



**Buck
Consultants
International**

Referentiekader Randstad Holland

Uitgevoerd in opdracht van:
Ministeries van VROM en EZ

Buck Consultants International
Nijmegen, 9 november 2005

1 **Probleemstelling**

Aanleiding

Randstad Holland is de belangrijkste motor van de Nederlandse economie. In de Nota Ruimte heeft het Kabinet de Randstad Holland dan ook een belangrijke positie gegeven in de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur. De centrale doelstelling van het Rijk is het versterken van de internationale concurrentiepositie van de Randstad als geheel (PKB Nota Ruimte).

De Randstad Holland is de grootste van de zes nationale stedelijke netwerken. Binnen elk stedelijk netwerk wordt gestreefd naar samenhang, afstemming, taakverdeling en specialisatie. De meerwaarde van de Randstad als geheel is echter niet altijd duidelijk. In de uitvoering van het beleid wordt sterk ingezet op projecten in deelgebieden¹, zoals Noordvleugel, Zuidvleugel, de Utrechtse regio en het Groene Hart.

De komende maanden zal het Rijk, samen met de decentrale overheden, de agenda voor de Randstad verder gestalte geven. Daarbij doet zich onder andere de vraag voor of de inzet van het Rijk (samen met andere partijen) voldoende is om de concurrentiepositie van Randstad Holland te versterken. Om deze vraag te beantwoorden, is besloten een **referentiekader** te ontwikkelen dat moet aangeven in welke mate de bestaande beleidskaders adequaat zijn, dan wel aanscherping behoeven. Deze voorliggende notitie is het referentiekader. De hieraan ten grondslag liggende analyses op basis van literatuur, bureau-expertise en interviews zijn in een afzonderlijk achtergronddocument opgenomen.

Probleemstelling

‘Werk in overleg met de vier ministeries en externe deskundigen een **referentiekader** voor Randstad Holland uit waarin het **lange termijn perspectief** van een versterkte internationale concurrentiepositie Randstad Holland wordt geschetst, waarin wordt aangegeven of de **huidige Rijksinzet** in de programma-aanpak voor Randstad Holland wel of niet voldoende is om het lange termijnperspectief te realiseren en kom met **aanbevelingen** om de huidige beleidskaders en acties van het Rijk aan te scherpen’.

Vragen die in dit kader beantwoord worden, zijn:

- Worden op dit moment in de programma-aanpak van de Nota Ruimte de juiste beleidslijnen en de juiste acties (projecten) opgepakt?
- Dragen de acties op vleugelniveau daaraan voldoende bij of zijn toch meer acties op Randstadniveau noodzakelijk?
- Welke nieuwe acties (projecten) zijn noodzakelijk (‘witte vlekken’) om de internationale concurrentiekracht van Randstad Holland nog beter vorm, inhoud en daadkracht te geven?

¹ Het gaat om deelgebieden zoals die vermeld staan in de Nota Ruimte.

Aanpak

Voor het opstellen van het referentiekader, is een analysekader ontwikkeld waarmee via verschillende denkslagen de belangrijkste beïnvloedingsmogelijkheden van de internationale concurrentiepositie zijn bepaald. Vervolgens is de huidige Rijksinzet op deze punten beoordeeld en zijn verbeterpunten in het Rijksbeleid voorgesteld. De onderbouwing van het referentiekader dat hier wordt gepresenteerd, is opgenomen in een apart onderzoeksdocument. De verschillende stappen en resultaten zijn getoetst bij de ambtelijke top van de vier betrokken ministeries (VROM, EZ, LNV en V&W) en bij een tiental externe deskundigen.

Uit de analyse wordt duidelijk dat het weinig zin heeft om te spreken van dé concurrentiepositie van dé Randstad, maar dat het nodig is om uit te gaan van internationaal opererende **bedrijfsclusters of marktsegmenten**, waarin de Randstad een sterke positie heeft.

2 Internationale concurrentiepositie

Bij het bepalen van de internationale concurrentiepositie van een regio, wordt vaak gekeken naar de plaats op een ranglijst ten opzichte van concurrerende gebieden. De laatste jaren wordt door zowel overheden als het bedrijfsleven de zorg geuit, dat Randstad Holland daalt op de ranglijsten, die het internationale vestigingsklimaat weergeven. Het belang van de internationale concurrentiepositie verschilt voor uiteenlopende typen bedrijven c.q. investeringsbeslissingen. Dat betekent dat bij internationale vergelijkingen rekening moet worden gehouden met verschillen in schaal van de regio's die worden vergeleken en dat er een verschil kan bestaan tussen feitelijke situatie en imago van een regio. Ook moet rekening worden gehouden (bij die vergelijkingen) dat de positie van de Randstad beïnvloed is door de algehele economische situatie in Nederland die in de afgelopen jaren minder gunstig was.

Gezien de omvang van bevolking en bedrijvigheid in de Randstad, in verhouding tot grotere concurrerende regio's, is het niet realistisch te veronderstellen dat Randstad Holland in haar volle breedte in de top 5 van alle lijstjes voorkomt. Wel dient de **concurrentiekracht** van de internationaal opererende **clusters** waarin de Randstad sterk is, veilig te worden gesteld. In deze clusters wil de Randstad in de top mee blijven spelen. Het gaat om de volgende zeven clusters²:

- Logistieke dienstverlening
- Tuinbouwclusters
- (Petro)chemische industrie
- Zakelijke en financiële dienstverlening
- Creatieve sector
- Toerisme
- Non-profit (m.n. internationale instellingen)

² Het zijn clusters die relatief sterk vertegenwoordigd zijn in de Randstad (t.o.v. Nederland), uitgedrukt in toegevoegde waarde en werkgelegenheid.

