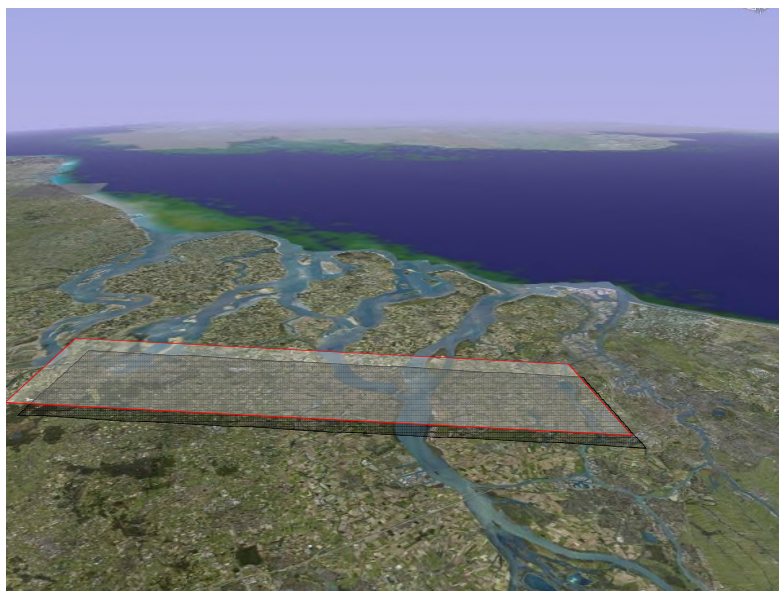


De Corazone

*Denken over gebiedsontwikkeling & transitie management
in de zone Rotterdam-Antwerpen*



Rapport, versie 1.05

10 januari 2009



De Corazone

*Denken over gebiedsontwikkeling & transitie management
in de zone Rotterdam-Antwerpen*

rapport, versie 1.05

10 januari 2009

*Harry te Riele, Nele D'Haese, Pepik Henneman, Flor Avelino
Erasmus Universiteit Rotterdam
Dutch Research Institute for Transitions (DRIFT)
www.drift.eur.nl*

Dit rapport is mogelijk gemaakt door
het Ministerie van LNV, SenterNovem/Programma LvdO en DRIFT/EUR



Inhoud

Verantwoording & dank	4
Conclusies	5
Hoofdstuk 1. Vraag & filosofie	7
Hoofdstuk 2. Het gebied	17
Hoofdstuk 3. Zes plekken, zeven transitie	22
Prelude: Bouw	22
1. Plek 1: containerhub Rotterdam / de transporttransitie	23
2. Plek 2: bosjes met daarachter olie / de energietransitie	34
3. Plek 3: Hoeksche Waard	43
Toerisme	52
4. Plek 4: Steenbergen	56
De landbouwtransitie	61
5. Plek 5: Bergen op Zoom / verduurzaming van regionale economie	71
6. Plek 6: De grens: twee halve metropolen	79
De transitie naar (en van) de soevereine staat	84
Hoofdstuk 4: De achtste transitie: naar een Corazone sturing 1.0	88
Vlekkensturing volgens principes van transitie management	
Bijlage 1: Het ontstaan van de handelssteden Rotterdam en Antwerpen	97
Bijlage 2: Toekomstverwachting Verkeer en Transport in de Corazone	110
Bijlage 3: Demografie, transitie & de Corazone	116

Bij versie 1.03

Deze versie bevat een gewijzigd hoofdstuk 4 (Sturing).

Bij versie 1.04

Deze versie heeft een toegevoegde paragraaf Conclusies en geeft meer toekomstbeelden in de landbouw, na een groepsdiscussie op 10 december 2008 over dit rapport.

Bij versie 1.05

Het hoofdstuk Sturing legt een eerste verband met instrumenten uit de Wro.

Verantwoording & dank

Dit rapport koppelt gebiedsontwikkeling – hét kernbegrip uit de ruimtelijke ordening van dit moment in Nederland - aan transitiesturing. Het doet dat aan de hand van een voorbeeld, de corridor Rotterdam-Antwerpen, ofwel de Corazone.

De auteurs willen ermee de herontwikkeling naar duurzame systemen laten doorklinken in ons denken over ruimtelijke inrichting. Het betreft de transities in de landbouw, energievoorziening, watermanagement, zorg, verkeer&transport en dergelijke. Andersom vinden ze ook dat de Corazone een zodanig sleutelgebied vormt voor deze systemen dat ze een rol moet spelen bij de voortgang van die transities. Dit rapport breekt een lans voor deze zienswijze.

Bij ons weten doet niemand dat nu. Ruimtelijke ordening focust in Nederland sinds midden jaren '90 sterk lokaal. Onze boodschap is echter dat er in andere doorsneden en op andere niveaus in de samenleving ingrijpende wijzigingen gaande zijn en dat Ruimte een rol behoort te spelen bij de voortgang daarvan. Transitiedenken voorziet planologen zodoende wellicht van een nieuw metaniveau.

Planologen kunnen de transitiedynamiek negeren. In dat geval remt het systeem Ruimte de opschalingfase die voor de komende jaren verwacht wordt bij Landbouw, Energie en Water. De spanning in de samenleving loopt dan op en planologen worden uiteindelijk speelbal van de transitiedynamiek. Sommigen hebben de watertransitie al als coupe ervaren. Het scenario zou zich herhalen rond duurzame energie, een wijzigend verkeer&transportsysteem, de vervanging van olie door biograndstoffen, de opschaling van nieuwe eiwitproductie en dergelijke.

Dit rapport is per definitie te beperkt. 'Water' zit er zelfs nauwelijks in. Het betreft bovendien work in progress. Het bevat analyses, observaties, gedachten en citaten van zo'n veertig gesprekken in twee landen en is bedoeld voor allen in de maatschappelijke vijfhoek¹ wier werk raakt aan de inrichting van de Corazone. Zéker dus voor bestuurders en beleidsmakers, ondernemers, burgers en issuegroepen. Het is óók bedoeld ter inspiratie van professionals ruimtelijke ordening. Voor DRIFT zelf tenslotte, vormt het een nieuwe loot aan de experimentele stam van multitransitiedenken.

Speciale dank zijn de auteurs verschuldigd aan:

*Douwe Jan Joustra (SenterNovem/programma LvDO), voor 'rolling the ball in the beginning';
Jochem Pleijzier, Erik Wachelder en Arno Betting (ministerie LNV), voor hun bereidheid de droom te zien achter onze tussenresultaten;
Maarten Haverkamp (DHV), voor zijn deskundige en zeer stimulerende coaching;
Tarik Armhrar (DRIFT), voor het doorzoeken van cbs-data;
Lars Coenen (TNO Bouw&Ondergrond) voor sparring aan het einde, zijn tekst- en structuursuggesties;
Peter van der Kooij (Provincie Z-Holland) voor voorbeelden die theorie en praktijk in elkaar lieten vallen;
José Vogelezang (Wageningen UR) voor de suggesties t.a.v. de landbouwtransitie;
Noud te Riele (broer van) voor zijn hulp bij het uitvlooien van Een Plan Dat Werkt;
de veertig gesprekspartners in Vlaanderen en Nederland, voor hun kostbare tijd;
passagiers van onze busreis en bezoekers van onze bijeenkomsten, voor hun aanwezigheid, inbreng en verspreiding van het gerucht dat Cora iets bijzonders wordt.
Dank ook aan Peter van der Velden, burgemeester van Breda, voor de ontvangst en koppeling van onze abstracties aan de politieke realiteit.*

De auteurs zijn planoloog noch geograaf, verkeerskundige noch energiespecialist, stedenbouwer noch ecooloog. Alle hoofdstukken verdienen dan ook verdieping. Wel is het schrijfteam afrekenbaar op theorievorming rond transities en toepassing daarvan in landen als Nederland en België.

De lezer zal merken dat de Nederlandse kant in dit rapport meer aandacht krijgt dan de Vlaamse. De auteurs verontschuldigen zich hiervoor. Ze wensen desondanks de zeer geachte lezer aan beide zijden veel plezier en inspiratie met dit werk.

Team Corazone

¹ Vijfhoek: overheden, ondernemingen, ngo's, kennisleveranciers en intermediairs

Conclusies

Algemeen: vertrouwde ontwikkellijnen maken plaats voor discontinuïteit

De planologische principes van Nederland (en deels ook Vlaanderen) maken in de tweede helft van de afgelopen eeuw uitzonderlijk presterende water-, verkeer- en voedingssectoren mogelijk. Dat betreft echter systemen die momenteel óf een structurele verandering doormaken (landbouw, water, energie), óf met grote maatschappelijke spanning kampen (verkeer, zorg, sturing/governance), óf vanuit onbeduidende positie naar betekenisvol groeien (recreatie, natuur). Veel ontwikkellijnen van na 1948 kunnen daarom niet langer worden doorgetrokken. Discontinuïteit is daarmee voor planologen opnieuw een element van betekenis geworden.

Ruimtelijke ordening is inmiddels geconfronteerd met de claims van een wijzigend watersysteem. Dat scenario lijkt zich te herhalen bij de opschaling van duurzame energie. Het is goed denkbaar dat het ook gaat spelen bij de nieuwe landbouw-, verkeer- en transportvormen. Besluitvorming in de ruimtelijke ordening ademt desondanks maar nauwelijks het besef van deze grote overgangen. Transitiedenken is afwezig in het planologisch discours. Blijft dit zo dan wordt onze ruimtelijke ordening een rem op dynamiek die in de betreffende sectoren als onvermijdelijk wordt gezien.

Corazone: sleutelgebied voor transities

De Corazone is een belangrijk gebied voor de systemen-in-transitie. De ruimtelijke orde merkt nu al veel van de wijzigingen en zal nog golven van dynamiek doormaken. Doet besluitvorming het goed, dan wordt dit gebied een sterke thuisbasis van ook de toekomstige systeemvarianten én krijkt het zijn gebiedskwaliteit op. In dat geval blijft de Corazone betekenisvol voor de (zeer) wijde omgeving. De transities die gaande zijn bestrijken immers een veel groter gebied dan alleen deze delta.

Doet de Corazone het niet goed, dan daalt de gebiedskwaliteit (bijv door verdubbeling vervoer, bijv door verhuizing van ruimte-intensieve, laagwaardige activiteiten naar de periferie, bijv door een onacceptabel hoge kans op overstroming, bijv door een verdwenen landschap en biodiversiteit). In dat geval speelt de Corazone geen rol van betekenis in de transities.

Plekken maal transities levert rijke toekomstbeelden

De auteurs analyseerden zes plekken in de Corazone en koppelden ze aan acht transities. Oefeningen rond denkbare toekomsten op elk van die plekken leverden rijkere toekomstbeelden op dan nu gehanteerd worden. Voor Steenbergen en de Hoeksche Waard lijkt zich bijvoorbeeld een scala aan nieuwe opties aan te dienen, recht doend aan het ter plekke opgebouwde historisch kapitaal.

Het koppelen van gebieden en transities voorziet transitie-experimenten letterlijk van landingsplaatsen. De voortgang van de Energietransitie bijvoorbeeld lijkt direct gebaat bij het wegdenken van de staatsgrens en samenwerking tussen de havensteden.

Sturing: bundelen van de initiatieven

Bestuurlijk is de Corazone een enorm verdeeld gebied. Voor de opgaven die er spelen rond lucht, water, biodiversiteit, natuur, landbouw, energie, zorg, recreatie, verkeer&transport zitten de bestuurlijke grenzen ronduit in de weg. De opgaven vragen elk een eigen schaal van aanpak, een eigen *sturingsvlek*. De praktijk is dan ook dat er een keur aan grenzen-overstijgende initiatieven is ontstaan in het gebied om (deel)opgaven aan te kunnen pakken.

Het versterken van deze initiatieven door ze onder één programma-paraplu te hangen met aandacht voor monitoring&identiteit, lijkt een goede weg naar én betere gebiedskwaliteit in de hele Corazone én duurzame maatschappelijke systemen. Transitie management helpt – anders dan programmamanagement veelal doet – mensen daarbij *overgangen* of *discontinuïteiten* te begrijpen. Het helpt daarbij beelden van verleden, heden en denkbare toekomsten scherper te krijgen en houdt ruimte voor uiteenlopende ontwikkelpaden.

De auteurs pleiten in deze geest voor een sturing (een *Corazone* sturing) die op strategisch niveau *visie&draagvlak* rond grote maatschappelijke opgaven centraal stelt. Op tactisch niveau komt ze tot gebiedsagenda's en investeringsrichtingen door *visie&draagvlak* in wisselwerking te brengen met *thema-arena's*: groepen beloftevolle voorlopers verzameld rond thema's als *water*, *eiwit* of *energie*.

Op operationeel gebied stuurt de coördinatie sturing bundels van activiteiten aan met multiprojectmgt of programmasturing. Deze drie stuurfuncties (visie&draagvlak, thema-arena's en programmasturing) zijn in interactie met elkaar.

Een vierde functie Monitoring&reflectie reflecteert op toekomstbeelden, op *daadwerkelijke* vooruitgang, en op duurzaamheid daarvan. Gebiedskwaliteit is één van de sleutelcriteria daarbij. Visie&draagvlak houdt samen met Monitoring&reflectie die gebiedskwaliteit in de gaten.

Er doemt al met al een verzameling van samenwerkingsverbanden op, groter en kleiner en op uiteenlopende geografische schalen. Die allianties kunnen geografisch verre uitlopers hebben. Ze krijgen mentaal, juridisch, financieel en fysiek de ruimte om betekenisvolle ontwikkelingen in te zetten.

Bestuurlijke duidelijkheid ontstaat door een groep bestuurders samen verantwoordelijk te maken voor het resultaat. Instituties aan beide zijden van de grens geven die groep voldoende besluitvormings- & uitvoeringsmacht om te kunnen handelen. Jaarlijks is er verantwoording naar instituties aan beide zijden van de grens.

Hoofdstuk 1. Vraag & filosofie

1.1 De setting

Als DRIFT dit onderzoek start, werkt het Nederlandse ministerie van Verkeer & Waterstaat aan het aanvullen van de missing links in snelwegen tussen Rotterdam en Antwerpen via innovatieve financierings- en beheersconstructies². Collega-ministerie LNV (Landbouw) heeft de taak om de groene en blauwe kant van dat verhaal in te brengen en het niveau van asfaltontwikkeling te laten ontstijgen, een wens van de Nederlandse Tweede Kamer die gehonoreerd is door de toenmalige minister Peijs.

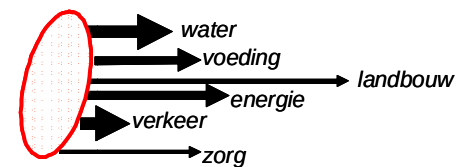
Gaandeweg blijkt het steeds moeilijker voor de ministeries om die blauwgroene kant overeind te houden tegen de druk van alledaagse economie, files en politiek.



1.2 De vraag van LNV & LvDO

Parallel aan dit spoor benadert Landbouw DRIFT voor een brede transitieanalyse & toekomstvisie voor de zone Rotterdam-Antwerpen. Al vroeg ontstaat het idee om het concept gebiedsontwikkeling uit de ruimtelijke ordening te kruisen met multi-transitiedenken. De aanpak wordt daarmee experimenteel. Ook het programma Leren voor Duurzame Ontwikkeling steunt dit experiment. Landbouw stelt de resultaten te willen hebben ongeacht de voortgang van V&W's financieringsspoor. DRIFT tenslotte wordt de derde financierer vanwege het kennisgenererende effect dat wordt verwacht.

Figuur uit Robrant+/RSD



De vraag luidt: “Verken de invloed van uiteenlopende transities op dit gebied en kun je dit gebied zo inrichten dat het betekenisvol wordt voor de voortgang van die transities?” Tijdens het onderzoek komt de te verwachten toevoeging: “...en leidt dit tot een betere gebiedskwaliteit?”

Bij het einde van ons project is de setting overigens gewijzigd. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft de innovatieve PPS-ambitie voor het gebied teruggeschroefd, en er staat er door VROM getrokken een interdepartementale werkgroep klaar om te komen tot een lange-termijnvisie voor het gebied Rotterdam/Antwerpen. Het maakt – zo blijkt uit de eerste reacties op dit rapport - de vraagstelling nog interessanter.

1.3 Het gebied, de naam

Cora (Corridor R'dam-Antwerpen) is het gebied tussen Antwerpen en Rotterdam. Het is een stokje met twee lollies. Elk van die lollies afficheert zich als de mondiale nummer twee in zijn soort: petrochemie en wereldlogistiek.

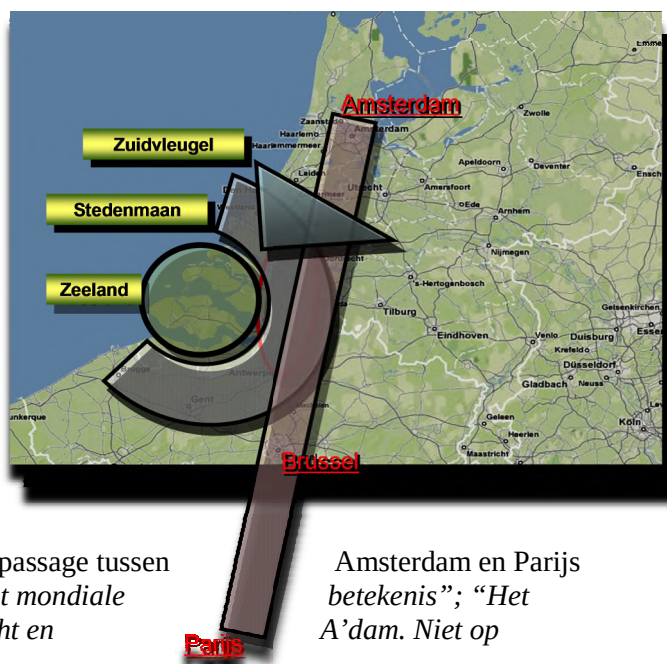
² Gedoeld wordt op PMZ (project mainport corridor zuid)

Vanwege de transitie die de hiermee verbonden systemen doormaken - energie, landbouw - blijkt het al snel verstandig de as Gent/Terneuzen in onze analyse te betrekken.

