropool en om flexibiliteit in de regelgeving.

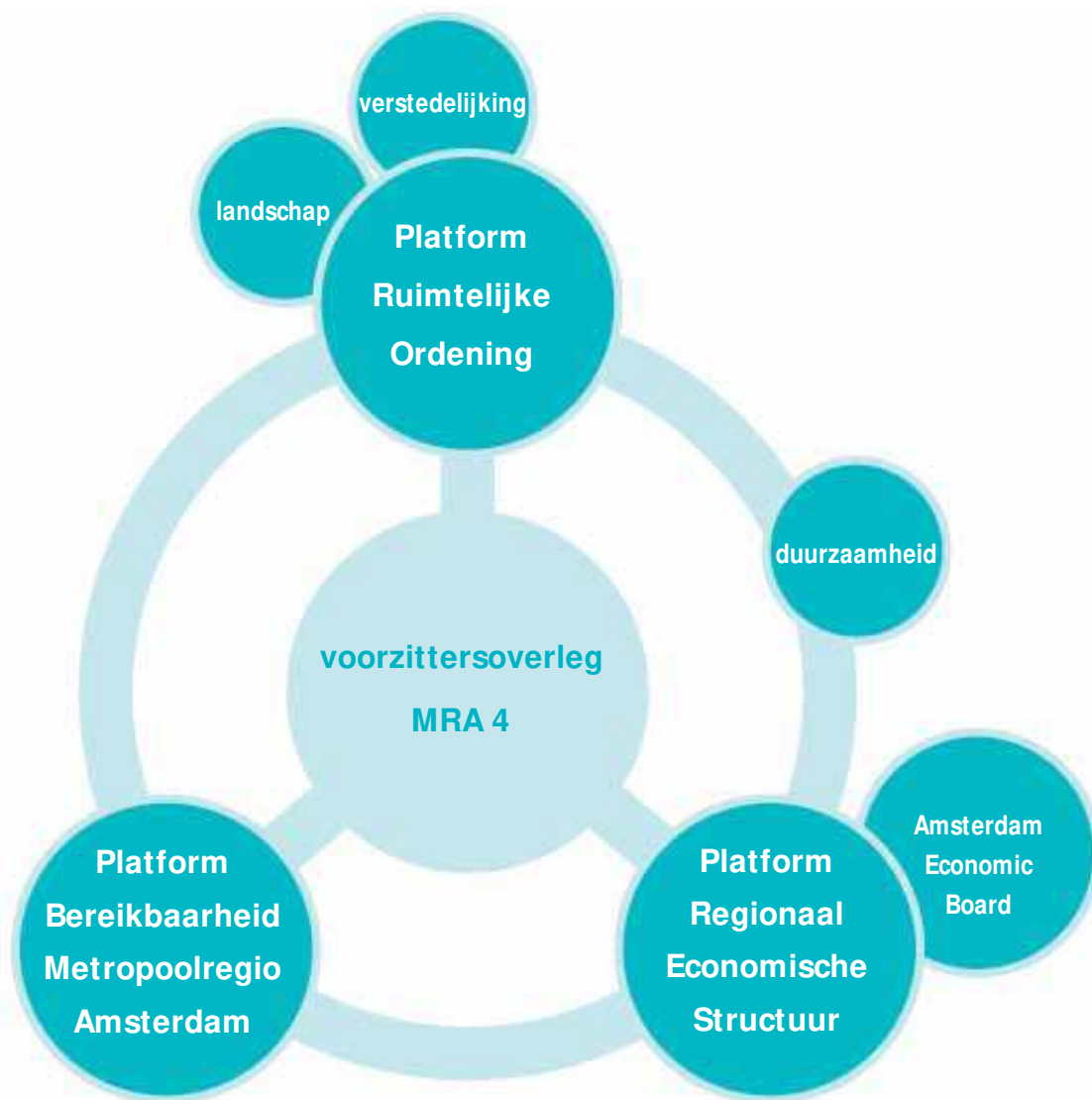
- **Uitnodigen tot experiment en innovatie:** We nodigen uit tot experiment om zowel bestaande als opkomende economische motoren te helpen zich te vernieuwen. Ruimte voor experiment en

innovatie betekent dat we regelruimte en waar nodig ook fysieke ruimte tijdelijk of structureel vergroten.

- **Uitvoeringskracht:** De ambitie om één van de aantrekkelijkste metropolen in Europa te blijven vraagt om actie. De tijd om van idee naar realisatie te komen kan en moet korter. De samenwerking in de metropool moet worden versterkt, maar zonder te verzanden in overleg. Duidelijk bestuurlijk eigenaarschap is hierbij noodzakelijk.

Levend document

Voor elke actie op de MRA Agenda benoemen de bestuurlijke platforms (PRES, PRO en PBMA) een bestuurlijk duo. Bij betrokkenheid van meerdere platforms kunnen duo's uit verschillende platforms worden aangesteld. De bestuurlijke duo's stellen binnen drie maanden een uitvoeringsstrategie op met concrete stappen en toedeling van menskracht en middelen. Minimaal één keer per jaar spreken de bestuurlijke duo's over de voortgang van hun acties in de bestuurlijke platforms waar de actie onder valt. Jaarlijks wordt op een bestuurlijke werkconferentie gezamenlijk de voortgang en de samenhang van de acties besproken en wordt een vernieuwde agenda vastgesteld. De MRA Agenda wordt hiermee een levend document, waarbij de lopende acties worden begeleid, afgeronde acties worden afgesloten en nieuwe acties worden toegevoegd. Zo wordt de agenda steeds vernieuwd. Op basis van een evaluatie wordt in 2020 een nieuwe agenda gepresenteerd met acties voor de volgende vierjaarsperiode.



Organogram MRA

Samenwerken

Om de Actie-Agenda tot een succes te maken, is samenwerken essentieel. Binnen de MRA zijn er grotere en kleinere overheden die deelnemen. De betrokkenheid van alle partners moet worden geborgd, ook van de kleinere overheden. Raadsleden moeten meer worden betrokken bij de opgaven van de MRA, net als vertegenwoordigers uit het bedrijfsleven en kennisinstellingen. Dat betekent dat we meerdere keren per jaar bijeenkomsten voor deze groepen en de deelregio's organiseren. Verantwoordelijkheid voor acties op deze agenda, worden in duo's ingevuld.

Daarbij moet het mogelijk zijn dat de ambtelijke capaciteit van grotere overheden wordt ingezet ter ondersteuning van bestuurders van kleinere gemeenten. Het samenwerken in de MRA gaat over wederzijds profiteren van elkaars sterktes en elkaar iets gunnen. Bestuurders spreken elkaar in de regio daarbij aan op de verdeling van de lusten en de lasten in de regionale samenwerking. Het besef en de acceptatie dat er ongelijkheid is binnen de regio is ook van cruciaal belang. Laat ruimte voor verschillen binnen de MRA. Juist die verschillen maken de MRA als geheel sterk.





Actietabel

Ruimte geven aan wonen en werken

Bouwen en aanpassen

- 1.1 Alle MRA-gemeenten maken afspraken over afstemming en programmering woningbouw.
- 1.2 Alle MRA-gemeenten geven aan welke binnenstedelijke locaties de komende 4-10 jaar ter beschikking komen.
- 1.3 Uitvoering geven aan de Vastgoedmarketingstrategie van de MRA om internationale investeerders aan te trekken.
- 1.4 De MRA-gemeenten onderzoeken bestaande jaren 70- en 80- wijken op behoeften en mogelijkheden vanuit de zorgvraag en vergrijzing.

Transformeren en herstructureren

- 1.5 Transformatie van kantoren, bedrijven naar (tijdelijke) woon- en werkruimte met veel aandacht voor de leefkwaliteit, bijvoorbeeld door flexibelere bestemmingsplannen.
- 1.6 Transformatie en/of herstructurering verouderd glastuinbouwgebied bij Greenport Aalsmeer, bijvoorbeeld naar woon- en werkruimte.
- 1.7 MRA-partners nemen samen met de luchtvaartsector het initiatief om voor het onderwerp wonen, werklocaties en vliegen met een voorstel te komen richting het Rijk.
- 1.8 Knooppuntontwikkeling met als prioriteit de spoorcorridors Zaan en Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (SAAL) waar hoogfrequent rijden wordt ingevoerd.

Groeiend aantal bezoekers faciliteren en spreiden

- 1.9 De Regionale Hotelstrategie 2016-2022 op korte termijn herijken, en op middellange termijn uitbouwen tot een Regionale Accommodatiestrategie.
- 1.10 Gezamenlijk uitvoering geven aan de Strategische Agenda Toerisme in de MRA 2025 en het daarbij behorende Actieprogramma Toerisme, bijvoorbeeld voor de profilering van Amsterdam Beach.

Slimmer en innovatiever werken

Aantrekken en huisvesten van start-ups, kenniswerkers en studenten

- 2.1 Inzetten op campusontwikkeling voor start-ups en helpen bij het vinden van locaties en (groei)kapitaal
- 2.2 De MRA-partijen maken op regionaal niveau afspraken over studentenhuisvesting en huisvesting voor pas afgestudeerden en internationale kenniswerkers (is tevens onderdeel van actie 1.1).
- 2.3 De MRA onderzoekt de mogelijkheden om samen met de regio Utrecht een regionaal fonds voor het innovatieve MKB op te richten.
- 2.4 Een plek aanwijzen in de nabijheid van de internetknooppunten in Amsterdam (zoekgebied: Westas) waar datacenters zich kunnen vestigen en op lange termijn kunnen blijven.

Investeren in aansluiting onderwijs op arbeidsmarkt

- 2.5 De MRA ontwikkelt samen met de AMEC Board, SER en de Onderwijsraad het actieplan Leven Lang Leren met een bijbehorend investeringsfonds.
- 2.6 De MRA voert het Techniepact uit in samenwerking met het bedrijfsleven en onderwijsinstellingen, gericht op praktijkgericht technisch onderwijs en meer instroom op de technische arbeidsmarkt.
- 2.7 Investeren in primair en voortgezet onderwijs, door onder meer excellentieprogramma's en aanbod voor coderen en programmeren.
- 2.8 De MRA lobbyt bij het Rijk om geld voor banenplannen (zoals de Asschergelden) en scholing niet sectoraal, maar regionaal in te zetten.
- 2.9 Een makelaar benoemen die verbindingen gaat leggen tussen de kennisclusters en het bedrijfsleven – in met name het MKB – in de regio.

| Trekker | | | Betrokken | | | 2016 | 2020 |
|--|------------------------------|--|-----------|--|--|------|------|
| PRO. Noord-Holland, Flevoland, Amsterdam | | MRA-gemeenten, woningbouwcorporaties, projectontwikkelaars | | | | | |
| PRO | | MRA-gemeenten | | | | | |
| PRES. Haarlemmermeer | A. Elzakalai J. Fackeldey | MRA-gemeenten, Noord-Holland, Flevoland, marktpartijen | | | | | |
| PRO. Purmerend, Almere | | Stuurgroep Verstedelijking, Woningbouwcorporaties, Vereniging Eigen Huis, Zorgverzekeraars | | | | | |
| PRES, PRO. Purmerend, Noord-Holland, Amsterdam | J. Bond E. Voorbij | MRA-partners, projectontwikkelaars, marktpartijen | | | | | |
| PRO, PRES. Greenport Aalsmeer | | Flora Holland, marktpartijen, Noord-Holland en de betrokken gemeenten | | | | | |
| PRO, PRES. Noord-Holland, Amsterdam | J. Remkes E. vd Laan | Schiphol, KLM, gemeenten binnen de 20KE-contour | | | | | |
| PRO, PBMA. Noord-Holland | J. Geldhof | NS, Prorail, marktpartijen, gemeenten langs de Zaan- en Schipholcorridor | | | | | |
| PRES. Amsterdam | K. Ollongren A. Elzakalai | MRA-gemeenten | | | | | |
| PRES. Zandvoort | D. Straat G. Kuipers | MRA-gemeenten, Noord-Holland, Flevoland, waterschappen | | | | | |

| Trekker | | | Betrokken | | | 2016 | 2020 |
|---|------------------------------|--|-----------|--|--|------|------|
| PRES. Amsterdam Economic Board (AMEC Board) | J. Langenacker W. Jaeger | MRA-gemeenten, Noord-Holland, Flevoland, bedrijfsleven, start-updelta, EU | | | | | |
| PRO, PRES. Flevoland | | Kennisinstututen, MRA-gemeenten, woningbouwcorporaties, projectontwikkelaars | | | | | |
| PRES | M. Pol | MRA-partners, Provincie Utrecht, bedrijfsleven | | | | | |
| PRO, PRES. Amsterdam, Noord-Holland | | AMEC Board, kennisinstellingen, bedrijfsleven | | | | | |
| PRES | K. Ollongren M. Veeningen | AMEC Board, onderwijsraad, SER, MRA-gemeenten, bedrijfsleven | | | | | |
| PRES | J. Bond A. Verkaik | AMEC Board, onderwijsraad, SER, MRA-gemeenten, bedrijfsleven, Noord-Holland, waterschappen | | | | | |
| PRES, AMEC Board | K. Ollongren M. Veeningen | Onderwijsinstellingen, MRA-gemeenten, Flevoland, bedrijfsleven | | | | | |
| PRES | K. Ollongren M. Veeningen | MRA-partners | | | | | |
| PRES. AMEC Board | | MRA-partners, MKB, kennisinstellingen | | | | | |

