

## **Wadden en Hanze**

# **De duurzame energiecluster van Randstad EUropa?**

*In onze serie over de zes stedelijke clusters van stedelijke agglomeraties die samen Randstad EUropa vormen ditmaal een aflevering over de as van steden in het noorden van de EURandstad, een as die van Groningen/Assen/Eemshaven, Bremen/Oldenburg , Hamburg naar Kopenhagen/Malmö loopt, ook wel de Noordoost-Europese as genoemd. Geen samenstel van onderling verweven agglomeraties als in de BRAR-stad [Brabant, Rotterdam, Antwerpen, Ruhrgebied], maar een veel dun bevolkter gebied en lossere verband waarin de [Wadden]zee en de kust het onderscheidende en verbindende element vormen. Met daarlangs en daaraan steden die zich graag laten voorstaan op hun Hanzeverleden. Bremen en Hamburg zijn tot op heden aparte deelstaten binnen de Bondsrepubliek, Lübeck bezat tot 1942 een vergelijkbare status. En met aan weerszijden uitgesproken lege en groene gebieden: de 'Friese corridor' [het Noord-Hollands schiereiland incl. West Friesland en de provincie Friesland] tussen de BRAR-stad en de Wadden-Hanzecluster, en het landelijke Mecklenburg Vorpommern tussen de Wadden-Hanzecluster en de cluster Berlijn-Silezië-Krakow-Warschau.*

*Binnen Randstad EUropa lijkt zich gaandeweg een stilzwijgende taakverdeling tussen de zes stedelijke clusters af te tekenen. Transport en infrastructuur vormen de identiteit van de BRAR-stad, de veel lossere cluster van Luxemburg, Frankfurt onderscheidt zich op het gebied van financiën en bestuur. De Wadden- en Hanzecluster , Straatsburg [ en Parijs] lijkt zich meer en meer te gaan ontpoppen als voortrekker op het gebied van duurzame energie. Groningen afficheert zich met nadruk als Energy Valley en probeert zich daarbij ook van zijn groene kant te laten zien. De deelstaten Nedersaksen en Sleeswijk Holstein zitten in de top vijf van de Bondsrepubliek wat betreft het aandeel van duurzaam opgewekte energie in de totale energieproductie. Denemarken is koploper op het gebied van winenergie. Deense windmolenbouwers spelen een belangrijke rol in de bouw van windmolenparken langs de zuidelijke kusten van de Noordzee, die hier juist zo geschikt voor is vanwege de geringe diepte van de zee en de zandige ondergrond. Van Jutland tot en met het mondingsgebied van de Thames groeit allengs een complete zeewindmolengordel. Maar zet deze trend zich door, en welke afstemmingsmogelijkheden én -moeilijkheden zijn er dan binnen de energiehuishouding van de EURandstad? Hoe is het gesteld met de onderlinge afstemming tussen de stedelijke agglomeraties, regio's, landsdelen en landen binnen de Wadden- en Hanzecluster en wat zijn de potenties op dit vlak, niet alleen op het energiegebied maar ook op andere gebieden? Hoe ontwikkelen zich hier bijvoorbeeld de transport- en infrastructuur tegen het licht van de economische zwaartepunt verschuiving naar Midden- en Oost-Europa? Deze vragen staan in dit artikel centraal.*

