



I De noodzaak van de Metropoolregio Amsterdam

Groot Amsterdam is een gebied tussen twee kusten. Je vindt er badplaatsen, parken, veenweidegebieden, recreatieterreinen, zeehavens, historische steden en in het hart ligt een luchthaven. Dat alles wordt omzoomd door suburbane woonmilieus en bedrijventerreinen. Dichte infrastructuur maakt de verbinding tussen al deze plekken mogelijk. Hoewel deze metropoolregio relatief beperkt van omvang is, is het gebied gevarieerd door verschillende landschappen, door de zichtbare geschiedenis, de verschillende woonmilieus, en het contrast tussen dorpse rust en stedelijke drukte. Dat geeft het karakter. De strategische ligging in West-Europa, op een internetknooppunt, aan de Noordzee en goed ontsloten, doet de rest.

Dit citaat is afkomstig uit het boek 'Groot Amsterdam. Metropool in ontwikkeling' van Theo Baart en schetst de onvermijdelijke en historische verandering van het gebied dat wij samen bewonen en besturen. Dat is in de eerste plaats een economische en maatschappelijke ontwikkeling. Bedrijven als Schiphol en Tata Steel, net als de havens, spannen onzichtbare draden door de gehele regio in werkgelegenheid en economische groei. Met de toename van de internationale handel, de vestiging van internationale bedrijven en de snelle groei van het toerisme, is de regio een pleisterplaats geworden voor expats en internationale bezoekers. De metropool dijt uit en verstedelijkt, van de IJmond tot en met Lelystad, van Zaanstreek-Waterland tot Amstelland-Meerlanden. Amstelveen wordt meer grootstedelijk en Zaanstad kruipt dichterbij Amsterdam. Gemeenten als Almere, Purmerend, Hoofddorp en Uithoorn verstedelijken verder, niet in de laatste plaats omdat ze plek bieden aan de middengroepen voor wie het wonen in Amsterdam onbetaalbaar wordt. Tegelijk neemt ook de dagelijkse pendel van woon- en werkverkeer toe waardoor wegen en openbaar vervoer intensiever worden gebruikt. Met de groei van het inwonertal, het economische en sociale verkeer, is er grote druk ontstaan op de historische oude kernen, op het landschap en de recreatiegebieden. De wording van de regionale metropool is daarmee de afgelopen jaren ook onvermijdelijk een groot bestuurlijk vraagstuk geworden. Voor de keuze voor een nieuw ziekenhuis, een nieuwe hogeschool, de vestigingsplek van een nieuw internationaal bedrijf, de nieuwe huizen en bedrijventerreinen, de aanleg van nieuwe wegen en openbaar vervoersverbindingen, moet



aanhoudend overleg plaatsvinden tussen gemeenten (en provincies) en wordt vergaderd in wisselende samenwerkingsverbanden: in de vervoersregio, in portefeuille-overleggen van wethouders en tijdens thematische platformbijeenkomsten. In de *Amsterdam Economic Board* hebben de grote bedrijven en kennisinstellingen zich verzameld om de regio van advies te dienen. Bestuurlijk verenigt de regio zich in de MRA, een soms actief, soms minder actief samenwerkingsverband en overlegorgaan.

In een door de Regiegroep van de MRA gevraagde onafhankelijke evaluatie uit 2019 wordt onder de veelzeggende titel *Meer richting en resultaat* geoordeeld dat de bestuurlijke samenwerking in de regio tekortschiet. Deze is versplinterd en fragmentarisch, het mankeert aan eigenaarschap, leiderschap en daadkracht, waardoor de metropolitane ontwikkeling onvoldoende wordt gestuurd en begeleid.

De noodzaak van eendrachtige en sterke regionale sturing is groot, en sinds het uitbreken van de coronapandemie in 2020 enkel groter geworden:

- In de wereldwijde en Europese economische (en bestuurlijke) ontwikkeling spelen regio's een telkens belangrijkere rol. In de slag om de vestiging van bedrijven, de toekenning van Europese gelden en in de nationale besluitvorming over bijvoorbeeld grote woningbouwprojecten en nieuwe openbaarvervoersverbindingen wordt sterker gekeken naar de betekenis ervan voor de regio, dan naar de bijdrage ervan voor de verschillende gemeenten die er deel van uitmaken;
- Met het gegroeide inwonertal, de hausse aan toeristen en het toenemend aantal vervoersbewegingen staat de leefbaarheid van de regio onder druk:
 - (Inter)nationale vraagstukken ten aanzien van energietransitie, klimaatverandering, verduurzaming van de mobiliteit en voortgaande verstedelijking dienen pregnant beantwoord te worden in de metropoolregio. De dubbele opgave om de kwaliteit van leven van de inwoners te bewaren en te versterken en tegelijkertijd de druk op onze natuurlijke omgeving en ons landschap te verminderen, is per definitie een bovenlokale, regionale aangelegenheid.