De hier genoemde clusters en de daaruit voortvloeiende beïnvloedingsmogelijkheden komen overeen met de uitwerking van economische speerpunten in de Nota Ruimte en met Economische Strategie Randstad van de decentrale overheden. In onderstaand kader is een korte schets gegeven van de internationale concurrentiekracht van de zeven clusters.

Internationale concurrentiekracht clusters

- Nederland en de Randstad zijn in de diverse **logistieke markten** nog sterk concurrerend, al neemt het marktaandeel in Europa (van bijvoorbeeld zeehavens, internationale distributiecentra) langzamerhand af.
- De **tuinbouwclusters** in de Randstad laten in diverse productgroepen nog steeds indrukwekkende marktaandelen zien. In deze clusters zal de mondiale handelsfunctie (naast eigen productie) steeds belangrijker worden, waarvoor internationale (markt)kennis en agrologistiek cruciale factoren zijn.
- De **chemiecomplexen** in de havens en (verspreid over de Randstad) de vestigingen in de fijnchemie herbergen veel kwaliteitsbedrijven die mondiaal kunnen blijven concurreren vanwege vervoersnetwerken en/of specifieke kennis.
- De Randstad behoort niet tot de topcentra in Europa wat betreft **financiële markten en zakelijke dienstverlening**. Toch behoren diverse grote bedrijven (bank/verzekeringen) tot de internationale top en zijn vele middelgrote bedrijven succesvol in marktniches (ICT, reclame, zakelijke diensten).
- De **creatieve sector** in engere zin (kunst, cultuur, ontwerpen, multimedia) is niet groot in (absolute en relatieve) omvang. Toch is dit cluster van belang voor dynamiek, identiteit en beleving van Randstad Holland. De potenties van dit cluster zijn nog te veel verscholen en zouden meer zichtbaar gemaakt moeten worden.
- Het **internationaal en grensoverschrijdend toerisme** (steden, resp. kust) is een belangrijk Randstadcluster dat in de laatste jaren meer concurrentie heeft gekregen door de opkomst van vele andere steden in Zuid-, Centraal- en Oost-Europa. Toch behoort Amsterdam nog altijd tot de Europese top van toeristische bestemmingen.
- Internationale instellingen, **non-profit**, blijven een belangrijke doelgroep om (delen van de) Randstad Holland een (internationaal) gezicht te geven. Daarbij zal de strijd met andere landen en buitenlandse stedelijke regio's aangegaan moeten worden om internationale kenniswerkers/studenten te werven.

Kijkend naar de zeven clusters dan kan worden geconcludeerd dat Randstad Holland voldoende (herkenbare) internationale speerpunten heeft, maar dat in sommige segmenten (ook door diverse overheden) de randvoorwaarden beter ingevuld moeten worden (zie onderdeel 5 van dit referentiekader).

Scores van de Randstad op de algemene ranglijsten en voor de zeven clusters zien er op zich niet slecht uit, maar de positie in diverse clusters staat steeds meer onder druk. Door veel deskundigen is aangegeven dat rond diverse zaken zoals bereikbaarheid, luchtkwaliteit, ontwikkelen van kennispeerpunten en ruimte voor bedrijventerreinen de onmacht (om die problemen op te lossen) in Nederland is toegenomen. De huidige bestuurlijke organisatie (de vele actoren, oftewel de bestuurlijke 'drukte'), onvoldoende uitvoeringskracht (middelen) en complexe regelgeving zijn hier debet aan. Discussies over nieuwe vereenvoudigde

bestuursstructuren in de Randstad moeten daarom zeker worden gevoerd, maar tegelijkertijd zal op een aantal (inhoudelijke) thema's ook nu al voortgang gebracht moeten worden. Dus naast de bestuurlijke discussies dient ook gewerkt te worden aan een **inhoudelijke agenda** voor de Randstad.

3 Meerwaarde Randstad Holland

Op het gebied van wonen, werken en recreëren vinden zowel maatschappelijk als op overheidsniveau de meeste relaties, contacten en vervoersbewegingen op regionaal niveau (vleugelniveau) plaats. Het woningaanbod wordt regionaal afgestemd. De belangrijkste netwerken (toeleveranciers, afnemers, advisering, etc.) van bedrijven zijn voor het merendeel van de bedrijven regionaal en/of internationaal. Het grootste deel van de werkenden is werkzaam in de woonregio en ook de meeste recreatie vindt in de omgeving plaats.

Voor een (inter)nationaal opererend bedrijf is echter de **Randstad als geheel** belangrijk, vanwege:

- infrastructuur en bereikbaarheid;
- arbeidsmarkt;
- kennisinstellingen;
- ruimtelijke verscheidenheid: (hoog)stedelijkheid en het Groene Hart.

In enkele van de zeven internationaal georiënteerde clusters zijn (economische) netwerken tussen bedrijven en instellingen ontstaan op Randstadniveau. Bijvoorbeeld bedrijven in het logistieke cluster (watergebonden via de havens van Rotterdam en Amsterdam, luchtvracht via Schiphol) zijn op meerdere locaties in de Randstad actief. Ook de tuinbouwclusters (met de verschillende Greenports) hebben onderlinge relaties in de Randstad opgebouwd. Ook het toeristisch cluster biedt mogelijkheden voor een breder Randstadproduct (dan alleen-gechargeerd-Amsterdam). Andere clusters zijn vooral georiënteerd op deelgebieden of verspreid over de Randstad zonder duidelijke complementariteit.