Als we wat later beseffen dat Zeeland een specifieke rol kan spelen rond voeding en recreatie voor dit zich metropolitaan ontwikkelend gebied, dan wordt de typering *ZW-Nederland/NW-Vlaanderen* eigenlijk een rakere. We kiezen uiteindelijk voor het label *De Corazone*.

1.4 Cora vraagt aandacht

Nederland geeft tot voor kort geen beleidsprioriteit aan de Corazone. Het is in veel economische overzichten de derde of vierde regio, een overgangsgebied tussen de Zuidvleugel en de Vlaamse Ruit Zuid, voor sommigen de passage tussen (*“Alleen die twee kunnen zich ontwikkelen tot plaatsen met mondiale Urgentieprogramma Randstad richt alle energie op Utrecht en Rotterdam.”*).



Amsterdam en Parijs betekenis”; *“Het A’dam. Niet op*

Denkend vanuit transitie én vanuit ruimtelijke kwaliteit staat er echter veel op het spel. Het vormt een megacorridor³ en heeft problemen die hieruit volgen. Europese integratie zorgde ervoor dat de agglomeraties Randstad en Vlaamse Diamant naar elkaar toe kropen, over de landsgrenzen heen. De stroom mensen en goederen nam daarbij fors toe en die stopt voorlopig niet. Staatsgrenzen spelen hierbij een tweede viool: *“a widening mismatch between the sovereign state as a definite territorial unit and the realities of modern economic systems whose ever-extending and ramifying tentacles now reach out”*⁴.

Daarnaast hebben enkele basissystemen van onze economie hun sleutelposities in de Corazone. Nederland is bijvoorbeeld de één na grootste olieëxporteur ter wereld, vóór Koeweit en Saudi-Arabië.⁵ Rotterdam de nummer twee in containeroverslag, na Sjanghai. Antwerpen claimt de tweede plaats, na Houston, in fijnchemie.

In de achilleshielen Chemie en Verkeer&transport zijn echter signalen leesbaar die mogelijk een omslag van de basisroutines aankondigen: de opschaling van biochemie en de oplopende maatschappelijke spanning rond Verkeer&transport. Ook de systemen Landbouw en Water, óók belangrijk in dit gebied, maken fundamentele wijzigingen door.

Stellen enkele Nederlandse planologen in 2007 over de Zuidvleugel⁶ dat indien niemand iets onderneemt, dat gebied een verzameling wordt die de som der delen niet overstijgt, zo’n waarschuwing past de Corazone evenzo. Ook hier een continue vraag naar woningbouw. Ook hier slechte oude bedrijventerreinen naast plannen voor veel nieuwe omdat de ruimtevragers industrie en logistiek de stadskernen verlaten. Juist hier een enorme toename van verkeersbewegingen de komende twintig jaar. In de Corazone domineren verkeerstructuren het landschap en lukt het maar met grote moeite de landschapswaarde te bewaken. Daarnaast spelen er de verzilting van landbouwgronden, de enorme uitbreiding van havencapaciteit en de bedenkelijke luchtkwaliteit. Zuidvleugel en Corazone samen sluiten nu al de lob af met de slechtste luchtkwaliteit van Europa.

³ Romein, A., Trip, J., de Vries, J. (2003) The multi-scalar complexity of infrastructure planning: evidence from the Dutch-Flemish megacorridor. *Journal of Transport Geography* 11, pp. 205-213.

⁴ Scott, A. (1998) *Regions and the World Economy. The Coming Shape of Global Production, Competition and Political Order*. OUP, Oxford.

⁵ *Energizing the future*, Ministerie van EZ, Den Haag, 2008

⁶ Zuidvleugel: het sterk verstedelijkte gebied Leiden, Den Haag, Rotterdam en Gouda, zo’n 60 bij 40 km. In 2007 publiceerde onder meer Riek Bakker, vooraanstaand Nederlands planoloog, een open brief aan het kabinet over de achteruitgang van de landschap.

Beide polen in het gebied willen hun sociaal-economische topgroepen versterken - Rotterdam is daar zeer expliciet in⁷. Wil dat lukken dan moet het tussengebied de ondersteunende functies voeding, rust & ruimte, identiteit, schone lucht & water en natuur uitstekend vervullen. Het feit dat al tien jaar de veel-ruimte-per-arbeidsplaats-vragers opschuiven naar de stedelijke periferie, staat hiermee op gespannen voet.

De wens van de Tweede Kamer en de toezegging van toenmalige Minister Peijs van V&W, om rond de snelwegen in dit gebied om gebiedsontwikkeling te verkiezen boven asfaltontwikkeling erkent deze spanningen. Als dit in de praktijk ondanks serieuze inspanning niet lukt, duidt dat mogelijk op een sturingsmanco in de ruimtelijke ordening.

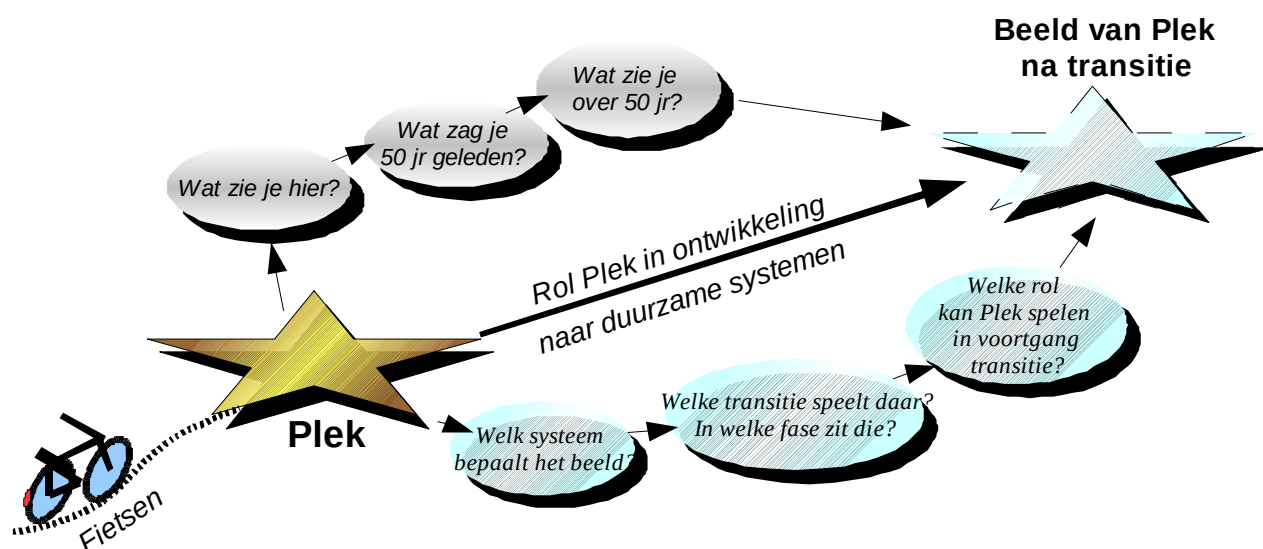
1.5 Het voorziene resultaat

Als resultaat wordt bij aanvang van het project een beeldend document voorzien met de gebiedsanalyse en toekomstvisie en de rol van de hoofdverkeersaders daarin. Het rapport zet een denkrichting uit. Voorts wordt gedacht aan een beginnend netwerk van betrokkenen waarvan de leden hun beelden over de denkbare toekomst van dit gebied willen delen en uitwerken.

1.6 De werkwijze

We behandelen de materie aan de hand van zes plekken in de Corazone. Zo'n veertig gesprekken, een fietstocht, twee bijeenkomsten, deskresearch en geregelde sparring met opdrachtgevers monden uit in de volgende werklijn:

- 1: kies een plek en 'lees' hem naar verleden en heden;
 - 2: switch naar het systeem dat zich daar manifesteert, bijvoorbeeld energie of landbouw;
 3. verken hoe wordt nagedacht over toekomstpaden in dit systeem;
 4. bedenk hoe dit zou kunnen neerslaan op de Corazone;
 5. bedenk welke soort sturing hiervoor nodig is.
- En over alle plekken heen tenslotte een metavraag:
6. wat leert deze ervaring je over de wijziging die nodig is rond governance op landsniveau?



Fietsen we dus tussen de containers op Heijplaat of Zandvliet, dan maken we de associatie met de transitie Verkeer&transport. Stoppen we in Dinteloord, de Hoeksche Waard of Steenbergse, dan gaat het over de transitie Landbouw. Rijden we Bergen op Zoom binnen, dan gaat het over de uitgestrekte bedrijfsterreinen, de financiële kengetallen van de regionale steden en hun strijd om gebiedskwaliteit.

⁷ Rotterdam Stadsvisie 2030, Gemeente Rotterdam, 2008

1.7 Uitleg filosofie, uitleg transitie

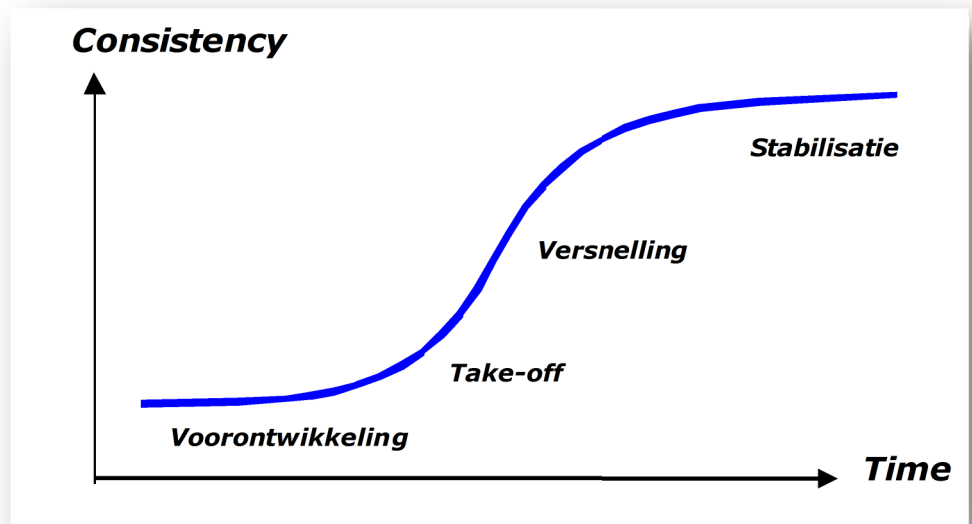
De vraag was: kunnen de ruimtelijke plannen voor de Corazone zo ingericht worden dat een regionale ontwikkeling gecombineerd wordt met het verder helpen van uiteenlopende transitie?

Uitleg transitie

Transities zijn ingrijpende systeemwijzigingen. Bij een transitie veranderen spelregels, de basismechanismen, onder complete maatschappelijke taartpunten. Zo'n omslag heeft ingrijpende gevolgen en kan rustig 30 tot 50 jaar duren. Op dit moment maken veel van onze maatschappelijke systemen een omslag door naar duurzaamheid. Milieu en ecologie is daarbij vaak – maar niet altijd – een nieuwe drijfveer.

Tijdens de omslag van een systeem is de toekomst onzeker. Theoretisch bestaat zo'n omslag echter uit verschillende fasen, met elk zijn eigen typische dynamiek. Na een fase van systeemexcellentie volgt een oplopende instabiliteit, het agenderen van de urgentie, het trachten de instabiliteit te bedwingen met gangbare sturingsprincipes, het creëren van ruimte voor anders denken, het richten van neuzen rond probleemstelling, maatschappelijke agenda en mogelijke toekomst, het starten van sleutelexperimenten, het opschalen van experimentele resultaten en het opkomen van allerlei tussenconfiguraties, het ontstaan van nieuwe winnende richtingen, het institutionaliseren en inbedden daarvan, en tenslotte het optimaliseren van de nieuwbakken routines.

Jan Rotmans heeft een transitie wel eens als S-curve gestyled: voorontwikkeling met een oplopende maatschappelijke spanning, take-off van de nieuwe systeemrichting, versnelling of doorgroei en stabilisatie.



Een land als bak vol systemen, elk in verschillende fase van transitie

Figuur: gestyleerde doorloop van transitiefasen (Rotmans)

De auteurs kijken met een transitiebril naar landen als Vlaanderen en Nederland en zien die als een bak met systemen, alle in verschillende fasen van omslag naar duurzaamheid. Terwijl de Nederlandse landbouw al gaat schuiven in de late jaren '80, met Water en Ruimtelijke Ordening direct daarna, gebeurt dat nu pas in de Zorg, terwijl velen in Verkeer&transport juist nog stellen dat ze met de vertrouwde ontwikkelrichting de toekomst aankunnen.

De S-curve is een stylering. De werkelijkheid ziet vaak vele herconfiguraties voor er een nieuwe dominante richting ontstaat⁸. Neem je de S toch als leidraad, dan verschillen de opgaven waar de samenleving voor staat over de verschillende transitiefasen. De Landbouwtransitie is het verst. Die sector heeft als eerste het beeld over verleden, heden en toekomst herijkt, zijn maatschappelijke agenda aangepast, evenals inmiddels zijn research- en subsidieregime. Er is veel aandacht voor experiment en nichespelers. Landbouw zoekt nu de opschaling van de talloze experimenten die lukten de afgelopen vijftien jaar. Experimenten én opschaling vragen om fysieke ruimte.



⁸ Zie ook het werk van Frank Geels, Ruud Filarski en anderen over de opkomst/ondergang van vervoersmodaliteiten

Zorg in Nederland komt daar v r achter - liep ook later tegen zijn grenzen. Zorg heeft al wel net als Landbouw hevige onrustpieken achter de rug. De wetten schuiven inmiddels, maar er is nog weinig mentale, financiële en juridische vrijheid voor experimenten en de commando's verlopen top-down.

Water⁹ en Ruimtelijke Ordening lijken tussen Zorg en Landbouw in te zitten, waarbij Water al wel zijn maatschappelijke agenda helder geformuleerd heeft. Verkeer vraagt zich af of met een ringweg rond elke stad, de driebaans snelweg, de fijnstoffilter op trucks en versoepelde bouwregels in stadscentra de onrust te bedwingen is.

Als onze idee klopt dat al die transitie sporen gaan nalaten in het landschap (voor Water is nu dat onmiskenbaar zo), kun je over dertig jaar ruimtelijk aanwijzen welke draai bijvoorbeeld Landbouw of Zorg n  maken. En Energie. En Bouw. En Eiwit. En zelfs kwesties die daartoe te herleiden zijn zoals Fijnstof.

Landscape, regime, niche

Nog wat transitietheorie. De stabiliteit van regimes (regime = de gangbare praktijken in een systeem dat een maatschappelijke functie vervult)¹⁰ wordt in transitieliteratuur geacht onder druk te komen door twee ontwikkelingen. Enerzijds door ontwikkelingen in het Landschap. Dit zijn autonome ontwikkelingen die buiten het systeem plaatsvinden. Deze hebben vaak een wat trage dynamiek. Anderzijds zijn er de Niche-ontwikkelingen, de afwijkende ideeën en praktijken met een verhoudingsgewijs klein systeemdeel.

Historici wijzen erop dat in tijden van systeemomslag er een versterkte wisselwerking optreedt tussen de niveaus landschap, regime (de dagelijkse routines dus) en niches.

Niches die in lijn zijn (*aligned*) met ontwikkelingen in *Landscape* en de Regimespanningen, maken kans op te schalen tot de systeemroutines – de regimelaag.

Transitiekundigen tekenen die drie lagen graag boven elkaar, met de nichelaag onder, de regimelaag in het midden en de landscape-laag boven. In tijden van transitie loopt in dit model dus niet alle dynamiek alleen top-down, dus niet alleen van externe gebeurtenis naar regime-aanpassing. De ontwikkeling gaat evengoed van beneden naar boven. Kleine niches kunnen in tijden van transitie dus invloedrijk zijn voor het op dat moment instabiele en receptieve regime.

Landscape, Regime, Niches

“Bij eiwitvoorziening zou als Regime kwalificeren: de intensieve productie van dierlijke eiwitten. Hiermee doelen we op de gangbare sectoren rundvee, zuivel, pluimvee en varkens die immers voorzien in het leeuwendeel van de behoefte aan eiwit van de consument.

Voor eiwit zijn in het Landscape zaken relevant als: milieu-, klimaat- en wateragendering, landbouwtechniek, fairness van handel in grondstoffen voor diervoeder op de wereldvoedselmarkt, inrichting van ruraal Nederland, kennis van voedselproductie en duurzaamheidsconsequenties, doorgaande urbanisatie en daardoor verlies van contact van grote delen van de eindmarkt met de productielocatie.

Bij eiwit bestaan de Niches momenteel uit de eigentijdse alternatieve eiwitrijke producten als Tivall, Quorn, Quart, Meatless en Goodbite, maar ook uit de traditionele plantaardige eiwitrijke producten als tahoe, tofu en falafel, uit veganisme, vegetarisme en 'vleesluw' eten en uit melkvervangers uit soja, rijst of graan. [...]