- De regio heeft in toenemende mate te maken met een sociaal ‘waterbedeffect’. Ondanks de bouw van duizenden woningen neemt het aandeel betaalbare woningen af. In de MRA neemt het verschil tussen de rijke en arme, tussen de kansrijke en kansarme delen ook toe. In Amsterdam neemt de segregatie toe tussen een rijke bovenklasse en kwetsbare inwoners met lage inkomens die vooral in de wijken buiten de ring wonen. Mensen met een laag en middeninkomen vertrekken uit Amsterdam omdat zij geen betaalbare woning kunnen vinden. Zij verhuizen naar bijvoorbeeld Hoofddorp, Almere of Purmerend (als zij al niet uit de MRA vertrekken). Ook in andere stedelijke kernen zoals bijvoorbeeld Zaanstad, verdiept de sociale ongelijkheid zich. De gelijkmatige sociale opbouw die de regio van oudsher kent en in sterke mate het welzijn en de (internationale) aantrekkingskracht bepaalt, staat daarmee onder druk.
- De coronapandemie trekt diepe sporen in de metropoolregio. De afgelopen jaren kende de regio de snelste economische en werkgelegenheidsgroei, met de komst van corona is dit omgedraaid in de grootste krimp. Het grote aandeel van economische sectoren zoals toerisme, cultuur, horeca, uitzendbureaus, groothandel en detailhandel in de groei van de afgelopen jaren, blijkt tijdens een pandemie de achilleshiel. Er is een realistische verwachting dat de regionale economie zich na corona snel herstelt, tegelijkertijd is er noodzaak tot herijking om onze economische veerkracht aanzienlijk te vergroten.

Met de economische, duurzaamheids- en maatschappelijke opgaven waarvoor de metropoolregio staat doemt er ook onmiddellijk een groot bestuurlijk dilemma op. Ons bestuursstelsel kent geen regionaal bestuur naast de (nationale, provinciale en lokale) democratisch gelegitimeerde bestuurslagen, noch bestaat er in de metropoolregio op dit moment de wens om die in het leven te roepen. De aanbeveling in de evaluatie van 2019 (waar een groot aantal lokale en provinciale bestuurders voor zijn geïnterviewd) om de MRA meer doorzettingsmacht en -kracht te geven verhoudt zich slecht tot de eis van democratische verantwoording en transparantie. Anders gezegd, er is behoefte aan sterke regionale sturing maar er is tegelijkertijd weerzin tegen



een regionaal orgaan dat zich macht en positie toe-eigent zonder dat het geworteld is in de lokale en provinciale democratie.

II Nieuwe ambitie: een regio van grote klasse

In vervolg op de evaluatie heeft de voorzitter van de MRA aan strateeg Ben Verwaayen gevraagd om te helpen een toekomstperspectief voor de metropoolregio te schetsen. Als tweede is hem de vraag voorgelegd hoe de metropoolregio beter kan samenwerken en bestuurlijk effectiever wordt.

Op basis van scenario's zijn 32 burgemeesters en 2 commissarissen door Verwaayen bevraagd over hun toekomstbeeld van de regio. Zij bleken opvallend gelijkgestemd. Vrijwel niemand denkt dat in de regio alles bij het oude kan blijven, even weinig bestuurders denken dat de metropool zich moet toeleggen op maximale economische competitie met andere Europese regio's. Er is grote waardering voor de historische wording, de grote variatie in stedelijke kernen en landschappelijke schoonheid, de brede welvaart en de spreiding van maatschappelijke kansen, en men beschouwt nabijheid en menselijke maat als een grote kracht.

Dit leidt tot een gezamenlijk gedragen keuze voor de ontwikkeling van de regio tot 'een metropool van grote klasse'. Dit betekent dat creativiteit, nieuwsgierigheid, internationale openheid en ondernemingszin dragende beginselen zijn bij verdere regionale ontwikkelingen. In de internationale vergelijkingen moet de metropoolregio zich niet in de eerste plaats onderscheiden door zijn rijkdom en economisch groeipotentieel maar door zijn duurzame innovatiekracht, sociale evenwicht en culturele vernieuwing. Het onderscheidend vermogen van de metropoolregio ligt niet in de kwantiteit van bulkproductie en groeicijfers maar in de kwaliteit van zijn beroepsbevolking, het potentieel van zijn jongeren, het ondernemersklimaat waarin startups en innovatie floreren en van de dagelijkse omgeving om te wonen, werken en te recreëren. De historisch gegroeide metropool die een grote variatie en kwaliteit van leven kent bevat met andere woorden ook de opdracht voor de toekomst.



Het voorkeursscenario 'een metropool van grote klasse' is de afgelopen tijd op verzoek van de Regiegroep van de MRA door de transitiecommissie (door ondertekenden) geoperationaliseerd.

Wat betekent dit voor onze gezamenlijke activiteiten? Waar leggen wij ons op toe en wat willen wij bereiken? Hoe presenteren wij ons in Den Haag, in Europa en internationaal? Wat maakt de regio onderscheidend, allereerst voor onze eigen inwoners en de hier al gevestigde bedrijven en instellingen, maar ook voor nieuwe (internationale) bedrijven, kennis- en kunstinstellingen en maatschappelijke organisaties die overwegen zich in onze regio te vestigen?

