

# Visie MRA West

*Concept december 2013*

## Samenvatting en conclusies

Deze visie MRA West is tot stand gekomen in samenwerking met tien gemeenten in de regio's IJmond, Zuid-Kennemerland en Haarlemmermeer, aan de westkant van de metropoolregio Amsterdam (MRA). De gemeenten stellen dat de economische urgentie tot regionale samenwerking in de metropoolregio Amsterdam toeneemt. Daarnaast constateren de gemeenten dat de drie regio's een grote bijdrage leveren aan de internationale concurrentiepositie van de metropoolregio Amsterdam als geheel. De stad Amsterdam en luchthaven Schiphol vormen daarbij de belangrijkste levensaders en de hele metropoolregio ontwikkelt zich steeds meer tot één woon-, werk- en leefsysteem; een 'daily urban system'. De gemeenten willen met deze visie de aandacht vestigen op de specifieke bijdragen vanuit de westkant van de MRA en zij stellen een aantal verbeteringen voor om nog beter in MRA verband samen te werken. De vraag hoe de gemeenten het best kunnen sturen op dit grotere daily urban system komt ook ruimschoots aan bod. Dit heeft voor de MRA en MRA West geleid tot de volgende bestuurlijke conclusies en overwegingen:

1. De MRA kan niet zonder de MRA West en vice versa; IJmond, Zuid-Kennemerland en Haarlemmermeer maken onlosmakelijk onderdeel uit van het woon-, werk- en leefsysteem, van het daily urban system van de MRA.
2. Handhaving van de internationale concurrentiepositie van de MRA is van groot belang voor duurzame welvaart in de regio. De uitgangspositie is goed, maar niet meer vanzelfsprekend. Op een aantal fronten (arbeidsmarkt, innovatie, arbeidsproductiviteit) is een urgente aanpak geboden. Gezien de toenemende samenhang zullen IJmond, Zuid-Kennemerland en Haarlemmermeer hun bijdrage blijven leveren en intensiveren.
3. De inhoudelijke bijdrage van de MRA West aan de opgaven van de MRA is veelzijdig, maar spitst zich toe op topsectoren als techniek, logistiek, creatieve industrie, Food & Flowers en toerisme. Daarnaast zijn economische motoren als Schiphol, haven, Tata en het functioneren van omliggende bedrijventerreinen van evident belang. Ook belangrijk voor de MRA zijn de kust, het landschap, het hoogwaardige woonmilieu, cultuur, bestuurscentrum (rechtbank, parket en provinciehuis in Haarlem), binnenstad en de groene randgemeenten. Een duurzame, economische ontwikkeling is daarbij een voorwaarde.
4. Nieuwe uitdagingen vragen om nieuwe verbindingen. De nieuwe samenwerking tussen overheid, bedrijfsleven en kennisinstellingen is daar een goed voorbeeld van. De MRA West bepleit naast de bestuurlijke samenwerking in de Noordvleugel tegelijkertijd een oriëntatie op Eindhoven, Rotterdam en Den Haag, als het gaat om economische samenwerking. Vanuit de MRA West worden de relaties met de Bollenstreek, Alphen aan de Rijn en Leiden onderhouden.

5. De toegenomen verwevenheid binnen de MRA heeft geleid tot een sterk MRA netwerk en een complexe bestuursstructuur en governance. De MRA West zal met betrekking tot de ruimtelijk-economische opgaven de samenwerking met de MRA intensiveren en tegelijkertijd de onderlinge samenwerking en informatievoorziening bevorderen, met aandacht voor de betrokkenheid van grote en kleine gemeenten en democratische legitimiteit van besluitvorming.
6. Vanuit de optiek dat de MRA als één daily urban system met één verkeers- en vervoerssysteem beschouwd moet worden, willen de MRA West gemeenten deelname aan de Vervoerregio, samen met de provincies serieus overwegen. De gemeente Haarlemmermeer heeft als deelnemer aan de Stadsregio het besluit tot oprichting van de Vervoerregio al genomen. De gemeenten uit Zuid-Kennemerland en de IJmond nemen graag vanaf de start samen met de provincie Noord-Holland deel aan de discussie over schaal en vorm van de op te richten Vervoerregio. **Gezien het feit dat de provincie Noord-Holland beslissingsbevoegd is met betrekking tot uitbreiding van het beoogde Vervoerregiogebied (SRA + Almere) zal eerst overleg met de provincie Noord-Holland hierover plaatsvinden.**
7. Voor wat betreft de provinciale opschaling wacht de MRA West de ontwikkelingen af. Daarbij is de MRA West van mening dat Haarlem de provinciehoofdstad en hoofdstad van het landsdeel moet blijven.
8. In de bijgevoegde strategische agenda staat de aanpak van de belangrijkste thema's die in de MRA West spelen. De visie en strategische agenda MRA West worden in de tien B&W colleges vastgesteld en besproken in de gemeenteraden. De uitvoering van de strategische agenda vindt al grotendeels plaats in MRA verband. Vooralsnog is een gedetailleerd uitvoeringsprogramma MRA West niet noodzakelijk.