Om met de eerste vraag beginnen: de afstemmingsmogelijkheden én de te verwachten mogelijkheden binnen de EURandstad. Nemen we wat dit betreft Duitsland als voorbeeld, dan komen vooral de moeilijkheden al snel om de hoek kijken. Binnen de Bondsrepubliek liggen de deelstaten met het hoogste aandeel aan opgewekte eco-stroom in het noorden van het land. Aan top staat het betrekkelijk dun bevolkte Sleeswijk Holstein waar bijna drie kwart van alle daar opgewekte stroom duurzaam geproduceerd wordt. Minstens zo interessant is de vijfde plaats op deze ranglijst, die van het dichter bevolkte Nedersaksen met een percentage van bijna twee vijfde aan eco-stroom. Een combinatie van windmolens en biogasinstallaties, vaak op lokaal schaalniveau opgewekt, is goed voor deze prestatie. Wie zou denken dat de subsidie voor de opwekking voor duurzame energie [die via een bepaalde toeslag doorberekend wordt in de elektriciteitsprijs voor consumenten] vooral aan de energiebedrijven in deze deelstaat ten goede zou komen, vergist zich. Het is vooral Beieren dat van de subsidie profiteert, terwijl het percentage eco-stroom daar niet boven de 23% uitkomt. Oorzaak: de Beierse productie van zonne-energie is doorgewoond een stuk efficiënter dan de combi van windmolens en biogas in Nedersachsen. Op dit moment is de discussie over een andere subsidiesystematiek in het kader van de al weer sinds tien jaar bestaande *Gesetz zur Förderung Erneuerbarer Energien* [EEG] in volle gang. De subsidiekosten rijzen de pan uit en daar draaien via een toeslag op de toch al hoge particuliere elektriciteitsprijs vooral de privéhuishoudens voor op, terwijl bedrijven voor een belangrijk deel buiten schot blijven dankzij forse quantumkortingen op de prijs, niet alleen de grote energieslurpers die op de exportmarkt moeten concurreren, maar ook het in Duitsland talrijk vertegenwoordigde middenbedrijf dat voornamelijk voor de binnenlandse markt produceert. Hoe sociaal, groen en regionaal uitgebalanceerd de nieuwe regeling zal uitpakken, hangt natuurlijk af van de onderhandelingen voor de vorming van een nieuwe regeringscoalitie. Maar los van deze financiële toedelingsproblematiek rijzen er voor de toekomst nog veel meer problemen en met een grotere reikwijdte. Er worden op grote schaal in het Duitse deel van de Noordzee windmolenparken gebouwd die onmisbaar zijn om de doeleinden te kunnen bereiken van de Energiewende, de grote omschakeling op duurzame energieopwekking waartoe Duitsland besloot na de afzwering van de kernenergie na de grote nucleaire ramp in Japan. Daarbij zal een groot deel van op de Noordzee opgewekte stroom via een nieuwe aan te leggen *Stromautobahn* naar het zuiden van Duitsland getransporteerd moeten gaan worden. Tegen de aanzienlijke kosten die dat zich meebrengt bestaat de nodige tegenstand, niet in de laatste plaats bij het binnen de Bondsrepubliek steeds rijker en machtiger wordende Beieren. De hele problematiek van de uitbouw en het beheer van het energienetwerk blijft niet beperkt tot Duitsland, maar heeft een Europese dimensie. Zo is een niet onaanzienlijk deel van het Duitse elektriciteitsnetwerk van noord naar zuid, van de boorden van de Noordzee tot en met de Beierse Alpen, in handen van het bedrijf Tennet, voor 100% eigendom van de Nederlandse staat, en dat blijft ook zo. Het klagen over die gierige en uitgekookte Hollanders is de laatste tijd vaste prik geworden wanneer nieuwe onderdelen van het netwerk weer eens niet op tijd of naar de wensen van de opdrachtgever afgeleverd worden. Hiermee is een speler op het Duitse energietoneel verschenen die zeker geen koploper is op het gebied van duurzame energie: 'Den Haag'. *Land van gas en kolen* was de titel van een dossier in De Groene Amsterdammer vorig jaar, resultaat van een workshop onderzoekjournalistiek onder leiding van Marcel Metze. Nederland zit aan de knoppen van de 'gasrotonde'. Noors gas komt bij de Eemshaven het land binnen en wordt via het gasnet verspreid, niet alleen op het Nederlandse net, maar ook op het Duitse dat voor een deel in Hollandse handen is. Nieuwe kolencentrales vormen naast gas een belangrijk onderdeel van de Hollandse energiemix die uitkomst moet bieden als na 2025 de bodem van de Slochterense gasbel in zicht komt. Kolen en gas zullen waarschijnlijk ook in