De leefkwaliteit verbeteren

Beter benutten van het landschap

| | |
|---|---|
| 3.1 | Een actieprogramma opstellen en uitvoeren voor het metropolitane landschap. |
| 3.2 | Onderzoek doen naar een landschapsfonds en een landschapscompensatieregeling voor de MRA. |
| 3.3 | Een regionaal plan voor afstemming van evenementen waarbij rekening wordt gehouden met een optimale verdeling van overlast en inkomsten die bijdragen aan het beheer van gebieden. |
| 3.4 | Een verkenning uitvoeren naar de metropolitane potentie van het Markermeer-IJmeer voor de doelstellingen van de MRA. |
| 3.5 | Een curator aanstellen voor het landschap, te beginnen met Waterland als voorbeeldproject, die in 10 jaar tijd het landschap op de kaart zet voor recreanten en toeristen. |
| 3.6 | De MRA-partners voeren een quick scan uit voor lopende landschappelijke projecten (zoals de Markermeerdijken) om na te gaan in hoeverre de in deze agenda gemaakte keuzes en acties daarin meegenomen worden. |
| Het versterken van de sociale en culturele samenhang | |
| 3.7 | Het initiatief Stad in Balans van Amsterdam vertalen in een regionaal initiatief: Regio in Balans. |
| 3.8 | De samenwerking in het sociale domein verkennen, gericht op de onderkant van de Arbeidsmarkt, verwarde mensen in de stad en gezondheidsverschillen. |
| 3.9 | Kennisdelen over de preventie van sociale problemen in verouderde wijken. |
| 3.10 | De MRA-partners geven uitvoering aan de Cultuurimpuls MRA, die zich richt op afstemming en versterking van het cultuuraanbod en toeristische profilering op MRA-schaal en nieuwe functies voor leegstaande monumenten en erfgoedstructuren biedt. |


Versnellen van de transitie naar een schone economie

Beter benutten van grondstoffen

| | |
|-----|--|
| 4.1 | Een plan opstellen met koplopers in het bedrijfsleven voor het circulair maken van grondstoffenketens in de regio. |
| 4.2 | Roadmap opstellen voor versnelling en vereenvoudiging van vergunningverlening en aanpassing wetgeving. |
| 4.3 | De Westas, grondstoffenrotonde Zaanstad, Gooi en Vechtstreek, Schiphol Trade Park en Floriade Almere aanwijzen als pilotgebieden voor circulaire economie. |
| 4.4 | Een MRA-brede grondstoffenatlas opstellen, met grondstoffenanalyse. |
| 4.5 | De MRA wijst plekken aan voor de tijdelijke opslag van hoogwaardige bouwmaterialen die vrijkomen bij sloop en zet een digitale marktplaats op om dit sloopafval op regioschaal weer te verhandelen. |
| 4.6 | Inventarisatie van braakliggende terreinen die in de komende 5 tot 10 jaar gebruikt kunnen worden voor de opwekking van zonne-energie of voor de verbouw van gewassen zoals vlas, hennep, olifantsgras, hop voor biobased producten. |
| 4.7 | Onderzoeken van de regionale afvalinzameling- en verwerking en voorstellen doen voor verbetering. |

Versnellen van de energietransitie

| | |
|------|---|
| 4.8 | Opstellen en uitvoeren van een regionaal programma voor energie waarin de MRA-partners invulling geven aan het landelijke Energieakkoord en een bijdrage aan de Nationale Energieatlas. |
| 4.9 | Opschalen van pilots van slimme en flexibele energiesystemen zoals smart grids, waarbij vraagsturing en energieopslag een rol spelen. |
| 4.10 | Uitbreiden en verknopen van warmte/koudenetwerken in de MRA voor grotere efficiëntie en aansluiting van 300.000 extra woningequivalenten. |
| 4.11 | Opstellen en uitvoeren van een regionaal programma voor het versnellen van energiebesparing. |

 Uitvoeren  Onderzoeken  Afstemmen  Lobbyen  Financieren

| Trekker | | Betrokken | 2016 | 2020 |
|--|---------------------------|---|------|------|
| PRO. Stuurgroep Metropolitaan Landschap | | MRA-partners, waterschappen, gebiedsbeheerders | | |
| PRO. Stuurgroep Metropolitaan Landschap | | MRA-partners | | |
| PRO | | MRA-partners, Toeristische mantelorganisaties, Stuurgroep Metropolitaan Landschap | | |
| PRO. Stuurgroep Metropolitaan Landschap, Amsterdam | | Rijk, natuurmonumenten, sportvisserij, watersport | | |
| PRO. Waterland | | Amsterdam, Noord-Holland, Flevoland, AMEC Board, AMS | | |
| PRO | | Noord-Holland, Flevoland, gebiedsbeheerders, waterschappen | | |
| PRES | K. Ollongren D. Straat | MRA-partners, Toeristische mantelorganisaties, lokale bewonersverenigingen | | |
| MRA 4. Zaanstad | | Almere, Amsterdam, Haarlem, Haarlemmermeer | | |
| PRO. Purmerend, Almere | | Gemeenten, woningbouwcorporaties, EU | | |
| PRES. Amsterdam, Noord-Holland | | MRA-partners | | |

| Trekker | | Betrokken | 2016 | 2020 |
|---|--|--|------|------|
| PRO. Stuurgroep Duurzaamheid | | MRA-partners, AMEC Board, waterschappen | | |
| PRO. Stuurgroep Duurzaamheid | | Haven, Almere, Lelystad, IJmond, Greenport Aalsmeer, Haarlemmermeer, Amsterdam, EU | | |
| PRES | | Haven, Ov Westpoort, Schiphol, Greenport Aalsmeer, Almere, Gooi en Vechtstreek, EU, Haarlemmermeer | | |
| PRO. Stuurgroep Duurzaamheid, Haarlemmermeer, Haven, NH | | Zaanstad, Velsen, Amsterdam, bedrijfsleven, EU | | |
| PRES. AMEC Board | | MRA-partners | | |
| PRES. AMEC Board | | MRA-gemeenten, EU | | |
| PRO | | MRA-partners, Afval Energiebedrijf, bedrijfsleven, EU | | |
| PRO. Stuurgroep Duurzaamheid, Amsterdam, Haarlem | | MRA-partners, woningbouwcorporaties, bedrijfsleven | | |
| PRO. Zaanstad | | MRA-partners, netwerkbeheerders, EU | | |
| PRO. Noord-Holland, Amsterdam, Zaanstad | | Energiebedrijven, netwerkbeheerders, grote bedrijven, gemeenten waaronder Almere, Velsen | | |
| PRO. Stuurgroep Duurzaamheid | | MRA-partners, woningbouwcorporaties, bedrijfsleven, EU | | |

Beter verbinden

Verbeteren regionale netwerken

| | |
|-----|--|
| 5.1 | Uitbreiding en verbetering knooppunt Schiphol Plaza. |
| 5.2 | Eén geïntegreerde lijnnetkaart van de MRA met een herkenbare lijnvoering op MRA-schaal. |
| 5.3 | Eén aantrekkelijk, metropolitaan fietsnetwerk tot stand brengen door onder meer het aanleggen van ontbrekende schakels en verbetering van bestaande routes. |
| 5.4 | Opstellen van een regionale bereikbaarheidsagenda voor alle soorten goederen via alle modaliteiten. |
| 5.5 | Onderzoeken welke nieuwe infrastructuurinvesteringen prioriteit hebben na 2025, zoals uitbreiding metronet, de IJmeerverbinding, A1, N23 en voltooiing van een 2e ring rond Amsterdam. |
| 5.6 | De MRA-partners brengen de financiering van de capaciteitsvergroting van de A1 en A9 bij het Rijk onder de aandacht. |

Slimmer benutten verkeer- en vervoersysteem

| | |
|------|---|
| 5.7 | De MRA stelt een innovatie- en duurzaamheidsagenda 'smart mobility' op. |
| 5.8 | Onderzoeken toekomstige bekostiging van het openbaar vervoer. |
| 5.9 | Het efficiënter vormgeven van het stedelijk distributienetwerk. |
| 5.10 | MRA-partijen stellen in samenwerking met het Rijk een multimodale regioregisseur aan. |

De metropool klimaatbestendig maken

| | |
|-----|---|
| 6.1 | Een regionaal plan uitwerken voor de waterhuishouding met maatregelen voor calamiteitenvoorzieningen, waterberging, meerlaagse waterveiligheid, waterkwaliteit, verzilting van de landbouwgronden en beperking van het watergebruik. |
| 6.2 | Provincies, gemeenten en waterschappen wijzen waterbergingslocaties aan om zware buien op te kunnen vangen. |
| 6.3 | Borgen dat bij beslissingen over grote infrastructurele ingrepen en vestiging van grote watervragers de veranderende klimaatopgave wordt meegenomen in omgevingsvisies. |
| 6.4 | Samenwerken met kennisinstututen en benutten van manifestaties zoals de Floriade 2022, om innovaties voor waterbestendigheid en voedselvoorziening in de regio te stimuleren en start-ups aan te trekken die zich op dit onderwerp richten. |


De metropool wendbaarder maken

| | |
|-----|--|
| 7.1 | Verbeteren van de bestuurlijke en ambtelijke samenwerking in de MRA. |
| 7.2 | Structureel monitoren van relevante trends en ontwikkelingen op (inter)nationale en MRA-schaal (MRA-dashboard), met medeneming van signalen uit de samenleving. |
| 7.3 | Om de betrokkenheid bij de opgaven van de MRA van raadsleden, vertegenwoordigers uit het bedrijfsleven, kennisinstellingen en de deelregio's te borgen gaan de MRA-partners jaarlijks bijeenkomsten organiseren. |

 Uitvoeren

 Onderzoeken

 Afstemmen

 Lobbyen

 Financieren

| Trekker | | Betrokken | 2016 | 2020 |
|--|--|---|------|------|
| PBMA | | Rijk, Schiphol, ProRail, Stadsregio | | |
| PBMA. Stadsregio | | Flevoland, Noord-Holland, Amsterdam, Rijk (concessiehouders), NS, vervoerders | | |
| PBMA, PRO. Stadsregio, Flevoland, Noord-Holland, Amsterdam | | Wergroep Metropolitaaan Landschap, ANWB, MRA-partners, Rijkswaterstaat | | |
| PBMA | | Haven Greenport, Schiphol, Transport Logistiek Nederland, NS, Waternet, NZKG | | |
| PBMA, PRO. Stadsregio, Amsterdam | | MRA-partners, NS, ProRail, ministerie I en M | | |
| PBMA | | Noord-Holland | | |
| PBMA. Stadsregio, AMEC Board, Flevoland en Noord-Holland | | Kennisinstellingen, vervoerbedrijven | | |
| PBMA. Stadsregio, Provincies Flevoland en Noord-Holland | | MRA-partners | | |
| PBMA. Haarlem, Haarlemmerliede, Provincie NH, Amsterdam | | MRA-partners | | |
| PBMA. Stadsregio, Amsterdam | | Rijk | | |

| Trekker | | Betrokken | 2016 | 2020 |
|--|--|--|------|------|
| PRO. Amsterdam | | Rijk, waterschappen, waterleidingbedrijven, gebiedsbeheerders, MRA-partners | | |
| PRO. Waterschappen, Noord-Holland en Flevoland | | MRA-gemeenten, LTO, gebiedsbeheerders | | |
| PRO, PBMA. Flevoland en Noord-Holland | | Rijkswaterstaat, ministerie I en M, waterschappen, bedrijven, gebiedsbeheerders, MRA-gemeenten | | |
| Almere, Amsterdam | | Onderwijsinstellingen, bedrijfsleven, MRA-partners | | |

| Trekker | | Betrokken | 2016 | 2020 |
|------------------------------|--|--|------|------|
| MRA 4. Amsterdam, Stadsregio | | MRA-partners, waterschappen | | |
| MRA 4. AMEC Board | | MRA-partners, kennisinstellingen, bedrijfsleven, jongeren, trendwatchers, opiniemakers | | |
| MRA4 | | MRA-partners, bedrijfsleven, (kennis)instellingen | | |

Met een Algemene Maatregel van Bestuur is Stadsregio Amsterdam per 1 januari 2017 aangewezen als Vervoerregio Amsterdam.





Illustratie: De kaart Amsterdam bezoeken, Holland zien uit de Strategische Agenda Toerisme in de MRA 2025 is een mooi voorbeeld van één toeristisch product vanuit de diverse kwaliteiten binnen de MRA.

De zeven ontwikkelrichtingen

De MRA Agenda wordt opgesteld om accuraat op veranderende omstandigheden te kunnen inspelen. In de agenda staan acties waarop de bestuurlijke en ambtelijke aandacht en energie zich de komende 4 tot 10 jaar gaat richten. In dit hoofdstuk staan de voorstellen voor acties gerangschikt onder zeven ontwikkelrichtingen. Voor alle ruimtelijke acties geldt dat de provincies Noord-Holland en Flevoland en de betrokken gemeenten de in deze agenda gemaakte afspraken als basis gebruiken bij hun op te stellen omgevingsvisies en bijbehorende omgevingsverordening.



1: Ruimte geven aan wonen en werken

a. Wat is er aan de hand?

Metropoolregio Amsterdam is een gewilde plek om te wonen en te werken. Het aantal inwoners en banen groeit sterker dan het landelijk gemiddelde. De vraag naar woonruimte is groot. Het gemiddelde aantal mensen per woning en de prijzen van koopwoningen stijgen. Dit beeld is niet overal in de MRA hetzelfde. Hoogopgeleide jongeren willen zich vooral in de hoogstedelijke gebieden vestigen, met Amsterdam en Haarlem als favorieten. Vergrijzing en veranderingen in de zorg leiden tot andere woon- en zorgbehoeften. In Almere, Lelystad, Waterland en Amstel-Meerlanden was in de afgelopen jaren een verminderde woningvraag, maar ook daar dient herstel zich aan. De druk op de woningmarkt in en rond de steeds duurder steden Amsterdam en Haarlem zal de komende jaren leiden tot nieuwe vraag naar goedkopere woningen in de metropoolregio die op dit moment te vinden zijn in steden als Zaanstad en Almere. Betaalbaarheid is een aandachtspunt. Verder zorgen demografische veranderingen voor andere eisen aan het woningbestand. Gezinnen met jonge kinderen blijven steeds meer in de steden wonen, en door de vergrijzing groeit de vraag naar nieuwe woonconcepten met zorgfuncties vlakbij de woning.

In de jaren 2010-2014 zijn er netto gemiddeld 8.800 woningen per jaar bijgekomen in de MRA. Twee derde daarvan was nieuwbouw, een derde kwam door transformatie van bestaande gebouwen tot stand.