Bij transitie management zoek je ontwikkelingen in de drie lagen die zodanig in lijn zijn dat ze in een systeemomslag kunnen inluiden. De spanning tussen landscape en regime is een sterke drijver in deze, maar dus op voorwaarde dat er ook nichespelers zijn die in dit licht betekenisvolle dingen doen. [...]

Jan Rotmans heeft een transitie wel eens als S-curve gestyled. Als je dat beeld wilt volgen kun je [...] beweren dat bij eiwit de voorontwikkeling nu zo'n dertig jaar duurt. Dit is geen ongebruikelijke termijn. De eiwitopgave verkeert nu in een voldoende gunstige situatie om transitiebeleid, gericht op een geleide take-off, te rechtvaardigen.

Ondanks deze voor transitie management gunstige situatie, wordt sturing ongetwijfeld een klus.”

Uit: Hoogland et. al., De Eiwittransitie, DRIFT, Rotterdam, 2008, H.3

⁹ Waterwering wel te verstaan; de leiding- en afvalwaterwereld zijn grotendeels zeer content met hun systeemversie.

¹⁰ Regime: de gangbare praktijken in een maatschappelijk systeem.

1.8 Transitie management in Nederland en Vlaanderen

Transitiemanagement probeert de opschaling van beloftevolle niches t.b.v. duurzaamheid te versnellen en daar een collectief stuur- en leerproces voor in te richten. Deze beleidsvorm leeft in Nederland sinds het Vierde Nationaal MilieubeleidsPlan in 2001. Het is tot nu toe het sterkst uitgewerkt voor Energie, Landbouw en Zorg.

In Vlaanderen zijn er langlopende initiatieven rond drie transitieën: Landbouw, Materialenbeheer en Duurzaam Wonen&Bouwen. Het meeste wetenschappelijke werk komt uit Nederland en Vlaanderen zelf. Verder publiceren vooral Engelse, maar ook Japanse, Canadese, Oostenrijkse en Zwitserse wetenschappers hun eerste studies. Transitie management is dus een jonge discipline.

1.9 Transitie versus Ruimtelijke Orde

Terug naar de ruimtelijke inrichting. Denkend vanuit transitieën laat de Nederlandse situatie een opmerkelijk patroon zien. Na een aanloopperiode vanaf de jaren 1930 met een groeiende roep om nationale coördinatie, ontstaat na 1948 een periode van decennialange doorgroei naar excellentie op eenvoudige regels. Het wordt het *finest hour* van de (sterk Nederlandse versie van) planologie. Er wordt zoveel mogelijk grond voor de landbouw gereserveerd. Water en Natuur worden daar dienstbaar aan gemaakt. Stedelijke Bebauwing strikt begrensd. Eveneens strikt begrensde wegtracé's faciliteren het na 1960 snel toenemende fysiek verkeer tussen sociaal-economische centra.

Na 1980 wordt deze r.o.-systeemvariant fundamenteel onrustig. Landbouw – sleutelsysteem en inmiddels inderdaad excellerend in opbrengst per hectare - wordt geconfronteerd met frontale aanvallen uit ecologische hoek en verliest na 1985 veel van zijn legitimatie. Landbouw ziet bovendien bij een oppervlaktebezetting van ruim 50%, zijn aandeel in BNP en werkgelegenheid dalen naar zo'n 3%. Water claimt ruimte na overstromingen en hogere waterstanden en probeert zich aan zijn corset te ontworstelen. Ook rond Stedelijke Bebauwing en Vervoer&transport ontstaan grote spanningen. Waar minister Pronk nog het landschap op slot houdt tegen de 'verroding', herroepen zijn opvolgers dat. De nota-intensiteit loopt op. Opinieleiders en innovatieprogramma's zoeken in hun boeken een nieuwe werkvorm.

In de overgang van generieke regels naar *gebiedsontwikkeling* wordt een belofte gevonden, maar daarmee is het systeem RO nog niet stabiel. Ook andere fundamenteën gaan op de schop. Op het moment van schrijven wordt het debat gestart over grondbeheer en eigendomsvormen¹¹.

Parallel aan deze inhoudelijke draai maakt het top-down management dat na 1950 zo goed functioneerde, plaats voor zijn antithese ("decentraal wat kan") in de jaren '90, om momenteel meer in een synthese terecht te komen. Het rijk herneemt enkele van zijn oude verantwoordelijkheden en het wordt een gezamenlijk zoeken.

De systeemvariant Ruimtelijke Orde die aan de basis lag van onze moderne samenleving zit midden in een overgangsfase.

Niches worden belangrijk

Met paragraaf 1.7 in het achterhoofd wordt duidelijk dat in dit zoekende tijdsgewricht afwijkende ruimtelijke-inrichtingkeuzen van een minderheid, even betekenisvol kunnen zijn voor de systeemomslag als de top-down neerdaling van een nieuwe wet. Een tunneltje hier, een bewonersblokkade daar, een daktuin over een hele straat, De Blauwe Kamer, Limburg Parkstad, een kastelenpark, een warmtecontract tussen woonwijk en kassengebied of tussen een sporthal, zwembad, woningen en ijshal, een verlaagd landschappelijk ingebed EDC, een veilige kindercorridor in een stad. Het zijn experimenten die betekenisvol kunnen uitpakken voor de nieuwe richting.

¹¹Gedoeld wordt op onder meer het VROM-Raad essay over grondconcessies (Van de Klundert B., VROM-raad, Den Haag, 2008)

Vlaanderen en de EU

In tegenstelling tot Nederland heeft Vlaanderen niet de traditie om haar economie en ruimtelijke inrichting centralistisch aan te sturen. Het eerste ruimtelijk structuurplan kwam er in 1996. Sindsdien neemt de coördinatie toe.

De EU zet op het moment van schrijven haar eerste stappen op weg naar een Europese vorm van ruimtelijke ordening. Ze gaat behoedzaam te werk, het is een gevoelig onderwerp. "...Ruimtelijke oplossingen worden vaak ook bepaald door ontwikkelingen in landen om ons heen. Daarnaast bepaalt een aantal Europese sectorale regels, bijvoorbeeld rond luchtkwaliteit, veel van onze ruimtelijke ontwikkelingen, ook in Nederland. Daarom speelt de grensoverschrijdende ruimtelijke inrichting een steeds grotere rol. Een Europese discussie over territoriale cohesie kan mogelijkheden verkennen [...] Een gedegen groenboek over de Europese Territoriale Agenda biedt kansen om dit soort discussies in openheid te voeren en helderheid te bieden over de rollen van Europa, nationale en decentrale overheden in grensoverschrijdende samenwerking en over de wijze waarop de impact van sectorale Europese regels op ruimtelijke ontwikkeling kan worden ingekaderd."¹²

De toekomst

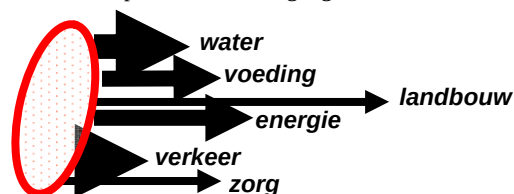
Voor de toekomst van het systeem Ruimtelijke Orde (of hoe zou u het noemen?) mag je vanuit de transitietheorie verwachten dat het verliest aan stabiliteit zolang het grote ontwikkelingen negeert en zich enkel op verkeer en woningen blijft richten. Je mag verwachten dat het aan legitimatie en stabiliteit wint als het een modus vindt om de uiteenlopende systeemomslagen een helpende hand te bieden, bijvoorbeeld door de toekomstbeelden en experimentele paden van uiteenlopende transities letterlijk te laten landen.

1.10 Governance/Sturing

Er is nog een metaniveau waar van alles gaande is. Dat van ons bestuursstelsel. De *governance* van Vlaanderen en Nederland - de verdeling van rollen, sturing en verantwoordelijkheden - wordt momenteel opgeschud deels om dezelfde redenen als dat transitie management in Nederland opkwam: er zijn persistente problemen die niet met de gangbare rolverdelingen worden opgelost en waar de samenleving behoorlijk in zijn maag zit¹³. Sturing zelf is in transitie.

Denkwijze

Q: Er zijn vele langlopende systeemomslagen gaande. Kan de Corazone een rol spelen in de voortgang van elk?



Dit bestuursstelsel is een gemene deler voor gebiedsontwikkeling én transitie management, en leent zich daarom als concluderend hoofdstuk.

1.11 Transitiegeleiding = gebiedskwaliteit?

Een interessante vraag is of een gebiedskwaliteit automatisch toeneemt als dat gebied een rol neemt in de voortgang van transities naar duurzame systemen. Het antwoord daarop luidt waarschijnlijk: *nee, niet automatisch*. Transitie management kan gebiedsontwikkeling verrijken, niet vervangen.

1.12 Voorbeelden

De stelling is dat de Corazone voor verscheidene transities een grote rol kan spelen, simpelweg omdat het voor meerdere systemen een sleutelpositie heeft. Enkele voorbeelden.

Kunnen we de energieleverende kas helpen naar zijn volgende fase? Betekent dat iets voor de ruimtelijke inpassing? Moeten kassen bijvoorbeeld toch naast woonwijken of andere warmtevragers staan? Kunnen we ook de collectie van waterstof op gang brengen? Wat is daar ruimtelijk voor nodig? Kunnen de nieuwe woonwijken zelfvoorzienend zijn in energie?

¹² Tekst ontleend aan www.europapoort.eerstekamer.nl, document VNG/IPO prioritaire Europese dossiers, site accessed sept '08

¹³ Voor theorie over transitie management: zie Loorbach D, Transition management, [uitgever], 2007

Kunnen specifieke allianties in het gebied de opmars naar nieuwe varkensfokkerijen steunen? Ontstaan er dan mogelijkheden voor een andere ruimtelijke inpassing?

Kunnen in de culinaire centra van het gebied experimenten rond nieuwe eiwitvoorziening starten, om zo een nieuwe sterke landbouwsubsector in te luiden? Heeft dit gevolgen voor de activiteiten van lokale boeren, bijvoorbeeld in de vorm van Lupineteelt en Zee-landbouw? Kan bijvoorbeeld Steenberg en omgeving daar vanuit zijn historie een rol in spelen?

Kunnen er in dit gebied net als rond Venlo Cradle-to-Cradle-kringen worden uitgewerkt, om van te leren? Kan het energiedilemma dat C2C omgeeft juist hier worden opgelost?¹⁴

Kunnen allianties zoals die tussen NZO<O om de Nederlandse zuivelketen energieneutraal te maken (met daaronder biogas/zonne-/windenergieleverende boeren, en precisiebemesting met vergistingsproducten) hier op bijzondere support in de experiment- en opschalingsfase rekenen?

Kunnen we de waterleiding in sommige wijken vervangen door iets anders, juist nu het peperdure leidingnet moet worden vernieuwd?

Is juist in dit gebied de uitbouw van duurzame visteelt mogelijk? Waar dan?

Kunnen we juist hier zero-emission-experimenten voor vervoer opschalen? Kunnen we waterstof in de binnenvaart introduceren? Het uitrusten van de eerste binnenvaartshuttles met waterstofstacks tussen Rotterdam en Antwerpen levert de door research gezochte praktijkervaring.

Geeft zon op asfalt nu wel of niet bruikbare energie? Het neerleggen van enkele kilometers experimenteel wegdek geeft al uitsluitsel.

Werken NOx-daken nu wel of niet? (Bouwtransitie, waarbij Bouw zijn legitimiteit herneemt door maatschappelijke issues te helpen oplossen). Het afsluiten van convenanten voor energiedaken kan de gegevens leveren waarnaar dakproducenten momenteel zoeken.

Kunnen we naar LED-verlichting in de openbare ruimte, tegen verstrooiing?

Stille snelwegen?

Kunnen we juist voor dit gebied naar een provincie- en staatsgrensoverschrijdend metropolitaan OV-systeem toe? Kunnen we de verkeersinfra deels ondergronds leggen, waardoor er meer evenwicht ontstaat met andere gebiedsfuncties? Wat kan short-track vliegen en binnenvaart aan problemen oplossen?

Kan dit gebied vieze schepen buitensluiten?

Wat vragen we van de bevolking in dit gebied in relatie tot transitie management?

Kortom: kan de Corazone een Transition-alley worden?

Het is niet moeilijk om voor de transities Water, Recreatie en Zorg nog veel meer van dit soort vragen te verzinnen. Zou Zeeland bijvoorbeeld de diversiteit in recreatie kunnen bieden die vandaag de dag op internet zo gewoon is? Kunnen oude gerestaureerde binnenhavens één netwerk vormen, 's zomers en 's winters kapitaalcrachtige recreanten lokkend? Ruimte kan zich ook afvragen welke toekomstbeelden er leven op de kruispunten van transities. *Wat is de ruimtelijke consequentie van de kruising Zorg en Bouw? Is het denkbaar, bijv. door ruimtelijke scheiding van ziekenhuisfuncties, dat het kernziekenhuis terugkeert in het stadscentrum zodat ziekenhuizen niet langer een planologische ramp zijn?*

Voor degenen die in Nederlande en Vlaanderen bij transities naar duurzame systemen betrokken zijn, zijn dit wezenlijke vragen.

Bedenk je de aansturingsvorm die zo'n rijtje vragen uitlokt, dan ontkom je niet aan de gedachte dat provincie-, staats-, taal- en gemeenschapsgrenzen er opvallend weinig mee van doen hebben. Daarmee tekent één contour voor sturing zich nu al af. Governance zal een sterk collectieve component hebben, maar in structuur afwijken van bijvoorbeeld het Nederlandse huis van Thorbecke.

¹⁴ Cradle to cradle is een materiaalstroomparadigma dat onderscheid maakt tussen een gesloten 'technocycle' en open, ecologisch compatibele cycle.

1.13 Sectoren versus thema's

In de Corazone spelen niet alleen sectortransities als Water, Landbouw, Energie, Zorg en Toerisme, maar ook sector-doorsnijdende thema's als Fijnstof. Transitiedenken is rond 1999 gestart in het licht van de eerste groep. Toch zijn andere doorsneden minstens zo interessant. Thema's als *fijnstof* staan over de functionele systemen heen. Je kunt ze vaak ontleden (herleiden) tot een mix van die functionele systemen. De dynamiek rond klimaat of fijnstof kun je bijvoorbeeld verbinden met de transities die gaande zijn bij Verkeer, Landbouw/Voeding, Energie en Consumptie/productie. Evenzo kan de recreatieontwikkeling gekoppeld worden aan inrichting van de Hoeksche Waard.

1.14 Project Mainportcorridor Zuid, Rijn-ScheldeDeltaoverleg en Robrandt+

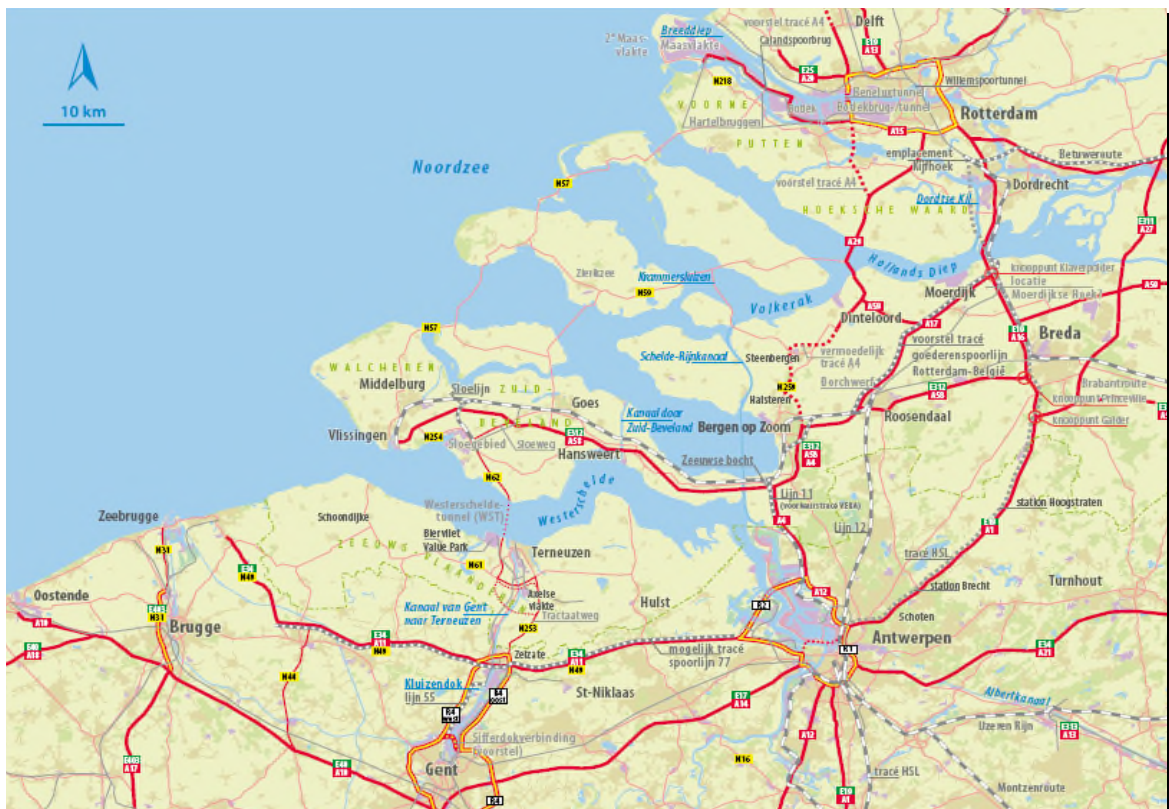
Er zijn tenminste vier andere initiatieven die het gebied Rotterdam/Antwerpen als werkgebied nemen.

