

# Functionele samenhang in de Noordvleugel van de Randstad

Met het oog op de toenemende concurrentie tussen grootstedelijke centra pleit de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening voor het creëren van een internationaal grootstedelijk vestigingsmilieu. Amsterdam, Den Haag en Rotterdam, tezamen de 'Westvleugel van de Randstad', zijn hiervoor de aangewezen plaatsen. In dit artikel bekritiseren de auteurs deze keuze en onderbouwen zij hun visie dat een verdeling van de Randstad in een Noord- en een Zuidvleugel aannemelijker is. In het ruimtelijke kader van deze tweedeling kunnen bestuurlijke vraagstukken beter worden aangepakt.

DRS. H. KNOL – PROF. DR. J.G. LAMBOOY –  
DRS. W.J.J. MANSHANDEN – PROF. DR. M. DE SMIDT\*

Internationalisering is in de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening een leidraad voor de toekomstige inrichting van Nederland. De keuze voor internationalisering is ingegeven door een voorziene verschuiving van economische zwaartepunten, zowel op mondiale als op Europese schaal.

Een relevant aspect van de Europese integratie is de toenemende concurrentie tussen de grootstedelijke centra, waarbij de vestiging van internationale organisaties de inzet is. De Vierde Nota kijkt met het oog op de toegenomen concurrentie voor het creëren van een grootstedelijk internationaal vestigingsmilieu. Amsterdam, Rotterdam en Den Haag zijn aangewezen als plaatsen waar een dergelijk milieu uitgebouwd dient te worden. Deze drie steden vormen samen de 'Westvleugel van de Randstad'. De Vierde Nota stelt hierover: "Het verbeteren van het internationaal concurrerend grootstedelijk vestigingsmilieu in de Randstad ten behoeve van de internationale zakelijke dienstverlening met een sterk accent op Amsterdam, Rotterdam en Den Haag en de samenhang tussen deze steden"<sup>1</sup>.

Het rapport *Grote steden, grote kansen* van de Commissie-Montijn benadrukt het belang van het uitbouwen van een grootstedelijk vestigingsmilieu en het verrichten van extra investeringen in de vier grote steden: "In de hele geïndustrialiseerde wereld is sprake van een 'urban renaissance' waarbij naast 'zorg' meer aandacht komt voor stedebouwkundige, economische en culturele vernieuwing"<sup>2</sup>. Een andere beleidskeuze in de Vierde Nota is het aanmerken van de 'mainports' Schiphol en Rotterdam als de trekpaarden van de nationale economische groei.

In navolging van de aanbevelingen van de Commissie-Montijn voor bestuurlijke samenwerking hebben de gemeenten Amsterdam, Utrecht, Haarlem, Zaanstad en Hilversum besloten tot het formuleren van gezamenlijke beleidsopties. Een uitgangspunt van dit Noordvleugeloverleg is dat de Noordvleugel van de Randstad een beter op de realiteit aansluitend concept is dan het Westvleugelconcept.

In dit artikel gaan wij in op de vraag welk ruimtelijk model als basis kan dienen voor het internationale vestigingsmilieu; ook wordt de vraag gesteld wat de regionale effecten zijn van

de economische groei. De gegevens ontleen wij aan onderzoek dat verricht is voor het Noordvleugeloverleg<sup>3</sup>.

## De Noordvleugel

De Vierde Nota heeft de keuze van de drie grootste steden als ruimtelijke eenheid gebaseerd op het gegeven dat daar de meeste buitenlandse vestigingen gelokaliseerd zijn; de samenhang tussen deze steden is niet onderbouwd. Diverse aanwijzingen maken een verdeling van de Randstad in een Noord- en een Zuidvleugel aannemelijker.

Het beeld van een Noord- en een Zuidvleugel is ouder; Van den Berg noemt dit onderscheid reeds als basis voor de toen voorziene voortgaande verstedelijking<sup>4</sup>. Op grond van onderzoek naar kansrijke activiteiten onderscheidde Louter<sup>5</sup> twee stedelijke corridors in Nederland, waarin een groot deel van kansrijke activiteit is geconcentreerd: een zuidelijke corridor van Leiden/Den Haag tot Eindhoven en een noordelijke corridor van Alkmaar/Haarlem tot Arn-

\* J.G. Lambooy en W.J.J. Manshanden zijn verbonden aan het Economisch Geografisch Instituut van de Universiteit van Amsterdam. W.J.J. Manshanden nam deel aan het Noordvleugeloverleg. M. de Smidt is verbonden aan het de Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen van de Rijksuniversiteit Utrecht. H. Knol werkte in een eerder stadium mee aan het onderzoek en is momenteel werkzaam bij het Nederlands Economisch Instituut.