## **Inleiding**

IJmond, Zuid-Kennemerland en Haarlemmermeer maken in het westen onlosmakelijk deel uit van de Metropoolregio Amsterdam, de MRA. Meer dan de helft van de inwoners werkt buiten de eigen gemeentegrenzen. Anderzijds worden de arbeidsplaatsen in de MRA West voor meer dan de helft ingevuld door forensen. Met een aanbod van 550.000 inwoners, 400.000 arbeidsplaatsen en een werkende beroepsbevolking van 300.000 personen kent de totale regio een forse, inkomende pendel. En met economische motoren als Schiphol, Tata, haven en industrieel complex, de kust en een hoogwaardig woon-werk milieu kan de MRA niet zonder het westen en de MRA West niet zonder Amsterdam. Door de mobiliteit van inwoners en bedrijven zijn economisch verkeer, arbeidsmarkt, woningmarkt, vervoersnetwerken en de ruimtelijke samenhang verweven tot één woon-, werk- en leefsysteem, één daily urban system.

Deze visie gaat over de westkant van de MRA en beschrijft de positie van de regio's IJmond, Zuid-Kennemerland en Haarlemmermeer binnen de metropoolregio. De visie maakt inzichtelijk welke bijdragen de regio's individueel leveren aan de internationale concurrentiepositie van de gehele MRA. De visie maakt ook inzichtelijk dat er vooral op dit moment een economische urgentie bestaat om als partners te zoeken naar nieuwe innovatieve allianties tussen overheden, bedrijfsleven en kennisinstellingen binnen de MRA, maar ook om bestaande allianties te versterken en beter te benutten. De unieke eigenschappen die IJmond, Zuid-Kennemerland en Haarlemmermeer gezamenlijk kenmerken, leveren een belangrijke bijdrage aan de metropolitane opgaven en bieden tal van nieuwe kansen. De vraag dient zich daarbij aan welk bestuurlijk systeem in de MRA voor de meest optimale bestuursvorm zorgt.

## **Economische urgentie in de MRA**

De MRA heeft het afgelopen decennium gefloreerd. Door een mix van politieke stabiliteit, diversiteit (180 nationaliteiten), connectiviteit (Schiphol, Zuid-as, haven), een gunstig fiscaal klimaat en sterke economische sectoren (ICT, logistiek, groothandel en zakelijke dienstverlening) staat de Randstad in Europa op de vijfde plaats met een Bruto Regionaal Product van 241 miljard euro (zie figuur 1). De MRA staat in Europa op de vierde plaats, wanneer het gaat om haar aantrekkelijke vestigingsklimaat (Cushman and Wakefield 2012). Met 127 nieuwe internationale bedrijven en een groei van Schiphol en de haven heeft de MRA ondanks de crisis in 2012 opnieuw een goede prestatie geleverd.

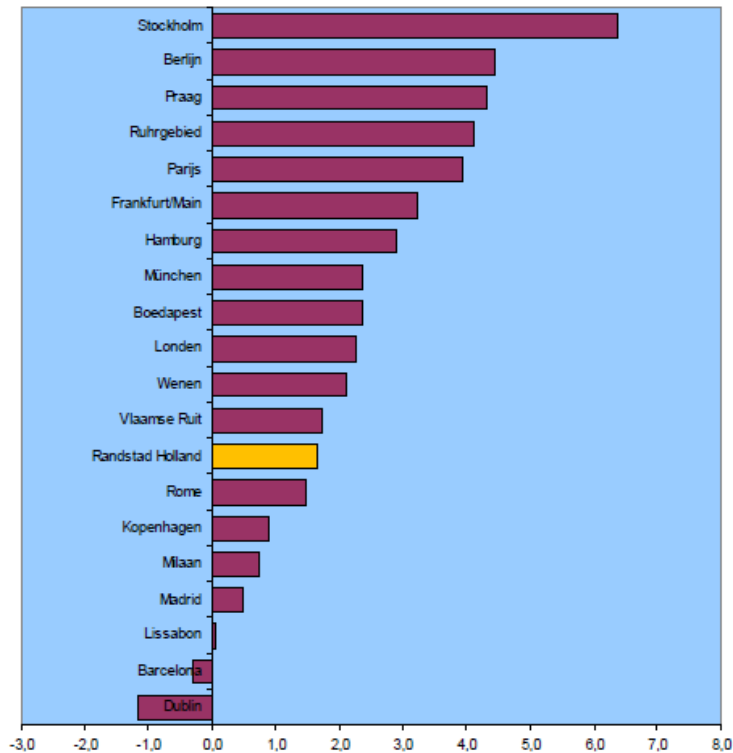
In het hart van de metropool zijn universiteiten, Amsterdam Centrum, haven, Zuidas en Schiphol de motor voor de ontwikkeling van de topsectoren van de MRA: financieel-zakelijke dienstverlening, logistiek, ICT, creatieve industrie, toerisme & congressen, Food & Flowers, Life Science én techniek. Investerings hebben geleid tot internationaal aansprekende vestigingslocaties (Schiphol, Zuidas en Sciencepark Amsterdam), bevolkingsgroei en woningbouw (vooral in Amsterdam, Haarlemmermeer en Almere) en een sterk verbeterde bereikbaarheid.

