

2003

titel: [Investeren in Deltametropool loont](#)

medium: [Binnenlands Bestuur.nl](#) , week 24

datum: 13 juni 2003

auteur: T. de Bruijn

Investeren in Deltametropool loont

'Concurrentiekracht economie lijdt onder politieke instabiliteit', zo meldde Het Financieele Dagblad enige weken geleden. Het Institute of Management Development uit het Zwitserse Lausanne had Nederland vorig jaar nog op de eerste plaats gezet. Door de 'politieke en sociale onzekerheid' van het afgelopen jaar zakte Nederland op de ranglijst van meest competitieve landen naar de achtste plaats. Hoe moeten we deze mededeling begrijpen? Gaat het om de concurrentiepositie van onze bedrijven: zijn de prijs en de kwaliteit van hun producten zodanig dat ze succesvol met bedrijven uit het buitenland kunnen concurreren? Gaat het in algemene zin om de economische groei van Nederland, uitgedrukt in de groei van het bruto binnenlands product (bbp)? Of gaat het om de concurrentiepositie van ons land: is Nederland als vestigingsplaats concurrerend met andere landen? Het mag duidelijk zijn dat het berichtje betrekking had op de laatste vraag. De drie genoemde aspecten hebben overigens wel veel met elkaar te maken. Door een lage economische groei kunnen de lonen achterblijven, waardoor Nederland een aantrekkelijke vestigingsplaats kan worden voor internationale bedrijven. En door de vestiging van internationale bedrijven in Nederland kan de economische groei weer toenemen.

Wat bepaalt nu dat bedrijven overwegen om zich in Nederland te vestigen? Enkele factoren springen eruit. Het arbeidsklimaat is van groot gewicht, evenals het functioneren van de markt en het belastingklimaat. In Europees verband worden de verschillen hierbij echter steeds kleiner. Denk aan de belastingen, denk aan de Europese markt. Het zijn punten waarop Nederland zich steeds minder kan profileren. Naast de arbeidsmarkt zijn verder vooral ruimtelijke aspecten als de vestigingslocaties, de infrastructuur en de logistiek van belang voor de aantrekkelijkheid van Nederland als vestigingsplaats.

Welke gebieden zijn nu werkelijk aantrekkelijk voor internationale bedrijven? Nederland is immers niet als zodanig concurrerend. Het gaat om regio's binnen Nederland die om de vestiging van grote bedrijven concurreren met andere regio's in Europa en daarbuiten. Jan Lambooy heeft vorig jaar nog eens helder in het economenblad ESB beschreven dat hier slechts één regio een rol speelt: de Deltametropool. Terwijl de regio Amsterdam niet werkelijk meedoet op het niveau van Londen of Frankfurt, is de Deltametropool wel een reële concurrent van deze metropolen. Dit biedt kansen, maar vraagt ook om heldere keuzen in het beleid. Zijn we bereid om de Deltametropool als één geheel te zien en zijn we bereid om keuzen te maken voor de Deltametropool?

De Deltametropool leeft nog steeds te weinig in politiek Den Haag. Toen enkele weken geleden de minister van Vrom vier stedenbouwkundige visies op de Deltametropool in de kamercommissie presenteerde, was nagenoeg de gehele commissie afwezig. De aanwezige Adri Duijvestein liet weten 'niets te hebben met dat begrip'. Dit gebrek aan belangstelling is te betreuren. Als niet de afzonderlijke steden concurrerend zijn, maar slechts de regio als geheel, zal het beleid op die regio moeten worden ingezet. In dat verband kunnen de kamerleden een voorbeeld nemen aan de besturen van de vier grote steden, die in toenemende mate gezamenlijk optrekken, zeker in internationaal verband. Overigens zou ook deze samenwerking nog steviger kunnen zijn.

Hoe zou de concurrentiepositie van de Deltametropool verder kunnen worden versterkt? Een scala aan instrumenten is denkbaar. Laat ik me op de ruimtelijke instrumenten concentreren. De Deltametropool kampt inmiddels met een groot mobiliteitsprobleem, ook internationaal gezien. Een beter beheer van de infrastructuur en het beprijzen van vervoer kunnen hier soelaas bieden. Maar ook is er grote behoefte aan een nieuwe infra-structuur, die de samenhang van het gebied kan vergroten. Juist om die reden is het te betreuren dat het 'Rondje Randstad' zo snel van de politieke agenda is verdwenen. Een snelle verbinding tussen de belangrijkste knopen had een belangrijke impuls kunnen geven aan het hele gebied. Tal van varianten zijn denkbaar. Een snelle treinverbinding tussen de centra van de vier grote steden, een tolgeweg in de 'binnenring' of een magneetweeftrein op diezelfde binnenring. Vooral van dit laatste voorstel ben ik erg gecharmeerd, zeker als de magneetweeftrein goed wordt verbonden met de internationale treinen en met de 'achterliggende' stedelijke centra. 'Rondje Randstad' op de binnenring zal ook veel betekenen voor de tweeverdieners die hun talenten op verschillende plaatsen ten dienste maken.

Helaas, het Rondje Randstad is door een eenmalige kosten-batenanalyse gevloerd. Het was te duur. Of liever: de kosten waren hoger dan de baten. Maar hoe kunnen we nu reeds alle de baten hercijferen als we slechts weten dat de

internationale concurrentiepositie van de Deltametropool wordt versterkt? En vielen de baten in de analyse ook niet al te mager uit, omdat één van de aannames was dat aan de binnenkant van de binnenring, vanwege het Groene Hart, niet mocht worden gebouwd? Hoe terecht is die aanname? Moeten we ook in dit verband niet openstaan voor nieuwe ontwikkelingen, als we Nederland echt bij de tijd willen houden?

Het grootste gevaar voor de internationale concurrentiepositie van de Deltametropool ligt echter ergens anders, namelijk in het eeuwige Nederlandse streven om de poet gelijk te verdelen. Terwijl een Rondje Randstad afvalt, is het kabinet nog steeds van plan een zinloze magneetzweefbaan naar het noorden aan te leggen. Zou het niet beter zijn om van onze kracht uit te gaan en daarbij een internationaal perspectief aan te houden? Komt het niet het hele land ten goede als de internationale concurrentiepositie van de Deltametropool wordt versterkt en daarmee de nationale economische groei verzekerd blijft?

Wim Derksen is directeur Ruimtelijk Planbureau en hoogleraar bestuurskunde Erasmus Universiteit Rotterdam.

Copyright (c) 2003 Het Financieele Dagblad