1. *Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening*, deel D, 1988, blz. 143.

2. De Commissie-Montijn, *Grote steden, grote kansen*, Ministerie voor Binnenlandse Zaken, Den Haag, 1989, blz. 3.

3. H. Knol en W. Manshanden, *Functionele samenhang in de Noordvleugel van de Randstad*, Nederlandse Geografische Studies, nr. 109, Amsterdam/Utrecht, 1990.

4. G.J. van den Berg, *De grote stad in de toekomst*, in: S. Groenman, *Problemen van de grote stad*, Het Spectrum, Utrecht/Antwerpen, 1958, blz. 79.

5. P. Louter, *Regionaal-economische vernieuwing in Nederland*, Economisch Geografisch Instituut, Erasmus Universiteit Rotterdam, 1987.

hem/Nijmegen. Beide corridors hebben een eigen economische signatuur; algemeen bevat de zuidelijke stedelijke gordel de kansrijke industriële en de noordelijke de kansrijke dienstverlenende bedrijvigheid.

Op grond van woon-werkverkeer zijn binnen de Randstad twee vleugels te onderscheiden. Uit onderzoek naar interactiepatronen in de Randstad, is de Randstad wat het woon-werkverkeer betreft, duidelijk verdeeld in een Noord- en een Zuidvleugel<sup>6</sup>. Hierdoor is samenwerking bij woningbouwtoewijzing (een miljoen woningen) en aanleg van openbaar vervoer (hoge snelheidslijnen) binnen beide vleugels van belang. Beide vleugels bestaan uit elkaar overlappende stadsgewesten. Qua zakelijk verkeer bestaat een onderscheid in Noord- en Zuidvleugel niet; bij deze categorie relaties is een geleding in deelgebieden binnen de Randstad niet zinvol.

Uit onderzoek van Brunet waarbij Europese steden zijn gerangschikt naar internationaal gewicht, is gebleken dat Londen en Parijs, zoals verwacht, de lijst aanvoeren, gevolgd door Milaan<sup>7</sup>. Amsterdam volgt in een categorie daarachter en ligt op hetzelfde niveau als Madrid, Frankfurt en Brussel. Amsterdam is van de Nederlandse steden de stad met de grootste internationale potentie, op enige afstand gevolgd door Rotterdam. Een opvallende uitkomst van het onderzoek van Brunet was dat Utrecht en Den Haag op hetzelfde niveau liggen. Deze constellatie geeft aan dat niet de drie grootste steden de internationale vestigingsmilieus zijn, maar dat in Nederland Amsterdam het leidende centrum is, gevolgd door Rotterdam.

Algemeen is uit het Noordvleugelonderzoek gebleken dat functies differentiëren naar schaalniveau, zodat voor iedere functie een andere bestuursorganisatie optimaal is. Duidelijk is dat dit al snel tot coördinatieproblemen leidt, zodat een overkoepelende organisatie wenselijk is. Hoewel het een kwestie van gradaties is, lijkt een geleding van de Randstad in Noord- en Zuidvleugel, waarin Amsterdam en Rotterdam in samenhang met de omliggende steden de leidende centra zijn, meer op de werkelijkheid aan te sluiten dan de in de Vierde Nota genoemde Westvleugel. In concreto betekent dit dat overlegvormen tussen (grote) gemeenten en betrokken provincies in de beide vleugels in principe vruchtbaar zijn.

## Verschillen

Uit het onderzoek voor het Noordvleugeloverleg is gebleken dat tussen Noord- en Zuidvleugel een aantal verschillen bestaat waardoor internationale ontwikkelingen verschillende consequenties hebben voor deze stedelijke complexen. Hiermee willen wij wijzen op de effecten van de luchthaven Schiphol en de aantrekkingskracht van de culturele sector in Amsterdam. Hoewel de Vierde Nota de 'mainports' noemt als trekkers van de nationale economie, gaat de Nota niet in op hun verschillen in ontwikkelingstempo en evenmin op de regionaal-economische effecten van de beide 'mainports'. Ook gaat de Vierde Nota niet in op het agglomererend effect van culturele activiteit, een luchthaven en gediversifieerde dienstverlening, hetgeen juist in de Noordvleugel het geval is. Juist dit laatste aspect, gedifferentieerde dienstverlenende activiteit, wint in de huidige ontwikkelingsfase van de economie aan betekenis onder invloed van uitbestedingsprocessen.