Op basis van een rondgang langs alle deelnemers van de MRA en de leden van de *Amsterdam Economic Board* stelt de transitiecommissie voor om de ambitie 'een metropool van grote klasse' te operationaliseren in drie doelen (in de bijlage de binnengekomen bijdragen):

1.	De meest inventieve regio van Europa, met de best opgeleide bevolking	• Creatief ondernemerschap • Tech, Data, Artificial Intelligence • Life sciences & Health • Groene innovatie
2.	Een regio voor iedereen, naar de menselijke maat	• Sociaal evenwichtig • Open & divers • Hoge leefkwaliteit (wonen, landschap, cultuur) • Nabijheid van (publieke) diensten
3.	Een duurzaam verbonden regio	• Internationaal knooppunt • Systeemsprong haven, OV, luchtvaart, verduurzaming • Digitale hub

Deze drie doelen bouwen ook voort op de historische ontwikkeling van de metropoolregio. Op dit moment heeft de regio al een heel goede uitgangspositie. Startups, duurzame, creatieve en mediabedrijven zijn sterk vertegenwoordigd, onze internationaal erkende universiteiten en hogescholen bieden het potentieel voor verdere innovatie. De regio vormt



een belangrijk internetknooppunt, waar Schiphol, de havens en internationale OV-lijnen onze fysieke, internationale verbinding garanderen. Ondanks de kleine schaal is de variatie in landschappelijkheid en woonmilieus groot en dankzij de kleine schaal zijn publieke voorzieningen (scholen, ziekenhuizen, kunst en cultuur etc.) altijd nabij.

Tegelijkertijd zijn er ernstige belemmeringen om de ambitie een regio van grote klasse te worden, te verwezenlijken. De arbeidsproductiviteit en -participatie nemen nauwelijks toe, er zijn tekorten op de arbeidsmarkt, de mobiliteit staat onder druk en de vraag naar betaalbare woningen stijgt sneller dan het aanbod waardoor de toegankelijkheid van de regio onder druk staat. In energietransitie, klimaatadaptatie en de omvorming tot een circulaire economie liggen grote kansen voor innovatie en nieuwe welvaart maar deze vergen ook grote aanpassingen van inwoners en overheden.

III Nieuwe samenwerking: sterke MRA, sterke democratische controle

The proof of the pudding is in the eating. De MRA wordt niet morgen opgericht maar bestaat al geruime tijd en functioneert soms beter en soms minder. Er zijn bestuurlijke platforms en portefeuillehouders die elkaar treffen, waar zaken worden gedaan op deelterreinen. Er is een MRA-agenda, een Agendacommissie en een Regiegroep waar afspraken worden gemaakt over de regionale samenwerking en de voortgang ervan.

Uit de evaluatie van 2019 blijkt dat de informele uitwisseling van kennis en ervaring wordt gewaardeerd en er de afgelopen jaren resultaten zijn geboekt waar de MRA-deelnemers trots op zijn: de acquisitie van EMA, afspraken over bedrijventerreinen, gezamenlijke maatregelen om toeristenstromen meer te spreiden, de activiteiten van de *Amsterdam Economic Board*, verbeteringen in infrastructuur en OV enzovoort. Maar er wordt ook geklaagd over bestuurlijke drukte, papierstromen en overleggen die nergens toe leiden. Belangrijker dan dat is dat koers, visie, richting en eendracht worden gemist.

Hier doemt het grote bestuurlijke dilemma opnieuw op. De MRA is geen officieel bestuurlijk, democratisch gelegitimeerd orgaan. De besluiten over bijvoorbeeld de begroting en de MRA-agenda liggen (vanzelfsprekend) onverkort bij de Raden en Staten. Deze hebben hun democratische



bevoegdheden en beslissingsmacht en bepalen daarmee ook de kaders voor het handelen in de MRA. De MRA is een samenwerkingsverband, opgebouwd vanuit de deelregio's, dat zijn legitimatie ontleent aan gedeeld enthousiasme, gelijkgestemdheid over de toekomst van de regio, overtuigingskracht en onderling vertrouwen. De gesprekspartners in de evaluatie van 2019 en de scenariobijeenkomsten van Verwaayen spreken ook de hoop en de verwachting uit dat de MRA de komende jaren leiding geeft aan de ontwikkeling van de regio, macht en kracht verzamelt en van grotere betekenis wordt.

Hoe, met andere woorden, ervoor te zorgen dat de MRA betekenisvol wordt voor zijn inwoners, voor de nationale overheid, in Europa en in internationale overleggen en tegelijkertijd de Raden en de Staten zich betrokken en erkend weten in (de aanloop naar) de besluitvorming.

Dat vereist vereenvoudiging van het overleg binnen de MRA tot een overzichtelijk aantal organen met een duidelijke positie en opdracht. De bestuurlijke drukte dient verminderd te worden, overleggen moeten heldere besluitvorming dienen en deze dienen bijtijds te kunnen worden voorgelegd aan, en gecontroleerd door Raden en Staten. Tegelijkertijd dient de positie van onze partners beter te worden verankerd in de samenwerking: bedrijfsleven, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties dienen hun weg gemakkelijk te vinden naar het bestuur van de MRA, de *Amsterdam Economic Board* moet een centralere positie kunnen innemen.

