# Wat is Den Haag zonder de Randstad?

Door Pieter Maessen

Wat is Den Haag zonder de Randstad? Dat is een vervelende vraag voor liefhebbers en bestuurders van deze stad. Maar ze moet wel gesteld worden, en niet alleen over Den Haag. Ook Amsterdam en Rotterdam hebben hun sterke positie alleen te danken aan het feit dat ze deel uitmaken van het grotere geheel van de Randstad.

De Randstad is, zo blijkt uit onpartijdig Duits onderzoek, na Londen en Parijs de belangrijkste en sterkste metropoolregio van Europa. De Randstad eindigt boven Brussel, het Ruhrgebied en Moskou en ruim voor Wenen, Frankfurt, Rome en Madrid. Hoe komt dat? Doordat de Randstad zeer hoog scoort op vijf bouwstenen die de kracht van een metropoolregio bepalen: 1. de aanwezigheid van internationale bestuurlijke instellingen, 2. een krachtige economie, 3. een goed transportnetwerk, 4. een hoog niveau van de wetenschappelijke instellingen en 5. een ruim cultuuraanbod.

### Polder

Het is moeilijk de Randstad als één metropoolregio te zien, want zij lijkt helemaal niet op een wereldstad. Wat we op de kaart zien is een verzameling steden aan de rand van een poldergebied: Utrecht, Amsterdam, Haarlem, Schiphol, Leiden, Den Haag, Delft, Rotterdam en Dordrecht en de tientallen gemeenten die daartussen liggen.

Die steden zijn onafhankelijk van elkaar groot geworden en maken pas tweehonderd jaar deel uit van één koninkrijk. Vóór die tijd was er geen centraal gezag. Integendeel: de regenten van de afzonderlijke steden deden er alles aan om te voorkomen dat één stad, Amsterdam, te machtig zou worden. De uitkomst van die strijd was dat Amsterdam economisch centrum en Den Haag bestuurscentrum werd, terwijl Rotterdam zich tot poort naar het Europese achterland kon ontwikkelen.

### Massa

De kracht van een metropoolregio als de Randstad zit in het op allerlei manieren verbinden van mensen en activiteiten met elkaar. Daarom blijven stedelijke regio’s nog steeds mensen aantrekken. Het Centraal Planbureau verwacht de komende twaalf jaar een groei van de Randstad met 700.000 nieuwe inwoners.

Omdat de Randstad zo’n verspreide metropool is, moeten we extra aandacht aan de interne verbindingen besteden. Het gaat er niet alleen om dat mensen gemakkelijk van A naar B kunnen komen. In een stad gaat het er ook om dat zoveel mogelijk mensen met verschillende beroepen en kwaliteiten dicht bij elkaar werken. Door het bijeenbrengen van mensen in een stad ontstaat *massa.*  Die geeft een economisch draagvlak voor bijvoorbeeld een cultuurcentrum, luxe winkels of gespecialiseerde advocaten.

### Hoofdkantoor

De verschillende Randstadsteden hebben ieder een paar economische specialisaties. Den Haag is vanouds het nationale bestuurscentrum. Maar deze functie van de stad wordt minder belangrijk. De rijksoverheid krimpt snel omdat ze taken overdraagt aan Brussel, aan de gemeenten en aan de markt.

Daarmee dreigt Den Haag te marginaliseren en moet het volop inzetten op zijn rol als centrum voor internationale juridische instellingen en alles wat zich daaromheen beweegt. Het gemeentebestuur probeert actief een cluster te creëren dat steeds meer instellingen en bedrijven zal aantrekken. Er zijn economen die twijfelen aan de toegevoegde waarde daarvan, maar het belang ervan schuilt voor een groot deel ook in het geven van *identiteit* aan een stad. Het internationaal-juridische cluster laat zien waarmee Den Haag zich onderscheidt van andere steden. Daardoor hoeft de stad niet meer uit te leggen wat haar bijdrage aan de internationale Randstadeconomie is.

### Provinciestad

Den Haag heeft zichzelf dus als taak gegeven verbindingen te leggen tussen experts uit de hele wereld die met vrede, recht en *security* bezig zijn. Maar dat kan niet beperkt blijven tot de vierkante kilometer rondom het Vredespaleis. Het werkt alleen als Den Haag hecht verbonden blijft met de andere delen van de Randstadmetropool. Zonder de context van de Randstad zou Den Haag een nette provinciestad als Genève of Straatsburg zijn.