Het aandeel leegstaande vierkante meters kantoorvloeroppervlak in de MRA neemt toe sinds 2009, ondanks toenemende sloop en transformatie. Met name monofunctionele en verouderde kantoren- en bedrijvenlocaties buiten de stedelijke centra lijken minder in trek. Het aantal bezoekers stijgt sterk, vooral in Amsterdam. Via internet worden steeds vaker woningen verhuurd als overnachtingsplek voor bezoekers.

b. Waar kiezen we voor?

Het is van groot belang dat we de sterke vraag naar woningen goed invullen. De regio heeft de vaak jonge en hoogopgeleide nieuwkomers die de motor vormen van de economie hard nodig. Tegelijk willen we dat ook andere inwoners met andere woonwensen een plek kunnen vinden in deze metropool. Woningen bouwen alleen is niet genoeg. We moeten de juiste woningen

op de juiste plekken bouwen, en zorgen voor een hoogwaardige leefomgeving en voor goede verbindingen met het openbaar vervoer. Dit lukt alleen als we binnen de MRA afspraken maken over de verstedelijking. De MRA kiest voor een woningmarkt waar iedereen die hier wil wonen aan zijn trekken kan komen. Daarom zet de MRA in op het realiseren van een zo breed mogelijk palet aan woon- en werkmilieus. Gezien de vraag naar hoogstedelijke woonmilieus en het belang van grote groengebieden voor de leefkwaliteit in de regio, zetten we nadrukkelijk in op verdere verdichting binnen bestaand stedelijk gebied. Liefst met een grote mix aan functies: wonen, werken, winkelen, recreëren en ruimte voor ontmoeting vlakbij elkaar. We leggen nog meer nadruk op transformatie van overbodige bedrijfs- en kantoorruimte naar woon(werk)ruimte. Wonen en werken op korte afstand van elkaar is essentieel voor een goed functionerende metropoolregio. We geven daarom prioriteit aan transformeren en bouwen op plekken die al goed bereikbaar zijn per ov en fiets óf daar waar werk in de nabijheid is. We willen rond de luchthavens meer ruimte voor transformatie binnen stedelijk gebied. In de Gebiedsagenda zijn met het Rijk voor de MRA vier majeure verstedelijkingsopgaven benoemd rond de gebieden: Zuidas, Schiphol-Haarlemmermeer, Noordzeekanaalgebied-ZaanIJ, Almere-Markermeer.

Volgens de demografische prognoses zijn tot 2040 250.000 nieuwe woningen nodig in de MRA (zie kader). Daarom zijn alle nu bekende locaties die eerder zijn aangewezen voor woningbouw nodig. Bouwen buiten bestaand bebouwd gebied doen we op de locaties die binnen de bestaande afspraken van de MRA vallen, om het door de bewoners en bezoekers zo gewaardeerde landschap te beschermen. Deze locaties zijn in Almere, Amsterdam (IJburg2) en Haarlemmermeer. Om de zee- en luchthavens voldoende mogelijkheden te geven om te groeien en te vernieuwen, blijven bestaande werkgebieden en reserveringen voor de toekomst in stand. Wel gaan we op zoek naar manieren om deze functies te laten samengaan met het bouwen van woningen om aan de vraag naar beide tegemoet te kunnen komen. We voeren het uitvoeringsprogramma Noordzeekanaalgebied (NZKG) onverkort uit, waarbij gewerkt wordt aan een slimmere en duurzame haven die inspeelt op mondiale veranderingen en waar ruimte is voor andere functies zoals woningbouw. We voeren

de Strategische Agenda Toerisme uit waarbij de spreiding van toerisme wordt gestimuleerd en de toeristische trekpleisters, zoals Zaanse Schans, Amsterdam Beach, Muiderslot en de Beemster, verder worden ontwikkeld en volop worden benut.

c. Acties: wat gaan we doen?

- **Bouwen en aanpassen** wordt voortaan op MRA-niveau gedaan en per deelregio uitgewerkt, met een coördinerende rol voor de provincies. Hierbij geven alle MRA-gemeenten aan welke binnenstedelijke locaties in de komende 4 tot 10 jaar ter beschikking komen. Om de diversiteit onder bewoners te garanderen, zet de MRA in op voldoende betaalbare woningen in de huursector (zowel sociale huur als middensegment). Gemeenten maken afspraken met corporaties als invulling van de programmeringsafspraken. Invulling van concrete woningbouwprogramma's binnen gemeentelijke bouwlocaties is lokaal maatwerk en blijft een gemeentelijke verantwoording.
- We benutten de mogelijkheden voor **transformatie en herstructureren** van overbodige kantoren en bedrijventerreinen maximaal. MRA-partners passen Plabeka aan op bijstelling van de planvoorraad en zetten in op functiemix (onder meer transformaties naar wonen zoals ZaanI.J). We sturen gezamenlijk op het verplaatsen van bedrijven indien dit de mogelijkheden voor transformatie vergroot. De Omgevingswet is daarbij een kans. De MRA-gemeenten passen bestemmingsplannen aan om grotere flexibiliteit mogelijk te maken, bijvoorbeeld voor het omzetten van leegstaande winkelpanden en slecht functionerende wijkwinkelcentra naar (tijdelijke) woon/werkruimte. Ook dit is lokaal maatwerk. De MRA heeft hierin een adviserende rol. Bij Greenport Aalsmeer komt de komende 10 jaar mogelijk 350 hectare vrij voor transformatie. Het herstructureren en herbestemmen van deze ruimte zal door marktpartijen en regionale partijen gezamenlijk moeten worden opgepakt. De MRA-partners nemen samen met de luchtvaartsector het initiatief om rond wonen, werklocaties en vliegen een voorstel te doen richting het Rijk. Doel daarvan is de schijnbare tegenstelling tussen beide thema's te overbruggen.
- In de voormalige groeikernen (Almere, Lelystad, Purmerend en Haarlemmermeer) zijn met name in de jaren zeventig en tachtig veel grote wijken gerealiseerd. Om stapeling van problemen op sociaal en fysiek vlak in deze wijken te voorkomen, delen deze voormalige groeikernen hun kennis over methoden om potentiële problemen in een vroegtijdig stadium te signaleren en gebieds- en vraagstukgericht aan te pakken. Naast de voormalige groeikernen onderzoeken ook de overige MRA-gemeenten wat de behoeften zijn vanuit de zorgvraag en de vergrijzing, en onderzoeken ze of flexibeler bestemmen binnen bestaande wijken hier mogelijkheden kan bieden.
- Door uitvoering te geven aan Vastgoedmarketingstrategie van de MRA worden internationale investeerders aangetrokken.
- De komende vier jaar zetten we in op knooppuntontwikkeling waarbij de prioriteit ligt langs de spoorcorridors waar hoogfrequent rijden wordt ingevoerd: Alkmaar - Utrecht en Leiden - Lelystad, met prioriteit op het eerste deel van de Zaancorridor (Amsterdam CS - Uitgeest) en op de SAAL-corridor (Schiphol - Amsterdam - Almere - Lelystad). MRA gemeenten met ov-knooppunten halen belemmeringen voor transformatie en nieuwbouw rond knooppunten weg door flexibele bestemmingen in bestemmingsplannen op te nemen en prioriteit te geven aan deze gebieden bij investeringen en bij het grondbeleid. Hierbij geven gemeenten en provincies een aantal kwalitatieve uitgangspunten mee op basis van regionale afstemming. We ontmoedigen grootschalige nieuwbouw en vestiging van publiekstreckende functies op plekken die slecht bereikbaar zijn per ov en fiets.
- Om het **toenemende aantal bezoekers** te **spreiden** en te **faciliteren** herijken de MRA-partners de Regionale Hotelstrategie 2016-2022 op korte termijn, en bouwen deze op middellange termijn uit tot een Regionale Accommodatiestrategie.

In het Ontwikkelingsbeeld staat dat er tot 2040 150.000 woningen bij moeten komen in de MRA. In 2011 bleek de bevolkingsgroei in de MRA hoger te zijn dan in het Ontwikkelingsbeeld was geschetst. Het aantal bij te bouwen woningen tot 2040 werd tijdens de bespreking van de Rijksstructuurvisie RRAAM via een motie vastgelegd op 300.000. Sinds 2010 zijn er 44.000 van de benodigde 300.000 woningen gebouwd, zodat er nog 256.000 woningen te gaan zijn. De huidige bekende plancapaciteit in de MRA is tussen de 230.000 en 270.000 woningen.

Amsterdam Metropolitan Area in a nutshell

The Amsterdam Metropolitan Area is one of Europe's 5 most stable and successful regions. Amsterdam is the cosmopolitan cultural capital of the Netherlands. Its entrepreneurial spirit has a unique global reach. The region boasts a strong international position in financial and business services, ICT, media, the creative sector, higher education and logistics. Amsterdam is a launch market for Europe.

Interesting real estate opportunities

International investors are finding interesting projects in every part of the region, from small scale developments to grand new projects, situated in a superb mix of historic cities, bustling waterfronts, scenic landscapes and thriving commercial districts. To promote a healthy investment climate in the office market, the City of Amsterdam is actively stimulating the redevelopment and transformation of office space. Over 10,000 residential units will be build yearly. Emphasis is on sustainable development, innovation and growth.

Compact, on a human scale

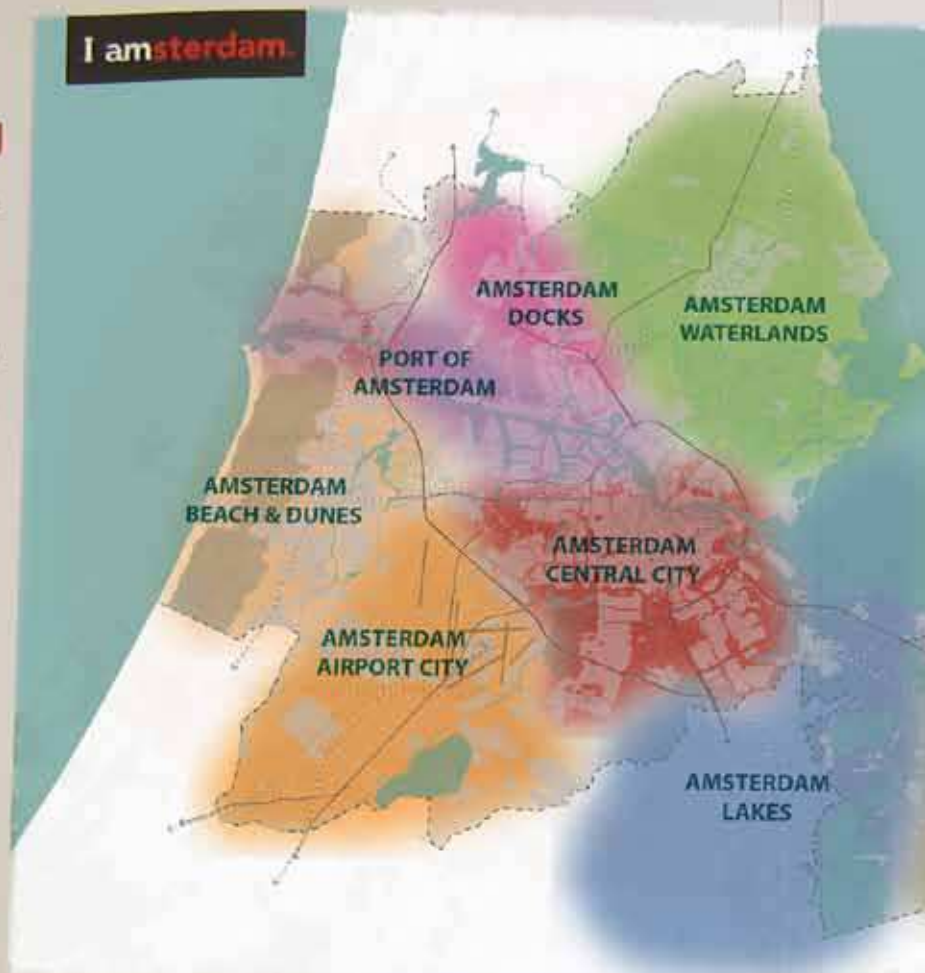
The region's unique qualities are recognised and appreciated all over the world. Our compact cities and towns are built on a human scale. They are walkable, bike-able and wide open for people meeting each other in public spaces, art centers and pubs.



'This is the easiest place to get in touch with literally anyone.'

Simon Duijn

I amsterdam.



Haarlem

A historic city of culture, at 17 minutes by train from inner city Amsterdam, with extensive parklands, shopping zones and a beach nearby, Haarlem is an attractive town for families with children, as it radiates a more provincial vibe. It is also home to many small high tech companies and start-ups. The white sandy beach stretches out over almost 150 km. All along the coast, travellers will discover miles of boulevards, terraces, shops and restaurants.

Haarlemmermeer Amsterdam Airport City

At the doorstep of Amsterdam Airport, this residential and rural area is ideally situated between Central Amsterdam and the city of The Hague. Amsterdam Airport offers a variety of small and larger villages and towns against an agricultural backdrop. Also, many suppliers to the Airport have found a home here, both for their companies and their families.



Amsterdam Top Hubs

- Internet Hub - 1st in Europe
- Airport Hub - 4th in Europe
- Harbour Hub - 1st in Europe



**Vastgoed marketingstrategie
Metropoolregio Amsterdam**

Intergemeentelijke projectgroep
Vastgoed marketingstrategie DO
Portefeuillehoudersoverleg Regio
Economische Structuur (PRES)

12 februari 2015

Illustratie van de actie voor een internationale vastgoedmarketingstrategie voor de MRA. Vanuit de eigen aanwezige kwaliteiten maken deelregio's binnen de MRA gebruik van de naamsbekendheid van Amsterdam om internationale investeerders aan te trekken.

2: Slimmer en innovatiever werken

a. Wat is er aan de hand?

De economie verandert. De grootste economische crisis sinds de oorlog heeft zijn uitwerking niet gemist. Megatrends als internationalisering, digitalisering, opkomst van nieuwe technologieën en een steeds schaarser aanbod aan grondstoffen hebben grote impact op de economie van de MRA. De toekomst voor vertrouwde steunpilaren van de regionale economie is onzekerder geworden. Tegelijkertijd komen nieuwe sectoren en bedrijvigheid juist op, sommige met ontwrichtende kracht.