een energieduurzame toekomst nog een lange tijd een onderdeel van de energieopwekking blijven vormen, want de continuïteit in de stroomtoelevering zijn bij wind en zon en probleem, ook in Duitsland. Maar het grote aandeel van gas en kolen in de Nederlandse energieproductie is buitensporig, het aandeel aan duurzaam opgewekte energie is treurniswekkend laag, nog lager dan in Noordwest Westfalen met zijn Kolenpott van het Ruhrgebied en zijn grootschalige bruinkoolmijnen. Of de duurzaamheid in het Hollandse energiegeval ten goede zal keren hangt af van de daadwerkelijke uitvoering van het overigens al danig afgezwakte energieakkoord tussen bedrijfsleven en milieubeweging. Maar of en hoe dat akkoord echt zal doorgaan is ook nog maar de vraag....

Het betreft hier overigens niet alleen een probleem in de energiepolitiek bedrijf tussen twee buurstatenstaten, maar ook binnen de Wadden- en Hanzecluster. Hoe nadelig is hier het feit dat het laatste woord over de beleid ten aanzien van de Groningse Energy Valley uiteindelijk toch steeds in Den Haag valt? Staan Hollandse energiebelangen de verdere ontwikkeling van een duurzaam energiebeleid op euregionaal niveau in de weg? Het zal niet de eerste keer zijn, gedachtig het geval Zuid Limburg waar steeds de Hollandse vraag naar steenkool de doorslag gaf bij de verdere ontwikkeling van de mijnbouw en vooral wie waar mocht winnen. Opvallend snel na de ontdekking van de gasbel bij Slochteren werden de Limburgse mijnen opgedoekt. Heden ten dage zouden op geo-economisch gebied het niet meer de grenzen van de natiestaten de doorslag moeten geven; in dit geoenergetische geval zouden meer de beslisbevoegdheden binnen de op energiegebied logisch ingedeelde Wadden-en-Hanze-euregio moeten komen te liggen. Niet alleen ten opzichte van het immer begerige 'Holland' dat op zijn beurt deel uitmaakt van de BRAR-stad, maar ook ten opzichte van het zeker zo arrogante Beieren.

Het probleem bij dit alles is dat het idee dat er een gemeenschappelijk belang en een gemeenschappelijke identiteit voor deze noordoostelijke EU-as bestaat nog te weinig leeft binnen de Hanze-Waddenregio. Dat vindt allereerst zijn oorzaak in het feit dat het gebied is verdeeld tussen drie landen waarvan er één, Denemarken, buiten de Eurozone ligt. Natuurlijk is er de nodige onderlinge uitwisseling met de Noordzee als de grote communicator, maar het gaat hier naar EURandstedelijke maatstaven gemeten betrekkelijk dun bevolkte zone, waar de verstedelijking zich concentreert in vier zones: de stedelijke as Assen-Groningen-Eemshaven, de Metropolregion Bremen-Oldenburg, de Metropolregion Hamburg [waarbij inbegrepen Lübeck en de Nedersaksische gemeentes aan de zuidoever van de Elbe], en de dubbelstedelijke agglomeratie Kopenhagen-Malmö [die vanaf 2018 via een nieuwe superburch tussen Rödby en Puttgarden een directe spoor- en wegverbinding met Hamburg krijgt]. Het tussenliggende land- en vooral zeeschap is hier de gemeenschappelijke noemer, de heidevelden, venen, polders met daarbij steeds de overall aanwezige Noordzee - is het niet altijd dichtbij maar toch immer voelbaar. Het is het landschap dat opgeroepen wordt in het werk van de romantische Sleeswijk-Holsteinse schrijver Theodor Storm [1817-1888] waarin de duistere krachten van de natuur en dan met name die van het water de mens fataal kunnen worden. Zijn bekendste novelle *Der Schimmelreiter* gaat terug op de sage van de dijkgraaf van Eiderstedt die zijn ingelanden in een stormnacht gelast de dijk door te steken om erger te voorkomen. Deze dijkgraaf weerspiegelt het vroegmoderne pragmatisme in de omgang met de gevaren van de zee in deze contreien, praktisch gericht maar wel nog met ontzag voor het wassende water. Het is een epos dat hoort bij de fluïde bewegelijke kusten aan de zuidostrand van de Noordzee, bij de poldergebieden in de mondingen van Ems, Weser en Elbe en aan de boorden van de Waddenzee: van West Friesland op het Noord-Hollandse schiereiland tot en met Noord Friesland in Sleeswijk Holstein en Denemarken. Vrijgevochten gebieden met hun eigen huwelijks- en erfrecht, ,