<b>Metropoolregio</b>	<b>2011</b>
Parijs	556,7
Londen	516,8
Ruhrgebied	347,4
Milaan	252,4
Randstad Holland	241,2
Madrid	178,7
Vlaamse Ruit	160,0
Frankfurt/Main	156,2
Barcelona	133,7
Rome	125,2
Berlijn	124,7
Hamburg	113,8
Stockholm	107,4
München	100,1
Wenen	89,3
Dublin	68,9
Kopenhagen	59,5
Lissabon	59,0
Praag	36,4
Boedapest	33,6

Bron: TNO o.b.v. Eurostat/OECD/CBS

**Figuur 1: Bruto regionaal product (brp) naar stedelijke regio in miljard Euro, prijzen 2008, jaarlijks gemiddelde groei 1995-2011 naar deelperiode (2010 en 2011 voorlopig)**

Toch is de welvaart niet meer vanzelfsprekend, niet in Europa, Nederland, de MRA en niet in onze regio's. De financiële sector zit in zwaar weer, de woningmarkt is stilgevallen en een forse leegstand van kantoren is een feit. Faillissementen en werkeloosheidscijfers stijgen en de economische groei van de MRA neemt af ten opzichte van regio's in Scandinavië, Duitsland en Oost-Europa. Op terreinen als aantrekkelijkheid, bevolkingsgroei, universiteiten, ICT- infrastructuur, congressenmarkt, logistiek en groothandel draait de MRA nog altijd mee in de top. Maar als het gaat om economische groei (zie figuur 2), arbeidsproductiviteit, innovatie, Research & Development en technisch geschoold personeel, worden achterstanden ten opzichte van andere Europese topregio's zichtbaar. In alle geledingen van overheid, kennisinstellingen en bedrijfsleven is de urgentie voelbaar en wordt met man en macht gewerkt om het tij te keren. Een mooi voorbeeld hiervan is het recent ondertekende Techniek Pact Noordvleugel.



Bron: TNO o.b.v. Eurostad/OECD/CBS

**Figuur 2: Rangorde Europese stedelijke regio's naar jaarlijkse gemiddelde groei bruto regionaal product 2009-2011**

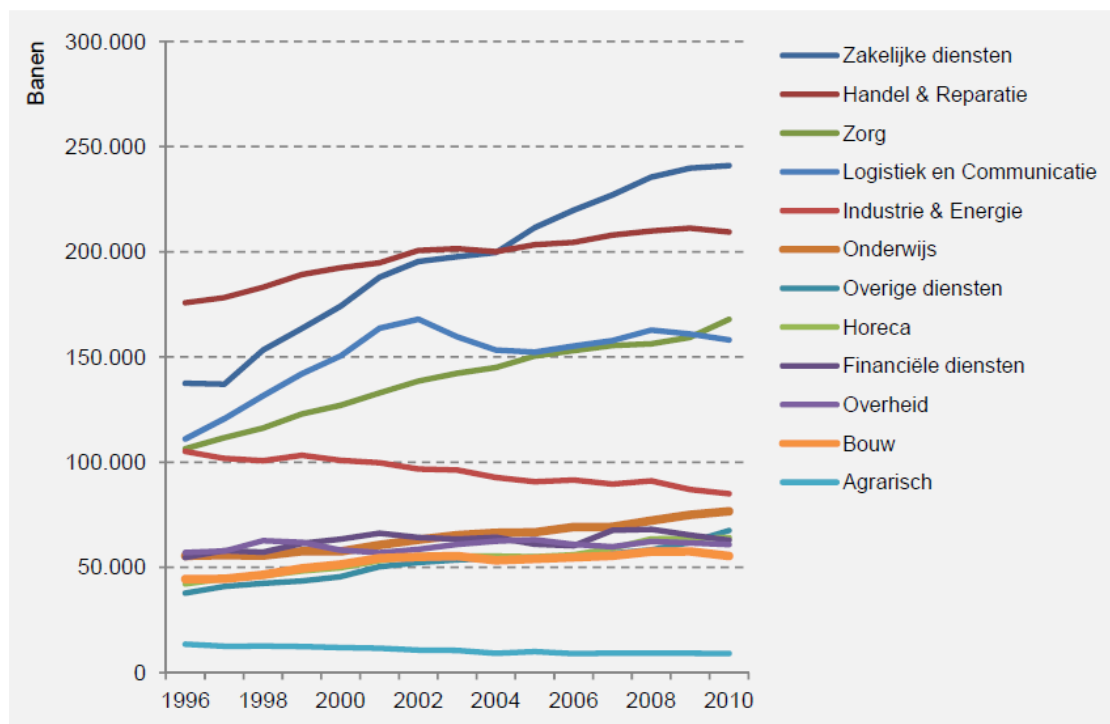
Werk aan de winkel dus en dat in tijden van forse bezuinigingen.. Het MRA netwerk van 36 samenwerkende gemeenten, twee provincies, Stadsregio Amsterdam, bedrijven en kennisinstellingen pakt deze handschoen samen met het rijk op. Dit vraagt om sterkere allianties dan voorheen. Hiertoe is de Amsterdam Economic Board, een samenwerkingsverband van MRA met bedrijfsleven en kennisinstellingen, opgericht. Deze Board moet helpen de internationale concurrentiepositie van de MRA versterken en de positie in de top 5 van Europa behouden. De agenda's van MRA, Board en Noordvleugel zijn gericht op versterking van alle relevante topsectoren. Hierbij is er vooral aandacht voor de verbindingen tussen topsectoren, de match tussen onderwijs en arbeidsmarkt en verduurzaming van de economie. Onlangs hebben de Board en de MRA economische toekomstscenario's gepresenteerd, zodat de partners scherper kunnen inspelen op de snelle veranderingen in de wereld.