Belangrijk is om bij het nadenken over de toekomst van de Randstad Holland als geheel een onderscheid aan te brengen tussen de korte termijn en de langere (strategische) termijn. Strategische projecten op de korte termijn, die passen binnen dat langere termijnperspectief, kunnen nu al op diverse locaties in de Randstad ontwikkeld worden. In de Nota Ruimte is met de programma-aanpak gekozen voor een aanpak op vleugelniveau, omdat hier voor de komende decennia concrete aanknopingspunten liggen. Toch is het (naast projecten op locaties en afstemming op vleugelniveau) belangrijk om in het **lange termijnperspectief voldoende rekening te houden met thema's die de hele Randstad omvatten**, zoals de vervoersnetwerken binnen en van en naar de Randstad, de benutting van het landelijk gebied (Groene Hart, Zuid-Hollandse Eilanden, Utrechtse Heuvelrug, Waterland, etc.) door de steden en aandacht voor water als belangrijk ordenend principe, wellicht ook in relatie tot andere thema's zoals veiligheid.

4 **Internationaal concurrerend vestigingsklimaat**

De belangrijkste factoren die de internationale concurrentiepositie van een regio bepalen, zijn het macro-economisch klimaat, marktaspecten, belastingklimaat, regelgeving, arbeidsklimaat, nutsvoorzieningen, stimuleringsmaatregelen (subsidies), vestigingslocaties, infrastructuur en logistiek, woon- en leefklimaat en kennis en toeleveranciers. Het belang van deze factoren verschilt per cluster. Binnen West-Europa nemen de verschillen tussen regio's op veel van deze factoren af. De factoren waarop regio's zich in toenemende mate onderscheiden, zijn arbeidsklimaat, kennis en toeleveranciers en bereikbaarheid, gevolgd door woon- en leefklimaat en vestigingslocaties.

Ruimtelijke factoren hebben voor veel internationaal opererende bedrijven vaak een beperkt gewicht in de locatiekeuze, maar kunnen gezien de geringe verschillen in scores tussen regio's in Noordwest-Europa op de belangrijkste locatiefactoren soms toch van doorslaggevende betekenis zijn. Hierbij dient een onderscheid te worden gemaakt in:

- 1 Directe ruimtelijke locatiefactoren, die een **noodzakelijke voorwaarde** vormen voor het functioneren van bedrijven in een regio:
 - a Infrastructuur
 - b Vestigingslocaties
- 2 Indirecte ruimtelijke locatiefactoren, die **faciliterend** zijn voor het functioneren van bedrijven in een regio:
 - a Woon- en leefklimaat
 - b Kennis en toeleveranciers

Vanuit internationaal perspectief is het van belang om te bezien of Randstad Holland op deze vier ruimtelijke locatiefactoren³ voldoende **onderscheidend vermogen** heeft.

5 **Scores Randstad op ruimtelijke locatiefactoren**

Hieronder worden per locatiefactor enkele observaties beschreven en een oordeel gegeven over de huidige concurrentiepositie en over beleid en uitvoering voor Randstad Holland. Daarnaast worden suggesties gedaan voor aanknopingspunten voor het Rijksbeleid. Die (extra) Rijksinzet kan bestaan uit verschillende rollen van het Rijk die in paragraaf 6 verder zijn ingevuld.

³ Ruimtelijke locatiefactoren die onderwerp van beleid zijn in de Nota Ruimte en daaraan gerelateerde Uitwerkingsnota's

Infrastructuur

Observaties

Een goede bereikbaarheid en logistiek zijn voor Randstad Holland als **Gateway to Europe** essentieel. De Randstad beschikt over twee specifieke sterkten, namelijk de mainports Rotterdam en Schiphol. De internationale bereikbaarheid van de Randstad scoort daardoor nog steeds goed. Door toenemende congestie komt de bereikbaarheid binnen de Randstad steeds meer onder druk te staan en ook de belangrijkste aan- en afvoerwegen naar de Randstad slibben steeds meer dicht. In het beleid wordt prioriteit gegeven aan deze knelpunten, maar dit leidt hooguit tot beheersing en niet tot oplossing van de problematiek. Door gebrek aan draagvlak, financiën en regelgeving verloopt de uitvoering bovendien traag.

Oordeel ¹⁾

- Huidige concurrentiepositie : 0
- Adequaatheid plannen : +
- Uitvoeringskracht : -

1) Oordeel vanuit internationaal perspectief

Legenda:

- + Sterke positie
- 0 Gemiddeld
- Zwakke positie

Aanknopingspunten Rijksinzet

Voor het versterken van de internationale concurrentiepositie van de Randstad is een aantal maatregelen denkbaar:

- 1 Versnelling van de planstudies voor de belangrijkste **hoofdwegen** (zoals onder andere A6/A9, A4, A13/A16, A12, A15). Het gaat daarbij zowel om de hoofdwegen in de Randstad als om de hoofdassen naar het buitenland.
- 2 Een snellere aanpak van de **efficiency in knopen** (oftewel de interne en externe bereikbaarheid van belangrijke economische centra zoals Schiphol, de Greenports, het nationaal dienstencentrum Utrecht, etc.) door concrete investeringsprojecten te koppelen aan de uit te voeren netwerkanalyses (van hoofdwegenet, het onderliggend wegennet en OV).
- 3 Duidelijkheid te creëren over de (vanuit internationale concurrentiekracht van de Randstad) noodzakelijke doorgroeimogelijkheden voor **Schiphol**.
- 4 Meer expliciete aandacht voor capaciteit op hoofdwegen en (inframaatregelen) voor de snel groeiende **goederenvervoer**stromen op de hoofdwegen.
- 5 In de Nota Ruimte is Rondje Randstad als hoogwaardig OV-systeem (voorlopig) verlaten en zijn **OV-concepten** uitgewerkt voor deelgebieden van de Randstad (Randstadrail, Regionet, Stedenbaan), omdat op dat schaalniveau de omvangrijkste vervoersmarkten bediend kunnen worden. Daarvan is een deel voorlopig nog niet beschikbaar. In de Noordvleugel ontbreken momenteel zelfs concrete initiatieven voor de korte termijn. Bovendien zal in de komende decennia de vervoersbasis voor een Randstedelijk

systeem (metronet-achtig systeem) toenemen en zal op termijn een dergelijk systeem noodzakelijk zijn om de mobiliteitsgroei op te kunnen vangen. Ook zullen de OV-verbindingen (spoor) naar het buitenland (naast HSL-Zuid) verbeterd moeten worden.