De MRA heeft veel kwaliteiten in huis die van grote waarde kunnen zijn in deze snel veranderende economie. Het kapitaal van de MRA zit in de talenten van haar inwoners, maar ook in de aantrekkingskracht van de regio op talent van buiten. De MRA onderscheidt zich als de nummer 1 internethub van de wereld en het rijke culturele klimaat. Het cultuuraanbod staat echter onder druk door bezuinigingen en versnippering van initiatieven.

De economie van de MRA groeit al sinds de jaren negentig sneller dan die van de rest van Nederland. In de afgelopen crisisjaren deed de MRA het economisch minder goed dan andere metropolen in Noordwest Europa. De arbeidsproductiviteit stijgt minder snel dan in concurrerende regio's en de werkloosheidscijfers liggen in bijvoorbeeld Amsterdam, Almere en Lelystad beduidend hoger dan het nationaal gemiddelde. Met name de jeugdwerkloosheid vraagt aandacht. Bovendien neemt ook het aandeel banen in het middensegment van de arbeidsmarkt af. Verder concentreert werk voor hoger opgeleiden zich steeds meer in steden, Amsterdam voorop. De mate waarin de economie van de MRA kan inspelen op deze veranderende

vraag naar arbeid en kennis en succesvol weet te innoveren, zal bepalend zijn voor onze toekomstige welvaart en welzijn.

b. Waar kiezen we voor?

De partijen in de MRA zetten in op een slimme en innovatieve metropool, waarin kennis centraal staat: het ontwikkelen, het delen en het toepassen ervan. De MRA moet excelleren in kennisklimaat. Hier werken we aan in een intensieve samenwerking tussen kennisinstellingen, bedrijven en overheden met speciale aandacht voor de vijf door de Amsterdam Economic Board (AMECBoard) gekozen challenges (health, mobility, digital connectivity, circular economy en jobs of the future). We willen deze samenwerking intensiveren en uitbreiden naar vergelijkbare organisaties binnen en buiten de MRA. Op campussen kunnen kennis en bedrijven optimaal van elkaar profiteren. De kennis van de inwoners van de MRA, het kapitaal, zal gedurende het hele werkzame leven moeten worden versterkt via levenslang leren.

Start-ups en snel groeiende bedrijven moeten de ruimte krijgen - letterlijk en figuurlijk - in attractieve interactiemilieus. De MRA kan als proeftuin functioneren voor nieuwe ideeën, producten, diensten en smart manufacturing. Een voorbeeld hiervan is het Actieprogramma Mediavalley van de Gooi en Vechtstreek voor digital connectivity. Het doel is een metropoolregio waar de overheden bedrijven, instellingen en bewoners op allerlei manieren uitdagen om met innovatieve oplossingen te komen, maar ook leren van ontwikkelingen en oplossingen in andere metropolen of steden. Daarnaast spelen de MRA-partijen een actieve rol in het matchen van lokale projecten en (inter)nationale doelen en fondsen voor kennis en innovatie.

Sciencepark Amsterdam
(foto: E. van Eis)





Media Valley - Beeld en Geluid
(foto: Flickr Husky)

c. Acties: wat gaan we doen?

- Voor het **aantrekken en huisvesten van start-ups, kenniswerkers en studenten** bieden de MRA-partners ondersteuning bij het vinden van locaties en zetten onder meer in op campusontwikkeling en toeleiding naar (groei-)kapitaal, waarbij intensief wordt samengewerkt met alle stakeholders binnen de start-upgemeenschap zelf. We kijken daarbij nadrukkelijk naar werkgebieden in de regio die hiervoor kansen bieden. Dit gaat gepaard met woonruimte: de MRA-partijen maken op regionaal niveau afspraken over studentenhuysvesting, huysvesting voor pas afgestudeerden en internationale kenniswerkers.
- Omdat de regio Utrecht en de MRA overeenkomende doelen nastreven onderzoekt de MRA de mogelijkheden om samen met de regio Utrecht een regionaal fonds voor het innovatieve MKB op te richten.
- Om de internethub MRA te versterken, wijzen de MRA-partners een plek aan in de Westas waar datacenters zich veilig kunnen vestigen en op lange termijn kunnen blijven.
- De MRA-partners **investeren in de aansluiting van het onderwijs op de arbeidsmarkt** en maken afspraken met het bedrijfsleven en onderwijsinstellingen gericht op praktijkgericht technisch onderwijs en meer instroom op de technische arbeidsmarkt via het Techniekpact. Voor het up-to-date houden van de kennis van werknemers, ontwikkelt de MRA ook samen met de AMECBoard, SER, en de Onderwijsraad het actieplan Leven Lang Leren, met bijbehorend investeringsfonds.
- Daarnaast investeren de MRA-partijen in het primair en voortgezet onderwijs door onder meer het financieren van excellentieprogramma's en programma's voor het ontwikkelen van coderen en programmeren. De MRA lobbyt bij het Rijk om geld voor scholing en banenplannen – zoals de Asschergelden – niet sectoraal, maar regionaal in te zetten.
- Een te benoemen makelaar gaat de verbindingen leggen tussen de kennisclusters en het bedrijfsleven - in met name het MKB - in de regio.

3: De leefkwaliteit verbeteren

a. Wat is er aan de hand?

Wereldwijd is er tussen stedelijke regio's een concurrentieslag om de meest talentvolle mensen binnen te halen die de motor vormen van de economie. Lukt dat, dan volgt de bedrijvigheid die ook anderen werkt verschaft. Bedrijven hebben immers ook schilders nodig, en loodgieters, schoonmakers en cateraars. Zo werken we aan een metropoolregio waar voor iedereen plaats is. Jonge professionals, expatgezinnen en studenten letten bij de keuze van hun woonplek natuurlijk op internationale bereikbaarheid en de aanwezigheid van goede kennisinstututen en internationale scholen. Maar wat uiteindelijk de doorslag geeft, is de leefomgeving. De MRA scoort daar goed op. Onze regio kent een grote culturele diversiteit: van internationale topmusea en spraakmakende broedplaatsen tot de historische landgoederen in het Gooi en de binnenduintrand. Een sterk onderscheidend punt van de regio is daarnaast de combinatie van stedelijkheid en landelijkheid op korte afstand van elkaar. Het regionale landschap, met veenweiden, duinen, veel water, bossen en parken draagt sterk bij aan de aantrekkelijkheid van de regio als vestigingslocatie. De bezoekers aan parken en grote groengebieden zijn in de laatste tien jaar verdubbeld, voor sommige gebieden zelfs verzesvoudigd. Door deze groei, die door de verwachte bevolkingstoename nog zal doorgaan, en door de organisatie van grote evenementen wordt de druk op het landschap groter. Tegelijk kan de transitie naar grootschalige landbouw leiden tot afname van de recreatieve waarde en de biodiversiteit van de veenweiden. Ook is er steeds minder geld beschikbaar voor investeringen in het landschap en voor het beheer. Daar kan de gebruiks- en belevingskwaliteit van het landschap ernstig onder gaan leiden.

b. Waar kiezen we voor?

De MRA moet een prettige plek zijn om te wonen en te werken, op te groeien en oud te worden. Voor iedereen. En overal. Met aandacht

voor sociale samenhang. Daar staat of valt de economische ontwikkeling mee. Een bruisend cultureel klimaat draagt bij aan de slimme en innovatieve metropool; kwalitatief hoogwaardig, internationaal onderscheidend en goed bereikbaar. Binnen de regio versterken de culturele instellingen en bezienswaardigheden elkaar. Daarom kiezen we voor versterking van het cultureel aanbod en profilering. De steden (groot en klein) en het metropolitane landschap kunnen niet zonder elkaar. In de steden moet een gevarieerd woningaanbod zijn en een aantrekkelijke openbare ruimte, met parken en straatbomen. De steden moeten goed verbonden zijn met de landschappen met regionale ov- en fietsnetwerken. Die landschappen moeten een scala aan recreatiemogelijkheden en natuurbeleving bieden, en een zo hoog mogelijke biodiversiteit. De MRA kiest voor goede routenetwerken voor wandelen, recreatief fietsen en varen. We gaan geen nieuwe plannen maken om recreatiegebieden te ontwikkelen, maar we zetten in op behoud, ontwikkeling en goede ontsluiting van de bestaande landschappen. Hierbij gaan we het water in de regio beter benutten, door uitbreiding van het vaar netwerk, maar ook door de ontwikkeling van de potenties van het binnenmeer van de metropoolregio IJmeer/Markermeer voor recreatie en natuur. We zoeken naar oplossingen voor het beheer van de landschappen. Ook kijken we naar de wenselijkheid van grote evenementen in de buitengebieden. De veenweidegebieden en de binnenduintrand zijn karakteristiek voor de regio. Ze zijn niet alleen landbouwgebied, ze zijn ook uitermate belangrijk voor recreatie en kennen een hoge biodiversiteit. Beide waarden staan onder druk. We bewaren het karakter van deze gebieden. De boeren blijven de belangrijkste landschapsbeheerders. We zoeken naar combinaties van voedselproductie, waterberging, recreatie en verhoging biodiversiteit, waarbij elk veenweidegebied andere oplossingen vraagt, afhankelijk van de geschiedenis, de bodem en het gebruik.

Zaanse Schans
(foto: Flickr D. Mitchell)





Markermeer
(foto: Flickr B. Leenders)

c. Acties: wat gaan we doen?

- Om het **landschap beter te benutten**, maken de MRA-partners een Actieprogramma Metropolaan Landschap dat richting geeft aan recreatie, waterbeheer, voedsel- en energieproductie en biodiversiteit en voeren dit uit. In dit programma onderzoeken we de mogelijkheden van een landschapsfonds en landschapscompensatieregeling en komen we met een financieringsconstructie voor het beheer. Voor het veenweidegebied zetten we in op het behoud van het landschap en het beter benutten voor recreatie en waterberging, met behoud en liefst verbetering van biodiversiteit. De boeren krijgen daarbij meer ruimte voor verbreding van hun bedrijfsvoering, bijvoorbeeld door langlopende natuurcontracten. We moderniseren de recreatieschappen.
- We stellen een curator voor het landschap aan, te beginnen met Waterland als voorbeeldproject, die in 10 jaar tijd het landschap op de kaart zet voor recreanten en toeristen, bijvoorbeeld door het organiseren van een biënnale gericht op landschapskunst en stimuleren van voorzieningen, zoals onderscheidende horeca in samenwerking met de boeren.
- We stellen een regionaal plan voor afstemming van evenementen op dat is gericht op optimale verdeling van overlast en inkomsten van grote evenementen. De inkomsten komen bij voorkeur ten goede aan het beheer van het landschap.
- We voeren een verkenning uit naar de metropolitane potentie van het IJmeer/Markermeer, en zoeken daarbij nadrukkelijk samenwerking met het Rijk en de waterbeheerders.
- De MRA-partners voeren een quick scan uit voor grote lopende landschappelijke projecten, zoals de Markermeerdijken, om na te gaan in hoeverre de in de MRA Agenda gemaakte keuzes en acties daarin meegenomen worden.
- Om de **sociale en culturele samenhang te versterken**, schalen de MRA-partners onder meer het initiatief 'Balans in de stad' van de gemeente Amsterdam op naar 'Regio in balans'. De steden Almere, Amsterdam, Haarlem, Haarlemmermeer en Zaanstad verkennen de samenwerking in het sociaal domein. In eerste instantie richten zij zich daarbij op onderwerpen als de onderkant van de arbeidsmarkt, verwarde mensen in de stad en gezondheidsverschillen. Ze werken aan een effectievere aanpak voor belangrijke maatschappelijke opgaven en vergroten gezamenlijk hun slagkracht. Verder delen de MRA-partners hun kennis over preventie van problemen in voormalige groeikernen en verouderde wijken.
- De MRA-partners geven uitvoering aan de Cultuurimpuls MRA, die zich richt op afstemming en versterking van het cultuuraanbod en toeristische profilering op MRA-schaal en die nieuwe functies voor leegstaande monumenten en erfgoedstructuren biedt.

4: Versnellen van de transitie naar een schone economie

a. Wat is er aan de hand?

Uitputting van grondstoffen en fossiele energiebronnen zorgt wereldwijd voor onvoorspelbaardere prijzen en onzekerheid op de langere termijn. Verandering van grondstoffen- en energiestromen hebben grote impact op de economie. De Nederlandse economie is relatief energie-intensief en draait bovendien grotendeels op fossiele energiebronnen. Daardoor zal de energietransitie naar een CO₂-emissiearme energievoorziening juist in Nederland leiden tot relatief grote veranderingen.

Om de impact op het klimaat te verminderen en minder afhankelijk te worden van externe bronnen hebben we in internationaal en nationaal verband afgesproken om de transitie naar een duurzame energievoorziening te versnellen. Zowel Nederland als geheel als de MRA liggen nog niet voor alle doelen op schema. Dit vraagt om extra inspanningen. De ruimtelijke en economische impact hiervan is groot.

In een circulaire economie gaan we slim om met energie, water, grondstoffen en voedsel. Het is een economie waar 'afval' een grondstof is en energie komt van duurzame bronnen. Circulair, want grondstoffen worden na gebruik teruggewonnen én ingezet om nieuwe waarden te genereren. In een circulaire economie kijken we op een andere manier naar productiecycli en afvalstromen. Indien we erin slagen efficiënter om te gaan met grondstoffen, heeft dit positieve effecten op de milieu- en leefkwaliteit. Het levert ook economisch rendement en kansen op. De MRA met de logistieke hubfuncties, creatieve bevolking en innovatieve bedrijven kan internationaal voorloper worden op het gebied van circulaire economie. Dit zal de regio nieuwe bedrijvigheid opleveren. Juist bij de energietransitie en circulaire economie is het schaalvoordeel van de MRA belangrijk.

Het is gemakkelijker om op het schaalniveau van de metropoolregio energiedoelstellingen te halen dan dat iedere gemeente dit zelf en op eigen grondgebied moet doen. Ook zijn veel stromen, netwerken en effecten gemeente- en provinciegrens overstijgend.

b. Waar kiezen we voor?

