

# De **Waaierstad** van de Lage Landen onmisbare **schakel** tussen **Zuid-Duitse machinekamer** en **Noordzee-Unie**

Er lijkt vooralsnog geen einde komen aan de euroforie over de wonderbaarlijke herrijzenis van de as Berlijn-Parijs. Dat ongekroonde 'motorblok' van de EU lijkt echter op eigen kracht inmiddels economisch beduidend minder veerkrachtig te zijn dan de behendig geconstrueerde mythe ons wil doen geloven. De sociaaleconomische dynamiek en soliditeit van de Noordzeelanden kan in het huidige Europa tegen de achtergrond van de huidige onzekere mondiale verhoudingen daarom waarschijnlijk moeilijk gemist worden. Even onmisbaar in dit verband is de centrale rol van de uitgesproken strategisch gelegen 'Waaierstad van de Lage Landen' met zijn 20 miljoen inwoners. Die megastad zou als schakel kunnen gaan fungeren tussen een nu nog wel steeds efficiënt maar langs inmiddels platgetreden paden draaiende Zuid-Duitse 'machinekamer' en een inspirerende Noordzee-Unie *in statu nascendi*. Hieronder een eerste inventarisatie van de slagorde der stukken.

## =Grenzen aan het tweede Wirtschaftswunder

In de decennia na de Val van de Berlijnse Muur beleefde Duitsland zijn tweede *Wirtschaftswunder*. Het eerste economische wonder stamt uit de tijd van vlak na de Tweede Wereldoorlog en werd mogelijk gemaakt door Amerikaanse Marshallhulp en kwijtschelding van de oorlogsschulden. Het tweede Duitse wonder in de decennia na de *Wende* zou niet mogelijk geweest zijn zonder op grote schaal gebruik te maken van goedkope arbeid. Dat begon in de jaren negentig van de vorige eeuw door de (vooral auto- en machine-)industrie in Midden- en Oost-Europa in te schakelen in de eigen industrie, bijvoorbeeld door bepaalde onderdelen van de productie in het oosten uit te besteden, vaak in bedrijven die na de *Wende* in Duitse handen gekomen waren [1]. Om internationaal nog *konkurrenzfähiger* te kunnen worden moesten in het decennium daarop de lonen en de arbeidsvoorwaarden in Duitsland zelf eraan geloven met maatregelen in het kader van het Gerhard Schröders programma *Agenda 2010* en de serie bezuinigingen op de sociale uitkeringen [*Hartz I tm IV*]. Zo lukte het en lukt het de ambitieuze Teutonen nog steeds in concurrentievermogen menig rivaal te verslaan. Niet zozeer door productiviteitsverhoging dus (de Franse productiviteit per arbeidsuur ligt zeker zo hoog als de Duitse) maar niet in de laatste plaats dankzij goedkope arbeid - en dan vooral in het 'eigen' Oost-Europese achterland (dat heeft per saldo veel meer opgeleverd en levert nog steeds beduidend meer op dan de intern Duitse bezuinigingen). Op termijn vormt een op een zo primitieve manier verworven voorsprong natuurlijk een wankel basis voor een solide concurrentiepositie. Technologisch zal Duitsland alsook de Frans-Duitse as in zijn geheel heus nog wel even zijn - vooral automobiele - mannetje staan, maar het is de vraag of dat ook het geval is in nieuwe ICT-domeinen. De terriërachtige hardnekkigheid waarmee Duitsland zich vastbijt in zijn dieselveslaving doet in dit verband het ergste vrezen.

### **=De zelfsturende auto ruimschoots voorbij**

De opgave voor de toekomst op mobiliteitsgebied ligt op veel breder vlak, diesel-, electro-auto en zelfsturend voertuig ruimschoots voorbij (op dat vlak dreigt trouwens de Europese ICT-speler SAP de aansluiting te verliezen met de razendsnelle ICT-ontwikkelingen bij de Amerikaanse giganten). Veel belangrijker is het om mobiliteitsmodulen te ontwikkelen die een betere en fijner gemodelleerde interactie tussen individuele en collectieve vormen van vervoer accommoderen. Daarbij komt het niet alleen op pure 'harde' techniek' aan, maar ook op de sociale en culturele vormgeving van een en ander. Om die interactie van de toekomst tussen het ICT-technologische, sociale en culturele met succes te kunnen toetsen zou een ruimtelijke proeftuin op een schaal van 1:1 geen overbodige luxe zijn. Te realiseren in een regio waar intensieve interactie tussen grote en kleine steden, landelijk gebied en nagenoeg ongetemde natuur in de vorm van de Noordzee binnen een zeer overzichtelijk bestek nu al volop functioneert maar dringend vraagt om nieuwe wegen, letterlijk en figuurlijk. Die proeftuin ligt voor onze voeten, en wel in de vorm van de samenballing van stedelijke agglomeraties van zo'n 20 miljoen inwoners op het betrekkelijk kleine oppervlakte van de Benelux. De fysieke en kennis-infractuur ligt er al, maar is helaas op belangrijke punten heel sterk in de verkeerde richting uitgegroeid (in de vorm van fossiele verslaving en een uit de hand gelopen intensieve veehouderij) en zou daarom deels opnieuw uitgevonden moeten worden. De benodigde ICT-*tools* heeft met name Nederland wel volop in huis, de voor de (auto)mobiele product vernieuwing zou over de grens gekeken kunnen worden. In dat verband zou voor het hele ontwikkelingspakket van duurzame mobiliteit, energie en voedsel vooral het vizier gericht moeten worden op de Noordse landen. Met hen heeft de Benelux de Noordzee gemeen, de gedoodverfde duurzame energie- en voedselproducent voor de Waaiestad van de Lage Landen in de 21<sup>e</sup> eeuw.

