

DE RANDSTAD MOET ZICH EINDELIJK EENS GAAN GEDRAGEN ALS ÉÉN STAD

SABINE GELDERMANS

Ook in 1993 blijft Europa 1992 een 'hot item'. Internationalisering is één van de belangrijkste maatschappelijke ontwikkelingen van de laatste jaren. In de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening is veel aandacht voor de verbetering van de internationale positie van Nederland. Het creëren van een internationaal concurrerend grootstedelijk vestigingsmilieu in de Randstad is een officieel beleidsdoel. Maar is het overheidsbeleid inzake de internationale positie van de Randstad wel realistisch en effectief?

De Randstad is de motor van de Nederlandse economie. Gezien de internationale economische ontwikkelingen, is het dus niet alleen voor de Randstedelijke economie maar voor de hele Nederlandse economie essentieel, dat de Randstad internationaal concurrerend blijft. Daarom is een evaluatie van het overheidsbeleid dat gericht is op de verbetering van de internationale positie van de Randstad, relevant. Voordat deze evaluatie mogelijk is, moet eerst worden vastgesteld hoe de concurrentiepositie van de Randstad ten opzichte van andere internationale centra is.

MIDDENMOOT

Het maken van een inschatting van de internationale concurrentiepositie van de Randstad betekent, dat voor een beperkt aantal Europese top-steden moet worden vastgesteld in welke mate zij voldoen aan de eisen gesteld aan een wereldstad. Deze vereisten zijn vertaald in een viertal terreinen: de economie, de infrastructuur, de 'cosmopolitan environment', en kennis en politiek. Op basis van vermelding in geraadpleegde literatuur en het criterium afstand tot de Randstad, is een selectie gemaakt van tien Europese steden: Londen, Parijs, Brussel/Antwerpen, Randstad, Stockholm, Hamburg, Rijn-

Ruhr, Frankfurt, München en Zürich. Het economisch centrum van Europa wordt bepaald door het aantal hoofdkantoren van multinationale ondernemingen, de omvang van financiële beurzen en de hoogte van de huurprijzen van kantoorruimte. Wat alle drie de criteria betreft, laten Londen (nummer 1) en Parijs (nummer 2) de concurrenten ver achter zich. Alleen Londen en Parijs zijn daarom 'world cities' in de letterlijke betekenis van het woord: zij behoren tot het bovenste segment van het stedelijke systeem. De Randstad behoort tot de middenmoot. Opvallend zijn de relatief lage huurprijzen van kantoorruimte in de Randstad.

Voor een wereldstad zijn uitstekende internationale verbindingen van levensbelang. De Randstad heeft op dit terrein een reputatie hoog te houden: de Rotterdamse haven is de grootste haven ter wereld en Schiphol is de vierde luchthaven van Europa. Wat betreft de telecommunicatie scoort de Randstad minder goed: slechte voorzieningen, zij het tegen een relatief lage prijs. Achter Londen en Parijs is de Randstad al met al een goede middenmoter.

In de literatuur wordt gesteld dat een

wereldstad meer is dan een verzameling internationale hoofdkantoren: zij is ook een hooggekwalificeerd cultureel centrum, drager van een symboolfunctie en heeft een specifiek imago. De 'cosmopolitan environment' is dus mede bepalend voor de internationale positie van steden. Voor de Randstad is geen topospositie weggelegd: een gering aanbod van exclusieve appartementen en riante villa's, en een onvoldoende hoogwaardig voorzieningenniveau (met name het winkelapparaat, hotels en musea).

Een wereldstad wordt gekenmerkt door een grote kennisconcentratie, er zijn veel Research & Development-activiteiten, topopleidingen en internationale scholen. Londen en Parijs zijn wederom de nummers een en twee. Over de andere steden bestaat onduidelijkheid. De politieke importantie van een stad wordt afgemeten aan het aantal internationale organisaties en ambassades en/of consulaten. In tegenstelling tot de vorige terreinen wordt de eerste plaats hier door Brussel ingenomen, gevolgd door Londen, Parijs en de Randstad op een goede vierde plaats.



"De flitstrein is alleen rendabel als hij over nieuw spoor rijdt." Foto: SNCF.

SAMENWERKING

Voor de Randstad is zodoende geen plaats weggelegd bij de mondiale of Europese top van het stedelijke systeem. De opgave voor het beleid is om de positie in de Europese middenmoot minimaal te behouden en liefst te versterken.

Hiertoe voert de Nederlandse overheid een beleid gericht op het creëren van een internationaal concurrerend grootstedelijk vestigingsmilieu in de Randstad. Het nadeel van zo'n verzamelbegrip is dat de invulling ervan en de vertaling naar concrete maatregelen moeilijk is. Bovendien bestaat het gevaar, dat de plannen, die een uitwerking van dit doel geven, onvoldoende hard zijn. Uit ander onderzoek is gebleken dat in vergelijking met buitenlandse plannen en projecten de Nederlandse hardheidsgraad laag is, de tijdsduur tussen ontwerp en realisatie groot, de afstemming tussen de projecten gebrekkig en de samenwerking tussen overheid en particuliere sector gering.

Aandacht voor macro-economische aspecten van het vestigingsmilieu, zoals het loonkostenniveau en de belasting- en premiedruk, ontbreekt. Gezien de Europese eenwording mag Nederland wat dit betreft niet uit de pas lopen. Het is daarom essentieel dat het beleid niet alleen vorm wordt gegeven door VROM, maar ook door andere departementen zoals Financiën, Economische en Sociale Zaken. Vriendelijk geformuleerd schort het nogal aan die interdepartementale samenwerking.

