

## **Holland komt steeds meer aan de rand van Randstad EUropa te liggen**

**Brabant** als spil van de RAR-driehoek Rotterdam-Antwerpen-Ruhrgebied:

de **BRAR-europool**

*We benadrukken al enkele jaren in de kolommen op deze site het groeiende belang van Brabant. Met het nieuwe ruimtelijke rijksbeleid staat Brabant sinds 2010 geo-economisch eindelijk op één lijn met de twee randstedelijke 'metropoolregio's' Amsterdam en Rotterdam/Den Haag. Maar het concept van de driehoek die zo ontstaat is nog steeds te beperkt want louter nationaal gedacht. En daarmee krijgen we de essentie van de verschuivingen in het geo-economische krachtenveld niet goed in de kijker. Daarom in dit redactioneel een nadere aanscherping van stedelijke netwerkconcepten in de Lage Landen en ommelanden: van ABC-stad via RAR-stad naar BRAR-stad. De B van Brabantstad zit in de lucht, in deze jaren tien en waarschijnlijk ook in de decennia daarna. Holland komt steeds meer aan de rand van Europa te liggen, aan de rand van een Europees stedelijk netwerk dat meer en meer het patroon van een cirkelvormige randstad gaat vertonen. En zo is de cirkel rond.*

### **Van ABC naar RAR**

ABC-stad: het concept komt van de stedenbouwkundige Maurits de Hoog en duidt op stedelijke driehoek Amsterdam, Brussel en Cologne. Maar bij nader inzien hebben deze steden niet zo bijster veel met elkaar te maken. Amsterdam en Keulen hebben hun grote culturele betekenis gemeen, maar op dat vlak zijn ze vooral betrokken op hun eigen actieradius: Amsterdam op Nederland en meer in het bijzonder op Randstad Holland, Keulen op de dichtst bevolkte Duitse deelstaat Nordrhein Westfalen. Brussel is een buitenbeentje in dit rijtje. Als hoofdstad van Europa onderhoudt het in de eerste plaats connecties met andere Europese administratief-bestuurlijke steden, met Luxemburg[stad], Frankfurt en Straatsburg. Wat de stedelijke agglomeraties van Randstad Holland, Vlaamse Ruit en Ruhrgebied op elkaar doet betrekken is de onderlinge vervoersinfrastructurele verbindingen van de zeehavens Rotterdam en Antwerpen met het Ruhrgebied en het achterland daarachter [RAR]. Deze stedelijke RAR-driehoek werkt als de economische motor van de 'europool' Randstad Holland, Vlaamse Ruit en Ruhrgebied.

### **Van RAR naar BRAR**

Brabant [met het accent op 'Brainport Eindhoven'] met zijn innovatieve cluster van aan- en toeleveringsbedrijven [niet alleen binnen Brabant, maar ook in de aanpalende gebieden in Vlaanderen en Nordrhein-Westfalen] op het gebied van hightech en materialen heeft een sterke