PMZ

Het Nederlandse project Mainportcorridor Zuid (PMZ; www.p mz-rws.nl, uitvloeisel van het kabinetsprogramma Randstad Urgent) kwam al in paragraaf 1.1 aan bod. Het richt zich op het komen tot een innovatieve, langjarige PPS¹⁵-constructie voor financiering en beheer van de rijksverkeerswegen tussen Rotterdam en Roosendaal. Hoewel het ministerie van V&W poogde de groene en blauwe kant óók in te brengen, kregen op het moment van schrijven vooral het uitbreiden en onderhouden van autowegen de aandacht. Uiteindelijk werden de projectdoelen bijgesteld naar visievorming voor de middellange termijn.

RSD

Het tweede is het grensoverschrijdende Rijn-Schelde Delta overleg (RSD; www.rsdelta.eu), een informeel overleg tussen bestuurders van overheden, ondernemingen en natuurorganisaties dat zich op hetzelfde geografisch gebied richt als onze Corazone-verkenning, zij het doorgezet tot Brugge en Oostende. RSD tracht gedeelde issues aan beide zijden van de staatsgrens te agenderen. Publicaties betreffen onder meer een transportstudie/visie en een landschapsatlas/visie. RSD bestaat sinds 1999. "De Nederlandse nationale overheid doet slechts op projectbasis mee."



Figuur uit Robrant+-visie

¹⁵ PPS: Publiek private samenwerking

Robrant+

Robrant+ is een project onder RSD en gaat over logistiek. "Robrant+ streeft naar een afstemming van de grensoverschrijdende goederen- en personenstromen in het deltagebied en beoogt de verbindingen [...] te optimaliseren als onderdeel van een logisch en samenhangend netwerk." De bestuurlijke trekkers zijn de provincie Noord-Brabant en de stad Gent. Partners zijn de provincies Oost-Vlaanderen, Noord-Brabant, Zuid-Holland en Zeeland; de steden Gent, Antwerpen (in samenspraak met het Antwerpse Havenbedrijf) en Breda; het Vlaamse Gewest; het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (DGG); de Benelux Economische Unie; en het Rotterdamse Havenbedrijf (in samenspraak met de gemeente Rotterdam).

*"...De strategische ligging van het RoBrAnt+ gebied kan veel kansen bieden als het gebied zich als één grensoverschrijdende entiteit profileert."*¹⁶
*"De vele plannen en projecten in dit gebied zijn lang niet altijd op elkaar afgestemd, laat staan dat ze elkaar kunnen verrijken"*¹⁷
*"De RoBrAnt+ visie bezit geen bindende werking en geen juridische kracht."*¹⁸

De ruimtelijke verkenning Rotterdam Antwerpen

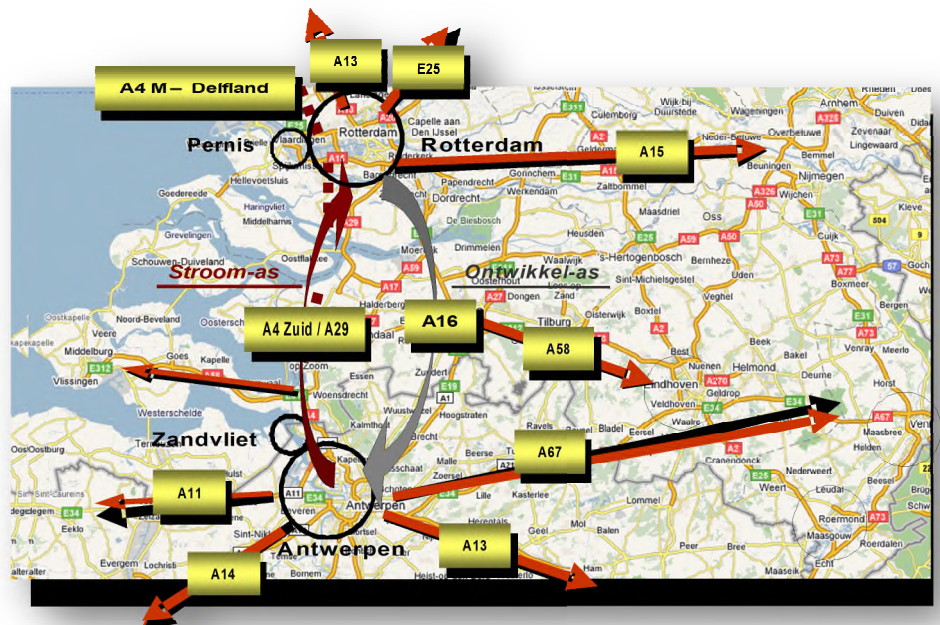
Op het moment van schrijven start in Nederland een interdepartementaal initiatief om te komen tot een ruimtelijke verkenning Rotterdam-Antwerpen. Het ministerie van VROM levert de voorzitter. De ministeries van Landbouw (LNV) en Verkeer&Waterstaat zijn erbij betrokken.

1.15 Belangenverschillen Nederland Vlaanderen

Nederland en Vlaanderen hebben geen gelijke interesse in dit gebied. Dit merken niet alleen wij in onze gesprekken aan beide zijden van de grens. Ook Robrant+ schrijft dat het belang in verkeerskundige afstemming over de grenzen heen verschilt:

*"Terwijl de Nederlanders met name infrastructurele knelpunten op Vlaamse bodem willen opgelost zien, willen de Vlamingen voornamelijk weten wat op hen afkomt vanuit het noordelijke grensgebied en wat hierbij de sturingsmogelijkheden zijn."*¹⁹

De lezer zal merken dat de Nederlandse kant ook in ons rapport meer aandacht krijgt dan de Vlaamse. Toch hopen we met onze denkwijze interesse te wekken aan beide zijden.



Figuren: Snelwegen respectievelijk Fietsend het zand op

¹⁶ Robrant+ visie, RSD, deel B, p52

¹⁷ Robrant+ visie, RSD, deel B, p54

¹⁸ Robrant+ visie, RSD, Deel A, p8

¹⁹ Robrant+ visie, RSD, Deel B, p73

Hoofdstuk 2. Het gebied

Stok met twee lollies tussen Amsterdam en Parijs

Deltagebieden waren altijd al gunstig voor menselijk leven. Een mild zeeklimaat, vruchtbare landbouwgrond en het vervoer over water hebben hun aantrekkingskracht ook nú nog niet verloren. Veel maken een sterke verstedelijking door en ontwikkelen zich tot Deltametropolen: Vancouver/Fraser, Shanghai/Yangtze en Lagos/Niger. Het zijn knooppunten in de globale netwerkeconomie van de 21e eeuw.

2.1 Rijk verleden, bloeiend gebied, onderlinge afhankelijkheid

Zand gaat er over in klei. Zout water in zoet. Protestant in katholiek. België in Nederland. Oude forten. Een zeldzaam Schelde-estuarium behoort tot de hoogstgewaardeerde natuurgebieden²⁰. Maar ook de overstromingen, met als onuitwisbare herinnering die uit 1421 en 1953.

Dit gebied kent een rijk verleden. Het omvat kernen die

van oudsher de grondslag leggen voor de bloei van Noordwest-Europa door handel via vaarwegen met de rest van de wereld. De ermee verbonden naties – B, NL en D – staan nog steeds in de welvaarts-top-twintig.

De belangrijkste menselijke structuren – de hoofdwegen – staan er haaks op die van de natuur, de wateren.

De Corazone is onderdeel van de grootste stedelijke concentratie in Europa, de driehoek Amsterdam-Lille-Keulen.

Het Vlaams stedelijk kerngebied rond Antwerpen vormt met de structuurbepalende stedelijke conglomeraten in Noordwest Europa. Parijs, Rijn-Mainz en Rijn-Ruhr (Stuttgart). Kenmerken van de zes: hoogwaardige economische en culturele functies en hoge werkgelegenheidsdichtheden.²¹

Daarbinnen is de corridor de verbinding tussen twee dynamische Zeelandruimte heen. Een stok met twee lollies. Op economische nummer twee voor beide landen²³. Een tussenzone ook op de as



Figuren: R'dam-Antwerpen sèc / in groter verband



Randstad twee van de zes
De andere zijn Londen,
omvangrijke steden met
bevolkings- en

kernen²², lopend om de
parameters vaak een
Amsterdam/Brussel/Parijs.

²⁰ Haperen A van, et al., Aan de monding van Maas en Schelde, uitgever Staatsbosbeheer, Middelburg, 1999, p201

²¹ Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen, 2003, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Dept Leefmilieu & Infrastructuur, Brussel

²² Planning Metropolitan Landscapes Concepts, Demands, Approaches Editors: Gunther Tress, Bärbel Tress, Bert Harms, Peter Smeets, Arnold van der Valk DELTA Series 4, Wageningen, The Netherlands, 2004
Metropolitan delta landscapes Peter J.A.M. Smeets*, W. Bert Harms* et al.

²³ Louter P. (red), De economische hittekaart van Noordwest-Europa, Ministerie van EZ, Den Haag, 2003

Een gebied met druk op de ruimte, lucht en het water na een bevolking- en welvaartsgroei van anderhalve eeuw.

Maakten vroeger de stadsgrootte en omvang van achterland de stedenhierarchie, nu is het veel meer de rol van elk in het grote geheel. Er zijn functionele netwerken ontstaan van grotere en kleinere steden. Hun relaties lees je af aan de kapitaal-, goederen- en informatiestromen, personenverkeer, financiële diensten en vele vormen van andere samenwerking.

Subregio's complementeren dit tot de hoge kwaliteit van het geheel. De dynamische grote kernen (grote steden en havens) zijn de poort naar de wereldeconomie. Tussengebieden als Zeeland dragen bij aan voeding, rust en de kwaliteit van leven. In woorden van de Vlaamse Gemeenschap: 'De potentie van de periferie is gelegen in haar fragmentatie. Voor de valorisatie daarvan zijn geen recepten. Situationele eigenheid geeft de mogelijke richtingen aan.'

"In het volledige RSD-gebied bevinden zich verschillende deelgebieden met eigen karakteristieken en potenties. Het behoud van deze ruimtelijke diversiteit is minstens even belangrijk als het in beschouwing nemen van het RSD-gebied als één grensoverschrijdend geheel.

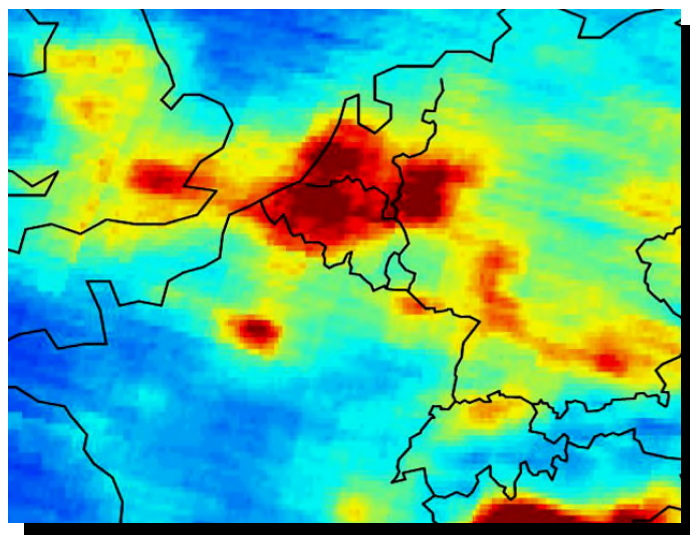
Belangrijk is ervoor te zorgen dat niet alle tendensen zich in deze deelgebieden op eenzelfde wijze ontwikkelen; belangrijk is ook ruime aandacht te schenken aan de specifieke identiteit van elk deelgebied."
(Robrant+-visie, deel A, p26)

2.2 Bij-effecten

De dynamiek tussen kernen van de metropool laat zich niet eenvoudig beschrijven. Steeds is het een uitdaging om op lokaal niveau een ontwikkeling te vinden, die de ontwikkeling van de metropool als geheel, verwerkt en ondersteunt. Dat dit niet altijd lukt blijkt uit sommige hardnekkige bij-effecten.

Een gebied dat de eer heeft bij te dragen aan de slechtste luchtkwaliteit van Europa. Een gebied dat daarmee op twee manieren ver-roodt. Een delta met zeven havenclusters: Zeebrugge, Oostende, Moerdijk, Vlissingen, Antwerpen, Rotterdam-Dordrecht en Gent-Terneuzen²⁴. Veel daarvan zoeken naar nieuwe bedrijfsterrinen. Aan Vlaamse kant speelt naast deze uitwaaiëring van economische activiteit ook een uitwaaiërende lintvorming en vereenvormiging van de nieuwe woonmilieus.

Verkeer&transport voorziet er nog een grote groei. In onze gesprekken rekenen veel partijen niet met discontinuïteit op middellange termijn. Ze trekken transportgroei uit het verleden simpelweg door. Andere functies die het gebied echter vervult zoals huisvesting, voeding en recreatie, zijn louter mogelijk dankzij voorraden natuur, open ruimte en eigenheid van de kleinere kernen. De achterblijvende interactie met de Zeeuwse eilanden wordt toegelicht in het rapport Zeeland op een Kantelpunt.²⁵ Slechts een enkeling ziet voor de Corazone een ontwikkelingspad richting Groene Poort van en naar Europa.



Figuur: NO_x-kaart Europa, Univ. Heidelberg cs (2003)



Figuur: biocluster: eerst biofuels, dan bio-economy

²⁴ Indeling afkomstig van Robrant+

²⁵ Henneman P., Zeeland op een Kantelpunt, DRIFT/EUR, Rotterdam, 2007

2.3 Vlekkensturing

Uit onze gesprekken doemt een beeld op van een regio die structureel tekort schiet in het vermogen dit soort onderwerpen aan te pakken. Of het nu over toerisme gaat, grensoverschrijdend openbaar vervoer of waterstof tanken, het vraagt sturing op de schaal van de opgaven waar de samenleving voor staat. Schone scheepvaart vereist de havens van vier landen. Sterke recreatie de samenwerking van alle eilanden. Alle gerestaureerde binnenhavens samen zouden een groene attractie van formaat op kunnen leveren, op voorwaarde van samenwerking. Herstel van een rijk landschap vraagt geoliede samenwerking van twintig gemeenten. Zilte landbouw om de (her)introductie van systematische kennisontwikkeling voor de regionale landbouw. H2-tankstations om samenwerkende truck- & binnenvaartshuttles. Elk zijn eigen schaal. Elk zijn eigen 'vlekkennetwerk voor sturing.'

Robrant+ loopt er bijvoorbeeld tegen aan dat de federale structuur in België sterk verschilt van de bestuursstructuur in NL. Ook de planningstelsels verschillen.

"Aan weerszijden van de diverse bestuurlijke grenzen gebeurt het informeren over visies en projecten aan de andere zijde van de grens nauwelijks tot niet. Ook de bestuurlijke versnippering, een beperkte grensoverschrijdende dialoog en een gebrek aan bevoegdheden buiten de eigen grenzen bevorderen een grensoverschrijdende aanpak niet. Acties worden op individuele wijze ondernomen zonder zicht te hebben op, en zonder rekening te houden met, de ontwikkelingen in de Rijn-Schelde Delta als één samenhangend geheel." (Robrant+-visie, deel A, p3)

"De grens blijkt bij openbaar vervoer nog steeds een grote barrière te zijn. Zo zijn er niet alleen de verschillen in wetgeving en procedures, maar spelen ook de financiële implicaties van een grens (betaalsystemen, grenstoeslag, tarieven) een rol." (Robrant+-visie, RSD, Deel A, p23)

Op enkele sterke of beloftevolle clusters en gebieden na, lijkt het gebied er niet uit te halen wat er in zit. De economische kengetallen halen het gemiddelde der natie niet (zie paragraaf Bergen op Zoom). Elk lijkt voor zich te opereren, en bij dilemma's zegeviert de sterkste. Collectieven slagen er nog niet in een gezamenlijk kwaliteitsniveau te definiëren en de overal aanwezige grenzen blokkeren pogingen tot verbetering.

2.4 Transitiesturing en duurzaamheid

In het licht van transities – de grote omslagen die gaande zijn in de energievoorziening, watermanagement, landbouw, zorg, bouw en dergelijke – zijn de bovengenoemde vlekkennetwerken de verbanden die ertoe doen. Ze maken het bereiken van ethisch getinte doelen mogelijk rond complexe problemen. Ze maken het mogelijk de transitie management-traits te doorlopen *gedeelde probleemerkenning, maatschappelijke agendering, toekomstbeeldvorming, ontwikkelpaden-definitie, alliantievorming, maatschappelijke-innovatieëxperimenten en opschalingen naar duurzame systeemdelen*²⁶. Het zijn sturingsvormen die dwars door lands-, provincie- en gemeentegrenzen heen lopen.

Voorbeelden van dit soort vlekkennetwerken in de van negentien tussengemeenten (*"als we platgewalst"*), het RSD-overleg en de Het zijn pogingen tot grensoverschrijdende doet om kwaliteit te bereiken.²⁷ Dit ontwikkeling zodanig geleiden dat kunnen.

Corazone zijn de Brabantse Vergadering *ons niet verenigen worden we eerste Zeeuwse transitieagenda Watermerk.* visievorming en sturing op de schaal die ertoe soort verbanden kunnen de Deltametropool- ook onze kindskinderen ermee uit de voeten

Figuur: bij schone lucht aan zeezijde hoort een organisatie van zes havens tegen vuile schepen. Illustratie van de idee dat elk probleem een eigen schaal, een eigen vlekkenorganisatie vraagt.