De MRA richt zich zeer recent op een intensievere samenwerking met Utrecht, in de noordvleugel van de Randstad. Ook de voorgestelde bestuurlijke vernieuwing vanuit het rijk beoogt een nauwere samenwerking in noordwest Nederland. Vooralsnog is de opschaling van drie provincies tot één landsdeel nog geen feit en is er geen sprake van één bestuurlijke Noordvleugel regio. De regio's Amsterdam en Utrecht kennen hun eigen daily urban system. Bovendien wil de MRA in de economische samenwerking partners als Eindhoven en Rotterdam niet uitsluiten. Op Europese en wereldschaal wordt de Randstad al veelal als één economische regio beleefd.

## Positionering en opgaven van de MRA West

Door haar ligging heeft de MRA West ook een zuidelijke oriëntatie op de Randstad. Voor Schiphol en haven is de A4-corridor minstens zo belangrijk als die van de A2. Bovendien zijn de regio's Bollenstreek, Alphen a/d Rijn en Leiden nabije en waardevolle partners als het gaat om verstedelijking, infrastructurele oplossingen en economisch partnerschap.

Toch richt de MRA West zich nu vooral op de Metropoolregio Amsterdam. Met een variëteit aan unieke, veelal organisch gegroeide, kenmerken levert de westflank van de MRA al vele decennia een grote bijdrage aan de concurrentiepositie van de MRA als geheel. De snelle veranderingen in de wereld vragen aan alle gemeenten van de MRA West om de kritische succesfactoren tegen het licht te houden en de juiste opgaven en kansen te ontdekken.



Bron: LISA (2011). bewerking SEO Economisch Onderzoek

**Figuur 3: Ontwikkeling van bedrijfssectoren uitgedrukt in aantal banen**

Dankzij Schiphol is de MRA direct verbonden met de belangrijkste regio's in de wereld en kan de MRA haar HUB-functie behouden. Schiphol is niet alleen de vierde luchthaven van Europa, maar valt met de KLM vooral in de prijzen als het gaat om connectiviteit en kwaliteit. Hoewel de financiële sector onder druk staat (zie figuur 3), blijft de mix van internationale hoofdkantoren in de juridische sector, de consultancy, groothandel en in andere sectoren rond Schiphol en de Zuidas, de MRA een venster op de wereld bieden.



### *Schiphol*

Behalve de luchthaven Schiphol herbergt de MRA West ook de vierde zeehaven van Europa. Deze groeiende haven heeft een betere zee toegang nodig om zich, complementair aan Rotterdam, te kunnen handhaven. De IJmond biedt Amsterdam letterlijk het uitzicht op de Noordzee. De IJmond heeft de grootste visserij – en aardappelhaven van Europa, kent een groeiende markt van cruiseschepen en biedt plaats aan een goede niche van offshore techniek voor booreilanden en windmolenparken op zee, tot aan de Engelse kust. De korte afstand tussen de haven en Schiphol bezorgt de MRA een ijzersterk, Europees logistiek cluster. Daarnaast levert de MRA West met hoogstaande tuinbouw in Heemskerk en de Haarlemmermeer een flinke bijdrage aan de topsector Food & Flowers.





*Haven- en industrieel complex IJmond*

De (lucht)haven en het industriële complex in het westen geven de MRA, met het logistieke centrum Amsterdam Connecting Trade (ACT), en de verbindingen met Greenport Aalsmeer haar logistieke, en met Tata haar technische gezicht. Deze profielen zijn van groot belang voor innovaties op de langere termijn. Het cluster Maakindustrie is sinds kort aangehaakt bij de Amsterdam Economic Board als achtste cluster. De kracht van het omliggende MKB en de rol van het techniek onderwijs moeten in die komende innovatieslag niet onderschat worden. Vanwege dit belang agendeert de MRA West techniek, logistiek en het bijbehorende onderwijs. De MRA ondersteunt de vorming van een Techniek Campus in de IJmond.

De ontwikkeling van lucht- en zeehaven en industrie binnen de MRA West is een belangrijke bijdrage aan de economie van de Metropoolregio Amsterdam als geheel. De uitdaging is deze groei gepaard te laten gaan met duurzame ontwikkelingen die de kwaliteit van de leefomgeving in het gebied bevorderen; denk aan de luchtkwaliteit en andere milieunormen. Het is zelfs een noodzakelijke voorwaarde om de kwaliteit van onze hoogwaardige woonmilieus te handhaven. Voor de R&D sector is het een stimulans om met innovatieve oplossingen voor deze opgave te komen.

De MRA West beschikt over alle benodigde woonmilieus om de arbeidsmarkt van de toekomst te kunnen huisvesten. Het hoogwaardige woonmilieu van Zuid- en Midden Kennemerland, waaronder Haarlem, Bloemendaal en Heemstede, maar ook het groene woonmilieu van Uitgeest en het wonen rond de landgoederen bij Beverwijk, heeft voor de MRA een specifiek economisch belang. Een goed woonmilieu biedt net als in de Gooi – en Vechtstreek, plaats aan de top van het Nederlandse en internationale bedrijfsleven en een steeds grotere groep expats, hoogopgeleiden, ondernemers en vertegenwoordigers van de creatieve klasse. Haarlem is daarbij een stad met een hoogwaardig, internationaal cultuuraanbod en een historisch gegroeid bestuurscentrum met circa 10.000 banen



(o.a. rechtbank, parket en provinciehuis). In combinatie met haar menselijke maat maakt dit Haarlem tot een van de meest aantrekkelijke steden van Nederland (in 2013 gestegen van de zevende naar de vijfde plaats in de Atlas van Nederlandse gemeenten).

