



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Metropool cruciaal in concurrentiestrijd

Voermans, W.J.M.; Vries, J. de

Citation

Voermans, W. J. M., & Vries, J. de. (2012). Metropool cruciaal in concurrentiestrijd. *De Volkskrant*. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/18541>

Version: Not Applicable (or Unknown)

License: [Leiden University Non-exclusive license](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/18541>

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

Metropool cruciaal in concurrentiestrijd

METROPOOLVORMING

De overheid moet de weg vrijmaken voor de Deltametropool Rotterdam-Den Haag door een einde te maken aan bestuurlijke versplintering.

Eigenlijk zouden wij beter moeten weten: tot onze eigen schade en schande hebben we aan het einde van de 18de eeuw al eens mogen ervaren dat een inefficiënte bestuurlijke structuur, zoals die bestond aan het einde van de Republiek van de Verenigde Nederlanden, economische crises verergert en het internationale concurrentievermogen verlaagt.

Al herhaalt de geschiedenis zich nooit echt, je kunt er wel wat van proberen te leren. Nederland heeft een open handelseconomie die sterk is gericht op het buitenland. De groei van de Nederlandse economie is voor eenderde afhankelijk van de wereldhandel; Nederland is 's werelds 5de grootste exporteur, 6de ontvanger van buitenlandse investeringen en 7de investeerder in het buitenland.

Willen we in de moordende concurrentie op de huidige wereldmarkt overeind blijven, dan moeten we ook bestuurlijk concurreren. Vaak vergeten we dat. De economische succesverhalen van de afgelopen tijd laten zien hoe landen hun bestuursstructuren aanpassen om hun economische groei en de internationale concurrentiepositie te verbeteren. Kijk naar steden als London, Shanghai, New York en Bombay. Daar worden nieuwe bestuurlijke strategieën ingezet om de spelers van de kenniseconomie bij elkaar te brengen. Bedrijven, kennisinstellingen en dienstverleners gedijen tegenwoordig namelijk het best in zogenoemde Daily Urban Systems (stedelijke gebieden).

Die Daily Urban Systems werken als levende piramiden: hoe breder en diverser de basis, hoe hoger en hoe diverser de top. Dat klinkt wat abstract, maar wat je aan het eind van het verhaal ziet, is dat moderne kenniseconomieën naar metropolen trekken. Grote verstedelijkte gebieden die door de intensiteit en breedheid van interacties tot innovatie en hogere productiviteit komen. Zo werkt dat in de huidige slag om de wereldhandel.

Hoe kan de overheid daar bij hel-

pen? Zelf metropolen maken? Dat is lastig. Faciliteren kan wel. Maar waar een moderne overheid vooral voor moet waken is metropoolvorming niet onnodig te belemmeren, door er geen ruimte aan te bieden of door hindernissen als congestie of ruimtegebrek in stand te laten.

En dat laatste is nu precies wat er in Nederland gebeurt. De metropoolvorming aan de noordflank en zuidflank van de Nederlandse westelijk Randstad wordt in de weg gezeten door bestuurlijke versplintering en behoudzucht. Op de as Rotterdam-Delft-Den Haag, bijvoorbeeld, ontwikkelt zich een stedelijke metropool, die nog wat minder rijp is dan die op de noordflank (regio Amsterdam). Om de concurrentiepositie van die Deltametropool vooruit te helpen, althans niet in de weg te zitten, zou een effectief opererende overheid veel voor die metropoolvorming kunnen betekenen; voor de benodigde infrastructuur, gerichte investeringen en ruimtelijke ordeningsnoden.

De overheid moet een metropool

Als het op zijn elfendertigst moet, krijg je niet veel voor elkaar

vooral ook als metropool behandelen en ook zo besturen. Dat gebeurt echter niet. Er is sprake van bestuurlijke versplintering. Circa 25 gemeentebesturen moeten het steeds eens worden over de aansturing van de Delta-metropool. De belangen liggen divers. Tekenend voor de situatie is dat heel kleine spelers heel lang belangrijke maatregelen kunnen blokkeren. Het doortrekken van de A4 bijvoorbeeld, de verbreding van snelwegen en het verbinden van sporen en havens.

Het provinciebestuur kan binnen de huidige structuur ook maar weinig doen: het ziet zich in de rol van dompteur en scheidsrechter gedwongen. En dat terwijl een actieve regie juist nodig is. Het regeerakkoord van het kabinet-Rutte steedt weliswaar aandacht aan de

bestuurlijke versplintering, maar het wordt grotendeels aan de buitenkant aangepakt (minder bestuurders en volksvertegenwoordigers).

Het goede voornemen om het provinciaal bestuur in de Randstad op te schalen en om bevoegdheden over de infrastructuur over te dragen aan een Randstad infrastructuurautoriteit, werd in oktober 2010 door een teleurstellende Visienota van Minister Donner onmiddellijk onderuitgehaald. Die nota verklaart het Huis van Thorbecke, dat het Rijk, de provincie, en de gemeente als bestuurslagen kent, tot vanzelfsprekend uitgangspunt van denken. Dat Nederland in economisch en sociaal opzicht nu sterk afwijkt van het Nederland van 1851 - toen die lagen werden geïntroduceerd - lijkt Donner nauwelijks te willen zien. Weliswaar wordt erkend dat economische ontwikkeling op de vleugels van de Randstad niet te zeer moet worden gehinderd, en bestuurlijke versnippering moet worden voorkomen, maar enige gedachte of strategie over hoe de overheid via gerichte bestuurlijke regie en samengebundelde inspanningen en investering zelf actief kan bijdragen aan die metropoolvorming ontbreekt.

Dat heeft vooral ook te maken met het ontbreken van de erkenning dat metropolen bestaan, en ook als zodanig moeten worden bestuurd en daarvoor een metropoolbestuur nodig hebben. Niets van dat al. Geen visie, juist waar dat nu nodig is.

Ondertussen proberen de grote spelers (Den Haag en Rotterdam) wel het goede te doen, zo blijkt uit het plan *Vernieuwend besturen: de metropoolregio Rotterdam-Den Haag* van eind december 2011. Drie strategieën en zeven pijlers hebben ze samen ontwikkeld om de kennismetropool, die ze in potentie binnen hun poorten hebben, op te stuwen in de vaart der volkeren. Maar wie de plannen leest, ziet al onmiddellijk dat ze binnen de huidige bestuurlijke structuur nauwelijks kans hebben. Voor de realisatie ervan zullen Den Haag en Rotterdam met de pet langs moeten bij twee dozijn gemeentebesturen en dan bij de provincie. En de geschiedenis leert dat je op z'n elfendertigst niet veel voor elkaar krijgt.

WIM VOERMANS is hoogleraar staats- en bestuursrecht aan de Universiteit Leiden

JOUKE DE VRIES is hoogleraar bestuurskunde aan dezelfde universiteit