We willen een duurzame, internationaal concurrerende metropoolregio zijn die minder afhankelijk is van externe bronnen en die zich ontwikkelt tot internationale grondstoffenhub. Om dit doel te bereiken voeren we de Uitvoeringsagenda Duurzaamheid MRA uit. Deze heeft vier prioriteiten: circulaire en biobased economie, gebouwde omgeving, warmte- en koudnetten en smart grids. Om succesvol te zijn in de uitvoering van deze agenda is een programmatische aanpak noodzakelijk. We leren daarbij van elkaar en kopiëren succesvolle programmering, zoals geothermie in de bestaande bouw in Haarlem, het nieuwe warmtenet in Zaanstad, en de gecombineerde warmte-CO₂-opgave bij de Greenport. We maken een herkenbare aansluiting bij de landelijke verduurzamingsopgave, zoals het Energieakkoord. We ontwikkelen gereedschappen om energie en verduurzaming onderdeel uit te laten maken van de afwegingen in het ruimtelijk-economisch domein, zoals de MRA-brede Grondstoffenatlas en de bijdrage aan de Nationale Energieatlas. We nemen belemmeringen weg daar waar eigen regelgeving knelt en lobbyen voor aanpassing van wet- en regelgeving op landelijk en Europees niveau. We stellen plekken beschikbaar in de metropoolregio voor tijdelijk gebruik en pilots. We werken hiertoe intensief samen met andere overheden, bedrijven en kennisinstellingen, bijvoorbeeld via de Amsterdam Economic Board.

Greenport Aalsmeer





Tata Steel te Velsen
(foto: Flickr I. Huizing)

c. Acties: wat gaan we doen?

- Om **grondstoffen beter te benutten**, stellen de MRA-partners een plan op met koplopers in het bedrijfsleven voor het circulair maken van grondstoffenketens, zowel door locaties beschikbaar te stellen voor bijvoorbeeld wind- en zonne-energie als in regelgeving. MRA-partners stellen een roadmap op om via een lobby de vergunningverlening te versnellen en de wetgeving aan te passen en zorgen voor (tijdelijk) flexibelere regelgeving op aan te wijzen locaties. De MRA-partners wijzen de Westas, grondstoffenrotonde Zaanstad, Gooi en Vechtstreek, Schiphol Trade Park en Floriade Almere aan als pilotgebieden voor circulaire economie. Verder bieden de Zaanse Schakel, Flevokust Lelystad, Havenbedrijf Amsterdam, Science Park, Noordzeekanaalgebied, Zuidas, bedrijventerreinen (windturbines) en sluizencomplex IJmuiden kansen.
- De MRA wijst plekken aan voor de tijdelijke opslag van hoogwaardige bouwmaterialen die vrijkomen bij sloop en zet een digitale marktplaats op om dit sloopafval op regionschaal weer te verhandelen. Ook komen er upcycle stations, voor nieuwe circulaire bedrijvigheid. Daarnaast stimuleert en helpt de MRA bij het opstarten van proefprojecten bij de transformatie van bedrijventerreinen en kantoren met als doel kennis op te doen over de meest optimale benutting van energieopwekking en -besparing.
- Verder stellen de MRA-partners een MRA-brede grondstoffenatlas op, met grondstoffenanalyse: door te laten zien hoe de stromen lopen, wordt zichtbaar hoe deze aan elkaar te koppelen zijn en kunnen regionaal afspraken worden gemaakt over afvalstromen. Deze kennis en kunde kan vervolgens verder worden verspreid in de MRA. Deelregio's helpen elkaar bij het realiseren van doelen.
- Braakliggende terreinen die de komende jaren vrij zijn om te gebruiken voor de verbouw van biobased gewassen, zoals vlas, hennep, olifantsgras, hop en voor de opwekking van zonne-energie worden geïnventariseerd.
- De MRA-partners onderzoeken de diverse manieren waarop nu regionaal afval wordt ingezameld en doen voorstellen voor een beter, regionaal geïntegreerd afvalinzamelingssysteem waarbij de grotere schaal belangrijke financiële en circulaire voordelen oplevert.
- Om de **energietransitie te versnellen** maken we een regionaal programma voor energieafspraken over de ruimtelijke doorvertaling van het landelijke Energieakkoord en leveren we een bijdrage aan de Nationale Energieatlas. Ook stellen de MRA-partners een regionaal programma op voor het versnellen van energiebesparing, en voeren dit uit.
- We schalen pilots over slimme en flexibele energiesystemen zoals smart grids op, met als doel: vraagsturing en energieopslag.
- De MRA-partners breiden warmte- en koudnetwerken uit en verknopen deze – aansluitend op het MRA warmte/koude-programma – om regionaal een hogere efficiëntie te bereiken voor onder meer 300.000 extra woningequivalenten.

5: Beter verbinden

a. Wat is er aan de hand?

Wonen, werken en voorzieningen concentreren zich steeds meer in de steden. Daarbuiten neemt het voorzieningenniveau af. Dit veroorzaakt een groei van het verkeer van en naar de steden, wat vooral in de spits tot problemen leidt. Deze problemen worden vergroot doordat op de autowegen een sterke menging is tussen het verkeer dat naar Amsterdam gaat en het verkeer dat deze stad alleen passeert. Daarnaast stijgt het sociaal-recreatieve verkeer. De grote groengebieden in de metropoolregio worden steeds meer bezocht en dat gebeurt vooral per fiets. Het aantal toeristen dat de MRA bezoekt stijgt sterk, net als de reisdoelen die ze bezoeken. Toeristen maken daarbij steeds meer gebruik van het openbaar vervoer en de fiets. De bestaande ov- en fietsnetwerken zijn niet op deze groeiende vraag berekend. Ook het stijgende aantal evenementen in de metropoolregio zorgt voor meer vervoerbewegingen. Het goederenvervoer is vooral voor de haven, Greenport Aalsmeer en Schiphol van essentieel belang. Met de toenemende verstedelijking in de regio kan het goederenvervoer in het gedrang komen. In de komende jaren wordt een flink aantal grote infrastructuurprojecten uitgevoerd, zoals Zuidasdok, capaciteitsvergroting van het spoor en op meerdere rijkswegen, vooral tussen Schiphol, Amsterdam en Almere. De Noord/Zuidlijn zal vanaf de ingebruikname in 2017 vervoersstromen en bereikbaarheid gaan veranderen. Ook investeren we de komende jaren flink in hoogwaardig regionaal en lokaal openbaar vervoer door R-net uit te bouwen, onder meer langs de A9 en in het Gooi, maar ook door het tramnet van Amsterdam sneller en efficiënter te maken. In de vervoerssector zijn veel technologische innovaties, bijvoorbeeld smart mobility, zelfsturende auto's, elektrische fiets. Dit kan in de nabije toekomst leiden tot verschuivingen in de vervoersbewegingen en tot andere eisen aan het wegennet en ov-net. Deze verschuivingen zijn nu nog niet te overzien. Hier moet de MRA nadrukkelijk de vinger aan de pols houden. De toename van verkoop via internet vraagt om andere distributieoplossingen.

b. Waar kiezen we voor?

De MRA gaat beter functioneren door onze agglomeratievoordelen beter te benutten, het gevoel van nabijheid tussen de verschillende

kernen te vergroten, het reizen binnen, van en naar de MRA te vergemakkelijken en het landschap beter te ontsluiten. Een verdere uitrol van het hoogwaardige ov-netwerk met hoge frequenties is hiervoor noodzakelijk. De financiering van het regionale ov-netwerk staat echter juist onder druk. Hier moeten we oplossingen voor vinden. Door lokale en regionale fietsnetwerken beter met elkaar te verbinden ontstaat één metropolaan fietsnetwerk. En door dit netwerk op aantrekkelijke plekken beter aan te sluiten op het openbaar vervoer kan veel winst worden behaald. De gebruiksmogelijkheden van het openbaar vervoer zelf kunnen worden verbeterd door het voor de reiziger als één netwerk te laten functioneren en te presenteren. Bestaande knooppunten van vervoersstromen kunnen beter worden benut, door deze vervoerskundig, ruimtelijk en economisch in samenhang te ontwikkelen. Voor een duurzaam bereikbare metropool geven we daarom prioriteit aan transformeren én bouwen op plekken die al goed bereikbaar zijn per ov en fiets óf daar waar veel banen en voorzieningen in de nabijheid zijn. Er is of komt een groot aantal Rijks- en regionale investeringsprogramma's op het gebied van infrastructuur in uitvoering. Dit gaat om de bereikbaarheidsprogramma's van regio en Rijk voor het spoor (Programma Hoogfrequent Spoor), de weg (uitbreiding A6-A1-A9, A10 Zuid, omlegging A9 Badhoevedorp, N23) en lokaal/regionaal openbaar vervoer (investeringsagenda's ov). En uitvoeren van de MIRT-planstudies (A27/A1, A10 Knooppunten Nieuwe Meer, A7/A8) en MIRT-onderzoeken: A7 Amsterdam-Hoorn, A1 Oost en stedelijke bereikbaarheid MRA. Regionaal wordt de A8-A9 opgepakt.

Door intelligente regie op verkeer, bouwactiviteiten en evenementen en door afspraken met bedrijven houden we de overlast voor bedrijven, bewoners en bezoekers binnen acceptabele grenzen.

De MRA zet, in samenwerking met het Rijk, in op het verbeteren van de stedelijke bereikbaarheid, onder meer door de mogelijkheid van een tweede ringweg om Amsterdam te onderzoeken en daarmee de autostromen te scheiden. In steden zoeken we in samenwerking met innovatieve bedrijven duurzame oplossingen voor de first and last mile. De voetganger, de fietser en het openbaar vervoer hebben hierbij voorrang.

Verbeteren van landzijdige bereikbaarheid van de luchthavens Schiphol en Lelystad heeft prioriteit om bestaande knelpunten weg te nemen en ruimte



Schiphol Plaza
(foto: Flickr E. Martinez)

te bieden voor groei van de luchthavens.

De MRA zet zich samen met andere regio's in voor betere internationale spoorverbindingen met belangrijke bestemmingen in Duitsland.

Het versterken van de digitale connectiviteit van de metropool, en de aanwezige datahubs in het bijzonder, is hard nodig om de voordelen die dit biedt voor de economie te behouden.

Wij kiezen voor een slimme en schone logistiek, met name in en rond de steden. Dit is van belang voor zowel de doorstroming als de leefkwaliteit.

c. Acties: wat gaan we doen?

- De MRA gaat de **regionale netwerken verbeteren** door ov- en fietsnetwerken op te waarderen en te koppelen. We wijzen fietscorridors aan op het niveau van de metropool waardoor fietsroutes voor woon/werk-verkeer en recreatie met elkaar worden verbonden. De MRA zorgt voor dekking vanuit regionale fondsen voor infrastructuur als kleine gemeenten de eigen bijdrage voor ontbrekende schakels niet kunnen opbrengen.
- De stadsregio maakt in samenwerking met de provincies en vervoerders één lijnennetkaart van het MRA ov-netwerk voor de hele MRA, met een herkenbare lijnvoering op MRA-schaal ongeacht de ov-modaliteit en ongeacht de uitvoerende partij. De herkenbaarheid van het MRA ov-netwerk wordt op alle stations zichtbaar gemaakt.
- We verbeteren de ov-bereikbaarheid van de luchthavens door prioriteit te geven aan de uitbreiding en verbetering van knooppunt Schiphol Plaza en daarnaast in te zetten op de aansluiting van luchthaven Lelystad op openbaar vervoer en snelweg.
- De MRA-partners brengen één aantrekkelijk, metropolitaan fietsnetwerk tot stand door onder meer de aanleg van ontbrekende schakels en verbetering van bestaande routes.
- Om toekomstige problemen voor te zijn, maken we een stedelijke/regionale bereikbaarheidsagenda voor goederenvervoer. Dit betreft alle soorten goederen via alle modaliteiten.
- We onderzoeken welke nieuwe infrastructuur investeringen de meeste prioriteit hebben na 2025 en betrekken daar in elk geval de uitbreiding van het Amsterdamse metronet, de voltooiing van een tweede ringweg om Amsterdam en de IJmeerverbinding bij. De MRA-partners gaan in overleg met het Rijk over de benodigde structurele financiering om het ov-systeem draaiende te houden en voor de capaciteitsvergroting voor de A1 en de A9.
- Om het **verkeer- en vervoersysteem slimmer te benutten**, stelt de MRA een innovatie- en duurzaamheidsagenda 'smart mobility' op, met aandacht voor zelfrijdende voertuigen, doorontwikkeling verkeersmanagement, uitrol elektrisch rijden, open data, schoner maken ov, slim parkeren. Daarbij sluiten we aan bij de projecten die op dit moment al voor sommige van deze thema's in de MRA lopen en maken we gebruik van de kennis die hiermee wordt opgebouwd. Daarnaast onderzoeken we de toekomstige bekostiging van het openbaar vervoer.
- De MRA-partners gaan de stedelijke distributie verbeteren door het stedelijk distributienetwerk efficiënter vorm te geven.
- MRA-partijen stellen in samenwerking met het Rijk een multimodale regioregisseur aan die afspraken maakt met wegbeheerders, vervoerders en organisatoren van evenementen. Ook zoekt de regisseur naar mobiliteitsoplossingen bij werkzaamheden en bij bedrijven.



Illustratie van de actie voor één lijnennetkaart voor het regionale openbaar vervoernetwerk. Doel is het vergroten van het reisgemak van de ov-gebruiker in de MRA.



public transport system
AMSTERDAM
metropolitan area

-   
-   

6: De metropoolregio klimaatbestendig maken

a. Wat is er aan de hand?

