

Van Doggersland naar Noordzee-Unie

Herkansing voor een wereldzee?

Doggersbank heet de visrijke ondiepte midden op de Noordzee. In het verlengde daarvan is Doggersland is het welhaast mythische laagland dat ooit op de plaats van de huidige zee lag. Land dat door het smelten van het ijs na de laatste ijstijd goeddeels verdronk. Maar het wassende zilte nat heeft de verbindingen tussen de aanpalende kustgebieden echter niet verbroken maar ontloopte zich daarentegen veeleer tot schakel - economisch, sociaal, cultureel. En mogelijk ook in de toekomst ook politiek, misschien wel veel eerder dan we na de Brexit zouden kunnen denken. Wat zijn de kansen op een Noordzee-Unie tegen de achtergrond van de geschiedenis en met het oog op toekomstige verschuivingen in de Europese en mondiale krachtsverhoudingen - geo-politiek, -economisch en -ecologisch? Als nieuw oriëntatiepunt voor Noordwest Europa ter hoognodige aanvulling op de gammele tweetaktmotor van de as Berlijn-Parijs?

In de loop van de 16^e eeuw begon het Europese economische en politieke zwaartepunt te verschuiven van de Middellandse Zee naar de Noordzee, in de tweede helft van de 18^e eeuw naar de Atlantische Oceaan en daarmee naar de oostkust van Noord Amerika. Heden ten dage lijken de kansen voor de Noordzee weer ten goede te keren. De macht en kracht van het wereldrijk aan gene zijde van de Grote Plas lijkt met de intrede van het Trumpeceen te tanen, China komt daarentegen overtuigend op en dat alles tegen de achtergrond van door de klimaatverandering veroorzaakte opening van de noordelijke vaarroute tussen het Rijk van het Midden en het Avondland. Wordt De Noordzee de nieuwe Europese *Mare Nostrum* van de 21^e eeuw?

=Noordzee – de eigen dynamiek

In bovenstaande twee inleidende alinea's schetsten we in het kort de mogelijke toekomstige positie van de Noordzee en zijn kusten het internationale krachtenveld. Maar aan die kwesties moet de vraag vooraf gaan naar de eigen Noordzee-dynamiek, naar de eigen potenties én beperkingen. Om die vraag goed te kunnen beantwoorden moeten we terug naar een eerdere bloeiperiode van het Noordzeegebied in de late middeleeuwen en het vroeg-moderne tijdperk. De economische kracht van het Noordzeegebied was in die tijd van Hanzeverband en Hollandse Moedernegotie gelegen in de commerciële twee-eenheid van de Noordzee en Oostzee. De Baltische wereld vormde binnen dit marktverband de graanschuur, rond de Noordzee kwam de nadruk steeds sterker te liggen op de veeteelt. Veelteelt vergt minder arbeidskracht en dan akkerbouw. Meer mensen konden daardoor emplooi vinden in de snel groeiende steden en op zee. Geen zee waar zo'n groot deel van de kustbevolking van de zee en op zee leefde als de Noordzee, van visserij tot handel en koopvaardij. Geen zee ook met zulke omvangrijke en snel inzetbare commerciële en militaire vlooten. Die uitgangpositie verklaart de expansieve rol die dan met name Engeland en Nederland sinds de vroeg-moderne tijd hebben gespeeld. Die expansieve rol is in de 21^e eeuw inmiddels ruimschoots voorbij. Niet alleen Europa, maar ook de Noordzee en haar ommelanden zijn nu weer op eigen kracht teruggeworpen. Die kracht zou allereerst gevonden moeten worden in het samenspel tussen zout en zout, water en land dat het natuurlijke milieu van de Noordzee zo bijzonder maakt en dan vooral het