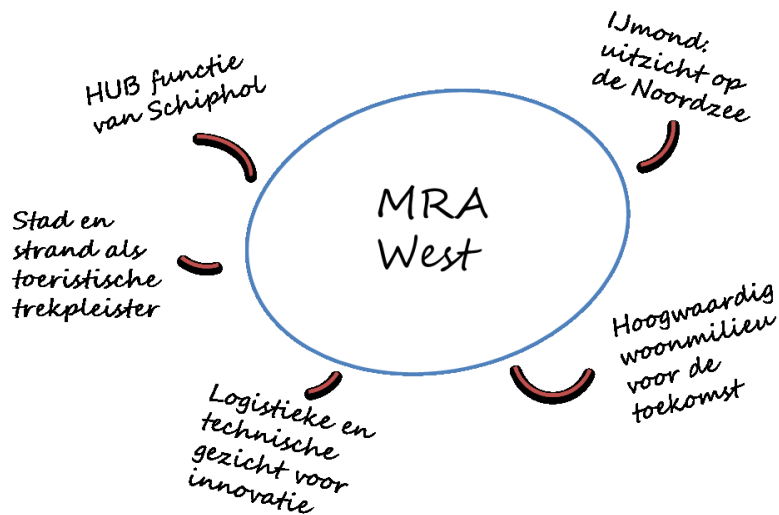
Met Amsterdam Beach (vijf kustplaatsen) en Haarlem als de beste monumentale en culturele winkelstad van Nederland verleidt de MRA West de toerist die Amsterdam bezoekt, naar de regio te komen (o.a. 3 miljoen bezoekers aan Haarlem, 4 miljoen bezoekers aan Zandvoort, 2 miljoen bezoekers aan IJmuiden, 2 miljoen bezoekers aan de Bazaar van Beverwijk en een groei van 30% van het regionale toerisme in de afgelopen vijf jaar). Citymarketing Haarlem, Zandvoort en Amsterdam hebben elkaar in hun uitingen gevonden en verlossen Amsterdam met hun aanbod deels van een overbezocht centrum. Deze positie van Kennemerland als tweede toeristische trekpleister in de MRA is een extra motivatie om de bereikbaarheid van stad en strand te optimaliseren.



*Strand Amsterdam Beach*



*Grote Markt, Haarlem*



De MRA West speelt met al deze kwaliteiten en ambities goed in op de in MRA verband gezamenlijk geformuleerde metropolitane opgaven:

- Versterking van de internationale concurrentiepositie van de MRA en het innovatieve vestigingsklimaat door goede samenwerking tussen bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheid.
- Het versterken van de veelzijdige woonmilieus en het hoogwaardige woonmilieu in het bijzonder ten behoeve van de internationale concurrentiepositie, maar ook voor onze eigen (toekomstige) bevolking.
- Snelle en comfortabele verbindingen binnen en tussen de regio's met een focus op de levensaders naar Amsterdam Centrum, Zuidas en Schiphol. Dit geldt voor alle modaliteiten: hoogwaardig openbaar vervoer, auto en fiets; maar ook goederenvervoer en watertransport.
- Behoud en versterking van de metropolitane landschappen Binnenduinrand en Bufferzone ten behoeve van het leef- en vestigingsklimaat van de MRA.
- Een duurzame ruimtelijke en economische ontwikkeling is een voorwaarde voor een toekomstbestendige economie én leefklimaat.
- Verbetering van de (bestuurlijke) governance binnen de MRA ten behoeve van de doorzettingskracht én de democratische legitimiteit.

Lokale en metropolitane opgaven raken elkaar voortdurend door de verwevenheid van ons woon-, werk- en leefsysteem. Dit geldt voor alle betrokken gemeenten.

Innovaties binnen het MKB, bij grote bedrijven en de kennisinstellingen komen tot stand door samenwerking in de regio's en samen met de Amsterdam Economic Board. De acquisitie van hoofdkantoren en versterking van de topsectoren als logistiek, ICT, techniek, toerisme en creatieve industrie gaan hand in hand met een sterke zakelijke dienstverlening, bestuurssector, zorg en detailhandel in de regio's.

De woningbouwopgave binnen de MRA zal de geprognosticeerde bevolkingsgroei in de MRA moeten opvangen en de arbeidsmarkt van de toekomst moeten gaan huisvesten. De verstedelijking

die hiermee gepaard gaat, moet tegelijkertijd de huidige woonkwaliteit versterken. In de discussies over de visies op het Noordzeekanaalgebied en Schiphol is in dit kader nog wel een aantal dilemma's op te lossen.



*Hoogwaardig openbaar vervoer in Beukenhorst-Zuid*

Vervoersverbindingen als intercity, HTS Cargo, HOV A9, HOV Noord, een tramnet, A8-A9, Duinpolderweg, Schiphol Greenport, snelfietsverkeer en dynamisch vervoermanagement faciliteren het forensen- en goederenverkeer. Maar de ondersteunende lokale vervoersnetwerken zijn minstens zo belangrijk voor de bereikbaarheid van de regio's voor inwoners en bezoekers.

De Binnenduinrand en Bufferzone verdienen terecht de aandacht van MRA, rijk en provincie, maar tegelijkertijd moet lokaal de aandacht gewaarborgd blijven voor het fijnmaziger groen in alle steden en dorpen. De aandacht voor duurzame ontwikkeling en passende milieunormen past bij deze aanpak.