Vestigingslocaties

Observaties

In de Randstad bestaat een veelzijdig aanbod van bedrijventerreinen en kantoorlocaties. De kwaliteit is over het algemeen redelijk, hoewel er maar weinig specifieke toplocaties zijn. De profilering van vestigingslocaties is over het algemeen matig. Vergeleken met concurrerende regio's is de prijs van kantoorruimte gemiddeld, maar die van bedrijventerreinen relatief hoog. Het beleid is versnipperd en de uitvoering met gemiddeld 7-10 jaar traag.

Een noodzakelijk onderscheid moet worden gemaakt tussen de diverse deelgebieden in de Randstad, met name voor bedrijventerreinen. In de Noordvleugel is op korte en middellange termijn sprake van voldoende aanbod. In de Zuidvleugel en in de regio Utrecht blijven er nog steeds behoorlijke extra planningsopgaven bestaan.

Oordeel

- Huidige concurrentiepositie : 0/+
- Adequaatheid plannen : 0
- Uitvoeringskracht : -

De marketing van de Randstad is versnipperd en weinig ambitieus. Daar waar concurrerende regio's forse budgetten beschikbaar hebben voor het aantrekken van bedrijven, toeristen, congressen, etc. blijft de Randstad duidelijk achter. Een gezamenlijke aanpak van Rijk en de diverse deelgebieden in de Randstad (met bijvoorbeeld gezamenlijke kantoren in de VS, Japan en China) is nodig.

Daarnaast is in dit onderzoek nagegaan of de zeven clusters over voldoende toplocaties beschikken om door te kunnen groeien. Naast de duidelijke keuze voor en investeringen in enkele toplocaties (zoals Zuidas en Tweede Maasvlakte) is een aantal witte vlekken te onderscheiden.

Aanknopingspunten Rijksinzet

Voor het versterken van de internationale concurrentiepositie is een extra inzet denkbaar op het gebied van:

- 1 Ontwikkeling van een **hoogwaardig logistiek complex op/nabij Schiphol** om meer dan nu van de kansen voor waardetoevoeging aan luchtvracht gebruik te maken.
- 2 Ruimtelijke regie en investeringen in locaties voor **havengerelateerde bedrijvigheid** in de nabijheid van de Rotterdamse haven in de Randstad en in afstemming met Zuidwest-Nederland. Ook kan de samenwerking tussen de havens, Schiphol en de logistieke sector versterkt worden op het gebied van kennisontwikkeling, promotie.

- 3 Betere **marketing** van **vestigingslocaties bij kennisinstellingen**.
- 4 Ontwikkeling van voldoende (attractieve) **locaties** voor de **creatieve sector** (toplocaties voor design, multimedia, mode).
- 5 **Promotie** van het **vestigingsproduct Randstad Holland** als geheel, met aandacht voor de zeven clusters en met op die clusters gerichte labels. De promotie van bijvoorbeeld Delta Holland (met de zeehavens en Schiphol) als Gateway to Europe kan krachtiger neergezet worden.
- 6 Extra aandacht (projecten) om meer buitenlandse **toeristen en congres-/beursbezoekers** aan Nederland te binden (via evenementen, versterking van enkele toplocaties zoals bijvoorbeeld de RAI, gerichte promotiecampagnes, etc.)

Woon- en leefklimaat

Observaties

Het woningaanbod blijft achter bij de vraag, onder andere voor het hogere segment. De Randstad beschikt over een rijke cultuurhistorie en is sterk internationaal georiënteerd (o.a. tot uiting komend in talenkennis). De ruimtelijke diversiteit tussen stedelijke en landelijke gebieden is aantrekkelijk, maar wordt beperkt benut. Werknemers van internationale instellingen spreken een afnemende waardering uit over het vestigingsklimaat, onder andere door de complexe vestigingsvoorwaarden. Het beleid zet in op versnelling van de bouwproductie en verbetering van de omgevingskwaliteit, maar de uitvoering verloopt nog langzaam.

Oordeel

- | | |
|-------------------------------|-----|
| • Huidige concurrentiepositie | : 0 |
| • Adequaatheid plannen | : 0 |
| • Uitvoeringskracht | : - |

Aanknopingspunten Rijksinzet

Voor het versterken van de internationale concurrentiepositie van Randstad Holland is een extra inzet denkbaar op het gebied van:

- 1 Het creëren van voldoende hoogwaardig **woningaanbod** voor internationale kenniswerkers, zowel in stedelijk gebied als in de vorm van landelijk wonen.
- 2 Vergroten van de toegankelijkheid van het landelijk gebied in en rondom de Randstad voor de stedeling onder andere door meer te investeren in **routestructuren** voor toerisme en recreatie (wegen, vaarroutes) en voorzieningen op die routes.

Kennis en toeleveranciers

Observaties

De Randstad beschikt over de nodige kennisinstellingen, veelal van redelijk tot goede kwaliteit. Het aanbod is echter versnipperd en er bestaat (mede vanwege de toegepaste financieringssystematiek) weinig samenwerking tussen instellingen. Wel beschikt de regio in

bepaalde niches over topkwaliteit. Vergeleken met concurrerende regio's is de score van de Randstad op R&D-personeel en –uitgaven gemiddeld. In het beleid krijgen innovatie en kennisexploitatie weliswaar meer aandacht, maar samenwerking tussen kennisinstellingen en met name tussen kennisinstellingen en bedrijven moet nog meer versterkt worden. Bovendien kunnen meer spin-offs vanuit de kennisinstellingen ontstaan en moeten meer (buitenlandse) investeringen op researchparken worden aangetrokken.