hun eigen rechtspraak en hun eigen ruimtelijke ordening van water en land. Vreemde eenden in de middeleeuwse feodale bijt die een grote aantrekkingskracht uitoefenden op de omgeving. Samen met de opkomende steden vormden ze nieuwe culturele, commerciële en politieke netwerken die zich vaak met succes met behulp van het wassende water diverse binnenlandse landsheren met hun territoriale aanspraken op de immer roerige kustgebieden van het lijf wisten te houden. Niet zelden omstreden gebieden dus in deze Wadden-Hanze-cluster, die in de Nieuwste Tijd uiteindelijk toch in de greep van de moderne natiestaat kwamen. De levensloop van Storm vormt een treffende illustratie van deze Werdegang. Sleeswijk Holstein was in de 19<sup>e</sup> eeuw een speelbal tussen Denemarken en Pruisen. In 1843 verliet hij zijn geboortegrond uit protest tegen de Deense bezetting van Holstein, in 1864 keerde hij terug ondanks zijn grote misnoegen met de Pruisische inlijving van Sleeswijk.

De omgang met het veranderlijke en bij tijd en wijlen wispelturige Waddenkustlandschap en -waterschap en de traditie van lokale zelforganisatie vormen zijn de belangrijkste bestanddelen van de identiteit van de Wadden-Hanzecluster. De lokale zelforganisatie is bestuurlijk en politiek blijven voortleven in het feit dat de eertijds vrije Hanzesteden Bremen en Hamburg tot op de dag van vandaag apart deelstaten binnen de Duitse Bondsrepubliek vormen. Dit maakt het mogelijk dat deze stadsstaten van de 21<sup>e</sup> eeuw zelfstandig op een hoog bestuurlijk niveau relaties kunnen aangaan met andere steden en regio's in het Wadden-Hanzegebied. Bremen/Oldenburg doet bijvoorbeeld het nodige samen met Groningen/Assen, onder meer op het gebied van naar healthy ageing. Ook op andere fronten is er langs de 'groot-Friese' Wadden de nodige uitwisseling en samenwerking. Op het gebied van de opwekking van duurzame energie natuurlijk, zoals hier voren naar voren gebracht. Én natuurlijk ook op scheepvaartgebied, i.c. transport over water, waarbij Hamburg als grootste haven in de Hanze-Waddencluster de eerste viool speelt. De vraag is hier hoe de verdere ontwikkeling van de Hamburgse ontwikkeling zich verhoudt tot de langzame verschuiving van het economische zwaartepunt naar het oosten en tot de verdere uitbouw en doorontwikkeling van Rotterdam als de wereldhaven van Europa. Momenteel neemt de weg 45% van het containertransport van de Hamburgse havens naar het achterland voor zijn rekening. Het spoor is goed voor een kwart. Het schip verzorgt een kleine derde. Daarvan speelt het binnenschip in het stroomgebied van de Elbe [naar Dresden en Tsjechië] maar een heel kleine rol, niet meer dan 2% - de bovenloop van de Elbe heeft 's zomers vaak een ter laag waterpeil. De overgrote rest bestaat uit doorvoer van de containers van de containerreuzen naar de Oostzeehavens via het Noord-Oostzeekanaal op kleine zogeheten *feeder*-zeeschepen. De havens aan de Oostzee zijn niet berekend op de ontvangst van de hedendaagse containerreuzen. Het is de vraag of het Hamburg lukt deze in deze mate het centrale overslagpunt van het mondiale containervervoer naar het regionale containervervoer naar de Oostzee te kunnen blijven. De twee belangrijkste containerterminalbedrijven hebben inmiddels de handen ineen geslagen om gezamenlijk de feedertransito te coördineren. Kennelijk voelt men de hete adem van Rotterdam in de nek. Niet voor niets is de doorvoer van de Tweede Maasvlakte naar andere Europese zeehavens is op zeker 30% geprognoseerd. Waarom zouden er niet meer feedercontainerschepen van Rotterdam kunnen gaan varen naar havens als Szczecin en Gdansk? Rotterdam lijkt meer en meer de draaischijf te worden van waaruit het ultragrootschalige mondiale scheepvaartverkeer overgeslagen wordt naar any place in Europe. Neem Parijs is, dat nu in het kader van het project Grand Projet dat tijdens Sarkozy werd opgestart hard bezig een directere en behoorlijk gedimensioneerde waterweg met een flinke capaciteit naar de 'duohaven' Antwerpen/ Rotterdam aan te leggen. Het zou in dit veel grotere

