

## **De noordelijke vaarroute en de gevolgen voor de EURandstad** **Wordt de Noordzee de *mare nostrum* van de 21<sup>e</sup> eeuw?**

Door het smelten van het Noordpoolijs kan de route via de Noordelijke IJszee naar Azië de komende decennia binnen regulier vaarbereik komen. De droom van Barentsz en Van Heemskerk eindelijk vervuld.... Daarmee zou de geo-economische en -politieke wereldkaart 180 graden kunnen gaan draaien. Nu moet voor een reis naar 'de oost' eerst nog de Middellandse zee en het Suezkanaal doorvaren worden, in de toekomst kan de Noordzee de centrale Europese wereldzee worden, de *mare nostrum* van de 21<sup>e</sup> eeuw.

Wat zouden hiervan de gevolgen kunnen zijn voor de economische en ruimtelijke ontwikkeling van de EURandstad? Voor de Noordzee-havens bijvoorbeeld: voor het uitgebreide havencomplex in de delta van Rijn en Schelde, voor de Britse havens en - *last but not least* – voor de haven van Hamburg als de poort tot Midden- en Oost-Europa.

En wat zouden de geo-culturele implicaties voor een dergelijke omwenteling van de economische globe kunnen zijn? Waar en hoe ontluiken het Athene, Carthago en Rome van het 21<sup>e</sup>-eeuwse Europa? Een allereerste verkenning.

In een persbericht [zie *De Volkskrant* 13-5-2015] wees het Centraal Planbureau er onlangs op dat het openen van de noordelijke zeeroute grote gevolgen invloed zou kunnen hebben op de verschuiving van de bilaterale handelsstromen tussen Europa en Azië. Het Planbureau richt zich daarbij allereerst op de betekenis voor de Rotterdamse haven die een *boost* kan krijgen door de intensivering van de handel met het noordoosten van Azië. De haven zou kunnen uitgroeien tot een knooppunt van 'nieuwe wereldwijde waardeketens'. Dat is dan natuurlijk niet in de laatste plaats te danken aan de historisch gegroeide strategische positie van Rotterdam als grootste Europese haven. Die positie is op zijn beurt vooral te danken aan de geografische ligging in de delta van Rijn, Maas en Schelde en geldt dus ook voor andere havens in deze delta. Nu wil het geval dat klimaatwijziging die leidt tot het smelten van het poolijs in de toekomst ook vergezeld gaat met zeespiegelstijging en een toename van een steeds sterker fluctuerende afvoer van rivierwater, twee ontwikkelingen die vooral deltagebieden zullen raken, de delta van Rijn, Maas en Schelde in bijzondere mate omdat hier grote delen nu al onder zeeniveau liggen. Ondanks het feit dat Nederland als geen ander land over de middelen beschikt de daarmee gepaard gaande gevaren het hoofd te bieden is de objectieve waterdreiging dusdanig dat ons land op twaalfde plaats op de 12 op de top 15 van door de klimaatwijziging bedreigde regio's ter wereld op de *World Risk Index* van 2014 [Voor de meest recente *World Risk Index* zie: *World Risk Report 2014* Bonn (UNU/ EHS) 2014]. Welke ruimtelijke en stedenbouwkundige consequenties zouden daaruit getrokken moeten worden? Moet de nadruk in de verstedelijking misschien verschuiven naar de slingerende 'drooglijn' Groningen-Zwolle-Utrecht-DenBosch-Breda-Antwerpen en het relatief droge gebied ten (zuid)oosten daarvan? Dat betekent eerder minder nadruk op de verdere ontwikkeling van Boven-Moerdijkse Randstedelijke agglomeraties en meer op de het Brabantse deel van de delta van Antwerpen tot en met Den Bosch.