De wereldwijde klimaatverandering zorgt voor een stijgende zeespiegel, grotere rivierafvoeren en extremer weer. Daarnaast laten recente inzichten de enorme impact van een eventuele overstroming zien, terwijl tegelijkertijd het geïnvesteerd vermogen achter de dijken toe neemt. Het watersysteem van de MRA is bovendien een peilgereguleerd systeem met beperkte mogelijkheden voor fluctuaties en het opvangen van extremen. De zeespiegelstijging kan leiden tot een grotere zoutindringing die onze drinkwaterinlaatpunten en innamepolders bedreigt. Bodemdaling in landbouwgebieden zet door. Langere droge perioden zullen zorgen voor een watertekort waardoor bijvoorbeeld verzilting van de landbouwgronden kan optreden en de industrie steeds vaker een tekort heeft aan koelwater. Ook kunnen waterkwaliteitsproblemen optreden. We krijgen steeds vaker te maken met wolkbreuken, waarbij in korte tijd veel hemelwater moet worden verwerkt. De rioolstelsels van de meeste steden in de MRA zijn daar niet op aangepast. Mogelijkheden voor berging en afvoer zijn door het krappe systeem beperkt. Door ondergelopen kelders, onbegaanbare viaducten en schade aan funderingen kan de schade in de miljoenen lopen. Het watersysteem komt door deze verschillende ontwikkelingen onder druk te staan en de risico's op schade en slachtoffers nemen toe.

De effecten van toenemende zomerhitte vallen in vergelijking tot andere regio's in Nederland en in het buitenland nu nog mee, met name door het groene karakter van de regio en de steden. Toch is dit wel een punt van aandacht, omdat bij hittegolven kwetsbare mensen ernstige gezondheidsklachten kunnen krijgen.

b. Waar kiezen we voor?

De metropoolregio moet klimaatbestendig zijn om een aantrekkelijke en veilige plek te blijven voor bewoners en bedrijven. Waterveiligheid is immers een vestigingsfactor voor grote bedrijven. Dit betekent dat we inzetten op een betrouwbaar en flexibel watersysteem. De rijksoverheid zet – via het Deltaprogramma 2020 en samen met regionale partners – in op verbetering van het (primaire) dijksysteem, een degelijke zoetwatervoorziening en een seizoensgebonden peil op het Markermeer om ook in de toekomst voldoende water te hebben in tijden van droogte. De metropoolregio steunt deze inzet en maakt hier afspraken over met het Rijk. De grotere zeesluis in IJmuiden mag niet leiden tot meer verzilting.

Daarnaast neemt de metropoolregio haar eigen verantwoordelijkheid. Naast het verbeteren van de bescherming tegen overstromingen wil de regio inzetten op het beperken van schade aan vitale en kwetsbare infrastructuur. Dit wil men bereiken via een betrouwbare inrichting voor bijvoorbeeld

Waterlandse Zeedijk -
Markermeer
(foto: M. Eker)





Amsterdam
(foto: E. van Eis)

Schiphol of het havengebied, en het verbeteren van de crisisbeheersing bij een overstroming. Bij de kustversterking werken we aan integrale inpassing en verbetering van de leefomgeving. Ook is kwetsbaarheid van het watersysteem is een zorg voor de MRA. Goede regionale en nationale afstemming over het samenhangende watersysteem is noodzakelijk en vraagt om maatregelen in en afspraken over het systeem, maar ook om afspraken met gebruikers van het water.

Wateroverlast als gevolg van extreme neerslag en de gevolgen van droogte zorgen voor schade en overlast en zijn (beeld)bepalend voor het imago van de regio. De lokale gevolgen van het extremere weer moeten lokaal worden opgevangen om een prettig leefklimaat te garanderen. Hierbij speelt groen een belangrijke rol. Groen kan veel beter water opvangen en vasthouden dan verharding en dempt daarnaast hogere temperaturen. Ook verharde delen van de openbare ruimte kunnen een rol spelen bij wateropvang, bijvoorbeeld door de inrichting van waterpleinen die bij stortbuien veranderen in een vijver. Groen wordt in de steden van de toekomst steeds belangrijker, terwijl we tegelijk kiezen voor binnenstedelijk bouwen. Hier ligt een spanningsveld, maar er zijn ook tal van creatieve oplossingen, zoals het vergroenen van daken.

c. Acties: wat gaan we doen?

- De MRA-partners werken een regionaal plan uit voor het **verbeteren van de waterveiligheid en waterkwaliteit** waarin maatregelen staan op het gebied van calamiteitenvoorzieningen, waterberging, meerlaagse waterveiligheid, waterkwaliteit, verzilting van de landbouwgronden, bodemdaling en beperking van het watergebruik onder meer in samenwerking met rijksprogramma's.
- Provincies, gemeenten en waterschappen wijzen waterbergingslocaties aan om zware buien op te kunnen vangen.
- De MRA-partners borgen dat bij beslissingen over grote infrastructurele ingrepen en vestiging van grote watervragers de veranderende klimaatopgave wordt meegenomen in omgevingsvisies.
- De MRA-partners werken samen met het Rijk aan de nationale programma's op het vlak van waterveiligheid en zoetwatervoorziening, zoals Deltaprogramma 2020, maar ook met kennisinstellingen en benutten manifestaties zoals de Floriade 2022 om innovaties voor waterbestendigheid – naast voedselvoorziening – in de regio te stimuleren en start-ups aan te trekken die zich op dit onderwerp richten.

7: De metropoolregio wendbaarder maken

a. Wat is er aan de hand?

De wereld verandert in razend tempo. Die veranderingen en hun impact zijn onzeker en daarmee moeilijk voorspelbaar. We hebben uiteraard prognoses over hoe de bevolking, de economie en het vervoer zich kunnen gaan ontwikkelen, maar we weten niet of de werkelijkheid zich hieraan gaat houden. Sinds in 2007 het Ontwikkelingsbeeld werd vastgesteld is de manier van werken veranderd. Twaalf procent van het aantal werkenden is nu zzp-er en het aantal kleine bedrijfjes is sterk in opkomst. Dat betekent een andere ruimtebehoefte: grote monofunctionele kantoorpanden staan leeg, terwijl er tegelijk grote vraag is naar gecombineerde woon/werkruimte. Daarnaast kwam internetwinkelen op, met als gevolg legere plinten in traditionele winkelcentra en winkelstraten. De steden kregen te maken met een onverwacht snelle groei van bezoekers en talentvolle jongeren. Het wel en wee van grote economische machten zoals Rusland en China heeft een enorme invloed op de wereldeconomie, bijvoorbeeld via de prijzen van grondstoffen. En wie durft te voorspellen wat het effect zal zijn van zelfrijdende auto's en razendsnelle elektrische fietsen op de mobiliteit en het ruimtegebruik?

b. Waar kiezen we voor?

Er is maar één manier om goed te kunnen reageren op de steeds veranderende wereld. De regio moet wendbaarder worden. We houden daarbij het perspectief van het Ontwikkelingsbeeld in het oog: een internationaal concurrerende regio, met compacte steden, een aantrekkelijk metropolitaan landschap en een infrastructureel netwerk dat kernen met elkaar, het landschap en de rest van de wereld verbindt. We weten waar we heen willen, maar niet precies hoe we daar gaan komen in steeds veranderende omstandigheden. De MRA toekomstscenario's, opgesteld door de Amsterdam Economic Board, PRES en Amsterdam, kunnen helpen beter in te spelen op nieuwe ontwikkelingen (MRA-dashboard). Zaken als open data, datamining en wisdom of te crowd kunnen daarbij helpen.

Snelle en adequate reacties op veranderingen vereisen flexibiliteit in bijvoorbeeld de woningbouw en bij de aanpak van grote infrastructurele projecten. Flexibelere bestemmingsplannen zorgen ervoor dat we sneller transformaties in kunnen zetten van bedrijventerreinen en kantoorpanden, maar ook van bestaande woningen. Woningen en zorgvoorzieningen zo inrichten dat ze aansluiten op de veranderende vraag door bijvoorbeeld

Westergasfabriek te Amsterdam
(foto: E. van Eis)





Almere - ruimte voor experiment
(foto: G. van der Wijk)

vergrijzing, is belangrijk. Diversificatie van de economie en vele verbindingen maakt onze regio minder kwetsbaar voor de effecten van gebeurtenissen in andere landen. En we moeten vooral ook goed letten op wat er om ons heen gebeurt, en daarbij samenwerken met kennisinstututen, het bedrijfsleven, instellingen en burgers die met ongeplande initiatieven komen. Daar moet ruimte voor zijn. Dit vraagt ook om wendbaarheid van de arbeidsmarkt en dus van de beroepsbevolking: bewoners van de MRA kunnen niet meer volstaan met een opleiding aan het begin van hun loopbaan, maar zullen hun leven lang moeten leren. Zij zullen daarnaast veel vaker van de ene sector naar de andere moeten switchen, vanwege de grotere dynamiek in de economische sector. Dit vraagt om andere instituties en arrangementen op de arbeidsmarkt. Verder, de economische groei zal in de toekomst voor een belangrijk deel ook van nieuwe bedrijven moeten komen, de start-ups. Ook dit vraagt om wendbaarheid, in ruimtelijke zin. Start-ups hebben een voorkeur voor andersoortige locaties dan gevestigde ondernemingen. Daarnaast groeien start-ups soms heel snel. In dat geval moeten zij snel weer kunnen verhuizen.

Kunnen improviseren en experimenteren is een randvoorwaarde voor wendbaarheid: het is van groot belang om snel op veranderingen in te kunnen spelen. Daarvoor is het cruciaal dat de samenwerking in de MRA op orde is, in het besef dat er acceptatie en ongelijkheid is. Het laten zien, gunnen en accepteren van verschillen is ook eigen aan de Metropoolregio Amsterdam. Eenheid in verscheidenheid.

c. Acties: wat gaan we doen?

- De bestuurlijke en ambtelijke samenwerking in de MRA vereenvoudigen en daarmee verbeteren, zodat de MRA wendbaarder en efficiënter wordt.
- Structureel monitoren van relevante trends op (inter)nationale en MRA-schaal via het MRA-dashboard van de AMECBoard, SER en Amsterdam, met medeneming van signalen uit de samenleving.
- Om de betrokkenheid bij de opgaven van de MRA van raadsleden, vertegenwoordigers uit het bedrijfsleven, deelregio's en kennisinstellingen te borgen gaan we jaarlijks bijeenkomsten organiseren.

De netwerken van de MRA

De Metropoolregio Amsterdam (MRA) werkt op verschillende schaalniveau's samen met andere overheden: binnen de MRA met 8 deelregio's, met de omliggende buurregio's, op nationaal niveau met het Rijk en internationaal met de Europese Unie en andere metropolen.



Binnen de MRA

IJmond

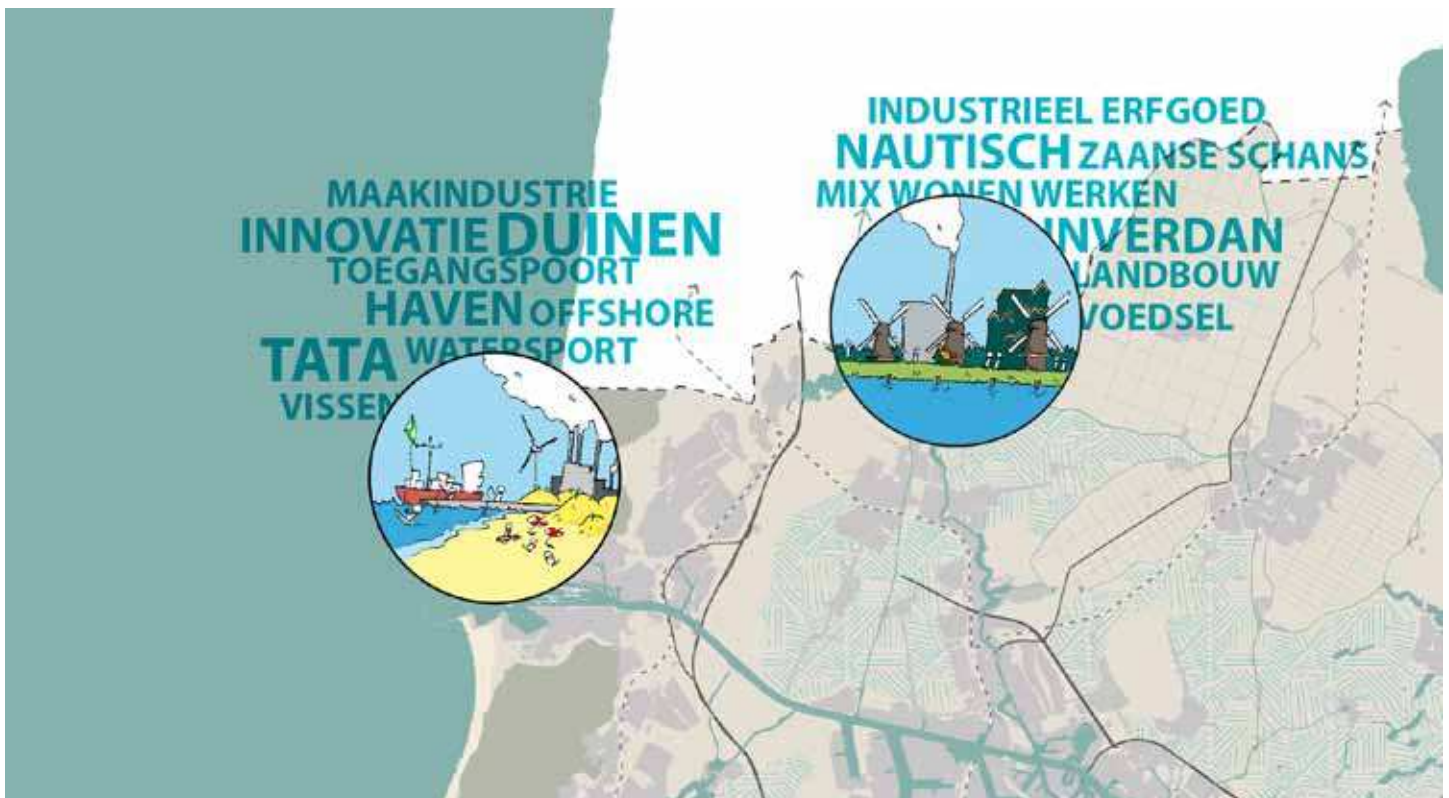
De IJmond is de nautische toegangspoort tot Amsterdam. De economische ruggengraat van de IJmond wordt gevormd door het Noordzeekanaalgebied, de zeehaven en Tata Steel. In de MRA is de IJmond het centrum van productie, ontwikkeling en innovatie, en huisvest de opleiding in de maakindustrie. Daarmee is 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 heeft het specifieke kwaliteiten als het gaat om recreatie en toerisme, zoals Beverwijkse Bazaar, IJmuiden aan Zee, Wijk aan Zee en 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.