Daartoe zijn de volgende richtinggevende principes voor samenwerking geformuleerd:

- * De inhoud staat voorop. Omdat sturing vanuit de MRA steunt op vertrouwen en overtuiging en niet op hiërarchie, committeren de leden zich aan de gedeelde ambitie en doelen;
- * Draagvlak is onmisbaar aangezien de cruciale besluiten alleen door de democratische organen kunnen worden genomen. Dit betekent geregelde afstemming met deelregio's, tijdige openbaarmaking van agenda's, stukken en verslagen via de MRA-website.



* In de beperking toont zich de meester. Lang niet alle opgaven lenen zich voor het schaalniveau van de MRA maar kunnen worden besproken in het reguliere overleg van bestuurders. De MRA is geen rupsje nooit genoeg dat alle regionale kwesties naar zich toetrekt: de activiteiten en voorstellen dienen de centrale ambitie en drie bijbehorende doelen.

* De MRA heeft een interne en een externe functie. Dat betekent als eerste de versterking van de onderlinge samenwerking in de regio door te begeistere, bestuurders en maatschappelijke partners bijeen te brengen en draagvlak te zoeken op gewenste, grote regionale ontwikkelingen. Als tweede betekent dit het vergroten van de bekendheid, het gezag en de overtuigingskracht van de regio bij de nationale overheid, in Europa en op internationale fora.

* De basis voor de samenwerking in de MRA ligt in de zeven deelregio's. In de MRA-platforms en de portefeuillehoudersoverleggen zijn de deelregio's vertegenwoordigd. Dit vereist ambtelijke en bestuurlijke afstemming en overleg met de Raden in de deelregio's. Op welke wijze men daaraan invulling wil geven wordt in de deelregio's zelf besloten, waarbij de provincies een actieve, stimulerende rol vervullen. Vanuit de deelregio's zijn er ook belangrijke relaties met gebieden buiten de MRA (zoals Noord-Holland-Noord, regio's rond Utrecht, Zwolle en Leiden).

IV Een heldere, eenvoudige(r) organisatie

Op basis van de evaluatie uit 2019 en het advies van Verwaayen stellen wij een vereenvoudiging en verheldering voor van het samenwerkingsverband MRA. We zetten de agendacommissie en de regiegroep om naar respectievelijk een bestuur en een algemene vergadering. En we scherpen de verantwoordingslijnen tussen het bestuur van de MRA en de democratisch gekozen organen aan.

1. Bestuur MRA

Het bestuur heeft de dagelijkse leiding over de samenwerking in de MRA. Dit vervangt de agendacommissie. Het bewaakt de realisatie van de centrale ambitie, de drie inhoudelijke doelen en de inhoudelijke samenhang ertussen.



Het bestuur coördineert de lobby in Den Haag en Brussel en zorgt dat er met één mond wordt gesproken. Het bestuur is verantwoordelijk voor het draagvlak voor de te nemen besluiten die ambtelijk worden voorbereid door de directie. In haar werk maakt het bestuur dankbaar gebruik van het werk van de bestuurlijke platforms. Voor advies gaat het bestuur te rade bij de algemene vergadering en daaraan legt zij ook verantwoording af. Alle democratisch te bekrachtigen, bestuurlijke besluiten worden voorgelegd aan de raden en staten. De leden van het bestuur opereren zonder last of ruggespraak.

Het bestuur komt maandelijks bijeen en bestaat uit:

- Burgemeester Amsterdam (voorzitter)
- CdK Noord-Holland
- CdK Flevoland
- Per bestuurlijk platform één afgevaardigd lid (3 tot 4; niet zijnde de voorzitters)
- Directeur MRA (secretaris)

2. Bestuurlijke platforms

Op dit moment kent de MRA drie platforms (Economie, Ruimte en Mobiliteit) en 4 portefeuillehoudersoverleggen (Duurzaamheid, Wonen, Landschap en Cultuur). De platforms kennen ambtelijke overleggen (AO's), directeurenoverleggen (DO's) en bestuurlijke overleggen (BO's). De platforms zorgen onder meer voor de inhoudelijke voorbereiding van de MRA-inbreng in samenwerkingsdossiers met het Rijk, zoals de Verstedelijkingsstrategie en het MIRT. De platforms hebben een belangrijke positie in de voorbereiding en de uitvoering van de centrale ambitie en de bijbehorende doelen. Wel wordt de platforms sterk in overweging gegeven om bij een toekomstige indeling de drie inhoudelijke doelen als uitgangspunt te hanteren of eventueel een vierde platform toe te voegen waardoor ook de sociale thema's en het belang van de menselijke maat zijn gewaarborgd. Bij het gesprek over die indeling wordt ook de rol van de verschillende, meer specialistische, portefeuillehoudersoverleggen betrokken.

Elk platform stelt dit jaar, in overleg met het bestuur, een nieuwe inhoudelijke agenda op. Deze worden gebundeld door het bestuur voorgelegd aan de algemene vergadering. De platforms komen bestuurlijk 4 tot 6 keer per jaar



bij elkaar. De voorzitters van de platforms worden geleverd door de beide provincies (ieder 2 platforms). Indien een lid van een platform stopt als bestuurder, dan stelt de deelregio een opvolger voor.

