

BeneLUXIT:

*De **BRAR**-stad [Brabant-Rotterdam-Antwerpen-Ruhr] en het financieel-institutionele netwerk **Parijs-Luxemburg-Frankfurt-Straatsburg** gaan elk steeds meer hun eigen weg*

Tijdens de toestanden met de falende hogesnelheidstrein Fyra kwam de Benelux weer even in beeld. Er werd over de kwestie een zitting belegd van het nagenoeg onbekende Beneluxparlement waarvoor leden van de Nederlandse Tweede Kamer naar Brussel togen. Dat kon niet met de aloude Beneluxtrein, want die was zojuist uit de vaart genomen om ruim baan te maken voor genoemde Fyra. Die oude trein was overigens helemaal geen Beneluxtrein in de ware betekenis van het woord want hij hield immers op in Brussel Zuid. Wie naar Luxemburg door wilde moest in flitstreinvaart op Brussel Noord overstappen. Een reis met hindernissen die tekenend is voor het gebrek aan samenhang van de Benelux. De zuidwaartse voortzetting van de reis was en is evenzeer tekenend. Voorbij de universitaire new town uit de jaren zestig Louvain la Neuve [even ten zuidoosten van Brussel] lijkt iedere stedelijke bedrijvigheid voor lange tijd verwenen te zijn en reizen we door de landelijkheid van het plateau van de Haspengouw met zijn weidse golvende akkers en voorbij de Maas van het plateau de Condroz. Pas ter hoogte van Bastenaken en Aarlen aan de rand van het groothertogdom lijken bedrijvigheid en economie weer hun intrede te doen. Het beeld is van de Vlaamse Walloniëkenner bij uitstek Guido Fonteyn.

Parijs-Frankfurt met Luxemburg en Straatsburg

Wie de zaak van een afstandje bekijkt ontdekt dat dit proces van Benelux-ontbinding al veel langer aan de gang is maar de laatste tijd in een stroomversnelling lijkt gekomen. Vooral de opkomst van de Europese financiële as Parijs - Frankfurt is in dit verband een belangrijk gegeven. In deel 1 van dit dossier schreven wij: *Nu nog vindt meer dan 40% van de Euro-transacties plaats in de City van Londen, tot nu het belangrijkste centrum voor de handel in deze munt. Begin december [2012] liet Christian Noyer, de baas van de Banque de France, echter weten dat het tijd wordt dat het financiële centrum voor de handel in euro's verlegd wordt naar binnen de Eurozone zelf. Dat is toch logisch: ook de VS waken ervoor dat New York het belangrijkste financiële centrum voor de dollar blijft. Binnen de EU-Randstad is de cluster zijn Parijs - Frankfurt de aangewezen kandidaat om de financiële Euro-rol van Londen over te nemen.*

Luxemburg ligt op deze as tussen Parijs - Frankfurt, niet alleen geografisch, maar ook in EU-verband financieel en institutioneel. Het groothertogdom met zijn hoog opgetrokken bankgeheim speelt met verve de rol van het Zwitserland binnen de eurozone. Tegelijk heeft het belangrijke Europese instellingen als hof en parlement binnen zijn grenzen – de banden met Frankfurt als zetel van de Europese bank en het ook in deze contreien gelegen Straatsburg met zijn Europese instellingen worden de komende tijd eerder sterker dan zwakker. Straatsburg en de Elzas bezitten binnen de Franse context bovendien een uitzonderingspositie op tal van vlakken, zowel sociaal-economisch als

sociaal cultureel. Denk aan de pendelarbeid met Baden Württemberg en culturele en juridisch-constitutionele overblijfselen van de inlijving bij Duitsland tussen 1870 en 1918.