Schiphol is van sterk toenemende betekenis voor de economische ontwikkeling. De oorzaak hiervoor is de relatieve verschuiving van zeetransport naar luchttransport en de daarmee samenhangende toeneming van luchtverkeer in de wereldhandelsstromen. Het luchtverkeer van en naar Nederland groeide in de periode 1982-1986 ruim vijf maal sneller dan de scheepvaart<sup>8</sup>.

Een verschil tussen beide 'mainports' is het type goederen dat verwerkt wordt. De via Schiphol vervoerde goederen zijn van een relatief gering volume, maar van een hoogwaardig karakter. De via de Rotterdamse haven vervoerde goederen zijn volumineus en relatief laagwaardig van karakter. Hoewel dergelijke constateringenvanzelfsprekend lijken, kan het regionaal-economische effect hiervan niet worden onderschat.

Afgezien van het verschil in goederenstromen geldt nog het gegeven dat internationale personenstromen via Schiphol verlopen. In de onmiddellijke nabijheid van Schiphol bestaat zodoende een informatievoordeel, daar men op relatief eenvoudige wijze 'face-to-face'-contacten kan onderhouden met mensen uit andere Europese beslissingscentra. Daarnaast is het 'just-in-time'-principe, samenhangend met de flexibilisering van het productieproces, bij uitstek van gelding in de nabijheid van Schiphol; in de Rotterdamse haven kan men onmogelijk dergelijke eisen stellen, gezien de aard en snelheid van het transport. Behalve de invloed van Schiphol, is culturele activiteit een andere factor die het regionaal-economische complex van de Noordvleugel in hoge mate bepaalt. De Stichting Economisch Onderzoek toonde aan dat in deze sector in Amsterdam ruim een miljard wordt omgezet<sup>9</sup>. Uit materiaal van het CBS bleek dat 37% van het bezoek aan podiumkunsten in Nederland in Amsterdam wordt gerealiseerd. In Amsterdam is de kunstsector niet alleen een (top)voorziening, maar ook een essentieel onderdeel van het productiemilieu in de Noordvleugel. Niet alleen laat het verzorgingsgebied van de Amsterdamse kunstsector evenals het woon-werkverkeer een Noordvleugel zien, ook bleek dat het niveau van vraag en aanbod van culturele voorzieningen in de Noordvleugel op een hoger niveau ligt. Dit hoge niveau wordt voor het grootste deel gerealiseerd door Amsterdam, maar Utrecht en Haarlem zijn belangrijke nevencentra. Een eerste conclusie is natuurlijk dat deze factor zwaar weegt in de aantrekkingskracht op buitenlandse organisaties van de Noordvleugel, maar ook bleek dat bedrijfsgroepen als de grafische sector in Haarlem, reclame, de media en de audio-visuele sector in Hilversum in sterke mate verbonden zijn met het culturele leven in de Noordvleugel. Buiten cultuur geldt voor Amsterdam dat de sfeer van de historische binnenstad van Amsterdam een extra attractiefactor is<sup>10</sup>.

## Economische groei in de randstad

De analyse van de economische ontwikkeling heeft in drie stappen plaatsgevonden<sup>11</sup>. Ten eerste is nagegaan hoe de uitgifte van bedrijfsterrein zich verhoudt tot de opname van kantoorvloeroppervlak. Ten tweede is een

6. E. Verroen, M. van der Vlist, W. Korver, *Interactiepatronen in de Randstad*, INRO/TNO, Delft, 1988.

7. R. Brunet et al., *Les Villes Européennes*, Ministère de l'Industrie et de l'Aménagement du Territoire, Paris, 1989.

8. Bron: N.V. Luchthaven Schiphol.

9. Stichting Economisch Onderzoek, *De economische betekenis van de professionele kunsten in Amsterdam*, Universiteit van Amsterdam, Amsterdam, 1985.

10. A.C.M. Jansen, *Ontwikkelingen in de economische structuur in de binnenstad van Amsterdam; uitstraling en atmosfeer als vestigingsplaatsfactoren*, *Geografisch Tijdschrift*, nr. 2, 1987, blz. 130-142.