3. Algemene vergadering

De algemene vergadering (AV) is een breed overleg waarin alle MRA-deelnemers zijn vertegenwoordigd: 32 gemeenten, 2 provincies en de Vervoerregio Amsterdam. Zij legitimeert de bestuurlijke prioriteiten, bekrachtigt de samenstelling van het bestuur en toetst of het bestuur handelt binnen de kaders van de begroting en de MRA Agenda (zoals worden vastgesteld door Raden en Staten). Daarmee is de AV het centrale orgaan en bewaakt de identiteit en cultuur van de MRA. De AV vervangt de huidige regiegroep. Gemeenten en provincies bepalen zelf wie zij afvaardigen, dubbeling met een positie in het bestuur is uitgesloten. Het bestuur legt verantwoording af in de AV. De leden van de AV leggen, na instemming met de bestuurlijke voordrachten, hierover verantwoording af aan de Raden en Staten. De AV komt twee keer per jaar bijeen, of vaker indien de leden dat wensen of als het bestuur daar met redenen omkleed om vraagt. Voorgesteld wordt om de burgemeester van Almere de AV als kwartiermaker te laten voorzitten.

4. Raden en staten, én de Raadtafel

Vanzelfsprekend hebben de Raden en Staten onverkort hun eigen bevoegdheden. Zij nemen besluiten over de begroting en de MRA Agenda. Daarmee bepalen de Raden en Staten de kaders voor het handelen binnen de MRA. In de vernieuwde samenwerking worden de Raden en Staten in een eerder stadium inhoudelijk bij onderwerpen betrokken (bijvoorbeeld door digitale consultatie).

Om ervoor te zorgen dat het bestuur genoeg voeling heeft met de democratische vertegenwoordiging in de MRA wordt de positie van de Raadtafel versterkt. Deze bestaat uit 1 raadslid per gemeente en 2 statenleden per provincie. Allereerst adviseert de Raadtafel het bestuur en de AV over het proces van besluitvorming en controle. Zij kan gevraagd en ongevraagd advies geven. Daarnaast vervult de Raadtafel ook de rol van



ambassadeur. Dit betekent dat de Raadtafel initiatief neemt tot het organiseren van bijeenkomsten voor Raads- en Statenleden, inhoudelijke gesprekken met experts of leden van de *Amsterdam Economic Board* en daarin wordt ondersteund door de MRA-directie.

Als een beslissing grote gevolgen heeft, wordt de formele lijn van wensen en bedenkingen gebruikt. Die loopt via de Raden en Staten, niet via de Raadtafel. De Raadtafel kan wel gevraagd en ongevraagd adviseren deze lijn te doorlopen.

5. Directie MRA

De directie stuurt op uitvoering van de MRA-agenda en de bestuurlijke afspraken over de centrale ambitie en de bijbehorende doelen. Bij het maken van afspraken heeft de directie een agenderende en initiërende rol. Daadkracht in de uitvoering koppelt de directie aan het bijdragen aan draagvlak voor de te nemen besluiten. Daarin heeft de directie een spilfunctie voor betrokken ambtenaren, bestuurders en raads- en statenleden. De directie rapporteert aan het bestuur en krijgt een aanmerkelijk sterkere positie dan het huidige secretariaat dat vooral ondersteunt. Dit betekent dat het ambtelijk apparaat wordt uitgebreid tot ongeveer 30 fte. Dit zal niet leiden tot een verhoging van de bijdrage per inwoner. Wij stellen voor om op deelregio-niveau 'om niet' geschikte kandidaten af te vaardigen aan de directie MRA. Dit heeft het voordeel dat er een goede afspiegeling in personeel ontstaat, dat de kwaliteit van kandidaten gewaarborgd kan worden en in de deelregio's de kosten naar rato kunnen worden gedeeld.

V Tot slot

De verandering die hier wordt voorgesteld zal niet van vandaag op morgen zijn beslag krijgen. Door de coronapandemie, de noodzaak van economisch en maatschappelijk herstel heeft versterking van de MRA wel grote urgentie. In het eerder aan de regiegroep toegestuurde schema is voorzien in definitieve besluitvorming over de centrale ambitie, de drie doelen en het herziene samenwerkingsverband voor de zomer van 2021. Mocht de regiegroep instemmen met de vereenvoudigde en heldere organisatie die hier wordt voorgesteld dan zal deze de komende maanden verder worden uitgewerkt in een protocol dat ook voor de zomer wordt voorgelegd.



Na de definitieve besluitvorming zal in ieder geval een overgangsperiode van een half jaar (tot eind 2021) nodig zijn om de nieuwe werkwijze te bestendigen. Zo zal het bestuur samen met de platforms uitwerken hoe de centrale ambitie, de drie doelen en het reguliere werk op basis van de MRA-agenda met elkaar worden verbonden. Ook kan dan worden nagegaan of de MRA-agenda 2020-2024 aanpassing en aanscherping behoeft.