Oordeel

- Huidige concurrentiepositie : 0
- Adequaatheid plannen : 0
- Uitvoeringskracht : 0

Aanknopingspunten Rijksinzet

Voor het versterken van de internationale concurrentiepositie van Randstad Holland is op dit gebied een extra inzet denkbaar ten aanzien van:

- 1 Verbetering van de kennisopbouw door samenwerking tussen vakgroepen van verschillende kennisinstellingen via een **Randstadbudget voor samenwerkingsprojecten** (bijvoorbeeld op het gebied van logistiek, life sciences, maintenance, etc.)
- 2 Meer aandacht voor vergroting van **kennisexploitatie** van de diverse kennisinstellingen naar het **bedrijfsleven** in de Randstad door extra investeringen in professionele transferpunten.
- 3 Vergroting van de kennisexploitatie door verdere ontwikkeling en vermarkting van **technologiegerelateerd vastgoed** (door beter benutten huidige science parks en ontwikkeling van enkele nieuwe parken in bijvoorbeeld nabijheid Estec, AMC, etc.). De marktbasis voor die locaties kan worden vergroot door zowel het aantal spin-offs van kennisinstellingen te stimuleren als door het vergroten van het aantal buitenlandse investeringen in R&D-vestigingen.

6 Rol Rijk

Het versterken van de concurrentiepositie van Randstad Holland is geen opgave van het Rijk alleen, maar een samenspel tussen Rijk, marktpartijen en betrokken decentrale overheden. In het volgende schema wordt de taakverdeling tussen deze partijen bij elk aanknopingspunt voor beleid op hoofdlijnen samengevat. Hierbij is een onderscheid aangebracht in drie rollen: trekkend (initiatiefnemend in voorbereiding en uitvoering); participierend (anderen hebben het voortouw, maar er is wel een (financiële) rol in de uitvoering); gebruikers (geen rol of voorbereiding/uitvoering) wel als gebruiker van de faciliteiten.

Aanknopingspunt	Rijk	Markt	Decentrale overheden
Versnelling planstudies hoofdwegen	Trekker	Participant	Participant
Netwerkanalyses/Knooppunten	Trekker	Participant	Participant
Dossier Schiphol: regie, ontwikkelingsruimte	Trekker	Participant	Participant
Meer aandacht goederenvervoer	Trekker	Trekker	Participant

Aanknopingspunt	Rijk	Markt	Decentrale overheden
OV-strategie	Trekker	Trekker	Participant
Toplocaties (logistiek)	Participerend	Trekker	Trekker
Havengerelateerde bedrijvigheid	Participerend	Trekker	Trekker
Marketing Randstad Holland	Participerend	Gebruiker	Trekker
Toplocaties creatieve sector	Participerend	Trekker	Trekker
Extra promotie toerisme/beurzen	Participerend	Trekker	Trekker
Woningaanbod internationaal personeel	Participerend	Trekker	Trekker
Bereikbaarheid landelijk gebied	Participerend	Participerend	Trekker
Samenwerking kennisinstellingen	Trekker	Gebruiker	Participant
Kennistransfer versterken	Trekker	Gebruiker	Participant
Technologie gerelateerd vastgoed	Participerend	Trekker	Participant

7 **Schaalniveau inzet**

In de Nota Ruimte en de daaraan gelieerde Uitwerkingsnota's is de integratie van diverse beleidsterreinen op een goede manier ingevuld. In die nota's is, meer dan in het verleden, gekozen voor de ontwikkelingskansen van de Randstad. De Randstad als economische motor van Nederland wordt in de nota's onderschreven en uitgewerkt (met meer investeringen in de Randstad). Daarbij moet wel de opmerking worden gemaakt dat het Randstad-concept flexibel toegepast moet worden. Voor bijvoorbeeld het logistieke cluster is het belangrijk om de relaties met de logistieke knooppunten elders in Nederland mee te nemen en de agribusinessclusters in de Randstad kunnen bijvoorbeeld door Food Valley versterkt worden.

Het beleid zit dus met andere woorden op het goede spoor, bij de uitvoering van beleid moeten echter kritische kanttekeningen worden geplaatst:

- Uit de analyse van 'witte vlekken' of aanknopingspunten voor beleid (in paragraaf 5) is duidelijk geworden dat de uitvoeringskracht van beleid sterke verbetering behoeft met name rond infrastructuurprojecten, Schiphol, vestigingslocaties (Zuidvleugel) en kennisbeleid.
- Bij de uitwerking van diverse projecten is er niet altijd sprake van een (h)echte interdepartementale aanpak. Vaak is er sprake van een trekkend ministerie en doen de andere ministeries te veel in de zijlijn mee (bijv. het beleid van Greenports en Groene Hart leeft, naast LNV, in onvoldoende mate bij andere ministeries).
- Er is in beleid steeds meer aandacht voor versterking van bepaalde clusters/innovatieve sectoren, maar een concrete uitwerking (nationaal en gebiedsgericht) ontbreekt nog. Welk ministerie is bijvoorbeeld verantwoordelijk voor het versterken van de internationale concurrentiekracht van het logistieke cluster?
- De discussie over nieuwe bestuursstructuren, die door Holland Acht is gestart, kent een breed draagvlak. Met de huidige structuren en regelgeving is krachtige uitvoering niet eenvoudig. De aandacht mag echter niet alleen uitgaan naar veranderingen in bestuurlijke en organisatorische processen. Het is belangrijk om met het élan van diverse partners een impuls te geven aan een gezamenlijk inhoudelijke agenda door gezamenlijk enkele strategische projecten op te pakken. Bestuurskracht en uitvoeringskracht (rond bepaalde projecten) kan ook nu al ontwikkeld worden, als je het maar eens bent over de nut en noodzaak van die (strategische) projecten. Enkele deskundigen hebben gewezen

op de oprichting van een Vervoersautoriteit voor de Randstad parallel aan de discussies over nieuwe bestuursstructuren, omdat realisatie van infrastructuurprojecten en vervoersnetwerken nu eenvoudig te lang duurt.