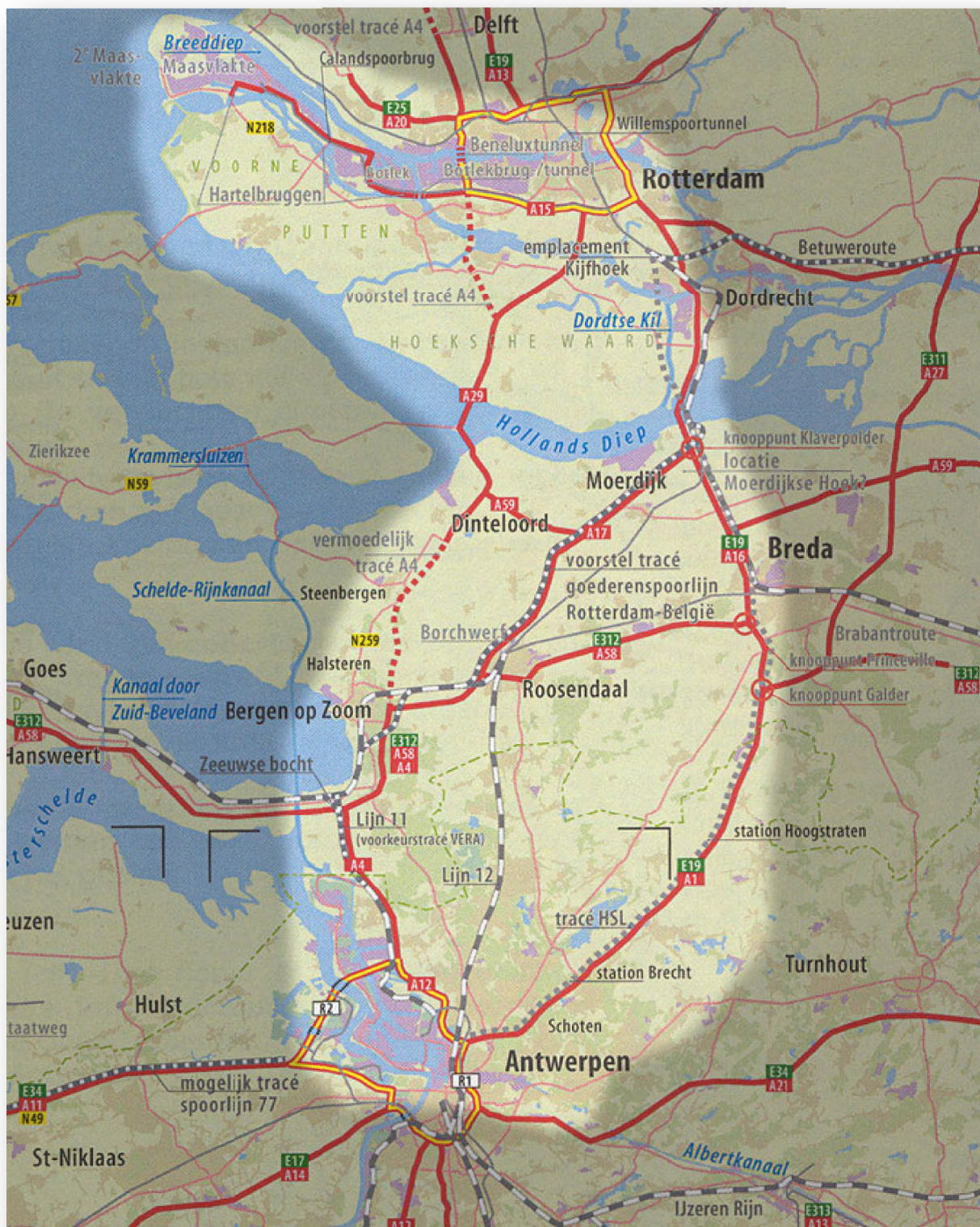
²⁶ Zie onder meer het werk van Loorbach over transitie management

²⁷ Watermerk, Eerste Zeeuwse Transitieagenda, DRIFT, Rotterdam, 2008

Ónder het niveau van de Deltametropool zitten de zich positionerende lokale vlekkenetwerken. Erboven de dynamisch ontwikkelende wereldpatronen. Elk schaalniveau past de vraag in hoeverre de routines bestendig zijn of door een oplopende spanning op een discontinuïteit afstevenen en er gezocht moet worden naar een nieuwe positionering. Worden grondstoffen bijvoorbeeld zo schaars dat ze de positie van de mainports bedreigen, dan moeten we de afhankelijkheid daarvan en van de verbonden productietechniek verminderen. Bevechten gemeenten elkaar op woningcontingenten en bedrijventerreinen, dan is samenwerking de meer bestendige optie. Raakt het achterland verstopt, dan verdient een eigentijds logistiek netwerk topprioriteit: multimodaal, schoon, stil en beter in balans met de omgeving. Vergrijst de bevolking, dan moet 50+ geïnvesteed worden, niet alleen in recreatie en woningen, maar ook in de rol van ouderen bij systeeminnovaties.

	1. Mondiaal	2. Delta	3. Soc.econ. clusters & vlekkenetwerken
<i>Landbouw</i>	Wisselwerking CORA en mondiale landbouwontwikkeling naar duurzaamheid	Wisselwerking Cora en landbouw ontwikkeling in Delta, zeelandbouw, lupineteelt, garnalen, algen, viskweek, etc	Cora's rol in ontwikkeling landbouw in bijzondere sociaaleconomische clusters (alle delta's samen en hun voedselinnovatiepatronen?)
<i>Bouw</i>	...	...	...
<i>R.O.</i>	...	...	...
<i>Water</i>	...	...	...
<i>Energie</i>	Wisselwerking CORA en mondiale transportontwikkeling naar duurzheid (bijv alle havens weren vieze schepen).	Bijv: Binnenvaart-shuttles en truckshuttles op waterstof en aardgas	Bijv: Bio-energy netwerk Gent/Tern./Dinteloord/Sas v Gent Bijv: Eerste H2-stations tussen R'dam & Antwerpen
<i>Zorg</i>	...	...	...
<i>Verkeer</i>	...	...	...

Figuur: kruistabel voor de wisselwerking in de Corazone tussen geoniveaus en transities.



*Figuur: De Corridor R'dam-Antwerpen exclusief Gent-Terneuzen
(uit: Annema et al, Knelpuntanalyse voor de Corridor Rdam/Antwerpen, CPB, 2006)*

Hoofdstuk 3. Zes plekken, acht transities

In dit hoofdstuk bezoeken we zes plekken in de Corazone en verbinden die met zo'n acht transities. Het helpt ons om de dynamiek in het gebied te begrijpen. We 'lezen' elke plek als buitenstaander en beelden ons de geschiedenis ervan in. We kijken naar het systeem dat zich er nu manifesteert, bijvoorbeeld Energie of Landbouw of Transport, en trachten de transitie te benoemen die daarin gaande is.

We spelen wat met denkbare toekomsten voor dat systeem: grootschalige landbouw?, klein maar speciaal?, industriële ecologie met energieleverende kassen?, biogrondstoffen?, economische clusters rond nieuwe eiwitproducten?, klimaatneutrale zuivelketens?.

We overwegen de rol die de plek kan spelen in dit soort ontwikkelpaden.

Hebben we de zes plekken gehad, dan maken we een uitstap naar sturing: alle voorgaande inzichten in acht nemend, welke sturingsprincipes zouden er dan toegepast kunnen worden?

Inspiratie halen we hierbij uit de principes van transitie management.

Prelude: Bouw

Op station Rotterdam Centraal stappen we op onze fiets. Voorafgaand aan de containerwereld fietsen we de stedelijke buitenwijken in: rechte hoeken, strokenbouw, grasvlakken. Nu wordt dat niet meer zo getekend.

Als vingeroefening stellen we ons de vraag voor welke opgave Bouw in Nederland en Vlaanderen²⁸ staat.

Voor Nederland schiet ons de *Transitie-agenda Bouw* te binnen, die het innovatieprogramma PSI Bouw met DRIFT schreef begin 2008. Rode draad: Bouw kan zijn legitimatie opvijzelen door te helpen maatschappelijke issues op te lossen. Aan de hardwarekant bijvoorbeeld door het aanleggen van drijvende wijken in laaggelegen gebied, het massaal toepassen van energieleverende, stofbindende en biodiversiteitgenererende daken, het integreren van tijdelijk waterbergende vlakken of overgaan op 100% bitumenrecycling²⁹.

Aan de zachte kant betekent het bijvoorbeeld het helpen sterke inkomens in de steden vast te houden³⁰, het zorgvuldig inrichten van overgangszones tussen privégebied en openbaar gebied en het vinden van een oplossing voor de auto. Wethouder Schrijer van Rotterdam haalt Malmö en Bilbao aan als voorbeeld³¹.



Figuur: strokenbouw, groen en auto's in Rotterdam

Bouw kan veel goed maken én verstieren de komende tijd. Het kan helpen de Hoeksche Waard Noord vol logistieke centra te zetten, een extensie van de verkeer&transportsysteemvariant waartegen momenteel nou net zo'n maatschappelijke weerstand ontstaat. Het kan diezelfde Hoeksche Waard ook uitrusten met een netwerk van gerestaureerde binnenhavens met daaromheen kleinschalige, hoogwaardige woon- en overnachtingsmilieus. In beide gevallen verbetert de werkgelegenheidsbalans met het naastgelegen Rotterdam. De kwaliteit die het eiland voor zijn kinderen achterlaat is echter een totaal andere.³²

Het gaat dus in de Corazone niet louter om *hoeveel* we bouwen, maar vooral om het *hoe*. Nichespelers bekommeren zich om bouwen op gezondheid en kindvriendelijkheid – bijvoorbeeld door het aanleggen van veilige kindercorridors. Helpen gemeenten in de Corazone dat soort experimenten op te schalen, dan helpen ze Bouw zijn maatschappelijke positie te herwinnen. Dat was de vingeroefening. Op naar de containers.

²⁸ We verwijzen naar het programma Duurzaam Bouwen & Wonen in Vlaanderen, www.mina.be/duwobo.html (site accessed 30 augustus 2008)

²⁹ Voor deze zogenaamde dak- en wegtransitie, zie www.erop.nl

³⁰ In de De Stadsvisie Rotterdam 2030 is dit een rode draad (Stadsvisie Rotterdam 2030, Gemeente Rotterdam, vastgesteld november 2007)

³¹ NRC, 30 april 2008, artikel van Mark Hoogstad over wethouder Dominic Schrijer

³² Beide toekomstbeelden zitten in de visie van Rabo Vastgoed "Herinnering aan dat wat gaat plaats vinden," mei 2007

Plek 1: containerhub Rotterdam

Gewoon groei of groeiende kans op discontinuïteit

3.1.1 Een inrichting in wisselwerking met twee wereldposities

Fiets je van Rotterdam naar beneden, dan zie je eerst containers - héél veel containers -en stukgoed en bulkgoed, en door pijpleidingen onder de grond stroomt per minuut (of nog minder?) een truck vol olie en halffabrikaten.³³ De dag erna aankomend in Antwerpen voltrekt zich een vergelijkbaar tafereel. Twee steden met dominante posities in *handel*, *petro* en *chemie* drukken onontkoombaar hun stempel op de ruimte. De gebiedsinrichting maakt op haar beurt die twee dominanties mogelijk. Het zijn monohavens geworden met een sterke scheiding tussen werken en wonen.

We kijken rond en stellen ons voor hoe rond 1910 de kolenwagons en houten kratten werden geladen. Havens met veel, heel veel arme arbeiders. Socialisme. Slechte huisvesting. Lopend naar je werk.

We stellen ons voor hoe in 2050 de haven nog verder de stad is uitgewandeld. Historische loodsen zijn á la Canary Warf verbouwd tot sfeerrijke, historische verblijfplaatsen. Het vervoerssysteem is weer terug in zijn hok. Onder felle druk van de samenleving heeft autonome expansie plaatsgemaakt voor een herontwikkeling. Het is nu weer min of meer in balans met de rest.



1950, 2010, 2050?

3.1.2 Staat van het systeem: doorgroei of voorontwikkeling?

In hoeverre is de richting waarin Transport – historisch zo belangrijk voor dit gebied – zich ontwikkelt, stabiel? Volgt de toekomst de huidige systeemprincipes? Hieronder de samenvatting van onze bevindingen in vier alinea's.

Het gemotoriseerd goederentransportsysteem evolueert al ruim 150 jaar³⁴. De huidige ontwikkelrichting zet na 1960 in en steunt op de basisregel *verlagen van total cost of logistics voor bedrijven*. Het systeem excelleert daar nu op. Excellentie op totale logistieke kosten is dé voorwaarde voor de enorme groei van transportstromen na 1960, de transportexplosie. De wereldwijde transportstroom vraagt sindsdien in de Corazone om een goed transportnet. Recente verschuivingen als biograndstoffen of aftappende outsourcingtrends doen daar niets aan af. Wel kunnen ze herkomst en bestemming van stromen verleggen.

De excellentie heeft bijeffecten. De enorm gestegen transportstroom veroorzaakt maatschappelijke tegenstand en wel zodanig dat de toekomstbeelden anno 2010 óf onduidelijk zijn óf niet gedeeld worden door partijen die ertoe doen voor het verkeer&transportsysteem. De verwachte verdubbeling van goederenstroom tot 2030 maakt dit niet beter. Denk hierbij aan wat ieder verwacht rond lucht-, stilte- en natuurkwaliteit, toeristische mogelijkheden en inpassing van bedrijventerreinen. Daarbij presteren de havens noch veel tussenliggende steden economisch gezien geweldig.

Het vervoerssysteem experimenteert met financieel-organisatorische innovaties als publiek-private samenwerking. Die zijn wellicht nodig, maar zeker niet voldoende om het verkeer&transportsysteem naar de volgende transitiefase te leiden. De spanningen en de onduidelijke toekomstbeelden hebben immers geen financieel-organisatorische grond.

Voor we toekomstbeelden vanuit deze samenvatting verkennen, eerst eens kijken hoe het zo gekomen is: de historie.

³³ “Vrachtwagen per seconde” uitspraak ontleend aan Feenstra, Havenbedrijf Rotterdam tijdens de eerste Cora-busreis

³⁴ Elders in dit rapport laten we zien hoe de niet-gemotoriseerde vervoerspatronen in de Cora-delta tenminste teruggaan tot de haven van Brugge in de 12^e eeuw.

3.1.3 Historische ontwikkeling Verkeer

Een mix van snelheid, voorspelbaarheid, risico en prijs stuurt al eeuwenlang de vervoerkeuze in dit gebied. De ligging tussen waterwegen is in de vroegste fase dominant voor de goederenstromen, met vergaande gevolgen. Historicus De Voogd beschrijft hoe de vroege handelscontacten met Zweden, Engeland, Italië en Spanje, en de monetaire overvloed ten gevolge daarvan, al in de zevende eeuw de onafhankelijkheid en zelfstandigheid van de Nederlanders bevordert.³⁵

Vanaf de Middeleeuwen bestaat er in de Nederlanden een gedeeltelijk kunstmatig aangebracht netwerk van waterverbindingen. Het is vooral aangelegd voor het handelsverkeer tussen de belangrijke economische steden van Brabant, Vlaanderen, het Rijnland en de Hanzesteden.³⁶

Drie eeuwen trekvaart

Rond 1650 ontstaat in de Nederlanden een snel en over alle provincies uitbreidend trekvaartnet³⁷, met ingrijpende gevolgen voor handelspatronen, vrijheid voor de middenklasse en bijvoorbeeld uniformering van de kloktijd³⁸. Tot aan de stoomboot en trein twee eeuwen later, blijft de positie van de trekvaart onaangetast.³⁹ Nóg zie je deze historische laag terug in de ruimtelijke orde: oude haventjes, de straatnamen (bierkade), de jaagpaden, de pleisterplaatsen en nederzettingen bij dammen waar goederen overgeladen moesten worden.

Rond 1800 bestaat er nog nauwelijks een infrastructuur over weg en rails in Europa. Wegen zijn bij regen onbegaanbaar. In Engeland liggen net de eerste paardenrails, in Nederland gaat bijna alle transport per boot. Doordat de vervoerkosten hoog zijn, zijn alle regio's zoveel mogelijk zelfvoorzienend. Mensen, paarden, wind en zwaartekracht doen het werk. Zelfs als rond 1870 op de sloop van alle vestingwerken rond Nederlandse steden forse stadsuitbreidingen volgen, wordt water nog als de belangrijkste vervoersader ingepland⁴⁰.

De groei van het internationaal watertransport maakt dat Rotterdam aan zijn grens komt in de breed vertakte delta. Een grote stap wordt de Nieuwe Waterweg (4 km, opening 1872), een geul waarover Nederland zo'n 300 jaar heeft nagedacht als het graven ervan begint (De Voogd, 1996).

Motorisatie en reconfiguraties

Na die tijd gaat het snel. Met name de trein en de stoomtramlocomotief (1880) maken het in concurrentie mogelijk véél meer goederen buiten de steden te vervoeren. België heeft eind 19^e eeuw het dichtste tramnet ter wereld. Nederland staat tweede en in 1931 heeft het eenendertig regionale tramnetten.

Na een lange aanloop, stijgt vanaf 1920 het aantal motorvoertuigen op de weg sterk. Terwijl de treinpersoonskilometers constant blijven, drukken auto's, bussen en motorfietsen de tram en stadstrein uit de markt en worden stadsrails weer massaal opgeruimd. De individuele transportmiddelen winnen het. In 1937 luidt in Parijs een congres over de wereldcrisis van de spoorwegen een ronde van sanering, reorganisatie én innovatie in. De spoorwegen komen erdoor in 1937 in staatshanden. Voor de lange afstand blijven binnenvaart en trein echter belangrijk.