11. Hoewel in het voorgaande is aangegeven dat een geleding van de Randstad in een Noord- en een Zuidvleugel zinvol is, ontbreken criteria voor een exacte afgrenzing. Onder de Zuidvleugel is de provincie Zuid-Holland verstaan; de Noordvleugel omvat de provincies Utrecht en Noord-Holland (uitgezonderd de kop van Noord-Holland) en inclusief Almere. Zoveel mogelijk is getracht deze stedelijke gebieden tegen elkaar en tegen de landelijke cijfers af te zetten.

Tabel 1. Uitgifte bedrijfsterrein en opname kantoorvloeroppervlak (Nederland = 100%)

	Uitgifte bedrijfsterrein	Opname kantoorvloer- oppervlak
	1983-88	1983-1987 <sup>a</sup>
Nederland	100	100
Randstad	32	70/75
Zuid-Holland	17	30
Noordvleugel	15	45

<sup>a</sup> De cijfers over de Randstad hadden wij tot onze beschikking; het landelijke totaal betreft een schatting.

vergelijking gemaakt van de cijfers betreffende arbeidsvolume, toegevoegde waarde en export. Ten slotte is de sectorale ontwikkeling van de werkgelegenheid in de verschillende gebieden in kaart gebracht.

De uitgifte van bedrijfsterrein heeft in de periode 1983-1988 voornamelijk buiten de Randstad plaatsgevonden, waarbij de uitgifte in Zuid-Holland weinig groter is dan die in de Noordvleugel. Zie tabel 1. De uitgifte van bedrijfsterrein geeft geen inzicht in de aard van de activiteiten. De opname van kantoorvloeroppervlak illustreert dit. In de periode 1983-87 is deze opname nog in de Randstad geconcentreerd, met name in de Noordvleugel. In de Noordvleugel van de Randstad is, absoluut gezien, in vijf jaar bijna 1,4 miljoen m<sup>2</sup> kantoorvloeroppervlak opgenomen, tegen bijna 0,88 miljoen m<sup>2</sup> in Zuid-Holland. Anders dan de uitgifte van bedrijfsterrein, geeft de ontwikkeling van de kantorenmarkt aan dat de economie van de Noordvleugel na 1983 krachtig aantrok, maar ook dat deze economische groei in de Noordvleugel een eigen signatuur heeft; er treedt een specialisatie op van kantoorhoudende activiteiten. In Amsterdam (Amsterdam-Zuidoost) en Utrecht is meer dan de helft van de opgenomen vloeroppervlakte in de gehele Noordvleugel gerealiseerd. De grote uitbreidingen van de kantoorvloeroppervlakte vinden buiten de stadscentra plaats. Uit recent materiaal<sup>12</sup> blijkt dat de opname in de vier grote stadsgewesten in 1988 onder de 50% van het landelijk totaal is gezakt. De deconcentratie, ofwel de voortgaande economische ontwikkeling van gebieden buiten de Randstad, geldt kennelijk ook voor kantoorhoudende activiteiten.

Een geografie van het economische herstel valt door de late beschikbaarheid van CBS-gegevens nog niet volledig te schrijven, maar de groeicijfers in de periode 1983-1985 laten een interessante ontwikkeling zien (tabel 2).

Duidelijk blijkt, dat het economische herstel, gemeten aan de ontwikkeling van de toegevoegde waarde en het arbeidsvolume, in de Noordvleugel sneller verliep dan in Zuid-Holland, maar onder het landelijke niveau ligt. Enerzijds wijst dit op een verdere uitdijning van de Randstad, anderzijds geeft dit aan dat binnen de Randstad structurele verschillen bestaan. De groei van de export is in de Noordvleugel het hoogst, hetgeen, zo kan worden aangenomen,

Tabel 2. Procentuele ontwikkeling arbeidsvolume, toegevoegde waarde en export, naar gebieden, 1983-85

	Arbeidsvolume	Toegevoegde waarde	Export
Nederland	1,7	9,8	18,6
Randstad	0,9	7,5	14,9
Zuid-Holland	0,5	6,2	12,3
Noordvleugel	1,2	8,9	20,1

Bron: CBS.