Vertrouwen, gedeeld enthousiasme, begrip voor elkaars wensen en zorgen, en een gezamenlijk gedragen ambitie ontstaan in ontmoeting. Jaarlijks komen we daarom met de gehele MRA bijeen om te praten over de relevante inhoudelijke onderwerpen, bij voorkeur in combinatie met de State of the Region. We nodigen sprekers uit die de Raads- en Statenleden, bestuurders, ambtenaren en onze maatschappelijke partners inspireren en verleiden nieuwe horizonten te verkennen. Immers, alleen samen brengen wij onze metropoolregio verder.

De transitiecommissie,

Arthur van Dijk
Femke Halsema (voorzitter)
Thijs Kroese
Gerard Kuipers
Leen Verbeek
Franc Weerwind
Emiel Reiding (secretaris)



Bijlage 2

Totaaloverzicht ingekomen input voor de prioriteiten

Deelregio Amstelland-Meerlanden

Onderstaande input is ambtelijke input namens de deelregio Amstelland-Meerlanden, vooruitlopend op individuele reacties van bestuurders (zie verder op in dit overzicht):

Wij hebben echter ook als input voor de nieuwe MRA Agenda eerder in een brief aangegeven wat voor de AM belangrijke issues zijn ... Wij hebben toen genoemd: Wonen, Werken, Mobiliteit (bereikbaarheid), en als vierde het Metropolitane landschap

Input van Arthur van Dijk (en Jeroen Olthof):

Onderstaande input is ingebracht door Arthur van Dijk, en is ook namens Jeroen Olthof:

- Een daarvan betrekking zou moeten hebben op **economische ontwikkeling** (welvaart);
 - Brede welvaart
 - Goede bereikbaarheid van/binnen het daily urban system van de MRA
 - Goede inschakeling van alle kwaliteiten van de deelregio's
 - MRA-brede betekenis van kennisinstellingen
 - Triple helix: nauwere samenwerking met bedrijfsleven
 - Transitie energie, circulair, voedsel
- De tweede dan gevonden moet worden in het domein van de **leefkwaliteit**, en te maken heeft met thema's als duurzaamheid, menselijke maat etc. (welzijn);
 - Leefkwaliteit
 - Landschap/natuur/ recreatie
 - Sociale spreiding/opbouw MRA
- Terwijl de derde dan betrekking zou moeten hebben op **de hoe-vraag**, op de manier waarop we daartoe komen, gisteren viel de term 'veerkracht'.
 - Essentiële doelen meten en monitoren
 - Periodiek strategie herijken
 - Bestuurlijk en ambtelijk in staat zijn op nieuwe kansen in te spelen
 - Veerkracht bij onverwachte gebeurtenissen

Ik kan me dan voorstellen dat we als overkoepelende doelstellingen ("pijlers") een trits prioriteiten naar voren brengen zoals bijvoorbeeld:



- *Een vernieuwende economische ontwikkeling;*
- *Een toekomstbestendige metropool van de menselijke maat;*
- *Veerkrachtige eenheid in verscheidenheid.*

Gemeente Amstelveen

De input die is ingezonden door Tjapko Poppens namens gemeente Amstelveen:

1. **Verstedelijking:** een polycentrische MRA met een voldoende toekomstbestendig woningaanbod in een gezonde duurzame leefomgeving waar de verschillende steden zich op basis van hun eigen identiteit en karakter verder kunnen ontwikkelen.
2. **Mobiliteit:** een MRA die zowel (inter)nationaal als regionaal met alle modaliteiten optimaal bereikbaar is, waar verstedelijking en mobiliteit op elkaar afgestemd zijn en wordt ingezet op de verdere verduurzaming van alle vervoersvormen en adequaat regionaal openbaar vervoer (light rail, snelle conflictloze buslijnen en fijnmazigheid binnenstedelijk).
3. **Economische groei en leefkwaliteit in balans:** een MRA waar het fijn leven is, met een juiste balans tussen duurzame economische ontwikkeling (de drukte) en groen en ruimte (de rust). Het gaat bijvoorbeeld om oplossingen voor de (milieu-)gevolgen van de haven en Schiphol en het ontwikkelen van hoogstaande groengebieden in, rond en tussen de kernen.

Ambtelijk / voorlopige input Zaanstreek-Waterland:

De deelregio Zaanstreek-Waterland heeft aangegeven dat zij behoefte hebben aan zorgvuldige en brede bestuurlijke afstemming in de deelregio over deze prioriteiten, en dat zij deze pas begin volgend jaar kunnen geven. Vooruitlopend daarop hebben zij ambtelijk alvast gereageerd met een richting waarin nu gedacht wordt:

- economie, met nadruk op innovatie, verduurzaming en moderne educatie;
- stedelijke ontwikkeling, met een ferme bijdrage aan de woningbouwopgave en met inachtneming van de complexe interactie met het landelijk gebied;
- Bereikbaarheid, met een inzet op de verbetering van het noord-zuid pendel, de OV-transitie en met inachtneming van afhankelijkheden voor een deel van onze arbeidsbevolking.