### **=De Noordse dimensie: groen, innovatief én egalitair**

Een sublieme technische traditie, vanouds uitdrukkelijk op innovatie gericht bovendien, en dat met een duidelijke voorsprong op het gebied van verduurzaming van de economie ten opzichte van andere landen - ziedaar het indrukwekkende visitekaartje van de Noordse landen. Op deze vlakken zouden de andere economieën rond de Noordzee heel wat kunnen leren van hun Noordse - i.c. Scandinavische - burens, allereerst door op de 'eigen' Noordzee daadwerkelijk nader samen te gaan werken op het gebied duurzame energie- en voedselproductie (wind, algen, zeewier, kweekvis), scheepvaart en handel (met de nodige transportlogistieke innovatie) en ecologische bescherming van het zeemilieu. Door een dergelijke samenwerking nóg verder te intensiveren zouden op een beduidend breder vlak economische, sociale, culturele en ruimtelijke strategieën en benaderingswijzen gedeeld kunnen worden. Zo vormt het sterk egalitaire karakter van de samenleving in de Scandinavische landen een onmisbare basis voor de technologisch-innovatieve dynamiek van de economie. Pogingen om die Noordse dynamiek te imiteren waarbij men denkt de egalitaire component te kunnen negeren zijn waarschijnlijk tot mislukken gedoemd - neem bijvoorbeeld Macrons al te oppervlakkig van Denemarken afgekeken sociaal-economische model van de *flexisécurité* [2]; met de Nederlandse *flexicurity* wil het trouwens ook niet bijster lukken. Er is dus op dit egalitaire vlak nog het nodige van 'het Noorden' te leren. Andersom zouden de Scandinavische landen overigens ook heel wat van andere kustnaties kunnen leren, van Nederland bijvoorbeeld - op het gebied van transportlogistieke innovatie, op het vlak van de distributie van duurzame energie (denk aan het door Tennet en Gasunie te bouwen windmolen- Doggerseiland midden op de Noordzee) en niet te vergeten op het gebied van watermanagement, maar dan niet dat van de starre en hegenomistische Hollandse waterstaatstraditie uit de 19<sup>e</sup> en 20<sup>e</sup> eeuw maar van het flexibele 21<sup>e</sup>-eeuwse vervolg daarop. Er bestaat kortom meer dan voldoende aanleiding om tot een dergelijke nauwere samenwerking tussen landen en regio's rondom de Noordzee over te

gaan: Benelux, Noordwest-Duitse deelstaten als Bremen, Hamburg, Nedersaksen en Sleeswijk-Holstein, Denemarken, Noorwegen alsook - mede afhankelijk van de uitkomst van de Brexit - Schotland en Engeland.

### **=Den Haag: Stad van Vrede, Recht en Noordzee-Unie**

Tot op heden hebben de kleinste Duitse deelstaat Bremen en de Belgische deelstaat Vlaanderen zich de belangrijkste pleitbezorgers betoond van een nauwere samenwerking tussen de Noordzeelanden in de vorm van een soort Noordzee-Unie op vooralsnog vooral economisch gebied. Het wordt inmiddels echter hoog tijd dat een partij met meer gewicht zich in de strijd gooit. Een partij ook die gezien zijn belangrijke schakelpositie tussen Noordzee en vasteland een zeer uitgesproken belang heeft bij de totstandkoming van zo'n Noordzee-Unie: Nederland. Het is sterkste partij binnen de Benelux-Waaiestad en beschikt daarmee over een goede uitgangspositie om zich ook sterk te maken voor Noordzee-belangen binnen EU-verband. Het zou op termijn ook de beste kandidaat om de hoofdstad van een Noordzee Unie *in statu nascendi* te leveren. Het riant aan zee gelegen Den Haag heeft dan de beste papieren om zich tot het *Washington DC* van de nieuwe unie te ontwikkelen. Dat zou de Residentie heel goed kunnen uitkomen nu de economische en publicitaire groei in de thema's verbonden aan de *Stad van Vrede, Recht en Veiligheid* er een beetje uit dreigt te raken [3]. *Noordzee Unie* als nieuwe *city branding* voor Het Haagje? - 't kan slechter.

## **Noten**

[1] Zie o.m. :

Julien Lefilleur, *Géographie industrielle de l'Europe centrale et orientale* Parijs [Ed. L'Harmattan] 2010 en Christian Odendahl, *The Hartz Myth – A closer look at Germany's labour market reforms* Londen [Centre for european reform] Juli 2017 [http://www.cer.eu/sites/default/files/pbrief\\_german\\_labour\\_19.7.17.pdf](http://www.cer.eu/sites/default/files/pbrief_german_labour_19.7.17.pdf)

[2] Zie o.m.:

*A la Scandinavie? Pas vraiment vraiment* Interview met Bruno Palier, onderzoeksdirecteur van het CNRS [Centre National de la Recherche Scientifique] aan de Parijse universiteit *Sciences Po* verzorgd door Frédéric Joignot In *Le Monde* van 8-4-2017, katern *Idées* blz. 5

[3] Zie o.m.:

*De internationale stad stoot tegen zijn plafond* In: *Algemeen Dagblad* 9-9-2017 <https://www.ad.nl/den-haag/de-internationale-stad-stoot-tegen-zijn-plafond~a17318c1/>