De auto komt op

Twintig jaar forse economische groei maakt tussen 1950 en '70 dat mensen massaal auto's kopen en verder van hun werk gaan wonen. Het inmiddels geëlektrificeerde en beveiligd spoorwegnet voert zijn capaciteit en ritfrequentie op en gaat stoppen in voorsteden. Waar het personenvervoer per trein tussen '60 en '90

³⁵ Voogd Chr. de, Geschiedenis van Nederland, Arena, Amsterdam, 1996, ISBN 9069742225, p34

³⁶ Heijden M van der, Gedschietters van de stad, financiële relaties tussen stad, burgers en overheden 1550-1650, Bert Bakker, Amsterdam 2006, p31

³⁷ 1650, Bevochten Eendracht, Spies M., Frijhoff W., Den Haag, 1999

³⁸ Uit die tijd dateert ook de eerste verharde interlokale weg, de Scheveningse weg, een internationale bezienswaardigheid

³⁹ Staal P.E., Automobilisme in Nederland, Uitgever Walburg, Zutphen, 2006, ISBN 90 5730 2489, p.100-101

⁴⁰ Finaly I., Doorbroken barriers, Architect Van Gendt en de negentiende eeuwse stadsuitbreidingen, Uitgeverij Toth, Bussum, 1996, ISBN 90 6868 1370

drastisch toeneemt (doch lang niet zo spectaculair als bij de auto), nemen de goederenwagons sterk af. Het staken van kolentransport per trein wordt niet goed gemaakt door de chemische bulktransporten. Tegen al dit geweld handhaaft de fiets zich trouwens al sinds de jaren 1930 opvallenderwijs naast de auto. Geen weet de ander te verdrijven in Nederland (Staal, p111-118). Een eeuw na de eerste auto begint deze aan zijn zegetocht.

Natuurlijk is over al deze bewegingen en herconfiguraties heel veel meer te schrijven dan we nu doen. Maar voor we overgaan naar het huidige regime, volstaan we met slechts Filarski: *“Over the last two centuries new forms of transport, such as railways, the bicycle, the motor car, and the airplane, have changed transport patterns radically. Given the rapid pace of technological change, there is every reason to assume that this process will continue.”*⁴¹

3.1.4 Transportregime: take-off na ‘60, bloei na ‘70 en inzet verzadiging rond 2000

Eén van onze gesprekspartners merkt op: *“De totale logistieke cost is de bottom line van bedrijven.”* Van wanneer dateert dit systeemprincipe?

Voorontwikkeling

Hoewel wetenschappers een meer bedrijfsmatige logistiek al in 1912 aankaarten, speelt logistiek management tot in de jaren 1950 alleen in de militaire sector een prominente rol. Enkele bedrijfskundige studies medio jaren ‘50 luiden een ingrijpende koerswijziging in: ondernemingen gaan sturen op Total Cost of Logistics (*“vliegen is op zich duur, maar besparingen daarvoor in de keten maken het toch economisch”*).⁴²

Omslag en doorgroei

Tussen de jaren ‘50 en ‘70 wordt de som van directe en indirecte kosten basis voor besluitvorming. Verplaatsing tussen productiestappen wordt een bron van ondernemingswinst en daarmee een pijler onder ons economisch systeem. Innovatie & organisatie ten dienste van die systeemprestatie leiden tot een uitzonderlijke daling van logistieke kosten als percentage van de omzet van bedrijven. Deze gaat van 20 tot 25 procent in de jaren ‘60 naar drie a vijf procent nu⁴³. Alle systeemdelen worden hierop ingericht, van scheepskade tot bierfles, van internationaal verdrag tot informatiestroom. De doorgroei zal veel andere delen van de samenleving naar zijn hand zetten. In transitietermen wordt een *regime* geboren. De prijzen dalen trouwens nog steeds.

“...Bij de eerste soort strategisch belang is de bereikbaarheid van de havens een absolute prioriteit. Dit impliceert weinig open afritten op deze wegen om de (inter)nationale stroomfunctie mogelijk te maken. De wegen lopen als het ware op pootjes door het landschap. Langs deze wegen voorzien we zo weinig mogelijk hoogdynamische ontwikkelingen.” (Robrant+-visie, RSD, deel A, p13)

Het transportsysteem gaat met innovatie, organisatie en standaardisatie de dialoog aan met een sterk stijgende consumptiegroei en verstedelijking.

Sinds de jaren ‘80 kunnen nu bij uiteenplaatsing van productie en consumptie de arbeidskosten veel méér dalen dan dat de logistieke en tariefkosten stijgen. Winstgroei is het resultaat. Het maakt met zijn spectaculaire vorderingen de liberalisering der wereldeconomie betekenisvol en globalisering mogelijk.

*“Tussen 1985 en 2004 is de wereldtrafiek gestegen van 50 mln tot 373 mln TEU.”*⁴⁴



Figuur: Pernis. *“Meneer vroeger was het hier veel erger!”*

⁴¹ Filarski R., The rise and decline of transport systems, Ministry of Transport and Public Works (V&W), The Netherlands, 2004, ISBN 90 36936241

⁴² Ballou, R.H., Logistiek Management, Prentice Hall Academic Service, N.J., USA, 1992, p.23

⁴³ Bos, J. van den, Cijfers & Feiten, 27 februari 2006, www.logistiek.nl

⁴⁴ Robrant+-visie, deel B, RSD, 2006, p57

Het staat allemaal bekend onder de container- en transportexplosie en globalisering, die voortduurt tot vandaag en volgens veel gesprekspartners doorzet tot in 2030, zij het volgens sommigen in afgezwakte mate.

“Tot 2030 zullen de havens in Europa nog sterk groeien. Antwerpen groeit nu tien tot twaalf procent per jaar, dat is echt veel. De groei gaat echt wel door tot 2030, maar zal wat minder worden.”

“Het sterkst groeiende segment in de globale trafieken blijft – ook wereldwijd – dit van de containers. Voor de Europese havens wordt een verdubbeling tussen 2004 en 2015 verwacht.”⁴⁵

“In de Robrant+ visie wordt naast de stereotiepe economische en stedelijke ontwikkelingen in sterke mate uitgegaan van de realisatie van een aantal reusachtige projecten met gevolgen voor de verkeers- en vervoersstromen in het gebied. Dit zijn de ontwikkeling en invulling van Antwerpen Linkeroever (Deurganckdok: 250 ha bedrijventerrein in drie fasen); Moerdijkse Hoek (650 ha bedrijventerrein); Tweede Maasvlakte (2000 ha, waarvan 1000 ha netto uitgeefbaar) in Rotterdam; Kluizendok (200 ha bedrijventerrein) in Gent; andere ontwikkelingen in de Kanaalzone Gent-Terneuzen (o.a. de ontwikkeling van de Axelse Vlake, Value Park Terneuzen en het Nieuwlandproject); Hoeksche Waard (400 ha bedrijventerrein) in Zuid-Holland; Borchwerf 2 (120 ha netto uitgeefbaar) in Roosendaal; en de aanleg van de WCT (behandeling van negen schepen van het ultra-large type, 12.500 containers van twintig voet per vracht, 1,5 miljoen containers per jaar) in het Sloegebied /Kanaalzone [getallen zijn indicatief]”⁴⁶.

Twee visies op causaliteit

Onze gesprekspartners in het verkeer&transportsysteem zien zichzelf noch het transportsysteem dat ze dienen als *driver* achter de enorme groei. Het is de toenemende consumptie die de vervoersstromen drijft:

“Het idee dat een weg tot meer verkeer leidt is lulkoek. Het zijn mensen die verkeer veroorzaken, wegen zijn dode dingen. Een bedrijventerrein dwingt misschien een weg af, maar het is uiteindelijk de behoefte aan en keuze voor dat bedrijventerrein die er toe doet.”

En: *“Het is niet door de Tweede Maasvlakte dat de Goederenstroom sterk stijgt. Het is de stijgende consumptie”.*

Na voorgaande paragraaf is het echter moeilijk vol te houden dat de drivers van de transportexplosie louter buiten het vervoerssysteem liggen. De lage totale logistieke kosten is eerder dé noodzakelijke voorwaarde voor een exponentiële groei van transportstromen na de jaren '60, de 'transportexplosie'. Zoals zo vaak bij grote systeemwijzigingen betreft het dus meer een co-evolutie waarbij het transportsysteem en de samenleving hun ontwikkeling in dienst stellen van wederzijdse doelen.

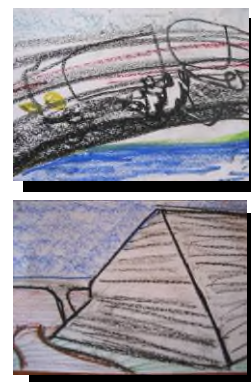
Als de logistieke sector deze visie gaat delen, opent dat de deur om met de hele sector de groeiende tegenstand zodanig te verwerken dat we een volgende systeemfase in kunnen.

Spanningsopbouw

Al vanaf midden jaren '60 klinkt in de VS - de autodiffusie loopt daar voor op die in Europa - het eerste protest tegen hoezeer de excellentie in Verkeer&transport een wissel trekt op de milieu- en leefkwaliteit. (Ralph Nader: *Unsafe at any speed*, New York, 1965, met als hoofdstuk 4: *The power to pollute*).

Op het moment van schrijven staat Verkeer&transport in veel milieulijsten onderaan. In grafieken die toegevoegde waarde van een economische activiteit uitzetten tegen hun maatschappelijke last, gooit een vervoersstap meestal roet in het eten: weinig waarde per eenheid milieulast.⁴⁷

Ook bij discussies over geopolitieke instabiliteit, bedenkelijke vormen van werkgelegenheid, geluid en verstoring, versnippering,



Figuur: inpassing verkeer&transport in het landschap. Van geluid naar geluidswering langs de snelweg.

⁴⁵ Robrant+-visie, deel B, RSD, 2006, p11

⁴⁶ Robrant+-visie, deel A, RSD, 2006, p33

⁴⁷ Diverse publicaties, waaronder Vries J. de., Riele H. te., *Playing with Hyena's*, Journal of Industrial Ecology, Vol 10, Issue 3, 2006; zie ook publicaties van PRé/Goedkoop M. rond de E2-vector, en TNO/EU-werk van Tukker A.

licht, fijnstof, klimaat, biograndstoffen, externe veiligheid, smog en verzuring wordt vaak gewezen naar de verkeer-&transportsector.

“De toename van het verkeer wordt als een bedreiging gezien voor de leefbaarheid en de veiligheid van de steden”. (Robrant+-visie, deel A, p8)

In onze gesprekken blijkt lang niet iedereen uit de sector het daarmee eens:

“Fijnstof is echt niet door ons een probleem. Als de achtergrondconcentraties er niet waren, hadden we geen probleem.”

“Plofgevaar is politiek gehypet, de politiek koopt chloor en ammoniaktreinen af voor de media.”

“Het gaat uitstekend in dit gebied. Er ontstaan veel nieuwe logistieke dienstverleners. Mensen zijn gelukkig. Scheepsmotoren worden nu ook beter. Er is geen probleem.”

“Bij zaken als fijnstof en CO2 vraag ik me af: waar ligt de causaliteit met de haven?”

Rol Vlaanderen & Nederland

Nederland en Vlaanderen spelen in dit excellente systeem-met-nadelen wereldwijd een grote rol. Ten eerste door hun portaalligging in de drukke delta, liggend tussen sterke productie- en handelsstaties, maar ook door hun investeringsgedrag, prioriteitsstelling, organisatie- en innovatierichting. Gaat dit wereldtransportsysteem onder stijgende spanning in transitie, dan komt dat dichtbij de achilleshiel van deze twee landen. Is Nederland kwetsbaarder dan Vlaanderen? Hangt ervan af welke basisprincipes tijdens zo'n transitie gaan schuiven.

“De haven van Rotterdam is ongeveer 2,5 keer zo groot als die van Antwerpen. Toch creëren beide ongeveer evenveel toegevoegde waarde.”

“Zowel in Vlaanderen als in Nederland speelt de kwestie dat de toegevoegde waarde van containertrafiek omhoog moet. Te vaak komen containers aan om daarna direct getransporteerd te worden naar het buitenland.”

3.1.5 Analogie Transport met Landbouw & Water

Waar de OESO, EU, WBCSD en VN alle een ontkoppelde groei onderschrijven van economie en milieulast, daar valt de ontwikkelrichting van de transportsector als een der laatste in de prijzen. Het behoort tot de sectoren die per euro toegevoegde waarde de hoogste last opleveren voor de samenleving. Hoewel het logistieke regime zich zo'n zeventig jaar later ontvouwt, dient zich hier een parallel aan met de conventionele landbouw.

Analogie met Landbouw

Een analogie met Landbouw dient zich aan. Meerdere gesprekspartners vinden die interessant.

Een lange voorfase, met de ontwikkeling van kunstmest rond 1850, dan de mechanische werktuigen en vervolgens een verstrengeling met landelijke politiek⁴⁸. Een gaandeweg excellerend systeem, dat expliciet organiseert op de heldere waardemix “opbrengst per hectare”. De prestatie wordt na ervaringen van de jaren '30 en '40-'45 na 1948 sterk opgevoerd. “Nooit meer honger”. Andere systemen zoals Bouw, Ruimtelijke ordening, Recreatie, Water en Natuur worden er dienstbaar aan gemaakt. Geleidelijk aan komen daardoor ook de nadelen in de weg te zitten. Een EU-weigering om financiële bescherming overeind te houden. Schandalen rond voedselveiligheid, hormonen en medicijnen. Watervervuiling en te lage wateropslagcapaciteit. Ondoordringbaar platteland. Het klein geworden aandeel BNP bij groot beslag in land. Na dertig jaar worden de maatschappelijke aanvallen zó scherp dat die voor de sector uitmonden in perioden van grote instabiliteit. Ook de Landbouw probeert die druk lange tijd met technische aanpassingen te verlagen. Uiteindelijk grijpt de politiek – na het systeem driekwart eeuw actief te hebben gesteund – rechtstreeks in door routines te verbieden. Met bijvoorbeeld de fundamentele vragen rond onze eiwitvoorziening is het einde nog niet in zicht. De samenleving dwingt de landbouw



⁴⁸ Zie Bieleman J., Geschiedenis van de landbouw in Nederland 1500-1950, Boom, Amsterdam, 1992, en Vijver M., Protein Politics, WageningenUR, 2005

nieuwe waarden in haar basis op te nemen. Ook bij landbouw is de roep om weg te bewegen van de commodity, om meer toegevoegde waarde te paren aan minder maatschappelijke last, algemeen. Vlees moet mevrouw, u weet wel waarom. En zonder transport staat alles stil.

Analogie met Water⁴⁹

Er is nog een vergelijking denkbaar, die met Water. Hoewel droge voeten al tien eeuwen belangrijk zijn in ons estuarium en dit onze cultuur en instituties diepgaand heeft beïnvloed, komt er na de ramp in Zeeland&Brabant van 1953 een vernieuwd regime zéér stevig in het zadel. Op het grondidee ‘Alle water weren en de kans op overstroming minder dan eens per tien kjaar’, wordt consequent een verdedigingssysteem gebouwd dat zijn weerga niet kent. Is er serieuze spanning met andere – Wonen, Landschap, Natuur, Verkeer – dan wint Water. Ook hier heerst decennialang de overtuiging: “we hebben het beste systeem ter wereld”.

Toch voltrekt een kentering zich vervolgens ook hier. Op het moment dat de Deltawerken bijna volbracht zijn, ontstaat er maatschappelijk tegenstand tegen vernietiging van het marien ecologisch systeem. Die wordt zo hevig dat niet alleen de Oosterscheldedam een schuivendam wordt (véél duurder, nog nooit vertoond), maar vervolgens het hele systeem overgaat naar een ander basismechanisme. Terugkijkend is de schuivendam de eerste materiële manifestatie van een systeem in transitie. De klimaatverandering versnelt deze vervolgens. Nederland Leeft sindsdien Met Water. Tijdens het schrijven van deze regels worden de eerste huizen in Lent bij Nijmegen gesloopt om ruimte te maken voor de Waal.

Terug naar het verkeer-&vervoerssysteem is een vraag die nu bij ons opkomt de volgende. Is het mogelijk om de al 30 jaar durende patstelling rond de A4-Westland te doorbreken door ook dáár een materiële manifestatie te maken, een historisch scharnierpunt, op weg naar een duurzaam vervoerssysteem?

Bij Landbouw, Water en Transport lijkt de duur van de transitie van dezelfde ordegrootte als de tijd die nodig is om van voorfase door te groeien naar excellentie.

3.1.6 Gezonde dynamische stabiliteit of wederom in voorontwikkeling?⁵⁰

In de bijlage staan toekomstvoorspellingen van de AVV voor de Corazone. Die voorzien op meerdere plaatsen een verdubbeling van de vervoersintensiteit.

Kan de spanning tussen Verkeer en de omringende samenleving met eenvoudige systeemaanpassing acceptabel blijven (dat heet dynamische stabiliteit), of blijkt dat onvoldoende en loopt de spanning zo hoog op dat Verkeer&transport over tien jaar de instabiliteit van Landbouw-begin-jaren-'90 en die van Zorg-vandaag volgt?

De meeste Vlaamse en Nederlandse gesprekspartners zijn dubbel over de toekomst van het goederenvervoersysteem. Ze handelen in dienst van een sterke groei maar beseffen tegelijk de groeiende spanning. Allen handelen alsof Transport halverwege zijn groeicurve zit. Ze voorzien vijftig procent transportgroei in twee decennia én maken die met hun werk mogelijk.

“De goederenstroom gaat inderdaad fors omhoog. Er moet een basisnetwerk zijn dat dat afhandelt.”