Deelregio Gooi- en Vecht:

De input die is ingebracht vanuit de deelregio Gooi- en Vecht, namens de drie bestuurders die vanuit de deelregio lid zijn van de Regiegroep:

- **Healthy urban living** (stedelijk wonen in een gezonde en klimaatbestendige leefomgeving)



- **Highly connected** (een hoge verbindingsgraad zowel digitaal in netwerken en multimedia gebruik als fysiek via hoogfrequent en innovatief OV)
- **Digital Innovation** (ons onderscheidend economisch profiel ligt op digitale creativiteit en innovatie met een hoog kennisniveau)

Deelregio Flevoland:

De input die de drie leden van de Regiegroep vanuit Flevoland hebben gegeven:

1. Banen
2. Bereikbaarheid
3. Bouwen van Woningen.

Deze prioriteiten bieden perspectief aan onze inwoners en aan bedrijven, hetgeen zeker in deze coronacrisis hard nodig is. Bovendien sluiten ze aan bij de overkoepelende MRA ambitie dat we werken aan een internationale topregio met een hoge leef kwaliteit voor onze inwoners, door te investeren in een toekomstbestendige en evenwichtige metropool. Ten aanzien van de genoemde prioriteiten hanteren wij de volgende uitgangspunten:

1. Uitgaan van het nieuwe normaal: inzet vanuit duurzaamheid, circulair, vergroening en datagedreven besturen (smart MRA)
2. Richten op die zaken waarbij wij de mogelijkheden voor co-financiering van het Rijk of Europese Fondsen benutten. Daarom zijn de rijk regio trajecten als de verstedelijkingsstrategie, samen bouwen aan bereikbaarheid (schaalsprong OV) van groot belang voor de MRA
3. Borgen dat de ontwikkeling van de metropool bijdraagt aan de leefbaarheid en de kansengelijkheid. Dat betekent dat er aandacht moet zijn voor de brede welvaart.

Vervoerregio Amsterdam:

Onderstaande input is de suggestie die Marja Ruigrok als DB-lid aan de bestuurders van de VRA heeft voorgelegd, maar waar nog geen nadere afstemming over heeft plaatsgevonden):

- De MRA bouwt 250.000 woningen tot 2040 in de polycentrale metropoolregio (vooral in Amsterdam, Almere, Zaanstad, Haarlemmermeer, Haarlem, Purmerend, Lelystad en Hilversum);
- De MRA zorgt voor een verbonden infrastructuurnetwerk in de metropoolregio (met extra inzet op metro, HOV en fiets) en draagt bij aan een verbonden regio in (inter)nationaal verband (met een extra accent op trein binnen NL en NW-Europa, en wereldwijd via (lucht)havens);
- De MRA faciliteert economische vernieuwingen en draagt bij aan een arbeidsmarkt die in evenwicht is met die veranderende economie.

Deelregio IJmond

Input die is ingezonden namens de deelregio IJmond:





- MRA is koploper als innovatief (of slim) knooppunt van energietransitie
Het gaat dan om investeringen in de economie, werkgelegenheid, duurzaamheid en onderwijs. Dit was al belangrijk maar is door de coronacrisis nog noodzakelijker geworden. Laten we als eerste en sterkste metropoolregio hier uit komen.
- MRA biedt ruimte aan werken, wonen, recreatie en toerisme
Belangrijk hierbij is het faciliteren van investeringen in voorzieningen om te wonen, waaronder primair de bereikbaarheid voor de hele regio. Versterken van de leefkwaliteit in de MRA-regio hoort hier ook bij. Het wegnemen van obstakels vallen hier nadrukkelijk onder.
- De MRA is bereikbaar, voor mensen binnen en buiten de MRA
De MRA heeft de ambitie om zich te blijven ontwikkelen als poly-centrische metropoolregio. Daar hoort een goed OV-systeem dat alle onderdelen van de metropoolregio bedient. Net als een wegennetwerk dat robuust is en voor alle onderdelen van de metropoolregio werkt, en ook een ondergrond die de MRA helpt om haar maatschappelijke doelen te bereiken.

Deelregio Zuid-Kennemerland

Jos Wienen, Robbert Berkhout en Ellen Verheij komen eensgezind met dezelfde 3 prioriteiten terug naar de Regiegroep na afstemming met hun Colleges. Uitvraag naar Bloemendaal en Heemstede heeft wel plaatsgevonden, maar heeft nog geen reactie opgeleverd:

1. Circulaire Economie

Deze regio kan internationale hotspot worden mbt circulaire economie. Denk aan betrekken ondernemers, kennis en overheid. Bv als het gaat om textiel/houtbouw.

2. Duurzame verstedelijking

Woningbouw maar wel toekomstbestendig. Vooral klimaatadaptief. Hergebruik van materialen. Natuurinclusief etc. Resilience By Design. Architectuur combineert woningbouwopgave met duurzaamheid.

3. Schone mobiliteit

Regio heeft uitdaging als het gaat om mobiliteit. Maak hier de schaa sprong. Doe dit elektrisch. Zet in op schone mobiliteit en een goed ov-netwerk. Goede ketenmobiliteit.

Gemeente Amsterdam:

Onderstaande input is ambtelijke inbreng vanuit de gemeente Amsterdam. Op 4 januari zal hier bestuurlijk over gesproken worden.