De opening van de noordelijke vaarroute zal niet alleen een stimulans betekenen voor het uitgebreide havencomplex in en om de delta van Rijn, Maas en Schelde maar voor het complete

haven- en transportlogistieke bedrijf in en om de Noordzee. Het hele noorden van Europa komt dichterbij de mondiale handelsstromen te liggen. Niet alleen de havens in en om de Rijn-Scheldedelta maar ook andere Noordzeehavens kunnen verder in de vaart der volkeren opgestoten worden. De Britse havens bijvoorbeeld kunnen een belangrijker functie gaan vervullen - niet alleen die van de bruisende metropool Londen natuurlijk, maar ook die van de Schotse 'dubbelrandstad' Glasgow-Edinburg en van het ziertogende Noord-Engelse Newcastle upon Tyne. En dan is er, minstens zo interessant vanwege zijn grote en economisch groeiende achterland is de haven van Hamburg dat als poort tot heel Midden- en Oost-Europa waarbij de Elbestad de laatste decennia en passant stukje bij beetje ook het nodige weet af te snoepen van het West-Duitse achterland van de Rotterdamse haven. Hamburg bezit in de eerste plaats grotere groeipotenties in relatie met Berlijn en met de verstedelijkingsgordel die zich op de grens van Duitsland, Tsjechië van Erfurt naar Krakow uitstrekt. Die positie dankt de stad niet zozeer aan het vaarverkeer (de midden- en bovenloop van de Elbe zijn 's zomers slecht bevaarbaar) maar aan het vervoer over het goed uitgebouwde spoorweginet. Daarnaast heeft Hamburg zijn strategische positie als overslagplaats voor het containervrachtvervoer via het Noord-Oostzeekanaal naar de Oostzee uitgebreid en kan die functie tegen het licht van de nieuwe ontwikkelingen nog verder gaan uitbouwen. De havens aan de Oostzee zijn namelijk niet berekend op de ontvangst van de hedendaagse containerreuzen; daarom worden de containers in de Hamburgse haven overgeladen op kleinere zogeheten *feder*-schepen.

Noordzee en Oostzee - bezie die twee met elkaar verbonden zeeën door de oogharen als een tweeenheid en vergelijk dit geheel met de plattegrond van de Middellandse Zee. Het zuiden van Zweden, het Deense Jutland en Sleeswijk Holstein hebben dan een vergelijkende scheidende en tegelijk verbindende functie als het Italiaanse schiereiland in de Middellandse Zee. Maar dat is de pure geografie van dit zee-en kustlandschap. De culturele kaart ziet er vooralsnog iets anders uit, met Londen als epicentrum van de hedendaagse *lingua franca*, het Engels. Is Londen evenals het oude Rome de even harde als succesvolle epigoon van culturele voorlopers en voorbeelden in het Europa van de stadsfederaties en stadstaten? Of betreft het hier het Carthago van de 21<sup>e</sup> eeuw dat sommige actoren in Brussel, het prozaïsche surrogaat-Rome van het hedendaagse Avondland, stiekem het liefst verwoest zouden zien? Wie tekent dan voor de rol van de hedendaagse Cato?

---

---

## **De betekenis van de geostrategische blik voor het denken over ruimtelijke ontwikkeling**

De toekomstige opening van de noordelijke vaarroute was een van de vele onderwerpen die aan de orde kwamen in '*Naar zee!*', het ontwerpatelier dat in 2002 onder leiding stond van stedenbouwkundige Jan de Graaf en zich afspeelde onder auspiciën van het toenmalige Ruimtelijk Planbureau dat later in het decennium opging in het huidige Planbureau voor de Leefomgeving. Jan de Graaf is heden ten dage initiatiefnemer van het *Huijgensberaad* dat de betekenis van de geostrategische blik voor het denken over ruimtelijke ontwikkeling nader wil verkennen en op de agenda wil zetten. Tot deze Haagse 'Huijgenstafel' behoren naast De Graaf stedenbouwkundige Robert Schütte, landschapsarchitect Bart Bomas en landschapshistoricus Steven van Schuppen, ondermeer verbonden aan deze website. De opening van de noordelijke vaarroute is natuurlijk slechts een van de thema's die bij het Huijgensberaad ter tafel komen. Ook bijvoorbeeld het op deze site veelvuldig besproken concept van de 'EURandstad' is onderwerp van kritisch beraad.

---