En: *“Wat het internationaal vervoer betreft verwacht men ongeveer een verdubbeling van Rotterdam naar het achterland. Naar Antwerpen is die groei tussen nu en 2030 vergelijkbaar.”*

En: *“We zitten nog sterk in de groeifilosofie, zeker voor onze kleinere klanten”.*

“Het verkeer zal na 2020 afnemen. We zijn nu bezig met het afmaken van het systeem zodat we het tot 2020/2030 draaiend kunnen houden. Daarna is het genoeg. De kilometers per persoon nemen af. Mensen gaan dicht bij hun werk wonen. Het autobezit per gezin neemt wel toe, maar de kilometers per auto nemen af. En het aantal personenauto's in totaal neemt ook af, want we krijgen steeds meer ouderen. [...]

Meneer, ik geloof geen barst van een toenemende instabiliteit [...]

We hebben hier een van de beste verkeerskundige systemen ter wereld.”

⁴⁹ Historische sequens ontleend aan de nog ongepubliceerde dissertatie over de watertransitie, Brugge R. van der, DRIFT, Erasmus Universiteit Rotterdam.

⁵⁰ Een aantal transitiedenkers styleert de fasen van een transitie naar Voorontwikkeling, Take-off, Doorgroei, Stabilisatie, zie Rotmans J., Transitie management, DRIFT, Erasmus Universiteit Rotterdam, Rotterdam, 2005

En: “Ik vraag me af of je de term transitie op mobiliteit kunt plakken. Transitie is een modeterm. Het hoort vooral bij de energietransitie.”

Sommigen zien op onderdelen een ingezette verzadiging. De olieprijs, stijgende loonkosten in Azië-, en gedwongen opnemingen van externe kosten, maken dat beslissingen hier en daar anders gaan uitvallen.

“Er zijn drie grote internationale trends die de systeemontwikkeling nu drijven: globalisatie, containerisatie, vergrote scheepvaart. Elk heeft zijn limiet. Tussen 1850 en 1990 loopt de groei van de handel in lijn met de groei van het BNP. Na 1990 verschuift dat: door globalisering gaat de handel sneller dan de groei van het BNP. De containerisatie leidde tot kostenverlaging die wereldwijd nu leidt tot groei. Ook daar zit een grens aan. De economische winst van nog grotere schepen is niet meer zo groot.”

Een aantal gesprekspartners (“en met ons vooral onze grotere klanten”) ziet de vele speldeprikken uit de samenleving als mogelijke opmaat voor diepgaander instabiliteit.

“We voelen steeds meer problemen, [...] duurzaamheid is onze strategische voorwaarde, onze license to operate om die goederenstroom door te laten, [...] milieu en economie beginnen bij ons steeds meer parallel te lopen. [...] Er is onzekerheid alom. De visie op de toekomst is verdeeld. [...] Geef ons met je rapport een procesarchitectuur om de nieuwe stromingen op te nemen.”

“In het strategisch plan van Havenbedrijf Antwerpen zit ook natuurontwikkeling. Er wordt rekening gehouden met zeer actieve natuurontwikkeling. Dat is eigenlijk niet onze rol, maar we worden verplicht door de EU.[...]”

“Het probleem van onze tussenregio is dat we moeten overleven. We zitten klem tussen twee heel grote steden.[...] Dat is de reden waarom die West-Brabantse Vergadering er is. Omdat achttien West-Brabantse gemeenten plus Tholen (...) de bui zien hangen. Als we niet samenwerken worden we finaal platgewalst tussen die blokken.”



Figuur: Snelweg verleden, heden, toekomst

Als het goederentransport inderdaad opnieuw in een voorontwikkeling verkeert (*transitiespeak*), dan komt er een punt dat de superioriteit van het bestaande systeem met andere ogen wordt bekeken.

“Ja, de stelling is verdedigbaar dat Rotterdam zo arm is vanwege zijn haven. de omliggende steden hebben inderdaad een hogere economische groei”.

“Antwerpen verdient meer met minder vervoersbewegingen, maar voor de dagelijkse retoriek is dat te moeilijk. Te intellectueel”.

Sommigen stellen dat alleen de uiterlijke verschijning van Verkeer&transport zal wijzigen, maar zeker niet het vervoersvolume.

“De woorden ‘verkeer’ en ‘transitie’ horen alleen organisatorisch gezien bij elkaar, niet inhoudelijk.”.

3.1.7 Toekomstbeelden voor de inrichting van de Corazone

Eén beeld voor de toekomst van de Corazone komt van Robrant+. Het is het terugbrengen van de balans tussen gebiedsfuncties, ten nadele van de autonome doorgroei van Verkeer&transport. Het ontwikkelpad is te komen tot groene vingers die in Oost-Westrichting de Noord-Zuid-verstedelijkte zones & infra doorsnijden. De infra gaat in dit beeld parttime ondergronds (*vlinderslag*) om de oude Oost-Westlijnen in Water en Natuur deels te herstellen. De provincie Zuid-Holland paste de vlinderslag recent toe bij de N44 in Voorburg, waar stedelijk gebied bovengronds is doorgebouwd op een plek waar de weg ondergronds gaat.

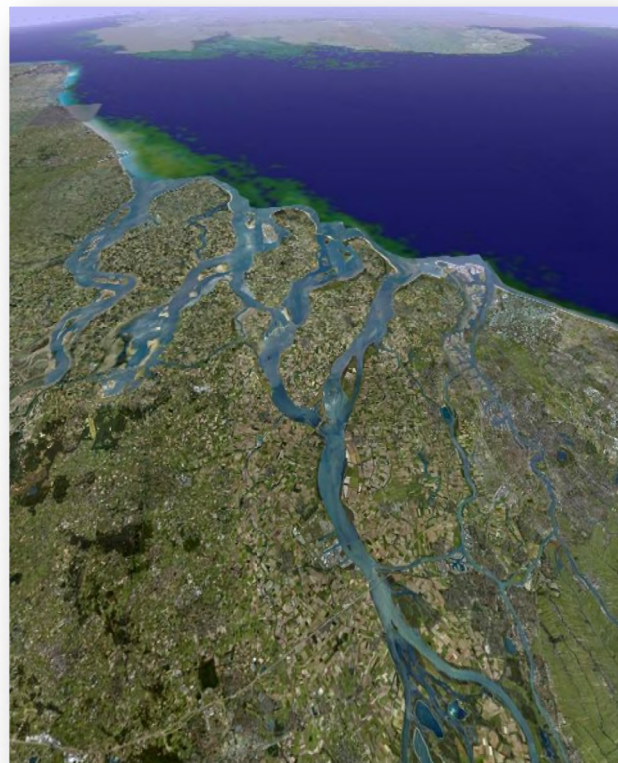
“In het spanningsveld tussen de economische en grootstedelijke zones worden openruimtegebieden behouden en versterkt als buffer tussen stedelijke ontwikkelingen. We voorkomen de ontwikkeling van een verstedelijkte band langs de infrastructuur. Daarnaast schenken we ruime aandacht aan de ontwikkeling van recreatie, natuur en landbouw in de openruimtegebieden. De openruimte zorgt voor het evenwicht tussen de delta en de steden en vormt tegelijk een duidelijke grens tussen de openruimte van de delta en het

verstedelijkte gebied. De openruimte bevordert de kwaliteit van de woonomgeving en draagt via de groene vingers (beken, rivieren, valleien) zorg voor de noodzakelijke natuurlijke en ecologische relaties tussen de openruimtegebieden onderling. Grensoverschrijdende fiets- en wandelroutes vormen groene stapstenen naar de blauwgroene delta en naar de rest van het laagdynamische openruimtegebied. Typische landschapsskenmerken worden versterkt. Een selectieve toegankelijkheid moet verdere verstedelijking tegengaan. Goede (lokale) verbindingen met de stedelijke kernen en met de stedelijke netwerken worden voorzien. Wonen en werken gebeurt in dit laagdynamische openruimtegebied op lokale schaal; de activiteiten – waaronder de regionale bedrijvigheid – worden er gebundeld in bestaande stedelijke kernen om bandvorming te voorkomen. In de andere kernen kunnen lokale bedrijventerreinen voorzien worden.”(Robrant+-visie, deel A, p29)

Nu volgen citaten uit onze gesprekken over de wisselwerking transporttransitie/gebiedsinrichting.

“Ik voorzie goederentransferia buiten alle stadscentra” (Maersk).

“Deze regio kan érg belangrijk worden voor biofuels en later nog veel meer biograndstoffen. Revitaliseer de landbouw tbv aanvoer van bio-grondstoffen, koppel dit aan de as Gent/Terneuzen/SasvGent met Cargill/Nedalco/UGent als tegenvoeter van petrochem-as Antw/R’dam. Bescherm de nichemarkt in Nederland de eerstkomende vijf jaar net als in België” (Bio-energy Valley Gendt, Energietransitie).
 “Europa moet meer zelfvoorzienend worden in biograndstoffen” (SNM, Milieudefensie).



“Denkend vanuit de energietransitie, dan wil ik in de Corazone de eerste shuttleschepen met brandstofcel, de eerste shuttletreinen op waterstof, LNG in trucks, de eerste lijn H2-tankstations. Ik wil dat we veel meer met die buisleidingstraat doen” (Secretaris energieraad, ex-energietransitie/Min EZ).

“Op termijn komt er een gasnetwerk voor waterstof, dat weet ik zeker. Maar nu al wordt er in de havens veel waterstof geproduceerd, plus er is een luchtprobleem, plus er wonen veel mensen omheen. Begin met het verzamelen uit al die H2-bronnen voor levering aan derden. Of maak er elektriciteit van.”

“Bij Akzo in Delfzijl staat de experimentele PEM Powerplant die van zout en waterstof elektriciteit maakt. De opschaling zou uitstekend in jullie gebied kunnen. Akzo maakt het Chloor al in zijn chloorfabriek in Rotterdam. De raffinaderijen al het waterstof.”

“Naar aanleiding van de opening vond een congres plaats. Het eerste deel richtte zich op waterstof en de rol ervan in de toekomstige energievoorziening. Volgens de directeur van Shell Hydrogen Europe kan een waterstofinfrastructuur op nationale schaal ontstaan vanuit kleine lokale netwerken. De voorkeur van Shell gaat uit naar demonstratieprojecten op het gebied van transport. Williamson, manager Future Energy Solutions van Air Products, maakte duidelijk hoe een waterstofeconomie eruit kan zien en welke activiteiten Air Products onderneemt om de ontwikkeling hiervan te versnellen. Air Products ziet de PEM Power Plant als een belangrijke stap, omdat deze gebruik maakt van bestaande infrastructuur. [Persbericht SenterNovem 2007]

“Voor waterstof hebben we het land opgedeeld in regio’s. Die rond Rotterdam heet “groots en meeslepend. Denk in twee ontwikkelassen: Rdam-Arnhem-NRWestfalen (Duitsland is zeer actief rond waterstof). En aan Rdam-Antwerpen. Werk grensoverschrijdend samen met Vito, Vlaamse bedrijven, de Brabantse OntwikkelMaatschappij. Met waterstof kun je een tijdelijk overschot aan elektriciteit opslaan. Je kunt waterstof het beste onder druk meenemen. Anders is het volumineus. Met het expanderen vervolgens daalt

de temperatuur en kun je dus koelen. Daar heeft nog niemand experimenten mee gedaan. Aan de gang dus!” (International Hydrogen Platform)

“Vanuit landschappelijke kwaliteit zeg ik: Er is gevaar voor een slecht gebied daar waar je naar het Zuiden van de klei het zand op gaat. Dat kan landschappelijk veel beter. Nu zijn de verkeerswegen het structurerende element. Dat zou de natuur weer moeten worden: de beken, de bosranden. Maar het is nu elk voor zich” (DHV).

“Er is geen ruimte meer in steden. De kosten worden te zwaar en er is congestie. Dus men probeert zijn activiteiten te verschuiven naar het achterland. Dat is het principe van de extended gateway. [...] We moeten België indelen in economische zones waar waarde toegevoegd wordt. Het transport van Antwerpen daar naartoe moet in dikke stromen geschieden met zo weinig mogelijk last voor de samenleving, bijvoorbeeld per spoor.”

“Vlaanderen kiest inderdaad voor logistiek. Maar wij zijn geen pleitbezorgers voor basislogistiek als er geen toegevoegde waarde aan vastzit. Als er geen werkgelegenheid aan vastzit.[...] Onze ambitie is producten klaar te maken voor de Europese markt. Dus de containers die binnenkomen in de Antwerpse haven, we willen ze op een of andere plaats in Vlaanderen open maken.[...] We willen toegevoegde waarde creëren en de milieulast beperken of verminderen.”

“Logistiekparken organiseren is een interessant idee.”

“Het allereerste wat er moet komen is een organisatie ten behoeve van verkeer- en transportmanagement. Pas dan kunnen alle meer technische innovaties landen” (Transumo).

“Alle havens in B&NL moeten samenwerken rond goederenafwikkeling” (SNM & deelnemers workshop minV&W/Dag van Maarssen 2008).

“Vieze schepen weren en walstroom verplichten voor alle havens in B&NL” (Platform Scheepsemissies).

“Verminder het ploggevaar rond Rotterdam door de haven Moerdijk beter in te zetten” (Haven Moerdijk).

“We willen van de A4 een stroomweg maken met weinig afslagen en van de A16 een ontwikkelsnelweg met veel” (Rijkswisite gebied R'dam Antwerpen).

“De offering van bewoners rond de A4 ten gunste van degenen aan de A16 is ethisch twijfelachtig als die stroomsnelweg niet ook een start vormt van een transitie naar schone, stille en zuinige infra” (DRIFT, Corateam).

“Rond de rolverdeling zie ik het als volgt. De overheid betaalt in het vervolg de infra, want ze leent goedkoop. Een zakenalliantie levert de services zoals de exploitatie van knooppunten. Pensioenfondsen financieren het. De overheid houdt aandelen, want er zijn teveel maatschappelijke doelen om alleen aan bedrijven over te laten” (Transumo/DHV).

“Ik zie ondergronds vervoer niet tot een groot mobiliteitsconcept leiden onder Nederland en België. Er zijn veel studies maar het is nergens toegepast. De randvoorwaarden zijn te moeilijk, ik zie het de eerste vijftig jaar niet gebeuren” (VIM).

“Beprijzen transport creëert concentratie & efficiency & haalt productie en consumptie weer meer bijeen” (SNM).

“We moeten naar schoon, stil, zuinig verkeer en aaneengesloten natuurgebieden” (Visiedocumenten EU).

“Milieu is teveel hindermacht. Er is geen machtsverhouding. Een juridische omslag is nodig” (Haskoning).

“Geen nieuwe bedrijfsterrains meer. Revitaliseer de oude. Stop verrommeling” (InnovatieNetwerk, SNM/MD).

“Stel dat je nou subsidie krijgt op auto's die nog niet bestaan en dat je er een maand mee mag rondrijden. Dat maakt uitproberen een stuk eenvoudiger” (International Hydrogen Platform).

“We hebben Zuid-Afrikanen naar het atelier gehaald om een gebiedswisite te maken. Ze lazen in het vliegtuig dat 80% van de racebezoekers in Francorchamps en Lemans Nederlands is. Bovendien hadden ze lucht

gekregen van circuits in aanbouw in de VS alleen bestemd voor alternatieve energie: schoon, stil en zuinig. Hun conclusie: maak een racecircuit voor dit subsegment in Zuid-Holland en maak er een merk van. Iedereen kent Lemans, wereldwijd. Vergeet niet dat die circuits uit de tijd van de betrouwbaarheidstests van de benzineauto stammen. Die vraag heeft het alternatieve circuit nu wéér.”

Hieronder volgen nog andere niches en ideeën waarop we stuiten. Eén daarvan vormt de bestaande buisleidingstraat die onder de Corazone loopt.

Pijpleiding

“Momenteel spelen pijpleidingen voornamelijk een rol in het transport van chemische (vloeibare en gasvormige) stoffen in de as Rotterdam - Antwerpen. Naast het dubbele ruimtegebruik zijn voornamelijk de leveringszekerheid en de veiligheid van het pijpleidingentransport belangrijke troeven.”

“Op lange termijn kunnen ze ook voor andere goederen van betekenis worden.”

“Een goed uitgebouwd pijpleidingennetwerk draagt bij tot een duurzame economische groei. Het belang ervan neemt evenredig toe met de toenemende capaciteitsproblemen op de andere modaliteiten. Voornamelijk de hoge startkosten vormen een drempel om er in te investeren. Er is primair een beleid nodig dat een betere benutting van de pijpleidingstroken en -straten bevordert, eerder dan de aanleg van deze te stimuleren. Wel is het zo dat het grootste deel van het pijpleidingennetwerk niet in beheer is van publieke partijen, terwijl het juist die partijen zijn die gezamenlijk de randvoorwaarden willen scheppen voor een zo verantwoord mogelijk vervoer over de infrastructurele netwerken.

“...Een pijpleidingennetwerk van de eerste soort - de hoofdverbindingen - dat de havens en de grote bedrijventerreinen met elkaar verbindt, in combinatie met een netwerk van de tweede soort - dat de toevoer naar dit netwerk van de eerste soort verzorgt -, wordt in de langetermijnvisie opgenomen.

De realisatie van een degelijk uitgebouwd pijpleidingennetwerk dat ook gebruikt kan worden voor het vervoer van kleine containers, is op korte termijn niet realiseerbaar. De hoge startkosten, de nood aan een fijnmazige distributie en het relatief goedkope vervoer via de weg bevorderen een modal shift naar deze modaliteit niet.