Op Europees-institutioneel vlak heeft dit netwerk natuurlijk ook belangrijke banden met Brussel als *de* Europese hoofdstad. Maar de fysieke verstedelijkingscluster waar Brussel deel van uit maakt, de ABC-Stad [Amsterdam-Brussel-Cologne], wordt niet primair voortgedreven door financieel-institutionele factoren, maar hoofdzakelijk door verkeersinfrastructurele. De 'motor' van de deze cluster wordt dan ook niet gevormd door de ABC, maar door de BRAR: de driehoek Rotterdam-Antwerpen-Ruhrgebied met in het relatief groene hart Brabant met zijn brainport Eindhoven als internationaal ICT-hardware-centrum. Amsterdam, Brussel en Keulen spelen in dit verband vooral de rol van culturele centra met een opmerkelijk grote diversiteit en aantrekkingskracht in dit opzicht.

De dynamiek van de BRAR-stad

In de dynamiek van deze twee clusters, BRAR en het financiële netwerk Parijs-Luxemburg-Straatsburg-Frankfurt, wordt die hele Benelux-constructie steeds minder relevant. De Benelux heeft vooral een heel belangrijke rol gespeeld in de vorming van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal [EGKS], de voorloper van de huidige Europese Unie en de daarmee verbonden vorming van de federale opbouw van het naoorlogse Duitsland en dan met name de vorming van de deelstaat Nordrhein Westfalen. In dit proces speelde de Labourregering van Attlee die vlak na de Tweede Wereldoorlog aantrad een sleutelrol. Nordrhein Westfalen heeft zijn ontstaan te danken aan de Groot Britannië. Het grondgebied van de huidige Duitse deelstaat hoorde na de oorlog tot de Britse bezettingszone. Het was de Britten er veel aan gelegen het economisch belangrijke Ruhrgebied los te koppelen van Pruisen. Tegelijkertijd wilde Groot Brittannië voorkomen dat het revanchistisch ingerichte Frankrijk (dat de vroegere zuidelijke Rijnprovincies binnen zijn bezettingszone had) zijn invloed zou uitbreiden naar het Ruhrgebied. De Engelse politiek was daarentegen niet gericht op revanche maar op wederopbouw, dit om te voorkomen dat er opnieuw een voedingsbodem zou kunnen ontstaan voor Duitse revanchisme zoals dat was opgestoken als gevolg van de zware herstelbetalingen die Duitsland na de nederlaag van de Eerste Wereldoorlog waren opgelegd. De Britten streefden daarom een sterke zelfstandige deelstaat na en wisten dit realiseren door de voormalige noordelijke Rijnprovincies van Pruisen samen te voegen met het oostelijker gelegen Westfalen. De regering van Attlee zocht en vond in de eerste naoorlogse jaren in haar Duitslandpolitiek behalve van de Amerikanen vooral ook steun van de landen waarvan de regeringen in ballingschap in 1944 de douane-unie Benelux hadden opgericht. Binnen de Benelux hadden België (en dan vooral Vlaanderen met zijn Antwerpse haven) en Nederland (met de havens van Rotterdam en Amsterdam)] het meeste belang bij een snelle wederopbouw van het Ruhrgebied. Voor het in de doorvoerhandel met het Duitse achterland groot geworden Rotterdam was het belang natuurlijk het allergrootst. Aan de opkomst van de industrie in het Ruhrgebied in de tweede helft van de 19^e eeuw had het zijn opkomst als transitohaven te danken. De opvallend rappe economische heropleving van het Ruhrgebied heeft de Nederlandse economie in de jaren vijftig gered - Indië verloren en de gasbel van Slochteren nog niet ontdekt.