Ook de samenwerking tussen stedelijke besturen binnen de Randstad ontbreekt; de vier grote steden concurreren elkaar hevig. Dat leidt tot een ruimtelijk versnipperd aanbod van hoogwaardige kantoorruimte, waardoor realisatie van internationale toplocaties met het vereiste volume wordt bemoeilijkt.

Zolang steden elkaar als concurrenten beschouwen, is het bovendien moeilijk om een gezamenlijke Randstadpromotie in het buitenland op poten te zetten. Een dergelijke city-marketing is echter onmisbaar: de Randstad zal met kracht moeten worden verkocht.

TRANSPORT

Door een toename van de ruimtelijke mobiliteit winnen voorzieningen voor transport en vervoer aan belang. Dit vergt grote investeringen in de infrastructuur, temeer omdat de Nederlandse economie voor een aanzienlijk deel steunt op de transport- en distributiesector. Desondanks bedroegen eind jaren zestig de overheidsinvesteringen in de infrastructuur 5% van het nationale inkomen, tegen



"Zolang de vier grote steden elkaar hevig concurreren is het moeilijk een gezamenlijke Randstadpromotie op poten te zetten." Bron: Gemeente Rotterdam.

amper 2% in 1992.

Wanneer Frankrijk een TGV naar Londen laat rijden, moet Nederland blij zijn te worden toegelaten tot het Europese net van hoge-snelheidslijnen. Volgens markt-onderzoek uitgevoerd door McKinsey is de flitsstrein alleen rendabel als hij over nieuw spoor rijdt. Dit aspect moet meewegen in een snelle besluitvorming over de definitieve tracé-keuze. Ook de eventuele aanleg van nieuw spoor moet snel ter hand worden genomen. Haast is ook geboden bij de realisatie van de Betuwelijn, die een belangrijke bijdrage levert aan de verbetering van de concurrentiepositie van de Rotterdamse haven. Een zeer belangrijk aandachtsveld van het beleid inzake de Rotterdamse haven is het containervervoer. Dit kent namelijk de hoogste winstmarges en de beste prognoses. Juist in dit type stukgoed scoort Rotterdam verhoudingsgewijs minder goed. Het Plan van Aanpak Rijnmond mag geen vertraging oplopen gezien de moordende concurrentie. Ook de expansie van Schiphol mag niet worden gehinderd, wil de luchthaven ook in de toekomst garant staan voor tienduizenden arbeidsplaatsen. Een eerste stap op de goede weg is dat het kabinet in beginsel instemt met uitbreiding van Schiphol en aanleg van een vijfde baan. Naast de internationale bereikbaarheid is ook de interne bereikbaarheid van belang. De gespreide opbouw van de Randstad is een pluspunt voor het autoverkeer, maar negatief voor het openbaar vervoer. In Nederland bestaat het stadsgewestelijk openbaar vervoer voornamelijk uit bussen, in tegenstelling tot het buitenland waar metrosystemen voor het

vervoer zorgen. Bussen zijn, vooral internationaal gezien, een zeer laagwaardige vorm van vervoer. Omschakeling naar hoogwaardiger openbaar vervoer wordt geambieerd, maar de financiering blijft een probleem.

WOONMILIEU

Een aantrekkelijk woonmilieu is een steeds belangrijker locatiefactor voor bedrijven. Volgens internationale maatstaven biedt Nederland zoals gezegd weinig hoogwaardige vormen van wonen aan. De twee hoogwaardige woonmilieus in de Randstad, die het meest in de richting komen van het internationale topniveau (de centra van de steden en het Gooi, de Utrechtse Heuvelrug en de duinrand), hebben een zeer beperkte uitbreidingscapaciteit. Daarom is het niet realistisch om te veronderstellen dat de Randstad in de toekomst in staat zal zijn internationaal hoogwaardige woonmogelijkheden aan te bieden.

In het beleid is nauwelijks tot geen aandacht voor het voorzieningenaanbod en -niveau. Integendeel, veel subsidies op bijvoorbeeld cultuur worden juist geschrapt. Ook wordt nauwelijks gestreefd naar concentratie van voorzieningen, zodat de kans op het bereiken van een topniveau gering is.

KENNIS

Op het gebied van kennis is het beleid mager. De koppeling van bedrijfslocaties aan kenniscentra en universiteiten wordt, in tegenstelling tot het buitenland, nauwelijks gelegd. Vergeleken met concurrerende industrielanden wordt weinig geld aan onderzoek en ontwikkeling uitgegeven en verloopt de overdracht van technologische kennis van universiteit naar bedrijfsleven uiterst stroef. De Nederlandse overheid kan nog veel van het buitenland leren.

Wat betreft de toewijzing van politieke instellingen zijn behendig lobbywerk en volhardend touwtrekken van individuele diplomaten en politici van meer belang dan officieel vastgelegd overheidsbeleid.

De Randstad kan het alleen bolwerken in de 'ratrace' van de Europese steden, als de plannen en projecten een redelijke hoge hardheidsgraad hebben, snel worden uitgevoerd en goed op elkaar zijn afgestemd zodat er geen concurrentie binnen de Randstad is. Er is dus nog een hoop werk aan de winkel!

Sabine Geldermans studeerde in april 1993 af op de scriptie *De internationale positie van de Randstad: een evaluatie van het overheidsbeleid*, en is sindsdien werkzaam bij Logisterion B.V. te Rotterdam.