Uit de analyses van de projecten uit de Programma-aanpak van de Nota Ruimte en de diverse Uitwerkingsnota's kunnen, vanuit het perspectief van het versterken van de internationale concurrentiepositie, de volgende conclusies worden getrokken:

- Er zijn te veel projecten (in de Programma-aanpak van de Nota Ruimte) die, vanuit het perspectief van het versterken van de internationale concurrentiekracht, een geringe bijdrage leveren aan de realisering van die doelstelling. Er kan dus, geredeneerd vanuit het versterken van de internationale concurrentiepositie, selectiever worden omgegaan met de betrokkenheid van het Rijk in diverse projecten. Dat blijkt ook wel uit het feit dat het Rijk weliswaar partner is bij diverse projecten, maar dat zij in de uitvoering uiteindelijk niet overal een (zware) rol wil spelen.
- Veel projecten hebben betrekking op bereikbaarheid, woningbouw en bedrijfslocaties, maar onvoldoende aandacht wordt geschonken aan kennis/innovatie die de zeven clusters in de Randstad versterken.

Uit de diverse projecten kan worden geconcludeerd dat visie en marketing op **Randstadniveau** een meerwaarde heeft vanwege het totaalproduct van dit stedelijk netwerk (vervoersnetwerken, arbeidsmarkt, stad en landelijk gebied, samenhang enkele clusters, kennisregio Randstad, etc.). In die gezamenlijke Randstadaanpak is het oplossen van de verkeersproblematiek in eerste instantie de grootste uitdaging (zowel wegen als OV). De eventuele noodzaak van een Randstedelijke Vervoersautoriteit, waarin diverse ministeries en decentrale overheden (al of niet met enkele private partijen) samenwerken, zou verkend kunnen worden. Daarnaast is ook gepleit voor meer ambitie en afstemming in de marketing van de Randstad en in een gezamenlijk (actiegericht) kennisbeleid.

Dat wil niet zeggen dat alleen krampachtig gezocht moet worden naar investeringsprojecten die de hele Randstad ten goede komen. De uitvoering van andere **strategische projecten** vindt op specifieke locaties plaats. Gezien de urgentie van die strategische projecten is Rijksbetrokkenheid daarbij gewenst. In het merendeel van die projecten moeten meerdere ministeries een actieve rol spelen en dat pleit voor een slagvaardige uitvoeringsstructuur, bijvoorbeeld door middel van een projectdirecteur die snel met alle betrokken ministeries kan schakelen.

Daarnaast is in dit onderzoek duidelijk geworden dat vrijwel alle actoren '**de vleugels**' het juiste schaalniveau vinden om wonen, werken en recreëren op elkaar af te stemmen. Hierbij is wel de kanttekening geplaatst dat de samenwerking en besluitvormingskracht (prioriteiten stellen) tussen diverse partijen in de vier deelgebieden (Noordvleugel, Zuidvleugel, Groene Hart en Utrechtse regio's) nog versterkt kan worden. Daarnaast zijn er ook verschillen te constateren in aanpak en resultaten van de programma-aanpak (Nota Ruimte) van de Noord- en Zuidvleugel (en het Groene Hart). De meningen over welke aanpak de beste is, lopen nogal uiteen bij zowel ministeries als externe deskundigen. De agenda's van de programma-aanpak Noord- en Zuidvleugel en het Groene Hart sluiten nog niet altijd goed op elkaar aan, zodat Randstad Holland als geheel onvoldoende wordt versterkt. Bovendien lijkt in de Noordvleugel meer aandacht te bestaan voor het versterken van de internationale

concurrentiepositie dan in de Zuidvleugel en zijn diverse programma-onderdelen nog (te) algemeen uitgewerkt.

Kortom: een strategische aanpak voor met name de lange termijn (visie, marketing, eventuele vervoersautoriteit) op Randstadniveau is noodzakelijk. Maar op korte termijn kunnen al concrete (strategische) projecten op lokaal/regionaal niveau plaatsvinden, waarbij afstemming (beleidsvoorbereiding) op het gebied van wonen, werken en recreëren op korte en middellange termijn onveranderd op vleugelniveau kan plaatsvinden.

Het is **vanuit** de **clusteraanpak** mogelijk om enkele **strategische projecten** af te bakenen waar Rijk, regio en bedrijfsleven gezamenlijk mee aan de slag kunnen en die tot versterking van de internationale concurrentiekracht van de Randstad zullen leiden. Het probleem dat zich daarbij voordoet is namelijk dat bij elk projectidee wel door een ministerie kan worden aangegeven dat ze er al mee bezig zijn, of dat versnelling (van bijv. investeringen in infrastructuur) niet mogelijk is vanwege regelgeving, vanwege het ontbreken van draagvlak in de regio en/of het ontbreken van middelen. Anders gezegd, de problemen doen zich vooral voor bij de uitvoering.