Vlaanderen en Brabant

Zowel in Nederland als in België is in de loop van de laatste eeuw is de positie van de BRAR-stad versterkt : in België kwam Vlaanderen in de lift, in Nederland Noord Brabant. Emancipatie is hier het sleutelwoord, zowel sociaal-economisch als cultureel. De tweede industriële revolutie waarmee in de late 19^e eeuw electriciteit en chemische industrie het toneel betraden was niet alleen een aangelegenheid van het Waalse kapitaal. In Vlaanderen ontwikkelde in die tijd zich een eigen industrie. Het was een ontwikkeling die bijdroeg aan het Vlaamse zelfvertrouwen. De emancipatie van het katholieke zuiden van Nederland die in de tweede helft van de 19^e eeuw op gang kwam had niet in de laatste plaats religieuze wortels, maar niet alleen. De emancipatie was ook economisch-industrieel gefundeerd. In een land waar de industrie nog later op gang kwam dan in Vlaanderen liep wist het industrialiserende zuiden in te lopen op de rest van het land. Politiek kreeg de emancipatie van het zuid- Nederland zijn beslag onder de rokken van de rooms-katholieke kerk, economisch waren ook andere krachten werkzaam, met als meest saillante voorbeeld de rol van de protestantse fabrikantenfamilie Philips die, vaak in fel gevecht met de roomse clerus, in Eindhoven de basis legde voor de huidige 'brainport'. Zijn eerste echte politieke erkenning kreeg het zuiden van Nederland pas in 1918 met Ruys de Beerenbrouck als eerste katholieke en uit het zuiden afkomstige premier van een land dat tot dan toe eeuwenlang totaal door calvinisten van 'boven de grote rivieren' gedomineerd was.

Na de Tweede Wereldoorlog kwam de emancipatie in een stroomversnelling. Het meest spectaculair is wel de ontwikkeling in Vlaanderen. Naast de dramatische teloorgang van de Waalse industrie ontplooidde zich het Vlaamse Wirtschaftswunder. De politieke emancipatie leidde tot een federalisering van België met een grote mate van onafhankelijkheid van Vlaanderen. De volgende stap lijkt onvermijdelijk te leiden tot een confederatie waarmee Vlaanderen veel losser komt te staan van het armlastige Wallonië.

In Nederland zien we een vergelijkbare ontwikkeling, zij het later en vooralsnog veel minder duidelijk, maar hij is er wel. Nederland buiten de Randstad had midden jaren zestig van de 20^e eeuw nog een flinke economische achterstand op Randstad Holland, maar had die aan het eind van de eeuw ondanks de sterke financiële bevoordeling van de Randstad bijna helemaal weten in te lopen. Vooral Noord Brabant steekt 'Holland' naar de kroon, met Eindhoven e.o. als juweel. Daar ontwikkelde en ontwikkelt zich de nieuwe kapitaalgoederenindustrie op het gebied van electronica en ICT, terwijl in de zuidwestelijke vleugel van de Randstad Holland met de ondergang van de scheepsbouw een niet onbelangrijk deel van de maakindustrie ten goeddeels ten onder ging. Een en ander heeft zich nog niet vertaald in een politieke emancipatie van Zuid-Nederland, maar met de erkenning van 'brainport Eindhoven' naast Rotterdam en Amsterdam als economische motoren van het land in rijksbeleid sinds 2010 is de basis gelegd voor een verdere verbetering van de politieke positie van het zuidelijke landsdeel. Het ligt in de lijn der verwachting dat dit ook een rol gaat spelen bij de komende reorganisatie van het middenbestuur. Er wordt gesproken over opschaling van provincies met een eigen gesloten huishouding. Na de fusie van Noord Holland, Utrecht en Flevoland die nu aan de politieke orde is, komt op termijn ook een fusie van Noord Brabant en Limburg in beeld. Maar wil dat het functioneren van de BRAR-stad ten goede komen, dan moeten de eigen bevoegdheden en bijbehorende middelen van de nieuwe grotere provincies [of liever: landsdelen] ook tegelijk opgerekt worden, met name op het gebied van ruimtelijke ordening en infrastructuur, vooral met het oog op de grensoverschrijdende transportverbindingen. Wie zei daar IJzeren Rijn?

Van Groningen t/m Kopenhagen/Malmö

Een ander landsdeel dat om grotere zelfstandigheid vraagt is het noorden van Nederland. Noorderland richt zich met groeiend succes op de Noord-Duitse steden Bremen en Hamburg en in het verlengde daarvan op Kopenhagen/Malmö, met energieproductie als belangrijke economische speerpunt. Maar daarover meer in een volgend deel van het doorlopende dossier *EUropa als Randstad in het groot*.