Het is daarom essentieel dat Den Haag goed verbonden is met ‘zijn’ universiteitssteden Leiden en Delft en met het economische centrum van de Randstad, dat op Schiphol en in Amsterdam-Zuid ligt. Die verbindingen gaan relatief achteruit, er dreigt een achterstand.

Ik woon in Den Haag en werk in Rotterdam. Wanneer ik vanuit het centrum van Rotterdam naar Amsterdam moet, kan dat over het nieuwe hogesnelheidsspoor in veertig minuten. De reis terug naar huis, van Amsterdam naar Den Haag, is zestien kilometer korter, maar duurt minimaal tien minuten langer. Nog belangrijker dan die tien minuten is de *beleving* van die reis: de intercity tussen Amsterdam en Den Haag rijdt niet echt hard en vaak moet je in Leiden overstappen.

De hogesnelheidstrein, die onder het Groene Hart doorgaat, maakt tempo. Daardoor zijn Amsterdam en Rotterdam niet alleen in tijd dichter bijeengekomen. De psychologische afstand, de *mental map*, tussen die twee is kleiner geworden, terwijl de afstand tussen Amsterdam en Den Haag als het ware is toegenomen.

### Winkelgebied

Het hogesnelheidsspoor wordt de nieuwe norm voor reizen en het is heel spijtig dat het niet is gelukt Den Haag daarop aan te sluiten. Zo zijn er meer verbindingen die Den Haag nodig heeft. Het spoor tussen Den Haag en Rotterdam moet zo snel mogelijk worden verdubbeld en terecht probeert wethouder Peter Smit de verbinding met Brussel te verbeteren.

Ook de verbindingen binnen de stad Den Haag zijn nog niet goed genoeg, vooral het openbaar vervoer tussen het centrum, Scheveningen en het World Forum-gebied. Stedenbouwkundige Maurits de Hoog heeft onlangs erop gewezen dat het World Forumgebied en het museumkwartier aan de Stadhouderslaan één wandelgebied zou moeten gaan vormen met de Frederik Hendriklaan. Dat kan een stuk van de stad met metropoolkwaliteit worden.

### Stadsregio’s

De bestuurlijke organisatie van de Randstad is een heel actueel onderwerp. Daarbij moeten we beseffen dat de Randstad wezenlijk anders is dan de andere delen van Nederland. Daarbij zou ook een afwijkend bestuurlijk model kunnen passen.

Minister Plasterk is vooral bezig met de toekomst van de provincies. Maar die stammen uit een ver verleden, toen steden nog op zichzelf staande gemeenten binnen provincies waren. In de Randstad van nu is dat heel anders. We hebben hier overal aaneengesloten stedelijke gebieden. Die bestaan uit gemeenten die naadloos tegen elkaar aan liggen. Er is niemand die eraan twijfelt dat Voorburg iets met Den Haag heeft en Schiedam iets met Rotterdam. Zo zijn natuurlijke vormen van samenwerking ontstaan, zoals het Stadsgewest Haaglanden en de stadsregio Rotterdam.

Die stedelijke regio’s zijn zo georganiseerd dat één wethouder tevens bestuurder van de regio is. Die wethouder hoeft niet te scoren voor zijn/haar electoraat. Hij/zij heeft primair de opdracht om te samenwerking tussen de gemeenten te organiseren en praktische resultaten te bereiken.

Het is tegenwoordig een breed gedragen principe dat de gemeente de eerste overheid is. Dus is het ook logisch dat de gemeenten zelf bepalen op welke terreinen ze willen samenwerken en dat ze dat zelf organiseren. In een gebied als de Randstad heb je daar de provincie niet bij nodig.

Ik pleit daarom voor een Randstad van stedelijke regio’s, waarin de provincies zijn opgeheven. Dat kunnen de huidige stedelijke regio’s zijn, maar de gemeenten kunnen ook besluiten tot samenwerking op hogere schaal, bijvoorbeeld als regio Rotterdam-Den Haag of Den Haag-Leiden. Op die manier organiseren we het bestuur langs samenwerkingsverbanden die zich in de praktijk hebben bewezen en we maken een einde aan de competentieproblemen tussen grote steden en provincies.

*Van Pieter Maessen verscheen vorige week ‘De Poldermetropool. Wat iedereen moet weten over de Randstad’, een publicatie van Nai010-uitgevers. In de boekhandel voor € 18,50.*