fluïde kustgebied van Vlaanderen tot en met Jutland. Herwaardering van oude technieken en benaderingen gecombineerd met de ontwikkeling van nieuwe techniek bieden volop kansen - met name op het gebied van duurzame voedsel- energievoorziening met de inzet van windkracht en de zilte biomassa als speerpunten, van windturbine tot en met zeewierboerderij en kweektong. De zilte milieus van de Noordzee bieden daarvoor een baaiert aan mogelijkheden van huidige plasdras-zones in fluïde kustgebieden tot op volle zee [1]. De kunst hier vooral tijdig ruimtelijk te anticiperen op de te verwachten verdere stijging van de zeewaterspiegel en de sterkere toename in de fluctuaties in neerslag en rivierwaterafvoer. De laatste onderzoeksresultaten wijzen namelijk in de richting van een temperatuurstijging van ruim 3 graden in 2100, ook bij naleving van 'Parijs 2015' [2]. Bovendien moet ook bij een snellere omschakeling naar duurzame energiewinning rekening gehouden worden met de naijl-effecten van de gedurende de afgelopen twee eeuwen opgebouwde en de komende halve eeuw nog op te bouwen Co2-uitstoot die de komende eeuw nog voor een verdergaande klimaatwijziging kunnen zorgen, zeespiegelstijging en sterkere neerslagfluctuaties inclusief. Ruimtelijk anticiperen op deze ontwikkelingen betekent in dit verband dus ook oog hebben voor beperkingen die in de fluïde kustzones gesteld moeten worden aan verdere verstedelijking. Daarbij kan er waarschijnlijk evenmin ontkomen worden om bepaalde stedelijke zones die waterstaatkundig te zeer in de gevarenzone komen te liggen te slopen. Denk daarbij allereerst aan gebieden in en om Randstad Holland, maar niet alleen daar. Langs de hele fluïde kust van Vlaanderen tot en met Jutland is waakzaamheid geboden evenals op diverse plekken aan de Engelse oostkust [3].

=Een Noordzee-Unie?: onderling en ten opzichte van EU en Eurozone

Duurzame energie- en voedselproductie, handel en transport op en aan dezelfde zee - er is genoeg dat de landen rond de Noordzee bindt om tot nadere grensoverschrijdende samenwerking op deze terreinen over te gaan. Alle zijn aangesloten bij de Europese Economische Ruimte - dat blijft waarschijnlijk in de toekomst ook zo voor Groot Brittannië - tenzij de Brexit onhandig hard uitpakt, maar dat zou op economische zelfmoord neerkomen. Of echter een dergelijke samenwerking het praktisch-logistieke kan overstijgen is echter de vraag. Natuurlijk hebben de Noordzee-landen ook cultureel, mentaal en religieus (protestantisme) een en ander gemeen, maar de verschillen zijn er niet minder op. Het oostelijke Scandinavische deel van het Noordzeegebied is Luthers en sociaal-democratisch op een heel eigen manier, ontstaan uit een fijnmazig mozaïek van - van oorsprong agrarische - coöperaties. Het westelijke deel van het Noordzeegebied, Groot Brittannië en Nederland voorop, is uitgesproken kapitalistisch (wie zei daar afschaffing van de dividendbelasting?) en hier toont de Reformatie zijn scherpste kantjes in de gedaante van het Nederlandse en Schotse calvinisme. Wat echter met name Nederland weer met Scandinavië bindt is de op consensus gerichte politieke en maatschappelijke cultuur [4]. Vanuit die invalshoek zou Nederland zich heel goed tot schakel tussen de Noordse landen en EU/ Eurozone kunnen ontwikkelen. Niet om Scandinavië stukje bij beetje 'Europa' in te willen lokken - voor een toetreden tot de monetaire unie bedanken de Noordse landen beleefd; daarvoor vormt het keurslijf van de Euro te zeer een bedreiging voor de eigen zo dierbare verzorgingsstaat. Wél om ten eigen bate een economisch, ecologisch en ruimtelijk ontwikkelingsperspectief te kunnen ontwikkelen dat meer soelaas biedt dan in een scenario zonder Noordse bondgenoten en binnen de steeds verder tot stolling leidende kaders van de as Berlijn-Parijs mogelijk is. In de dynamiek van de Noordzee is een wereld te winnen, niet alleen voor Nederland maar ook in breder Benelux- en Waaierstad-verband.

