

Bij de 70^e verjaardag van Nordrhein-Westfalen **Van welvaartsmotor tot zorgenkind**

Afgelopen augustus vierde de aan Nederland grenzende Duitse deelstaat Nordrhein-Westfalen haar zeventigste verjaardag. Indertijd in 1946 gebeurde de stichting ervan op initiatief van Groot Brittannië dat dit deel van het door de geallieerden bezette Duitsland in handen had. De toenmalige Britse labourregering wilde hiermee meerdere vliegen in een klap slaan door deze Duitse economische motor bij uitstek uit zowel revanchistische Franse als Russische handen te houden zodat de industrie hier weer snel weer opgebouwd zou kunnen worden. Zo moest een tweede vernedering van Duitsland zoals dat met het Verdrag van Versailles in 1918 was gebeurd voorkomen worden en kon tegelijk een buffer tegen de groeiende communistische dreiging opgeworpen worden. Vooral dat laatste vormde een belangrijke reden. Niet voor niets werden als tegenhanger tegen het rode en vaak communistische industriële Ruhrgebied bewust ook omringende landelijke politiek overwegend conservatieve regio's aan het deelstatelijke verband toegevoegd.

Die staatkundige en economische opzet heeft in de eerste decennia na de oorlog zeker zijn vruchten afgeworpen, maar daar kwam na de oliecrisis in 1973 en vervolgens met de grote algehele economische crisis van de jaren tachtig lelijk de klad in. Na het grote sterven van de kolenmijnen kreeg ook de staalindustrie het hier voor zijn kiezen. Concentratie op de meest concurrentiebestendige locaties bood geen soelaas, daarvoor was de competitie met de opkomende landen buiten Europa te sterk geworden. Tot overmaat van ramp kwam daar in de loop van de jaren negentig de onttroning van Bonn als nationale hoofdstad ten faveure van Berlijn overheen. De motor van het naoorlogse *Wirtschaftswunder* tot provinciaalse crisisregio gedegradeerd. In de korte geschiedenis die verscheen ter gelegenheid van de vijftigste verjaardag van de deelstaat wordt weliswaar gewag gemaakt van de teloorgang, maar tegelijk wordt nog hoopvol gesproken over nieuwe ontwikkelingen in de chemie, machinebouw, electrotechniek en automobilititeit [1]. De balans daarvan valt twintig jaar later in de praktijk echter beduidend minder gunstig uit. Sinds die tijd is er ook nog een kredietcrisis (2008) en een *Energiewende* (2011) overheen gekomen. Vooral die *Energiewende* heeft grote gevolgen gehad voor Nordrhein-Westfalen dat na zijn *Atomausstieg* aan het eind van de jaren tachtig met het afblazen van de snelle kweekreactor in Kalkar sterker dan ooit voor zijn energievoorziening was aangewezen op fossiele brandstoffen waaronder de gigantische open bruinkoolwinning nabij de grens met Nederlands Limburg. Dat die fossiele winning hier nu na '2011' in versneld tempo moet worden afgebouwd vormt een extra molensteen om de toch al weinig florissante economie van de deelstaat. De kern van het oude industrievier van het Ruhrgebied is er het slechtste aan toe met werkloosheidscijfers van rond de 11%, cijfers die je eerder zou verwachten in het oosten van Duitsland. De weinige innovatieve lichtpuntjes zien we juist - oh ironie der geschiedenis - in de landelijke 'conservatieve' regio's die indertijd als buffer tegen het 'rode' Ruhrgebied moesten fungeren, in het Bergisches Land, het Sauerland, het Münsterland en het oosten van Westfalen [2].