*Binnenduinrand, cultureel erfgoed...*



*... en natuur*

De belangrijkste onderwerpen, die in de verschillende lokale agenda's al zijn opgenomen en waar in MRA verband aan wordt gewerkt, zijn ook opgenomen in een strategische agenda die als bijlage bij deze visie is gevoegd. Een gedetailleerd uitvoeringsprogramma voor de MRA West wordt op dit moment niet nodig geacht. Veel concrete acties en projecten worden al in MRA verband uitgevoerd. Alle drie de regio's leveren zowel in MRA verband als met de eigen regionale en lokale agenda's een grote bijdrage aan de Gebiedsagenda van Noord West Nederland en de economische actie-agenda van de Noordvleugel. Deze visie zoomt in het tweede deel vooral in op het passende bestuurlijke arrangement voor de bovenstaande opgaven.

### **Bestuurlijk arrangement**

De bestuurlijke visie van het ministerie van Binnenlandse Zaken was mede de aanleiding voor het opstellen van de visie MRA West. Het initiatief tot afschaffing van de WGR + constructies, het wetsontwerp voor de provinciale fusie van Noord-Holland, Utrecht en Flevoland en de aankondiging van een Vervoerregio voor Amsterdam en omstreken hebben geleid tot discussie en heroriëntatie op de regionale samenwerking bij de diverse gemeenten van de Stadsregio Amsterdam, zoals de gemeente Haarlemmermeer, maar ook in Zuid-Kennemerland en de IJmond.

### **Spaghetti**

De uitgebreide overlegcultuur heeft Nederland een internationaal gewaardeerde, democratische stabiliteit opgeleverd. Deze overlegcultuur heeft bijgedragen aan een relatief goed verdeelde welvaart en vormt een pijler onder ons vestigingsklimaat. Tegelijkertijd heeft het geleid tot een vaak onoverzichtelijke, bestuurlijke drukte en een soms stroperige besluitvorming. OESO stelde in 2010 in haar advies aan de Amsterdamse regio dat de ingewikkelde bestuursstructuur van de overheid, maar ook de haperende governance tussen publieke en private partijen ervoor zorgt dat de besluitvorming niet altijd even daadkrachtig en transparant is. Enerzijds zorgt stroperigheid nu en dan voor

economische achterstanden, bijvoorbeeld bij snelle innovaties en passende randvoorwaarden bij de diverse partners. Dit geldt voor overheden, bedrijfsleven en universiteiten met betrekking tot hun onderlinge samenwerking, maar ook voor entiteiten als Schiphol, haven of actieve vervoersorganisaties in de regio. Anderzijds is er het gebrek aan transparantie en betrokkenheid van gemeenteraden, wat weer de democratische legitimiteit van de besluitvorming in de weg kan staan. Het MRA netwerk, de SRA, de Economic Board en allerlei subregionale portefeuillehoudersoverleggen en WGR constructies zijn een antwoord op complexe vraagstukken in de MRA, maar vormen ook weer een nieuwe, bestuurlijke spaghetti.

Toch zullen de urgentie en aanpak van economische, ruimtelijke en fysieke (maar ook sociale) opgaven de regionale samenwerking de komende tijd vergroten. Bovendien versnellen de decentralisaties van het rijk en de bezuinigingen op de lokale overheid een regionale aanpak. De opgaven storen zich niet aan gemeentegrenzen en ons metropolitane woon-, werk- en leefsysteem doet dat evenmin. Met recht kan de MRA ons daily urban system genoemd worden. Het is van groot belang om op het schaalniveau van de MRA de juiste bestuurlijke constructie met elkaar af te spreken. Hierbij moeten de gezamenlijke overheden doorzettingskracht tonen om te kunnen inspelen op een snel veranderende wereld. Maar tegelijkertijd is het een uitdaging om de bestuurlijke transparantie en de democratische legitimiteit te versterken.

### **MRA Netwerk**

De MRA en de Board vormen met elkaar een netwerk van 36 gemeenten, twee provincies, Stadsregio Amsterdam, bedrijfsleven en kennisinstellingen. In dit netwerk worden goede afspraken gemaakt met elkaar, maar het is soms een tour de force om de besluitvorming in 36 gemeenteraden op elkaar af te stemmen. Een geslaagd voorbeeld betreft de afspraken over bedrijventerreinen en kantoren (Plabeka). Hierin werken de gemeenten eendrachtig samen met de provincies. Het is nog de vraag of de afspraken over Schiphol, de gezamenlijke woningbouwopgave of een uniform HOV netwerk op dezelfde succesvolle wijze vormgegeven kunnen worden. Een netwerk is voor sommige zaken wellicht een te informeel orgaan.

### **Formele structuren**

In het centrale gebied van de MRA is de Stadsregio Amsterdam (SRA) al vijftien jaar actief op basis van een WGR+ regeling van het rijk (WGR = Wet Gemeenschappelijke Regeling). De zestien deelnemende gemeenten hebben de beleidsvorming op het gebied van economie, verkeer en vervoer, ruimtelijke ordening, woonruimteverdeling en jeugdzorg gemandateerd aan de SRA, waar, binnen regioraden, gemeenteraadsleden uit alle gemeenten tijdig dit beleid kunnen afstemmen, zodat besluitvorming in de eigen gemeenteraad minder als een verrassing wordt ervaren. Met name besluiten over aanbestedingen van openbaar vervoer en de financiering van grote verkeersprojecten kunnen hiermee op passende schaal worden voorbereid. De gemeente Haarlemmermeer is al vanaf de oprichting aangesloten bij de Stadsregio, de gemeenten van Zuid-Kennemerland en IJmond maken geen deel uit van de Stadsregio en maken vooral afspraken met de Provincie Noord-Holland. De Stadsregio Amsterdam is een voorbeeld van een verlengd lokaal bestuursorgaan met een formeel

karakter, waarin getrapt en met betrokkenheid van gemeenteraden besluiten democratisch genomen kunnen worden zonder dat een vierde bestuurslaag wordt gecreëerd.