=De twee-eenheid Noordzee-Oostzee versus Rusland

Met de val van de Sovjet Unie kwamen de Baltische staten weer vrij en werd de eenheid van het Oostzeegebied hersteld. Scandinavische staten die zowel aan Noord- en Oostzee grenzen als

Denemarken en Zweden hebben zich sinds die tijd des te sterker op het Oostzeegebied gericht, niet alleen politiek en cultureel, maar ook economisch [5]. De Baltische staten ontpoppen zich samen met Finland op hun beurt als Europeser dan Juncker met hun toetreding zonder reserves tot de Eurozone, de financieel-economische kern van de EU. Een en ander is vooral ingegeven door de historisch zeer verklaarbare angst voor grote buur Rusland. Het is echter met het oog op de veranderende mondiale krachtsverhoudingen zeer de vraag of angst hier wel de beste raadgever is. Niet het met de ondergang van de Sovjet Unie zwaar gehavende Rusland is in deze context de grote opkomende macht maar China. De invloed van Rusland op het Euraziatische continent wordt namelijk momenteel vooral in zijn verre oosten bedreigd, waar China's economische en allengs waarschijnlijk ook politieke penetratie in de vroeger tot de Sovjet Unie behorende Centraalaziatische republieken als Oezbekistan, Kirgizië, Turkmenistan en Tadzjikistan steeds verder gaat - wie zei daar bijvoorbeeld *nieuwe Zijderoute*? [6]. Voor de Oostzeelanden is het in dit verband de kunst zich adequaat weerbaar te blijven verhouden tot het zich ongetwijfeld tussen China en EU/VS bedreigd voelende Rusland maar zich daarbij niet te laten verleiden tot een herleving van de oude retoriek van de Koude Oorlog uit de Brits-Amerikaanse keuken. Om zich geo-economisch een goede positie te verwerven in het Euraziatische krachtenveld is het dan paradoxalerwijze het beste hier gezamenlijk op te trekken met een Noordzee-Unie in *statu nascendi*, maar dan niet gedomineerd door een Angelsaksisch-Atlantische oriëntatie - in de volgende alinea leggen we dat uit.

=De Noordzee en China: de nieuwe Zijderoutes

Samen optrekken met een Noordzee-Unie om een betere mondiale positie ter verkrijgen in een wereld waar het zwaartepunt verschuift naar het verre Oosten, naar China? Een nieuwe sleutelrol voor de Noordzee, die grijze kille watervlakte 'aan de rand van de wereld' - in de woorden van historicus Michael Pye in diens meeslepende boek? [7]. Pye laat daarin zien hoe die ogenschijnlijk marginale Noordzee en haar kusten steeds weer opnieuw een ongekende dynamiek ten toon weten te spreiden. Dat zou in de 21^e eeuw opnieuw kunnen gebeuren nu de Atlantische oriëntatie aan relevantie aan relevantie inboet. Tegelijkertijd openen zich nieuwe wegen vanuit het Noordzeegebied naar China via de noordelijke vaarroute die met de verdere klimaatverandering de komende decennia steeds meer open komt te liggen – het streven van de 16^e-eeuwse zeevaarder en ontdekkingsreiziger Willem Barentsz inde 21^e eeuw eindelijk ten volle bewaarheid [8]. Het hele Noordzeegebied wordt mee de route bovenlangs naar China veel directer bij de mondiale transport- en handelsstromen betrokken. Een ander, op termijn voor het grondstoffen-arme Europa niet minder belangrijke effect van het smelten der ijskappen is gelegen in het feit dat daarmee mineralen en andere grondstoffen in deze Noordse contreien gemakkelijker toegankelijk worden. De centrale opgave is hierbij de fossiele brandstoffen ongemoeid te laten. De grootste duurzaamheids-spelbreker in dit krachtenveld rondom de Noordpool is Het Amerika van Donald Trump. Noord-Europa heeft bezit hier een sleutelpositie waarbij Noordse landen als IJsland en Groenland tegenover zowel VS als Rusland met succes de Chinese kaart lijken te kunnen gaan spelen door het aantrekken van Chinese investeringen in (mijnbouw)projecten.