Zaanstreek

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 Metropoolregio Amsterdam als geheel, nu en in de toekomst.

De Zaanstreek biedt de metropoolregio onderscheidende woon- en werkmilieus op korte (reis)afstand van Amsterdam met waterfrontontwikkeling langs Zaan en IJ en ruimte voor stedelijke woonmilieus rondom de knooppunten station Koog Zaandijk, Kogerveld en Zaandam.





Waterland

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. Een bruisende, ondernemende regio met kenmerkende evenementen zoals de harddraverij, visdagen, Pieper(zeil)race en kaasmarkten. 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.

Flevoland

Flevoland is een jonge provincie met een jeugdige pioniersgeest. Beeldbepalend zijn de landbouwgebieden met windmolens en de verstedelijking in Almere en Lelystad. Door de verbeterde bereikbaarheid (spoor, wegen, Lelystad Airport en havenontwikkeling) komt Flevoland dichterbij Amsterdam/Schiphol en Noord-Nederland te liggen. Er is veel ruimte voor wonen, bedrijven en recreatieve en maatschappelijke functies. Flevoland bouwt nieuwe en betaalbare woonmilieus. Ruimteveragende functies, zoals winkelgebied Bataviastad, vinden in Flevoland een plek. Het polderlandschap maakt recreatie en toerisme in de nieuwe natuur mogelijk, waaronder de Oostvaardersplassen en – in de toekomst – de Marker Wadden.

De economische structuur wordt gekenmerkt door logistiek, high tech materials, life science en agrofood. Op weg naar de Floriade in 2022 worden bewoners en ondernemers gestimuleerd om een bijdrage te leveren aan het oplossen van vraagstukken op het gebied van voedselproductie en de relaties met gezondheid, het groene welbevinden en gesloten kringlopen.

Zuid-Kennemerland

De regio Zuid-Kennemerland bestaat uit vijf gemeenten: Bloemendaal, Haarlem, Haarlemmerliede, Heemstede en Zandvoort. Door de ligging aan de Noordzee en met de historische stad Haarlem, de landgoederenzone in de Binnenduinrand en het recreatiegebied Spaarnwoude biedt 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 de beste winkelstad van Nederland. Daarnaast vormen Haarlem en Zandvoort een trekpleister voor een groeiende, toeristische bezoekersstroom. Zuid-Kennemerland heeft een relatief hoogopgeleide bevolking en aan 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.

Amsterdam

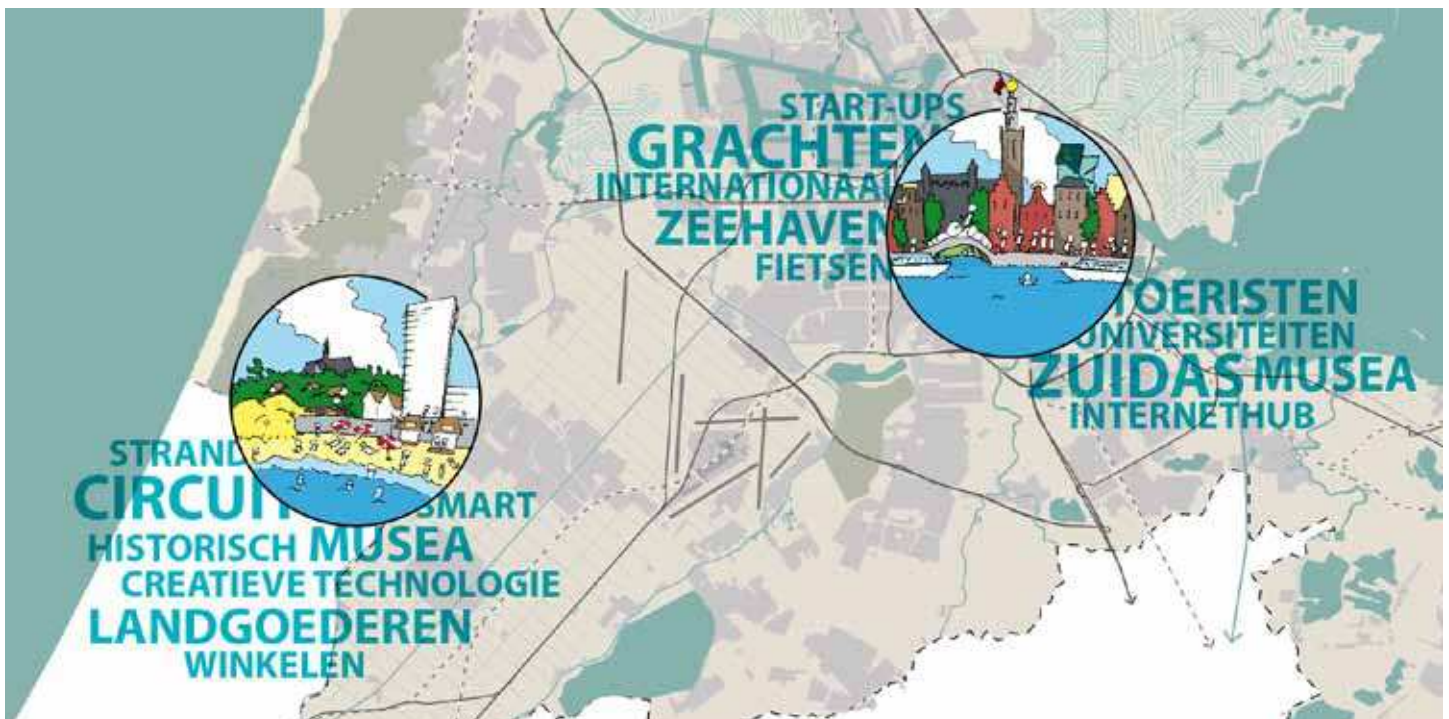
Amsterdam is vanouds een internationale handelsstad, waar dagelijks grote stromen mensen, goederen, informatie en geld doorheen gaan.

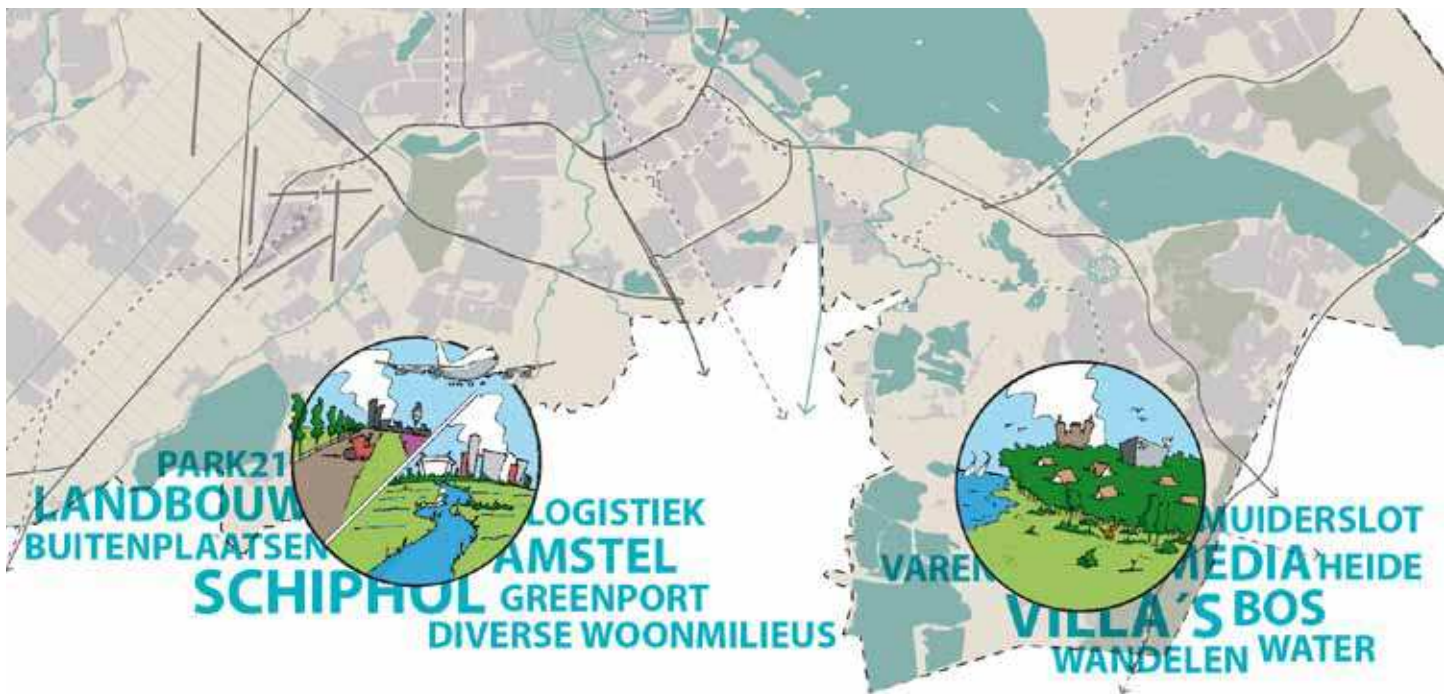
In de 17e eeuw uitgegroeid tot wereldhandelsstad, berust de huidige economie nog steeds op handel, logistiek en bankieren. De toegang tot de globale netwerken via luchthaven, zeehaven en internethub zijn daarbij essentieel.

De plaats van Amsterdam als internationaal knooppunt weerspiegelt zich in de bevolking: tolerant, open voor 'nieuw' en 'anders' en divers. Dat laatste werkt weer door in de rijke verscheidenheid aan woonbuurten, winkels, banen en vrijetijds mogelijkheden.

De openheid maakt Amsterdam tot een stad van kennis, onderzoek en innovatie. De universiteiten, scholen, kennisintensieve bedrijven en Amsterdamse ambiance trekken jongeren die het menselijke kapitaal vormen voor de groeiende kenniseconomie.

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.





Amstelland Meerlanden

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.

Amstelland Meerlanden is een in 2040 energieneutrale regio, met ruimte voor de benodigde woningbouw, versterking van de luchthaven Schiphol, innovatie en duurzaamheid.

Gooi en Vechtstreek

Gooi en Vechtstreek is een ondernemende regio waarbinnen hoge kwaliteit van leven en zorg centraal staat. Topografisch bekeken wisselen verstedelijkte delen zich af met bovenregionale landschappen: de Vechtstreek, de Randmeren en de Utrechtse Heuvelrug. Strategisch gelegen tussen Amsterdam, Almere, Amersfoort en Utrecht is Gooi en Vechtstreek een aantrekkelijk vestigingsgebied voor innovatieve bedrijven en hun medewerkers. Een belangrijke economische pijler is het Mediapark in Hilversum en een grote creatieve sector. Daarnaast biedt de Gooi en Vechtstreek een breed scala aan recreatiemogelijkheden, dichtbij de stad. Gooi en Vechtstreek is de schakel met de 'oostvleugel' qua landschap, verbindingen en economische relaties.

De directe omgeving van de MRA

De grenzen van de MRA zijn niet vast omljnd. De regionale samenwerking richt zich op het daily urban system: het gebied waar dagelijks de grootste functionele relaties zijn in woon/werk-verkeer, op recreatief, economisch en sociaal gebied. 80 tot 90 procent van die relaties zit op MRA-niveau, maar soms ook net daarbuiten. Voor het woon/werk-verkeer is die relatie er in alle windrichtingen.

Voor sommige specifieke onderwerpen ligt mogelijke samenwerking in het verschiet. Met Noord-Holland-Noord is die op knooppuntontwikkeling en toeristisch gebied al aanwezig. De Greenport NHN biedt ook kansen, bijvoorbeeld voor innovatie en zilte teelt. Voor toerisme behoren zowel de Alkmaarse kaasmarkt als de Zuid-Hollandse Keukenhof tot de toeristische producten van de MRA. Het initiatief Holland boven Amsterdam biedt een mooi aanvullend toeristisch product op het concept Amsterdam bezoeken, Holland zien. Met Utrecht en Zuid-Holland wordt gewerkt aan het Groene Hart. De kennis die in Utrecht over healthy urban living wordt opgebouwd, kan ook worden uitgetoetst binnen de MRA. Het bio kenniscluster in Leiden

werkt samen met bèta faculteiten in Amsterdam, bewoners uit Alphen aan den Rijn werken deels op Schiphol, de Utrechtse gemeente Ronde Venen is voor een groot deel op de MRA gericht. En na de opening van de Hanzenlijn neemt Zwolle in belang toe voor Lelystad.

Gesprek

De in de MRA deelnemende overheden gaan vanuit dit actieprogramma graag het gesprek aan met de directe omliggende partijen als dit wederzijds praktisch wordt bevonden. Uiteindelijk gaat het ook hier om het faciliteren van mensen die hier wonen, werken en op bezoek komen. Daarbij spelen bestuurlijke grenzen een ondergeschikte rol.

Profielkaart ruimtelijk-economische ontwikkelstrategie.
Bron: Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Legenda

Leefomgeving

Polycentrale voorstet

- Brabant-mosaiek
- Zuidvleugel stadsgglomeratie
- Noordvleugel netwerkstad
- Westland/Oostland

Landschappelijke voorstet

- Bekenlandschap
- Delta
- Kustzone
- Modere polderlandschap
- Rivierlandschap
- Veenweidelandschap
- Plassengebied
- Biesbosch
- Groene Woud
- Oostvaardersplassen
- Utrechtse Heuvelrug
- Waterland

Culturele Hoopos

- Architectuurstad
- Cultuurstad
- Designstad

Recreatieve voorstet

- Fietsrecreatie
- Kusttoerisme
- Waterrecreatie

Arbeid en economie

- Agrolood
- Brainport
- Chemie
- Creatieve industrie
- Financiële dienstverlening
- Greenport
- High tech bedrijven
- Lifesciences
- Logistiek
- Universiteitscampus
- Vrede en recht
- Zakelijke dienstverlening
- Internationale congressen
- Toerisme

Connectiviteit

- Schiphol
- Regionale luchthaven
- Mainport Rotterdam
- Haven Amsterdam
- Fietstad
- Multimodale verbindingen over land
- Verbinding over water

De MRA op nationaal niveau

Metropoolregio Amsterdam is van groot belang voor de nationale economie.