Maar met dergelijke innovatieve lichtpuntjes alleen zal Nordrhein-Westfalen het niet redden. De eerste reddingsboei waaraan het zich even begrijpelijk en voorspelbaar vastklamp is die van de infrastructuur. De deelstaat is onmiskenbaar strategisch gelegen binnen Noordwest Europa en de nabijheid van zeehavens Rotterdam en Antwerpen en lijkt daarom geknipt om uitgebouwd te worden tot ideaal *Logistikstandort* zoals Arndt Kirchhoff, baas van de regionale ondernemersclub in de regio, onderstreept. Eén slag of beter slagje lijkt men daarbij tenminste al binnen te hebben: het eind- en verdeelstation in Duisburg van de nieuwe Zijderoute, de nieuwe transcontinentale spoorverbinding van de binnenlanden van China naar West Europa. Jammer alleen dat de nodige nadere infrastructurele coördinatie met de stedelijke landschappen in Nederland en België maar moeilijk van de grond komt, alle plechtige afspraken op dit vlak tussen Benelux en Nordrhein-Westfalen ten spijt. De door zowel de Duitse deelstaat en Vlaanderen begeerde te herleven spoorwegverbinding van de zogeheten IJzeren Rijn wordt getraineed door Nederland. Nordrhein-Westfalen heeft het op zijn beurt lang laten afweten om een snelle en adequate spoor aansluiting op de Betuwelijn tot stand te brengen. Dat heeft bovendien alles te maken met het feit dat dergelijke grensoverschrijdende verbindingen nu eenmaal niet hoog op het financiële prioriteitenlijstje in 'Berlijn' staan. Dat zal in de toekomst ook niet snel veranderen. Het centralisme wordt in Duitsland steeds sterker en daarbij groeit binnen het federale krachtenveld de invloed van de drie rijke zuidelijke deelstaten Beieren, Baden-Württemberg en Hessen. Dat heeft ook zijn weerslag op de verhoudingsgewijs te geringe wegebouw budgetten die vanuit 'Berlijn' onder het strenge en zuinige oog van Wolfgang Schäuble worden toegekend aan Nordrhein-Westfalen.

Het is overigens zeer de vraag of het wel zo zinvol is om in het huidige tijdsgewricht van digitalisering en klimaatverandering zoveel prioriteit te verlenen aan een nog verdere uitbouw van de klassieke weginfrastructuur binnen de interstedelijke driehoek Nordrhein-Westfalen, Vlaanderen en 'Holland'. In die driehoek hebben Nordrhein Westfalen en 'Holland' met elkaar gemeen dat zij beiden gruwelijk achterlopen op het gebied van duurzame energievoorziening. Hier zouden de Ruhrse *Kolenpott* en de Rotterdamse petrochemische cluster gezamenlijk de mogelijkheid van de voorsprong van de achterstand kunnen uitbuiten door nieuwe geavanceerde systemen van grensoverschrijdende digitale interactieve distributie van de sterk gedecentraliseerde duurzame energiebronnen van de toekomst met kracht te ontwikkelen. Op het gebied van de digitale netwerken zou Nordrhein-Westfalen, beslist geen voorloper op dit vlak, in dit verband zich heel goed kunnen optrekken aan vooral de oostvleugel van Randstad Holland. En er bestaan zeker nog andere terreinen waar zich uitgesproken grensoverschrijdende winwin-mogelijkheden kunnen voordoen. Allereerst natuurlijk op ruimtelijk-waterstaatkundig vlak door nauwere samenwerking in het gezamenlijke stroomgebied van de Neder-Rijn en zijn delta. Dat kan niet alleen op het gebied van de waterveiligheid zijn vruchten afwerpen maar ook op het vlak van ecologie, water- en landbouw en mogelijk ook duurzame energievoorziening. En dan is er nog de high tech-sector die de laatste twee decennia in en om *Brainport Eindhoven* tot volle wasdom is gekomen. Dat gebied ligt op een steenworp afstand van Nordrhein-Westfalen. Te onderzoeken is of en hoe de reeds bestaande zakelijke netwerken en clusters in deze sector verder grensoverschrijdend uitgebreid kunnen worden. Dat thema vormde afgelopen voorjaar een van de interessantste thema's op de top van de Duitse en Nederlandse regering in Eindhoven. Daarbij kwamen natuurlijk ook concrete samenwerkingsmogelijkheden aan de orde, waaronder die van de Veldhovense chipmachinefabrikant ASML met de Duitse lenzenfabriek Zeiss dat echter zijn hoofdkwartier echter niet in Nordrhein Westfalen heeft maar in het economisch dynamische en innovatieve Baden-Württemberg.

Noten

- [1] Gerhard Brünn, Jürgen Reulecke, *Kleine Geschichte von Nordrhein-Westfalen 1946-1996* Keulen
[Kohlhammer] 1996
- [2] Helmut Bündler, *Auf der Suche nach neuem Wachstum* In: *Frankfurter Allgemeine Zeitung* 22 augustus
2016