Tabel 3. Procentuele wijziging werkzame personen per sector, alsmede part-time werkzame vrouwen, naar regio's, 1984-1986

	Nederland	Randstad	Zd-Holland	Noordvleugel
Landbouw	6,4	6,5	4,3	11,1
Industrie	4,2	0,4	-3,0	1,0
Openb. Nutsbedr.	-0,9	-0,9	2,0	-3,4
Bouw	-4,3	-6,6	-9,4	-3,4
Handel, horeca	5,9	4,4	1,4	7,2
Transport, communicatie	6,4	13,0	10,2	16,2
Zakelijke dienstverlening	18,4	15,7	18,0	13,7
Overige dienstverl.	11,4	9,9	8,3	11,5
Totaal	7,8	6,9	5,4	8,4
waarvan part-time vrouwen	16,0	16,0	10,0	22,0

Bron: CBS, Statistiek Werkzame Personen.

vooral samenhangt met Schiphol en de oververtegenwoordiging van (groot)handelsactiviteit in Amsterdam en omgeving. De in Zuid-Holland geconcentreerde activiteiten (havens, petrochemie) lijken in mindere mate groei te genereren.

Indien de ontwikkeling van de werkgelegenheid sectoraal en regionaal wordt bezien (tabel 3), dan blijkt eveneens dat de groei in de Noordvleugel op een hoger niveau ligt. Voorts wordt wederom zichtbaar, dat het achterblijven van de groei in de Randstad ten opzichte van de landelijke ontwikkeling een gevolg is van een hoge groei in de Noordvleugel enerzijds en een relatief geringe groei in Zuid-Holland anderzijds.

De groei van de werkgelegenheid ligt in de Noordvleugel weinig hoger dan het landelijk niveau. Indien de cijfers sectoraal worden beschouwd, blijkt dat de industrie bijna geheel buiten de Randstad groeit; in de Randstad verliest de industrie in Zuid-Holland terrein en groeit minimaal in de Noordvleugel. De sectoren energievoorziening en bouw verliezen over de gehele linie werkgelegenheid; de bouw verliest vooral in Zuid-Holland. De sectoren groot- en detailhandel, transport, opslag en communicatie groeien het sterkst in de Noordvleugel. De zakelijke dienstverlening vertoont een interessant ruimtelijk beeld. Deze sector, traditioneel sterk vertegenwoordigd in de Noordvleugel, heeft juist daar het laagste groeicijfer. Landelijke is de toeneming het hoogst.

Kwantitatief is een spreiding van de groei van de zakelijke dienstverlening waarneembaar<sup>13</sup>, maar het is aannemelijk dat het kwalitatieve niveau van de zakelijke dienstverlening in de Noordvleugel hoger is door de concentratie van hoofdkantoren, de financiële sector en gespecialiseerde vormen van dienstverlening in het Amsterdamse stadsgewest.

De overige dienstverlening neemt in de Noordvleugel snel toe, zeker in absolute zin. Ten opzichte van Zuid-Holland heeft de Noordvleugel van de Randstad een sterke positie in de non-profit sector, hetgeen aansluiting vindt bij de sterke concentratie van (sociaal-)culturele activiteiten in de Noordvleugel. Echter, ook landelijk is de groei van deze sector sterk. De toeneming van de part-time werkgelegenheid volgt het landelijke patroon; namelijk een sterke groei in de Noordvleugel, een geringere groei in Zuid-Holland en

12. Zadelhoff, 1989.

13. E. Lensink, *Intermediaire diensten in landelijke gebieden; een economisch-geografisch onderzoek in een landelijke omgeving*, Elinkwijk, Utrecht, 1989

landelijk een hoger groeicijfer. De toeneming van de part-time werkgelegenheid onder vrouwen ondersteunt de bevindingen van Elfring en Kloosterman, betreffende de ontwikkelingen op de Nederlandse arbeidsmarkt<sup>14</sup>. Ondanks de door de OESO gesignaleerde rigiditeiten op de Nederlandse arbeidsmarkt is een sterke banengroei te constateren.

Voorts is uit ons onderzoek gebleken dat binnen de Noordvleugel de groei in de kernsteden in relatieve zin zwak is te noemen. Ruimtelijk is het economische herstel in de Noordvleugel waar te nemen in een band ten zuiden van Amsterdam, Almere en de Utrechtse groeikernen. De gebieden die door industriële activiteit worden gedomineerd (Haarlem, IJmond, Zaandam), vertonen een zeer geringe werkgelegenheidsgroei, onder andere door uitbestedingsprocessen. Daarentegen laten de gebieden met overwegend dienstverlenende activiteit een sterke groei zien. Deze ontwikkeling is zichtbaar geworden in het toenemend aantal kantoren in gebieden buiten de oude kernen. De kerngemeenten, met name Amsterdam en Utrecht, zijn de centra van (top) voorzieningen en herbergen reeds vele soorten activiteit. Zij dragen als zodanig bij aan het produktiemilieu van het gehele stedelijke gebied, maar door ruimtegebrek zijn het niet de plaatsen waar de sterkste economische groei of dynamiek moet worden verwacht. Het feit dat de kernsteden een mindere groei laten zien is aldus bezien een schijnprobleem; de kernsteden moeten niet benaderd worden als plaatsen met een zwakke dynamiek, maar als plaatsen met een attractiefunctie, waarbij cultuur, universiteiten, sfeer en woonfunctie invalshoeken zijn. Investerings in dergelijke kernsteden dienen aan de hand van deze trefwoorden gedaan te worden. Als tegenhanger van dit kernstedenbeleid dient de open ruimte tussen Amsterdam, Utrecht, Haarlem, Hilversum en Zaanstad op een 'stedelijke' wijze te worden beheerd; dergelijke ruimten zijn integraal onderdeel van het grootstedelijke complex en behoeven een daarop aansluitende inrichting.