1. Investeren in groene en brede welvaart van wereldklasse

Als wereld en regio staan we voor enorme uitdagingen. De MRA moet naar een CO₂-neutrale en circulaire economie. Hiervoor is het noodzakelijk de economie te vergroenen. Dit kunnen we als MRA alleen doen wanneer we de benodigde investeringscapaciteit hebben geregeld en het bijbehorende instrumentarium samen met alle maatschappelijke partners hebben geperfectioneerd. Dit zorgt voor behoud van en nieuwe banen en versterkt onze internationale concurrentiekracht. Helaas worden we in steeds grotere mate geconfronteerd met de gevolgen van de klimaatsverandering. Naast investeringen in de energietransitie, is het daarom ook noodzakelijk oog te hebben voor de gevolgen van waar we nu al mee geconfronteerd worden, en de ruimtelijke consequenties daarvan.

Door toenemende concentratie van werk in de kernagglomeratie en regionale segregatie van sociale groepen hebben praktisch en middelbaar opgeleiden in de MRA voor hun woon-werkverkeer grotere pendelafstanden (veel meer dan theoretisch opgeleiden). Voor met name praktisch opgeleiden is de bereikbaarheid van werk (en daaraan gerelateerde vervoersarmoede) een van de factoren die arbeidsparticipatie in de weg staat. Die arbeidsparticipatie wordt belangrijker omdat we MRA-breed toegroeien naar een tekort aan praktisch opgeleid personeel.

De groeiende disbalans is een probleem voor het maatschappelijk en economisch functioneren van de MRA. Dit verdient dus brede aandacht bij de uitwerking van een woning voor iedereen (en op de goede plek), de schaa sprong van het OV-systeem en het investeren in een groene economie van wereldklasse.

2. Betaalbare en beschikbare woningen voor iedereen in een gezonde leefomgeving

De MRA is een bijzonder populaire plek om te wonen. Op internationale ranglijsten scoren Nederlandse stedelijke regio's en ook de MRA hoog op leefbaarheid in brede zin. Dat is een van de onderscheidende kwaliteiten die de MRA een streepje voor geeft in de internationale concurrentie om internationaal kapitaal en talent.

Nu de ruimtelijke, demografische en economische druk op de MRA toeneemt zorgt de wens om deze groei te accommoderen ervoor dat de omstandigheden die zorgen voor gezonde en leefbare steden onder druk komen te staan. Door het woningtekort is het niet voor iedereen mogelijk te wonen in de MRA. Voor velen wordt het te duur, voor anderen is er een tekort aan het gewenste woningtype.

Daarom moet de MRA de komende 10 jaar 175.000 woningen bouwen zonder in te boeten op de kwaliteit van de regio. De volgende generatie moet immers net zo van theaters, het landschap en de sportvereniging kunnen genieten als wij dat doen. Bijbouwen alleen lost de huizenprijsproblematiek echter niet op. We zullen als regio het hard moeten werken om te zorgen dat voor iedereen een betaalbaar huis in de regio toegankelijk blijft. Afspraken over de bouw en verdeling van betaalbare woningen zijn en blijven belangrijk om hier samen invulling aan te geven. Zodat het ruimtelijke systeem van de MRA blijvend bijdraagt aan een goede gezondheid van de inwoners in een leefbare MRA.

3. Een Noodzakelijke uitbreiding van het OV-systeem





De enorme verstedelijking vraagt om een schaa sprong in het OV. Zonder investeringen in HOV-lijnen en metro's slippen de regio en Nederland dicht, gaat de leefkwaliteit omlaag en ligt ruimtelijke segregatie op de loer. We zien nu al op verschillende plekken knelpunten ontstaan, zoals bij Schiphol en de Zuidas. De MRA wil een evenwichtige metropool zijn waar je woonplaats niet je plaats op de arbeidsmarkt bepaalt. Het is daarom enerzijds noodzakelijk om het huidige netwerk te versterken en anderzijds om aan te sluiten bij nieuwe (gebieds-)ontwikkelingen. Ook zetten we hiermee in op het beter laten functioneren van het nationale OV-systeem en het streven naar meer ruimte voor substitutie van korte afstandsvluchten naar internationale treinverbindingen. Het is dan ook een cruciale stap in het streven naar een zo klein mogelijke (ecologische en CO₂-) voetafdruk. Niet alleen om de regio, maar heel Nederland duurzaam bereikbaar te houden.

Gemeente Uithoorn:

De gemeente Uithoorn kiest ervoor in te zetten op één prioriteit, te weten: de MRA als leefbare regio met daarbinnen in het bijzonder aandacht voor de ontwikkeling van groenstructuren om zodoende verbindingen tussen stad en regio te verbeteren, wijken leefbaarder te maken en samenwerkingen op dat vlak in de regio te stimuleren.

Gemeente Ouder-Amstel

- De metropool die haar groene longen koestert (slimme ruimtelijke ordening, geredeneerd vanuit het belang van landschap, verbindingen tussen landschap en stedelijkheid zijn uniek, grenzen tussen stedelijkheid en landschap zijn voelbaar en stringent)
- De metropool met het duurzaamste vervoer/laagste autodruk (voorloper duurzame mobiliteit)
- De metropool die als eerste een ronkende economische motor heeft, zonder te draaien op fossiele energie (zsm duurzame economie)