Toch kan in het **versnellen** van de **beleidsvoorbereiding** bijvoorbeeld het accent worden gelegd op:

- Het verkennen van de opzet van een Randstedelijke vervoersautoriteit (net zoals in enkele andere grootstedelijke regio's in Europa) zodat verkenningen over nieuwe wegverbindingen, of het vergroten van de capaciteit van bestaande verbindingen sneller afgerond kunnen worden. Ook zou die vervoersautoriteit kunnen werken aan versterking van de OV-netwerken in de Randstad.
- Meer ambitie en middelen zijn nodig om de zeven clusters in de internationale concurrentiestrijd in de marketing krachtiger neer te kunnen zetten. Dit vraagt om bundeling van de huidige inspanningen en het zoeken naar de juiste labels (en juiste schaalniveaus) voor de diverse clusters.
- Het beter benutten van de potenties en kwaliteiten van het Groene Hart, de Zuidhollandse eilanden, Bollenstreek, etc. door die gebieden beter toegankelijk te maken voor de stedelijke consument.

Voorbeelden van **concrete investeringsprojecten** doen zich voor op de volgende terreinen:

- Netwerkanalyses (vervoer) in en rond economische knooppunten (zoals Schiphol, de Greenports, de havens, het nationale dienstencentrum Utrecht, bestuurscentrum Den Haag, etc.) waarin verkeersafwikkeling via het hoofdwegennet, het onderliggend wegennet en OV geïntegreerd worden geanalyseerd en beter worden afgestemd op elkaar. Daarbij zal rekening moeten worden gehouden met huidige en toekomstige locaties voor wonen, werken en recreëren. Deze netwerkanalyses moeten meer importantie krijgen en ook tot concrete uitvoeringsprojecten leiden waar Rijk, regio en bedrijfsleven bij betrokken zijn. Het zijn nu nog te veel (vrijblijvende) studiematige verkenningen.
- Het ontwikkelen van een hoogwaardig logistiek complex op en in de directe nabijheid van Schiphol met goede interne verbindingen en met moderne bedrijvenlocaties waar ruimte is voor waardedoetvoeging (VAL) aan zeer hoogwaardige goederen. In deze top-

segmenten moet Nederland concurrerend zijn met efficiënte systemen en toepassing van kennis en innovatie.

- Het beter benutten van het kennispotentieel van de tientallen kennisinstituten in de Randstad (Kennisregio Randstad Holland). Voor samenwerking van die instituten (om de zeven clusters te versterken) zouden extra budgetten beschikbaar moeten komen, kan het huidige aantal spin-offs verdubbeld worden en moeten de huidige en nieuwe toplocaties (nabij die kennisinstellingen) krachtiger in de markt worden gezet.
- Het Rijk kan nog meer de regie nemen in het huisvesten van havengerelateerde bedrijvigheid nabij met name de Rotterdamse haven. Het meest concreet gaat het daarbij om het op elkaar afstemmen (in de tijd en wat betreft marktsegmenten) van de ontwikkeling van grote (strategische) bedrijfslocaties in de Regio Rijnmond (Hoeksche Waard) en/of West-Brabant (Moerdijkse Hoek). Daarbij hoort ook dat die locaties goed ontsloten worden op de hoofdvervoersassen van/naar de haven van Rotterdam. Daarnaast kan in promotie en marketing meer samenwerking gerealiseerd worden tussen de havens in het Rijnmond- en het Noordzeekanaalgebied, door meer van elkaars sterktes te profiteren.

Deze projecten passen binnen de beleidskeuzes die in diverse recente Rijksnota's gemaakt zijn. Door in onder andere de programma-aanpak (selectiever) de aandacht nog meer te richten op het versterken van de internationale concurrentiekracht is de uitvoering van deze projecten (met beschikbare middelen) mogelijk.

8 Conclusies

Concurrentiekracht

- 1 De Randstad behoort als stedelijk netwerkregio in het algemeen tot de **subtop** en dat is gezien de omvang van de Randstad een **natuurlijke positie**. De Randstad is op verschillende 'monitorlijstjes' de afgelopen jaren gezakt. Toch heeft de regio in de meeste van de afgebakende zeven clusters nog steeds een goede positie. Het is belangrijk om naast algemene monitors ook goed te kijken naar de dynamiek in de Europese concurrentiepositie van die zeven afgebakende clusters voor de Randstad.
- 2 **Ruimtelijke locatiefactoren** zijn voor internationale bedrijven niet van het allerhoogste belang bij locatiekeuzes, maar ze **kunnen zeker in Noordwest-Europees verband toch van doorslaggevende betekenis zijn**, omdat de verschillen tussen Noordwest-Europese landen niet groot zijn (in de scores op de belangrijkste factoren).
- 3 Kijkend naar de **ruimtelijke locatiefactoren scoort de Randstad internationaal gemiddeld of soms bovengemiddeld**. De plannen om aandacht te besteden aan bereikbaarheid, vestigingslocaties, woon/leefklimaat zijn adequaat, maar de **uitvoeringskracht** (wat betreft middelen, bestuurskracht en regelgeving) is **benedengemiddeld**.