---

## Conclusie

Ten eerste is sprake van een voortdurende uitdijning van de Randstad. De economische groei buiten de Randstad ligt op een hoger niveau, hetgeen de economische potenties van gebieden buiten de Randstad illustreert. Sectoraal wordt de groei buiten de Randstad gekenmerkt door een sterke werkgelegenheidstoename in de zakelijke dienstverlening. De Randstad als ruimtelijke eenheid verliest langzaam aan betekenis; wellicht is het beter te spreken van een aantal grootstedelijke complexen, met elk een eigen produktiemilieu, -structuur en signatuur. Tussen deze complexen bestaat eerder complementariteit dan concurrentie.

Ten tweede maakte binnen de Randstad de Noordvleugel een relatief sterke groei door. Sectoraal maken vooral (groot)handel en transport, opslag en communicatie in de Noordvleugel een sterke werkgelegenheidstoename door. De oorzaak voor deze groei in de Noordvleugel lijkt bij de constellatie van een luchthaven, culturele activiteit en gedifferentieerde dienstverlenende activiteit te liggen, hetgeen zich met name in de vastgoedsector heeft geuit.

Het geleiden van de economische groei is momenteel relevant geworden; deze groei heeft voornamelijk consequenties voor de Noordvleugel van de Randstad. Hoewel een indeling als Noord- en Zuidvleugel een kwestie van gradatie is, lijkt met het oog op bestuurlijke samenwerking een dergelijke indeling zinvoller dan een Westvleugel. Beleidskwesties, zoals de groei- en milieuproblematiek van Schiphol, kunnen beter in het ruimtelijke kader van Noord- en Zuidvleugel behandeld worden. Daarnaast is het aan-

nemelijk, dat er binnen de Randstad twee aparte internationale vestigingsmilieus zijn. Amsterdam, en in mindere mate Rotterdam, zijn de leidende centra in samenhang met de omringende grote en middelgrote steden.

Geconstateerd kan worden dat momenteel ruimtelijke en bestuurlijke vraagstukken op Nederlandse schaal bezien worden. Daarentegen stellen wij dat de Randstad een regio is waarvan de invloed zich tot ver over de landsgrenzen uitstrekt. Het bestuur van dergelijke complexe stedelijke regio's vergt zowel een externe als een interne oriëntatie. Met andere woorden, een organisatie die de Randstad samenbindt dient geen interne bestuurlijke conflicten op te lossen, maar economische belangen binnen Europa te behartigen. Interne bestuurlijke aangelegenheden kunnen daarentegen op het niveau van de Randstadvleugels geleid worden. Het verdelen van woningcontingenten, de aanleg van infrastructuur voor het woon-werkverkeer en het ontwikkelen van nieuwe bedrijfs- en woninglokaties kan uitstekend geschieden binnen het kader van Noord- en Zuidvleugel van de Randstad. Hoewel de provincies daarvoor niet toegerust zijn, vullen zij momenteel een bestuurlijke leemte op. Dit leidt tot een complexe bestuurlijke structuur, ook omdat de provincies onderling niet gecoördineerd worden. Agglomeratieraden en samenwerking tussen provincies en agglomeraties op het niveau van de Randstadvleugels zijn vereisten voor een adequate sociaal-economische ontwikkeling.

H. Knol  
J.G. Lambooy  
W.J.J. Manshanden  
M. de Smidt

---

14. T. Elfring en R. Kloosterman, *De Nederlandse 'job machine'*, EGI papers, nr. XXXVII, Economisch Geografisch Instituut, Amsterdam, 1989.