Terug naar de ontwikkeling van de diverse hedendaagse opties voor nieuwe Zijderoutes tussen China en Europa. De noordelijke vaarroute over de Noordelijke IJszee betekent een spectaculaire inkorting ten opzichte van de zuidelijke zeetocht naar Europa over de Indische Oceaan en door het Suezkanaal. Inmiddels wordt er ook aan een nieuwe route over land gewerkt in de vorm van de *IJzeren Zijderoute* in de vorm van een goederenrailverbinding van Chonqing, een van de snelst groeiende steden van China, naar Duisburg in het Duitse Ruhrgebied. Die route voert uiteindelijk ook naar het Noordzeegebied, naar Rotterdam, zeker als over enkele jaren ook het Duitse deel van de Betuwelijn af is. Het is echter zeer de vraag of het bereiken van het Avondland in de praktijk de grootste betekenis van de hele operatie zal zijn. Die lijkt eerder gelegen te zijn in de stapsgewijze westwaartse doordringing van het Euraziatische continent met de Chinese economische, politieke én

culturele invloed die de aanleg van de *Great Continental Silk Railway* met zich mee zal brengen, om te beginnen in genoemde Centraalaziatische republieken. En op den duur waarschijnlijk ook culturele invloed inderdaad, want niet alleen Russische invloed zal hier nog verder worden teruggedrongen, maar een en ander zal ook ten koste gaan van de invloed van de islam in deze voor een belangrijk deel door moslims bevolkte regionen. Dat zou op termijn tot groeiende strubbelingen kunnen leiden waar het oude Middenrijk in de loop van de eeuw zijn handen aan vol zou kunnen krijgen.

=Noordzee - de eigen digitale dynamiek

Ook wat betreft de China's invloed op de Europese economie en dan vooral op de handelsbalans tussen beide economieën kunnen we blik maar beter wat meer op de langere termijn te richten, wanneer China's relatieve voordeel als lagelonen-land aan belang gaat inboeten, mede als gevolg van robotiserings- waaronder 3D-productie-ontwikkelingen op de Europese markt. China kan dan nog zo driftig en slim per trein of per schip proberen te schuiven met containerdozen vol met eindproducten, vanaf circa 2040 zal echter een belangrijk deel daarvan geleverd worden in Europa zelf dankzij de inzet van 3D-printing voor de productie van halffabrikaten en eindproducten, zo is de verwachting. Rond de 40% van de import zou zo op termijn kunnen wegvallen en in plaats daarvan geproduceerd kunnen worden op regionaal schaalniveau, verspreid over ons werelddeel. De immer innovatieve landen rond Noordzee, Nederland niet op de laatste plaats, bezitten op dit 3D-vlak reeds uitstekende kaarten en zullen daarom waarschijnlijk voorop lopen in deze ontwikkeling. Dat een en ander echter grote nadelige gevolgen zal hebben voor de verdere groei van de grote zeehavens in het Noordzee-gebied als Rotterdam, Antwerpen en Hamburg, mag echter niet onvermeld blijven. Op de ruimtelijke consequenties daarvan gaan we elders in dit kwartaaljournaal nader in [9].