verband heel goed kunnen dat de rol van de Hamburgse haven beperkt blijft tot de huidige of zelfs enigszins terugloopt, de oostwaartse verschuiving van het Europese economische zwaartepunt ten spijt. Maar of dat echt gebeurt is moeilijk te voorspellen. Momenteel is een moordende concurrentie tussen de transoceanische containerreders aan de gang, terwijl een gigantische overcapaciteit aan supercontainerzeeschepen dreigt, gezien wat er nu al aan nieuwbouw op de helling ligt. Wordt dat een toekomst van oceaanreuzen die half leeg tussen Azië en Europa heen en weer stomen en aanleggen bij de havens waar de havengelden het laagst zijn? Voor 2014 staan opmerkelijke veranderingen in de vaarschema's van containerreuzenreders op het programma ten nadele van Rotterdam, Antwerpen en Hamburg en ten voordeel van Bremerhaven en Felixstowe. Rotterdam wordt daarbij het hardst getroffen [zie Het Financiële Dagblad van 22 oktober]. Maar het is zeer de vraag of die lijn zich doorzet of dat het toch uiteindelijk niet meer dan een conjunctuurslingertje blijkt te zijn. Structureel heeft en houdt de Maasstad namelijk sterke kaarten, zeker als er beter samengewerkt wordt met Antwerpen in betere verbindingen met het Rijnlandse achterland. Voor Hamburg is en blijft er dan een riant tweede plaats op het Europese havenfront over, overigens nog steeds een heel respectabele rol als grootste haven voor het oordoosten en oosten van de EURandstad. Ook regionale en zelfs lokale factoren zouden er overigens voor kunnen zorgen dat de rol van Hamburg beperkt blijft of enigszins terugloopt. De veel geprezen traditie van lokale zelforganisatie op politiek gebied in de Hanze-WaddenEUregio lijkt in dit verband voor de Hamburgse haven uitgesproken nadelig uit te pakken. De noordoever van de Elbe is in handen van de deelstaat Hamburg, de zuidelijke oever het territorium van de deelstaat Nedersaksen. Een decennialang durende twistappel is hier de uitdieping van de Elbe om de Hamburgse haven toegankelijk te houden voor de grootste zeeschepen. Maar Nedersaksen weet om milieuredenen steeds weer opnieuw de uitdiepingen te traineren. Het tandenknarsen van Hamburgse havenbaronnen is tot op de Tweede Maasvlakte te horen.....

***In een volgende aflevering van dit kwartaaljournaal komt de meest oostelijke cluster van stedelijke agglomeraties aan de orde, namelijk de vierhoek Berlijn - Silezië - Krakow/Malopolska - Warschau.***