De drie regio's zijn de afgelopen jaren alle actief geweest in de MRA. Hierbij is de positie van de Haarlemmermeer een bijzondere. Haarlemmermeer heeft de samenwerking op het gebied van het platform bedrijven en kantoren (Plabeka) geïnitieerd en heeft hiermee voor een grote meerwaarde binnen de MRA gezorgd. Bovendien maakt de Haarlemmermeer als één van de zestien gemeenten deel uit van de SRA en heeft zij een belangrijke rol gespeeld bij het vormgeven van infrastructuur en openbaar vervoer in de Amsterdamse regio. De Haarlemmermeer is hiermee te beschouwen als een scharnierpunt met de westelijker gelegen regio's Zuid-Kennemerland en IJmond.

### **Kabinetsbeleid bestuurlijke vernieuwing**

Het ministerie van BZK heeft onlangs in haar visie op de bestuurlijke vernieuwing besloten op 1 januari 2015 afscheid te nemen van de WGR + status en daarmee van het bestaan van stadsregio's. De MRA als netwerkorganisatie is daarmee niet in het geding. Daarbij staat het de regio's vrij om met nieuwe gemeenschappelijke regelingen afspraken te maken over allerlei beleidsdomeinen en wordt door het rijk de Vervoerregio voor de regio Amsterdam en Almere geïntroduceerd, waarin op een hoger bestuursniveau beslissingen over infrastructurele investeringen worden genomen. Het rijk stimuleert nauwe samenwerking tussen gemeenten en provincies binnen deze Vervoerregio. Het ministerie van BZK heeft recent in de beantwoording van een aantal Tweede Kamer vragen gesteld dat het beoogde Vervoerregio gebied (SRA + Almere) uitgebreid kan worden met andere MRA partners, maar dat de Provincie hiertoe beslissingsbevoegd is. Deelname van de IJmond en Zuid-Kennemerland gemeenten zal om deze reden eerst overlegd worden met de Provincie Noord-Holland.

### **Wat betekent dit voor de MRA West gemeenten?**

Ondanks een aantal onzekerheden over de uitwerking van de bestuurlijke visie van het rijk in onze regio, wil de MRA West met deze visie een voorschot nemen op de discussie

- Allereerst wil de MRA West blijven inzetten op het MRA netwerk. Daar waar relevant zal worden deelgenomen aan projecten die bijdragen aan de positie en welvaart van de regio's. Ook hoeven de MRA West gemeenten niet na te laten vanuit een groeiend zelfbewustzijn standpunten te formuleren over de grote bewegingen binnen de MRA zoals internationalisering, verstedelijking, duurzaamheid en bereikbaarheid, maar ook concretere ontwikkelingen als Schiphol, haven, schaa sprong Almere, Science Park en het metropolitane landschap. De bestuurlijke afspraken in het netwerk worden door samenwerking en betere informatievoorziening in en tussen de subregio's opgebouwd en getoetst door grote en kleine gemeenten continu te betrekken bij agendering en afhechting.
- Met betrekking tot de provinciale opschaling wacht de MRA West de ontwikkelingen af. Overigens is de MRA West van mening dat Haarlem de provinciehoofdstad en hoofdstad van het landsdeel moet blijven.

- Bij de vorming van een metropolitane Vervoerregio voor de regio Amsterdam beschouwt de MRA West het MRA gebied als één daily urban system met één verkeers- en vervoerssysteem. Om deze reden willen de MRA West gemeenten deelname aan deze vervoerregio samen met de Provincie(s) serieus overwegen. Bij deze afweging willen de MRA West gemeenten zich vanaf de start opstellen als gesprekspartner van rijk, provincies, SRA, Amsterdam en Almere en over schaal en vorm meepraten. De Provincie is beslissingsbevoegd, wanneer het gaat om toetreding van gemeenten buiten het beoogde Vervoerregio gebied (SRA + Almere). Om deze reden zal eerst overleg met de Provincie Noord-Holland plaatsvinden. Uiteraard is het aan de individuele gemeenten om al dan niet voor deelname te kiezen.



## Strategische agenda MRA-West

Met deze strategische agenda van de MRA West willen wij, de regio's IJmond, Zuid-Kennemerland en Haarlemmermeer onze concrete inzet in de Metropoolregio Amsterdam laten zien. Deze agenda staat niet op zichzelf. Het is de optelsom van een aantal activiteiten die voor een groot deel al plaatsvinden in MRA verband en van voornemens die al in afzonderlijke regionale agenda's zijn opgenomen. Met een gezamenlijke agenda en bijdrage willen de drie regio's getuigen van hun goede partnership en hun focus op samenwerking binnen de MRA. Door te kiezen voor een gezamenlijke focus is de opstelling van een gedetailleerd uitvoeringsprogramma van de drie regio's momenteel niet aan de orde. Hieraan wordt namelijk al gezamenlijk, in MRA verband, door alle sub-regio's gewerkt.

