

# Vestigingsplaats Randstad

Europese steden hebben zich in een felle concurrentiestrijd geworpen om de vestiging van nieuwe bedrijvigheid. Veel Japanse en Amerikaanse bedrijven die binnen willen zijn voor Fort Europa zijn poorten sluit, vestigen in Europa een (hoofd)kantoor of fabriek. Geen stad wil zo'n vestiging aan zich voorbij laten gaan. Maar ook belangrijke vestigingen van Europese bedrijven zijn noodzakelijk om te kunnen blijven meetellen als Europese metropool. Bieden steden geen aantrekkelijke vestigingsomgeving, dan dreigen zij te verworden tot een kleurloos provincie-stadje in het Noordoost-Groningen van Europa.

De Randstad (door Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht en alle daaromheen gelegen gemeenten mee te tellen wordt een inwonertal verkregen dat enigszins in de buurt komt van echte metropolen als Parijs en Londen) doet in deze concurrentieslag aardig mee, concludeert het onderzoeksbureau Buck Consultants International in een onlangs verschenen "markt- en concurrentieanalyse"<sup>1</sup>. De Randstad heeft een goed marktaandeel bij de vestiging van buitenlandse bedrijven in vergelijking met de concurrerende grootstedelijke gebieden in het buitenland (Londen, Parijs, Keulen/Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Brussel/Antwerpen). Vooral voor de vestiging van Europese hoofdkantoren en Europese distributiecentra is de Randstad in trek. R&D-instituten en hoogwaardige productiebedrijven vestigen zich minder snel in de Randstad.

De voorkeuren van buitenlandse bedrijven hangen samen met de goede bedrijfsomgeving. De centrale ligging van Nederland in Europa met de luchthaven Schiphol en de Rotterdamse haven als 'internationale schakelpunten' zijn de belangrijkste voordelen, maar ook de bereikbaarheid (weg- en railinfrastructuur) is in vergelijking met andere grootstedelijke gebieden goed te noemen. Op de punten arbeidsklimaat, aanwezigheid van toeleveranciers en technologische instituten en omvang van de nationale markt scoort de Randstad beduidend minder hoog. De vestigingslocaties zelf worden positief gewaardeerd, hoewel echte toplocaties ontbreken; daarvoor is het kantorenaanbod te veel versnipperd. De Randstad heeft dus een goede uitgangspositie om in Europa een centrumfunctie te vervullen. Het imago van vooral de fysieke bedrijfsomgeving is bij de buitenlandse investeerders goed. Om dat imago zo te houden staan grote plannen op stapel om de belangrijkste trekpleisters Schiphol en de Rotterdamse haven uit te breiden en te verbeteren. In de wegen vooral de railinfrastructuur zal fors worden geïnvesteerd. Bij het creëren van aantrekkelijke kantorenlocaties bieden alle grote steden in de Randstad tegen elkaar op.

De concurrentie zit echter niet stil. Ook de andere grootstedelijke gebieden in Noordwest-Europa hebben zich op het versterken van de infrastructuur geworpen. Zij ontwikkelen grootschalige projecten om de centrumfunctie van hun steden te versterken, lucht- en zeehavens uit te breiden, bedrijfsterreinen in te richten en de bereikbaarheid over weg en rail

te vergroten. Een inventarisatie door het Nederlands Economisch Instituut leert dat naar aard en omvang van de projecten gemeten vooral de Randstad en de Parijse regio hun concurrentiepositie kunnen versterken<sup>2</sup>. Van veel projecten is echter nog niet duidelijk of, in welke omvang, en wanneer zij tot stand zullen komen. Door trage besluitvorming en moeizame financiering zijn niet alle projecten even 'hard'. Wordt dit aspect in de beschouwing betrokken dan zullen de Duitse agglomeraties en de Parijse regio hun positie waarschijnlijk meer kunnen versterken dan de Randstad.

Vooral de ruimtelijke en bestuurlijke versnippering belemmeren de uitvoering van grootschalige infrastructuurprojecten. De bijzondere ruimtelijke structuur van de Randstad, waarin een centrum ontbreekt, lijkt als een nadeel te werken. Niet alleen buiten Nederland is de Randstad als stedelijke eenheid nauwelijks bekend, maar in Nederland zelf, lijkt het, evenmin. De grote en kleinere steden concurreren meer tegen elkaar, dan met elkaar tegen andere Europese steden. Elk stad beslist zelf over haar projecten, zonder het belang van de Randstad als geheel in het oog te houden. Als iedere eigen stad haar eigen 'toplocatie' nastreeft zal er, gezien de benodigde omvang, nergens werkelijk een toplocatie ontstaan, en neemt de versnippering alleen maar verder toe.

In de afgelopen jaren zijn daarom diverse plannen ontwikkeld om de Randstad onder één provinciebestuur te brengen, dat keuzen maakt en richting geeft aan het grootstedelijke gebied als geheel. Gezien de steun voor dergelijke plannen van provincies en gemeenten lijken deze van plan gezamenlijk het vestigingsklimaat in de Randstad te versterken. Het mag daarom verbazing wekken dat afwegingen op Randstadniveau niet ook zonder bestuurlijke reorganisatie worden gemaakt. Andersom is het de vraag of de steden, als zij onder een Randstadbestuur vallen, wél bereid zijn hun eigen prioriteiten op te geven voor het belang van de Randstad als geheel.

Wil de Randstad de concurrentiestrijd met de grote steden van Europa blijven voeren, dan zal er meer moeten gebeuren dan het onder één bestuur brengen van deze verzameling steden en dorpen. Voor eenheid in beleid en het creëren van een gezicht naar buiten toe zal de Randstad ook ruimtelijk tot één geheel moeten worden gesmeed. Bij de keuze van woon- en werklocaties en van rail- en wegverbindingen zal de bijdrage aan de integratie van de Randstad daarom een belangrijk criterium moeten zijn.

## D.E. Ernste

1. Buck Consultants International, *De aantrekkingskracht van de Randstad in internationaal perspectief: markt- en concurrentieanalyse*, Nijmegen, 1991.

2. Nederlands Economisch Instituut, *Majeure ruimtelijke en infrastructuurlijke operaties in grootstedelijke agglomeraties in Noordwest-Europa*, Rotterdam, 1991.