De MRA wil die bijdragen aan de nationale economie versterken. Vanuit de MRA wordt daarom samengewerkt met het Rijk en andere sterke economische regio's in Nederland. Deze Actie-Agenda geeft onze inzet weer richting Rijk en EU.

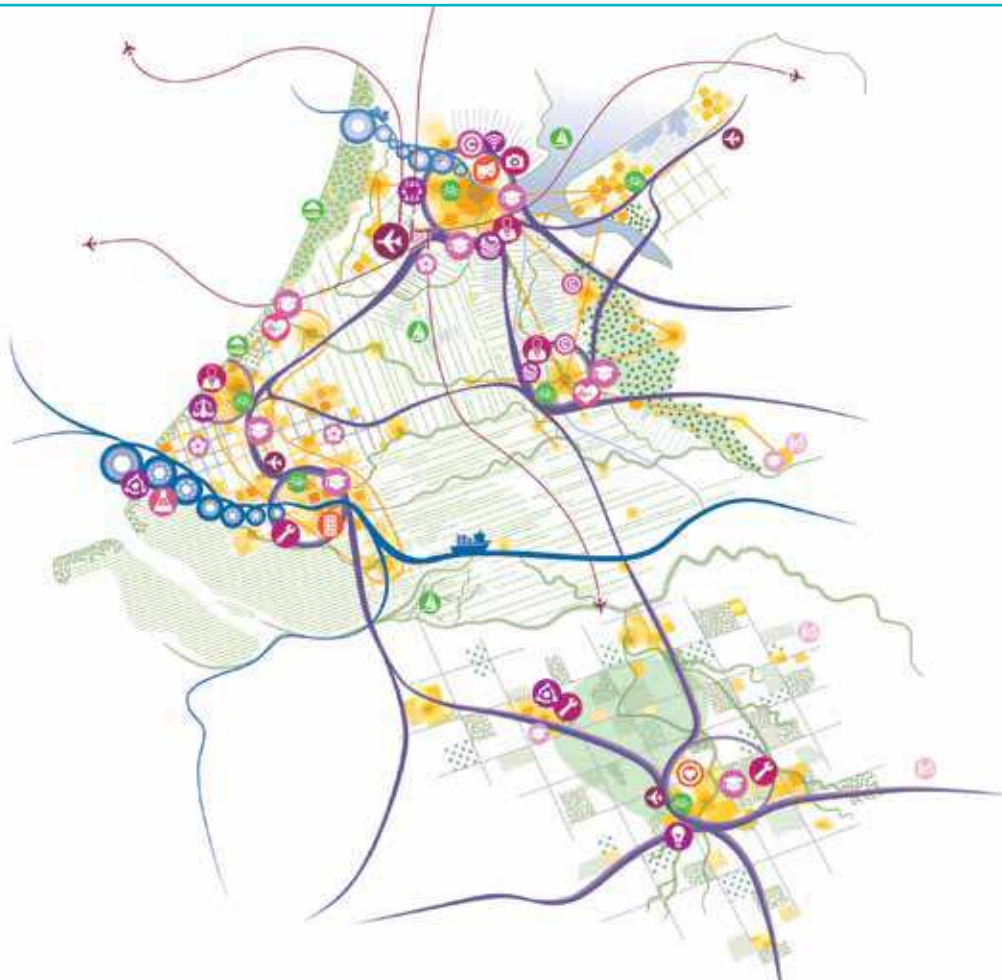
De gebiedsagenda voor de Noordvleugel (MRA en regio Utrecht) is de basis voor de samenwerking in het Meerjarenprogramma infrastructuur, ruimte en transport (MIRT). Hierin maken Rijk en regio afspraken over investeringen in de regio. Daarnaast worden er via het rijkstraject Agenda Stad tussen steden en verschillende ministeries city deals gemaakt om de groei, leefbaarheid en innovatie in steden te versterken. Afspraken die steden als Amsterdam, Zaanstad en Haarlem maken over de werving van internationaal talent, circulaire economie, social return of betaalbare woningbouw werken door op MRA-schaal.

Vernieuwen

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu stelt – samen met de drie economische kerngebieden van Nederland, Noordvleugel, Zuidvleugel (regio

Rotterdam en Den Haag) en Brainport Eindhoven – een ruimtelijk economische ontwikkelstrategie (REOS) op. Op nationaal niveau wordt bekeken hoe deze drie stedelijke regio's aanvullend op elkaar zijn en samen een bijdrage leveren aan de internationale concurrentiepositie van Nederland. Daarbij wordt onderzocht welke investeringen op een select aantal toplocaties moet worden gedaan en waar al dan niet tijdelijk, regelgeving moet worden aangepast om de economie te kunnen vernieuwen. Tot slot participeert de MRA in het opstellen van de Nationale omgevingsagenda en de Nationale omgevingsvisie.

Alle trajecten hebben tot doel om ruimte voor economische vernieuwing te creëren om daarmee de internationale concurrentiepositie van de MRA en dus Nederland, te versterken.



Europa en MRA

De MRA heeft op drie manieren te maken met Europa, via Europees beleid, in concurrentie én in samenwerking met andere Europese regio's.

Het Europese beleid komt onder meer tot uitdrukking via de Europa 2020-strategie. Deze strategie heeft tot doel de Europese economie te ontwikkelen tot een zeer concurrerende, sociale en groene markteconomie met veel werkgelegenheid. Programma's als Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) en Horizon 2020 stimuleren die groei. Met het Uitvoeringsprogramma Kansen voor West II wordt hier voor de periode 2014-2020 met projecten invulling aan gegeven. Vanuit Europa en onze nationale overheid ligt de focus op de prioritaire thema's: innovatie, een koolstofarme economie, de mismatch op de arbeidsmarkt, en het vestigingsklimaat. Deze thema's sluiten naadloos aan op de acties uit de MRA Agenda.

Netwerken bouwen, kennis delen

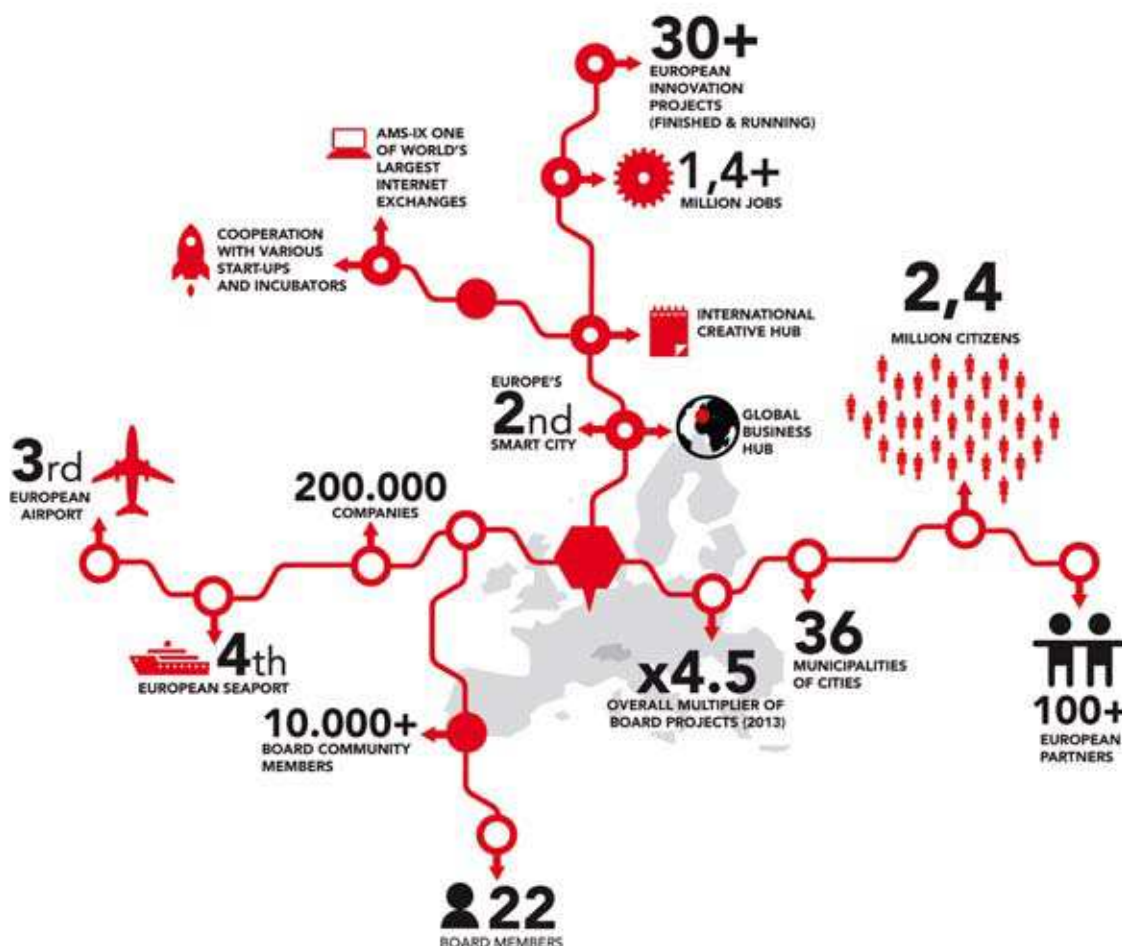
De Europese regio's werken samen, maar concurreren ook. Zo hebben kenniswerkers en internationale bedrijven die zich in Europa willen vestigen, de keuze tussen een aantal excellente regio's. De metropolen Parijs en Londen worden daarbij vaak als eerste beschouwd en de MRA

concurrereert met deze metropolen in beperkte mate. De MRA is een metropoolregio van middelgrote schaal en concurrereert met onder meer succesvolle Duitse regio's als München en Düsseldorf, Öresundregio in Scandinavië en Milaan in Italië.

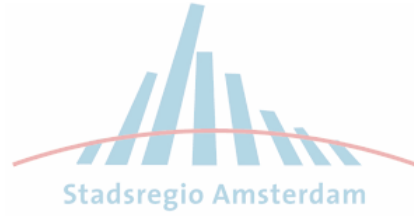
Samenwerking met andere regio's vindt plaats via bedrijven, kennisinstellingen en overheden. Bijvoorbeeld, de Amsterdamse universiteiten werken intensief samen met andere Europese kennisinstellingen, maar er wordt ook veel kennis gedeeld met andere regio's zoals op het gebied van duurzaamheid, via onder meer Eurocities en Metrex, het netwerk van Europese metropoolregio's. De MRA bouwt aan netwerken met Europese regio's, ondersteund door EU-subsidie (INTERREG). Het programma Intensivering Europese samenwerking in de MRA dat de Amsterdam Economic Board in opdracht van PRES uitvoert, zorgt voor de voorbereiding van een goede inzet vanuit de regio op Europese samenwerking.

Schiphol
(foto: VIA Drupsteen)

Infographic MRA en Europa
Bron: Amsterdam Economic Board









COLOFON

De Ruimtelijk-economische Actie-Agenda 2016-2020 is opgesteld in opdracht van de MRA 4, onder verantwoordelijkheid van Platform Ruimtelijke Ordening (PRO). Deze MRA Agenda is op 21 januari 2016 vastgesteld door de MRA4.

Bestuurlijke trekkers namens PRO:

Eric van der Burg en Tjeerd Herrema

Henk Mulder (26/03/15 - 01/10/15) Lia de Ridder (26/03/15 - 31/12/15)

Ambtelijke opdrachtgevers (directeurenoverleg MRA):

Rijk van Ark, Bregje van Beekvelt, Piet Eilander, Johan Fuite, Anne Joustra

Kernteam: Michiel Bassant, Ton Bossink, Remco Daalder, Jan Willem Kooijmans,

Sandra Langendijk, Bart van Leeuwen, Mirte Rozemond, Jurjen Tjarks, Bart Witmond.

Met dank aan: Martin Bekker, Bart van der Heijden, Camiel van Drimmelen, Jan Duffhues, Helga van der Haagen, Charlotte Hilbrand, Anita Huissen, Suzanne Jeurissen, Katerina Noteberg, Edwin Oskam, Iruma Rodriguez, Joke Schaap, Constance Winnips.

Liesbeth Aarts, Rein Aarts, Natascha Agricola, Paul Bleumink, Sandra de Boer, Harry Campen, Bertus Cornelissen, Jacqueline Cramer, Leo le Duc, Jasper Groebe, Henri de Groot, Joost Hagens, Paulien Hartog, Zef Hemel, Leo van 't Hof, Maurits de Hoog, Peter Hoogervorst, Ronald Huikeshoven, Anne Marie Klijn, Eelco Maass, Jaco Plompen, Walther Ploos van Amstel, Rudy Rabbinge, Otto Raspe, Dominique van Ratingen, Jan-Willem van der Schans, Matthijs Schouten, Jacqueline Sellink, Arnold Smeulders, Helmut Thoele, Petra Tiel, Rob Vaes, Tara Veenendaal, Jeroen van der Veer, Dick Veerman, Annemieke Verburg, Jaap Verkiel, Rick Vermeulen, Berry Vetjens, Eduard de Visser, Sander van Voorn, Egbert de Vries, Wouter van der Weijden, Job Witteman, Koos van Zanen.

Opgesteld in nauw overleg met de regioambassadeurs van de MRA: Auke Blok (Amstelland Meerlanden), Jan Heijink (Zaanstreek), Jan Willem Kooijmans (IJmond), Mark Lammertink (Amstelland Meerlanden), Steef de Looze (Zuid-Kennemerland), David Quarles van Ufford (Provincie Noord-Holland), Mirte Rozemond (Zaanstreek), Wim Runderkamp (Waterland), Marcel Stolk (Flevoland), Rob Uijtjens (Gooi en Vechtstreek), Johan van Zoest (Amsterdam).

Januari 2016