Randstad Holland in beleid

- 4 Het concept **Randstad Holland** heeft een **meerwaarde** om, op het schaalniveau van de Randstad, ontwikkelingen op elkaar af te stemmen (vervoer, arbeidsmarkt, kennis, logistieke cluster, agribusiness, etc.) en om het als stedelijk netwerk (met een groen hart) sterker internationaal neer te zetten (marketing). Voor het in de markt zetten van clusters is het vaak noodzakelijk om ook aangrenzende gebieden mee te nemen en om een specifiek label te kiezen dan Randstad Holland (bijv. Gateway Holland of Delta Holland voor logistiek). Ook moet bij het beoordelen van het concept Randstad Holland onderscheid worden gemaakt tussen korte termijn ontwikkelingen en ontwikkelingen op lange termijn. Nu moet bijvoorbeeld al nagedacht worden over vervoersconcepten om de Randstad bereikbaar te houden en om het veiligheidsprobleem (water/kust) op lange termijn het hoofd te kunnen bieden.
- 5 In de Nota Ruimte en de daaraan gelieerde Uitwerkingsnota's staan op zich goede beleidslijnen voor het versterken van de internationale concurrentiekracht. **Echter bij de uitvoering van beleid kan de samenwerking tussen ministeries worden versterkt en kan sneller en concreter met een aantal projecten (uit de programma-aanpak) aan de slag worden gegaan.** Het versterken van de concurrentiekracht van Randstad Holland is gebaat bij het uitvoeren van strategische projecten door het Rijk met decentrale overheden en bedrijfsleven. Uitvoeringskracht is ook nu al mogelijk (zonder bestuurlijke veranderingen) als alle partijen het eens zijn over die projecten.
- 6 In de Programma-aanpak (Nota Ruimte) en de daaraan gelieerde Uitwerkingsnota's kan (wat betreft het versterken van de internationale concurrentiepositie) nog **selectiever** worden omgegaan met het aantal projecten waarbij het Rijk een belangrijke rol wil spelen (niet alleen in verkenningen, maar ook in de uitvoering). Het aantal projecten dat echt een bijdrage levert aan het versterken van de internationale concurrentiekracht is in de huidige nota's/programma's ofwel nog te beperkt (Zuidvleugel) ofwel nog onvoldoende concreet uitgewerkt (Noordvleugel).
- 7 Een lange termijn visie op **Randstadniveau** is noodzakelijk gezien de samenhang op het gebied van thema's zoals vervoersnetwerken, arbeidsmarkt, water (veiligheid) en imago (marketing). Dit vraagt om discussies over meer effectieve bestuurlijke samenwerking. Toch kunnen op korte termijn met decentrale overheden en het bedrijfsleven enkele **strategische projecten** al op de inhoudelijke agenda geplaatst kunnen worden. Het gaat om thema's/projecten die op dit moment nog onvoldoende aandacht krijgen en die toch van belang zijn voor het versterken van de internationale concurrentiepositie van de Randstad (zie volgend punt). Deze projecten vinden vooral op locaties of in deelgebieden plaats. Uit de gesprekken is echter ook gebleken dat afstemming van wonen, werken en recreëren op **vleugelniveau** moet plaatsvinden. Het is in veel gevallen het juiste schaalniveau om wonen, werken en recreëren af te stemmen. De gezamenlijke visie-ontwikkeling en prioriteitstelling op vleugelniveau (in de vier deelgebieden) moet nog groeien in kracht en draagvlak. Daarnaast bestaan er verschillen in de huidige programma-aanpak tussen de Noord- en de Zuidvleugel. Op enkele thema's (zoals bereikbaarheid, benutten landelijk gebied door steden, marketing en kennis) is meer samenhang in de programma-aanpak aan te brengen.

Strategische projecten

8 Vanuit de analyses van de zeven clusters zijn **voorbeelden van strategische projecten** af te bakenen die op de gezamenlijke Randstadagenda (van Rijk, decentrale overheden en bedrijfsleven) zouden kunnen staan:

- Snelle duidelijkheid over voldoende ontwikkelingsruimte (geluidsruimte) voor Mainport Schiphol.
- Versnellen van toekomstverkenningen en procedures rond belangrijke verbindingen (zoals bijvoorbeeld A6/A9, A4, A13/A16, A12, A15) door een nieuwe uitvoeringsstructuur (vervoersautoriteit).
- Krachtig oppakken van netwerkanalyses (met alle partijen) met daaraan gekoppelde concrete investerings- en uitvoeringstrajecten om de efficiency van de vervoersontwikkeling rond belangrijke economische knooppunten (zoals Schiphol, de Greenports, de kust, etc.) te verbeteren (waarbij rekening wordt gehouden met toekomstige gebiedsgerichte ontwikkelingen).
- Verbetering van OV-netwerken op vleugelniveau, Randstedelijk en internationaal niveau. Voor het Rijk gaat het dan met name om een metro-achtig systeem op Randstadniveau met goede aantrekkingen op het Europese net over hogesnelheidslijnen.
- Versterking positie Groene Hart en andere landelijke gebieden in en rondom de Randstad door verbeterde bereikbaarheid van gebieden met toeristische en recreatieve kwaliteiten.
- Ontwikkeling hoogwaardig logistiek complex op en nabij Schiphol.
- Benutten spin-off van Rotterdamse haven door afstemming bedrijventerreinen in Rijnmond (linker Maasoever) en West-Brabant (Moerdijk) en aandacht voor een goede ontsluiting van die nieuwe locaties.
- Ontwikkeling van een strategie door meer samenwerking tussen de zeehavens in de Randstad, Schiphol en de logistieke sector om de Gateway-functie van Nederland nog beter te kunnen benutten.
- (Extra) investeringen in Kennisregio Randstad Holland via samenwerking tussen kennisinstututen, tussen die instituten en het bedrijfsleven en verdere ontwikkeling van toplocaties (stimuleren spin-offs) en de internationale marketing van die locaties.
- Stimuleren van een toplocatie c.q. meerdere attractieve locaties voor de creatieve sector (met name in Amsterdam).

Samengevat: er is vanuit de doelstelling om de internationale concurrentiekracht van de Randstad te versterken door het Rijk, decentrale overheden en het bedrijfsleven een gezamenlijke inhoudelijke agenda op te stellen. De beleidskaders in diverse Rijksnota's liggen er en er is met de programma-aanpak een eerste stap in de goede richting gezet. De uitvoering van het beleid is echter nog onvoldoende. Deze kan worden versterkt door selectiever om te gaan met de Rijksinzet in projecten in de Randstad die gericht zijn op het versterken van de internationale concurrentiekracht. Daarnaast zal ingezet moeten worden op het versterken van de uitvoeringskracht vanuit het Rijk (bijvoorbeeld door te werken met een gezamenlijke projectdirecteur).