positie opgebouwd en zal deze ook op lange termijn behouden, immers strategisch gelegen in het relatief groene hart van de RAR-driehoek. Gezien zijn grote economische duurzaamheid heeft Brabant en dan met name de regio rond Eindhoven [samen met Den Bosch als verbinding met de zuidoostelijke vleugel van de Randstad] de beste kaarten om uit te groeien tot de spil van de RAR-motor. Voor de twee randstedelijke metropoolregio's Amsterdam en Rotterdam/Den Haag lijkt de zaak er minder rooskleurig voor te staan. *Rotterdam/Rijnmond* bezit nu nog een zeer actieve op de verwerking van olie gebaseerde productiecluster op het gebied van energieproductie en chemische industrie, maar op de langere termijn zal deze positie ondergraven worden. Allereerst doordat de verwerking van ruwe olie steeds meer buiten Europa plaatst vindt. Rotterdam lijkt daar nu nog betrekkelijk weinig last van te hebben, in Antwerpen staat de olieraffinage nú al onder druk. Ten tweede omdat Europa [en dus ook Nederland] vanuit het oogpunt van ecologische duurzaamheid zichzelf de opgave gesteld heeft het gebruik van fossiele brandstoffen verregaand terug te dringen. De positie van de *Amsterdamse metropoolregio* is geo-economisch nog minder florissant. Het boegbeeld van Amsterdam, de financiële en zakelijke dienstverlening, heeft met de kredietcrisis een flinke veer moeten laten. In het rapport over *de internationale concurrentiepositie van de topsectoren [2012]* van het Planbureau voor de Leefomgeving [PBL] wordt opgemerkt dat Amsterdam 'agglomeratiekracht' tekort komt ten opzichte van grotere en dichter bevolkte financiële centra in Europa. Misschien kan een goede 'interconnectiviteit door de lucht' [Schiphol] met andere Europese financiële centra een en ander goed maken, maar echt overtuigd daarvan lijken de onderzoekers van het PBL toch niet te zijn. Als cultureel centrum kan Amsterdam, met ondermeer de grootste universiteit van het land, zijn magneetfunctie die het uitoefent op nationaal niveau en in het hele Nederlandse taalgebied handhaven en uitbouwen. Dat is niet niks, aangevuld met activiteiten in de zakelijke dienstverlening, maar het is waarschijnlijk niet genoeg om het welvaartspeil van de afgelopen twee gouden decennia vast te kunnen houden. Niet voor niets wil de stad naast UvA en VU een derde universiteit erbij [zie NRC/HB 19-04-12], een technische, toegespitst op grotestedenproblematiek als afvalverwerking en bereikbaarheid - maar of zo'n initiatief van de grond komt, valt nog te bezien. De Randstad heeft immers al een TU en die staat in Delft. Het grootste gevaar dat dreigt [en nu al gaande is] voor zowel Rotterdam/Den Haag als Amsterdam bestaat uit de groeiende kloof tussen het bovenssegment in de arbeidsmarkt van hooggekwalificeerde kenniswerkers op technisch gebied enerzijds en anderzijds de laag gekwalificeerden en in groeiende mate ook de middle class, waarvan de economische positie steeds verder onder druk komt te staan met dreigende werkloosheid als eindstation.

## **Holland aan de rand**

Bekijken we het plaatje van de stedelijke netwerken die er economisch toe doen op een hoger Europees schaalniveau dan wordt het volgende patroon herkenbaar. We zien een dubbele ring van met elkaar verbonden steden, waarbij de steden van de buitenring gekoppeld zijn aan sterren aan de binnenring. Zij vormen de contouren van Kern-Europa, de motor binnen de constructie. Eén stad stelt een stedelijke agglomeratie of samenstel van agglomeraties voor. In zevenmijlslarzen lopen we hier de cirkel lang, buiten- en binnenring: Parijs buiten met Frankfurt via Straatsburg binnen, Lyon buiten met Geneve binnen [en in de andere richting de ophanging met het hoekpunt van de stedelijke as Barcelona], Milaan buiten en München binnen, Boedapest buiten [met ophanging via de Balkan met buiten-hoekpunt Istanbul] en Wenen binnen, Warschau buiten [met ophanging via Minsk aan buiten-

hoekpunt Moskou] en Berlijn binnen, Kopenhagen /Malmö buiten en Hamburg binnen, Randstad/ Vlaamse Ruit buiten met ophanging aan buiten-hoekpunt Greater London en Rhein-Ruhr binnen. Het gebied binnen deze dubbele ring - voor een belangrijk deel op Duits grondgebied, het is niet anders - vormt het Groene Hart van deze cirkelvormige Randstad EUropa. *[meer hierover in het hoofdartikel in de kadertekst Randstad EUropa].*

Holland bevindt zich in de buitenring van deze Randstad EUropa. Het ontleent zijn positie aan goede banden met de binnenring en met name met de spil Brabant binnen de RAR-stad. Nauwere banden met andere steden op de buitenring zijn niet makkelijk te leggen. Het meest voor de hand ligt nog een band met de Noord-Duitse steden Bremen/Oldenburger en Hamburg, maar die connectie is afgekapt met het doorknippen van de Zuiderzeelijn, indertijd een schakel in de TEN - de Trans-European Networks [TEN]. Een andere TEN-schakel is de IJzeren Rijn, en die staat nog wel steeds op de Europese agenda maar blijft maar steeds 'hangen' op Nederlands trainers. 'Holland' zou er goed aan doen de goede verhoudingen binnen de RAR-driehoek niet nog verder op het spel te zetten, al was het alleen maar vanuit welbegrepen eigenbelang.

Den Haag / Zevenhuizen, 2012