Noten

[1]

Zie hierover in eerdere artikelen op deze site onder de knop *Archief*:
-herfst 2017: *Rijnmond als een van de uitvalsbases voor duurzame energie- en voedselproductie op de Noordzee*
=winter 2016/2017: *Kweekvijver en motor voor duurzame productie - De nieuwe Noordzee als ons voorland*

[2]

Zie o.m.: *The 3-degree world: the cities that will be drowned by global warming* In: *The Guardian* 3 november 2017. Zie: <https://www.theguardian.com/cities/ng-interactive/2017/nov/03/three-degree-world-cities-drowned-global-warming> In Europa staat Den Haag [i.c. de Metropoolregio Rotterdam – Den Haag (MRDH) met zijn 2,5 miljoen inwoners] op nummer 1 op de Europese top tien van de door overstroming bedreigde steden met maar liefst zo'n 2,5 miljoen mensen die op termijn hun woonstee zouden moeten verlaten.
Meer hierover ook het artikel dit kwartaalnummer [winter 2017/ 2018]: *Deltacommissie en Ruimte voor de Rivier ruimschoots voorbij*

[3]

Zie deze kaart:

https://images.google.nl/imgres?imgurl=https%3A%2F%2Fwww.ikhebeenvraag.be%2Fimage_cache%2FA1000%2F1012%2FNorth+Sea+Sea+Level+Risks-5ae0b2be81afdc895a160187a7d2a86f-maxislider-m.jpg&imgrefurl=https%3A%2F%2Fwww.ikhebeenvraag.be%2Fvraag%2F7447%2Fwat-gebeurt-er-met-Nederland-als-de-zeespiegel-stijgt&docid=l2DtXsmluqAloM&tbid=hnP0miN8WNYIQM%3A&vet=1&w=700&h=699&hl=nl&source=sh%2F%2Fim

[4]

Meer hierover in de diverse bijdragen in Lesley Riddoch and Eberthardt Bort, *McSmörgasbord – What post-Brexit Scotland can learn from the Nordics* Edinburgh [Luath Press] 2017

[5]

Zie over het economische aspect Julien Lefilleleur , *Géographie industrielle de l'Europe centrale et orientale* Parijs [L'Harmattan] 2010 ,o.m. blz. 32 *Le sous-bassin balte*

[6]

Meer hierover in o.m. Haroon Sheikh, *De opkomst van het oosten – Eurazie en de nieuwe wereldorde* Amsterdam [Boom] 2017 en de wekelijkse nieuwsbrief over de nieuwe Zijderoutes -van rail tm digitaal - van het Instituut Clingendael met/ vanuit China via bijvoorbeeld een link als: <https://mail.google.com/mail/u/0/#search/clingendael/15fc403e90d815e5>

[7]

Michael Pye, *Aan de rand van de wereld – Hoe de Noordzee ons vormde* Amsterdam [De Bezige Bij] 2015

[8]

Meer hierover eerder op deze site onder *Archief*, bijvoorbeeld het hoofdartikel Zomer 2015: *De noordelijke vaarroute en de gevolgen voor de EURandstad – Wordt de Noordzee de mare nostrum van de 21^e eeuw?* , alsook: Eddy Beckers, Joseph F. Francois en en Hugo Rojas-Romagoza, *Melting Ice Caps and the Economic Impact of Opening the North Sea Route - CPB Discussion Paper 307* Den Haag [CPB] 2015, via de link: <https://www.cpb.nl/sites/default/files/publicaties/download/cpb-discussion-paper-307-melting-ice-caps-and-economic-impact-opening-northern-sea-route.pdf>

[9]

Meer hierover in het artikel elders in dit kwartaalnummer [winter 2017/ 2018]: *Hoe leefbaar wordt de smart city? 3D-printing en de Waaiestad* en het rapport: Raoul Leering/ Jin Huang, *3D-printing : a threat to global trade - Locally printed goods could cut trade by 40%* Amsterdam [ING] 2017 . Zie ook link: https://www.ing.nl/media/ING_EBZ_3d-printing_tcm162-131996.pdf