- De MRA West wil de internationale concurrentiepositie van de metropoolregio Amsterdam economisch versterken en streeft naar een structurele positie in de top 5 van Europa door:
  1. Het versterken van de kwaliteiten en potenties van havens en mainport Schiphol en het aanbieden van een diversiteit aan werklocaties, waaronder hoogwaardige en duurzame werklocaties.
  2. Bij te dragen aan het behouden en versterken van een concurrerende duurzame innovatieve logistieke regio, onder andere door in te zetten op het investeringsprogramma Amsterdam Connecting Trade (ACT) en het verder verbinden van de verschillende logistieke modaliteiten (weg, spoor, water, lucht).
  3. De westzijde van Amsterdam, met name de maakindustrie in de IJmondregio met o.a. Tata Steel te profileren als high tech regio, waardoor ook nieuwe bedrijven kennisinstituten en vakopleidingen (de Techniek Campus) zich tot deze regio aangetrokken voelen.
  4. Een juiste match van arbeidsmarkt en onderwijs gericht op een relatief groot aandeel hoogopgeleide en vakgeschoolde medewerkers
  5. Het verbeteren van het ondernemingsklimaat door in te zetten op ondernemerschap, alliantievorming, flexibiliteit, verduurzaming, innovatie en vakmanschap.

6. Het versterken van de toeristische wervingskracht van binnenstad, strand en cultureel erfgoed, onder meer met het project Amsterdam Bezoeken, Holland Zien.
  7. Samenwerking binnen MRA verband met partners als Amsterdam Economic Board, Amsterdam Marketing, Amsterdam in Business
- Als MRA West willen we ons blijven inzetten op een veelzijdig en hoogwaardig woonmilieu, zowel op nieuwe binnenstedelijke locaties als in aantrekkelijke suburbane woonmilieus. Dit is immers ook van belang voor een goed vestigingsklimaat. Gezamenlijk heeft de MRA West een toevoeging van 22.300 woningen geprognoseerd. Zuid-Kennemerland en IJmond hebben met de Provincie een woningbouwprogramma van 7.300 woningen afgesproken voor 2016. De uitbreiding van het aantal woningen moet daarbij de ruimtelijke kwaliteit van het leefmilieu versterken. Haarlemmermeer kent een programma van 5.000 woningen binnenstedelijk en 10.000 woningen elders in de polder op de langere termijn. Bij de invulling van de woningbouwopgave en de afspraken over een passende woonruimteverdeling wil de MRA West de arbeidsmarkt van de toekomst kunnen huisvesten en het levensloopbestendige wonen in de metropoolregio faciliteren.
  - De MRA West wil de regionale bereikbaarheid verbeteren door:
    1. Het verder ontwikkelen en beter benutten van het netwerk van openbaar vervoer (HOV A9 Haarlem - Zuidas, HOV Noord Haarlem - Velsen, HOV Westtangent, HOV Schiphol-Oost, HOV Heemstede - Hoofddorp centrum - Schiphol, HOV Hoofddorp-Zuidrand).
    2. Het verbeteren van het hoofd- en regionale wegen netwerk met het scheiden van regionale en lokale verkeersstromen, daar waar mogelijk. Hierbij gaat het vooral om de projecten A8-A9, Duinpolderweg, wegennet rondom omlegging A9, Parallelstructuur A4 en A9 tussen Heemskerk en Badhoevedorp en toeleidende wegen als N205 en A200.
    3. Een hoogwaardig fietsnetwerk
    4. Dynamisch verkeersmanagement ten behoeve van een betere doorstroming.
    5. Het stimuleren van mobiliteitsmanagement in samenwerking met het bedrijfsleven.
    6. Bevorderen van goederen- en personenvervoer over water

- De MRA West wil naast het strand met ontwikkeling en beheer van metropolitane landschappen en parken als Binnenduinrand, Spaarnwoude en Park 21 de recreatieve mogelijkheden van tientallen miljoenen bezoekers uit MRA, binnen- en buitenland versterken. Er is daarbij een sterke behoefte om in samenwerking met de andere partners van de MRA regie te voeren op versterking van de groene waarden en ecologische verbindingen, op recreatief medegebruik van het landschap en afspraken te maken over de financiering hiervan.
- De MRA West wil sterk inzetten op verduurzaming op verschillende terreinen: Klimaatbestendigheid en klimaatneutraliteit, de inzet op duurzame energie en een slim elektriciteitsnet, kringlopen van grond- en afvalstoffen en verbetering van de luchtkwaliteit. Hiermee ondersteunt de MRA West de duurzaamheidsagenda van de MRA en maakt zij graag met de betrokken MRA partners de juiste afspraken op het gebied van luchtkwaliteit, energie en grondstoffen.
- Deelname aan de op te richten Vervoerregio Amsterdam e.o. van alle MRA West gemeenten samen met de provincies wordt momenteel serieus overwogen. Het ministerie van BZK stelt dat de provincies beslissingsbevoegd zijn, wanneer het gaat om uitbreiding van het door het rijk beoogde Vervoerregio gebied (SRA + Almere). Om deze reden zal eerst overleg met de Provincie Noord-Holland hierover plaatsvinden.
- Voor het oplossen van de grotere ruimtelijke en economische vraagstukken zet de MRA West in op brede samenwerking in MRA verband. Een goed partnership tussen IJmond, Haarlemmermeer en Zuid-Kennemerland kan de samenwerking met bovenstaande inhoudelijke agenda versnellen. Bovendien kunnen de 10 gemeenten op MRA West schaal sneller schakelen met gemeenteraden en daarmee de democratische legitimiteit en de betrokkenheid van kleinere gemeenten beter waarborgen.