Belangrijk is er vanuit de overheid voor te zorgen dat grensoverschrijdende pijpleidingenstroken en -straten planologisch geregeld worden in de vorm van de reservering van aaneengesloten (grensoverschrijdende) bouwvrije stroken.”

(Robrant+-visie, RSD, pp72, 34, 35 en 60)

Het Robrant-groene-vingeridee en sommige van bovenstaande citaten gaan de grond in. Ze kiezen de derde dimensie als oplossing voor de spanning rond Verkeer&transport. We besluiten met een tekstbox die geoloog Wim Kooper hierover schreef voor ons rapport.



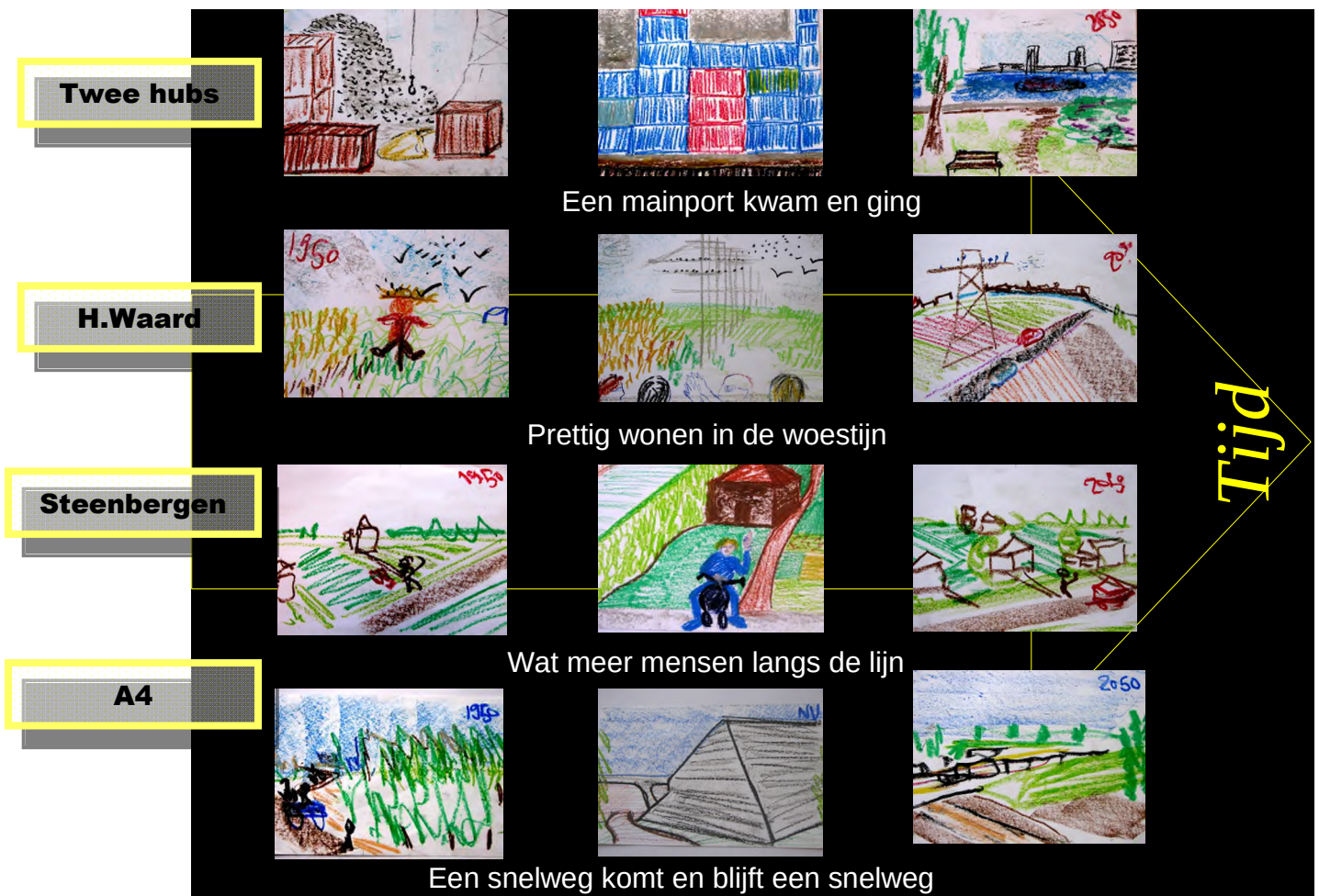
Transities & Ondergrond

De ondergrond huist in de schemerkamer van ons bewustzijn. Dat is niet raar, want het is donker daar en er wonen beestjes die mensen eng vinden. Het is wel jammer. De ondergrond is immers veel meer dan dat. De ondergrond zorgt voor ons voedsel, een flink deel van ons drinkwater, bijna alle energie die we gebruiken en de levende natuur. Ook is de ondergrond de schatkamer van ons verleden en tegelijk transporteur van data en afvalwater. Maar er is veel meer mogelijk. De ondergrond kan een belangrijke rol spelen bij duurzame ruimtelijke inrichting: efficiënt transport en vervoer, duurzame energieopwekking, opslag van stoffen die nu nog voor opwarming van de aarde zorgen. Dat vraagt om nieuw denken over ruimtelijke planning 'in de derde dimensie'. Dat vraagt óók om het bestemmen van die ondergrond. Zo zetten we het raam van de schemerkamer open, komt er licht binnen en gaat de ondergrond meetellen bij duurzame ruimtelijke inrichting.

Tussen Rotterdam en Antwerpen zijn, vooral particuliere, investeringen gedaan voor het gebruik van de ondergrond als transportmodule: vooral gevaarlijke stoffen worden tussen beide steden door ondergrondse buizenstelsels geleid. Dat is relatief veilig en milieu- en energie-efficiënt. Een invulling dus van duurzaam gebruik van de ondergrond. Ook tunnels – al dan niet onder waterwegen– zijn daar in zekere zin een voorbeeld van.

Bij transitiedenken over de fysieke inrichting van het gebied en de verbindingen tussen de tweede en vierde havenstad van de wereld kan de ondergrond een nieuwe, extra impuls geven.

Tekst: Wim Kooper, voorzitter Sectie Bodem, Vereniging voor Milieuprofessionals.



Figuur: verbeelden van verleden, heden en toekomst (DRIFT).

Plek 2: bosjes met daarachter oliewinning

Energie, pilaar onder onze welvaart

Net na het Rotterdamse Heijplaat - idyllische nederzetting met ambitieuze voornemens tussen torenhoge containerstapels - , stopt één van ons langs de weg op een wat onduidelijke plek. “Hier, achter die bomen en struiken halen we we nog wat olie uit de grond en proberen we af en toe geavanceerde winningstechniek uit”. De bron van onze welvaart ligt gecamoufleerd achter de bosjes. Nederland (Rotterdam) de tweede olie-exporteur in de wereld. Antwerpen, het tweede chemische havencomplex ter wereld. Als de basis van ons energiesysteem schuift, moeten ze extreem goed opletten. Plek twee als aanleiding voor een hoofdstuk Energie.



3.2.1 Staat van de transitie: een regime opent zich, op naar variatie

Rond energie verkeren beide landen in een andere situatie dan tien jaar terug. Na een lange voorfase is het systeem aan beide zijden van de grens in beweging. Er is weinig ongeloof meer over dát het ingrijpend gaat wijzigen, het debat gaat over welke routes te nemen naar de toekomst. Voor wat betreft het energiedomein borgt de Nederlandse politiek op het moment van schrijven transitie management tot op het hoogste beleidsniveau, na er zes jaar in de coulissen van het ministerie van EZ mee geoefend te hebben. “Het aandeel duurzame elektriciteit is in de EU in 2050 gestegen tot zo’n 40%, vooral door de inzet van wind op zee, biomassa en veel kleinschalige, decentrale technieken.”⁵¹ Er is R&D-geld beschikbaar. De focus wordt gelegd op de voorlopers.

Vele ontwikkelpaden zijn te paren aan de Corazone zoals energie uit het mixen van zee- en rivierwater (scheiding zout/zoet), biosolar cells (planten die tijdens hun leven energie leveren voordat ze gebruikt worden voor biograndstoffen), biofuels en waterstof.

Uit meer dan honderd ontwikkelpaden selecteert de energietransitie de beloftevolle. Vijf ministeries sturen dit aan. Externe krachten als de hoge olieprijs, de instabiele geo-politieke situatie en de klimaatagenda versnellen deze transitie-inzet. De komende systeemfase geeft een divers beeld voor onze energiebronnen. We drukken ter illustratie hier de tekst van een memo van Jeroen van der Veer, CEO van Shell, af over zijn sectorbeeld en rolverdeling.

3.2.2 Shell memo

*“From: Jeroen van der Veer, Chief Executive
To: All Shell employees
Date: 22 January 2008
Subject: Shell Energy Scenarios*



Dear Colleagues

Regardless of which route we choose, the world’s current predicament limits our maneuvering room. We are experiencing a step-change in the growth rate of energy demand due to population growth and

⁵¹ Energierapport 2008, Ministerie van EZ, Den Haag, 2008, p11

economic development, and Shell estimates that after 2015 supplies of easy-to-access oil and gas will no longer keep up with demand."

In this letter, I'd like to share reflections about how we see the energy future, and our preferred route to meeting the world's energy needs. Industry, governments and energy users - that is, all of us - will face the twin challenge of more energy and less CO2.

This letter is based on a text I've written for publication in several newspapers in the coming weeks. You can use it in your communications externally. There will be more information about energy scenarios in the months ahead.

By the year 2100, the world's energy system will be radically different from today's. Renewable energy like solar, wind, hydroelectricity and biofuels will make up a large share of the energy mix, and nuclear energy too will have a place.

Mankind will have found ways of dealing with air pollution and greenhouse gas emissions. New technologies will have reduced the amount of energy needed to power buildings and vehicles.

Indeed, the distant future looks bright, but getting there will be an adventure. At Shell, we think the world will take one of two possible routes. The first, a scenario we call Scramble, resembles a race through a mountainous desert. Like an off-road rally, it promises excitement and fierce competition. However, the unintended consequence of "more haste" will often be "less speed" and many will crash along the way.

The alternative scenario, called Blueprints, has some false starts and develops like a cautious ride on a road that is still under construction. Whether we arrive safely at our destination depends on the discipline of the drivers and the ingenuity of all those involved in the construction effort. Technical innovation provides for excitement.

Regardless of which route we choose, the world's current predicament limits our maneuvering room. We are experiencing a step-change in the growth rate of energy demand due to population growth and economic development, and Shell estimates that after 2015 supplies of easy-to-access oil and gas will no longer keep up with demand.

As a result, society has no choice but to add other sources of energy - renewables, yes, but also more nuclear power and unconventional fossil fuels such as oil sands. Using more energy inevitably means emitting more CO2 at a time when climate change has become a critical global issue.

In the Scramble scenario, nations rush to secure energy resources for themselves, fearing that energy security is a zero-sum game, with clear winners and losers. The use of local coal and homegrown biofuels increases fast.

Taking the path of least resistance, policymakers pay little attention to curbing energy consumption - until supplies run short. Likewise, despite much rhetoric, greenhouse gas emissions are not seriously addressed until major shocks trigger political reactions. Since these responses are overdue, they are severe and lead to energy price spikes and volatility. The other route to the future is less painful, even if the start is more disorderly. This Blueprints scenario sees numerous coalitions emerging to take on the challenges of economic development, energy security and environmental pollution through cross-border cooperation.

Global greenhouse gas emissions will rise by 52% by 2030, unless the world takes action to reduce energy consumption

This prediction comes from the latest annual World Energy Outlook report from the International Energy Agency (IEA). It says that under current consumption trends, energy demand will also rise by more than 50% over the next 25 years.

The IEA adds that oil prices will substantially rise unless there is extra investment in oil facilities. It says the world has seen years of under-investment in both oil production and the refinery sector. IEA estimates that the global oil industry now needs to invest \$20.3 trillion (£12 trillion) in fresh facilities by 2030, or else the wider global economy could suffer.

"These projected trends have important implications and lead to a future that is not sustainable," said IEA chief Claude Mandil.

"We must change these outcomes and get the planet onto a sustainable energy path."

Bron: World Energy Outlook 2008, zoals geciteerd door news.bbc.co.uk, site accessed 12 nov 08

Much innovation occurs at the local level, as major cities develop links with industry to reduce local emissions. National governments introduce efficiency standards, taxes and other policy instruments to improve the environmental performance of buildings, vehicles and transport fuels.

As calls for harmonization increase, policies converge across the globe. Cap-and-trade mechanisms that put a cost on industrial CO₂ emissions gain international acceptance. Rising CO₂ prices accelerate innovation, spawning breakthroughs. A growing number of cars are powered by electricity and hydrogen, while industrial facilities are fitted with technology to capture CO₂ and store it underground. Against the backdrop of these two equally plausible scenarios, we will only know in a few years whether December's Bali declaration on climate change was just rhetoric or the beginning of a global effort to counter it. Much will depend on how attitudes evolve in Beijing, Brussels, New Delhi and Washington.

Shell traditionally uses its scenarios to prepare for the future without expressing a preference for one over another. But, faced with the need to manage climate risk for our investors and our grandchildren, we believe the Blueprints outcomes provide the best balance between economy, energy and environment.

For a second opinion, we appealed to climate change calculations made at the Massachusetts Institute of Technology. These calculations indicate that a Blueprints world with CO₂ capture and storage results in the least amount of climate change, provided emissions of other major manmade greenhouse gases are similarly reduced.

The sobering reality is that the Blueprints scenario will only come to pass if policymakers agree a global approach to emissions trading and actively promote energy efficiency and new technology in four sectors: heat and power generation, industry, mobility and buildings. It will be hard work and there is little time.

For instance, Blueprints assumes CO₂ is captured at 90% of all coal- and gas-fired power plants in developed countries in 2050, plus at least 50% of those in non-OECD countries. Today, there are none. Since CO₂ capture and storage adds cost and brings no revenues, government support is needed to make it happen quickly on a scale large enough to affect global emissions. At the very least, companies should earn carbon credits for the CO₂ they capture and store.

Blueprints will not be easy. But it offers the world the best chance of reaching a sustainable energy future unscathed, so we should explore this route with the same ingenuity and persistence that put humans on the moon and created the digital age.

The world faces a long voyage before it reaches a low-carbon energy system. Companies can suggest possible routes to get there, but governments are in the driving seat. And governments will determine whether we should prepare for a bitter competition or a true team effort.

That is the article, and how I see our challenges and opportunities. I look forward to hearing how you see the situation (please be concise).

Regards

*Jeroen van der Veer
Chief Executive"*

We kunnen dus rekenen op een bonte mix energiebronnen (dit past ook theoretisch bij zo'n complexe systeemovergang) en Shell hoopt – een breuk met het verleden - op een zeer actieve bijdrage van de overheid in sturing naar de toekomst.

3.2.3 Biobrandstoffen en waterstof

Biograndstoffen en waterstof - twee ontwikkelpaden onder de energietransitie - kwamen al af en toe aan bod. Schalen die op, dan gaat de CoraZone daar vanalles van merken.

Het pad biograndstoffen

Zéér waarschijnlijk gaan biobrandstoffen een rol spelen in onze energievoorziening. Hoewel de productie- opslag- en distributieprocessen nog in de kinderschoenen staan, beginnen de mogelijkheden wel duidelijk te worden. Wat door brandstofprijzen en broeikasemissies begon als een energievraagstuk lijkt de opmaat te worden voor doorgroei naar vele aanpalende domeinen. Vandaag is de industrie in staat biomassa op grote schaal om te zetten in brandstoffen maar het lukt bovendien om steeds meer basischemicaliën te produceren. De droom erachter (voor biotechnologen) is de overstap naar een complete biotech-gebaseerde economie die minder olie en gas gebruikt als grondstof en veel biomassa.

Achilleshiel voor superhubs, kans voor MKB

Dit onderwerp komt voor Rotterdam Oliegigant en voor Antwerpen Chemiegigant dicht bij de achilleshiel maar ook bij hun sterkte. Zo is Havenbedrijf Rotterdam vastbesloten in de nieuwe situatie wéér de leidende hub te worden, ditmaal voor biograndstoffen.

Ook de kleine schaal is in deze transitiefase potentieel invloedrijk. Zo zijn er bedrijven die op straatniveau rioolvergisters inbouwen en de eerste boeren die uiteenlopende organische reststoffen vergisten. Het is geen probleem dit in de Corazone verder uit te proberen en waar mogelijk op te schalen.

Op het moment van schrijven woedt door de voedselcrisis een felle discussie met slogans als “geen brood van de armen in de tanks van de rijken”, er is een handelsmissie naar Zuid-Amerika, er worden bio-installaties in Rotterdam en Gent gebouwd en industriële activiteiten ontplooiën zich tot in de ruime omgeving van de twee mainports.

Overheden van beide landen zorgen elk op hun manier voor de nodige omkadering. Hieronder de belangrijkste initiatieven.

“De grondstoffen komen van overal ter wereld, maar men zal zoveel mogelijk zelfvoorzienend proberen te zijn om ecologische redenen.”
Europa kan zelfvoorzienend worden in grondstoffen”

“Het zit nu in de acceleratiefase, langzaam maar zeker in de exponentiële fase [...] Het heeft al dertig jaar geduurd.”



1 Biopark Terneuzen

Biopark Terneuzen ligt rond de haven van Terneuzen en het kanaal Gent-Terneuzen. Het is een project dat nog volop in de opstartfase zit, maar waarvan de ambities wel duidelijk worden. Het wordt gedragen door zes partners uit het bedrijfsleven, de gemeente Terneuzen, de provincie Zeeland, de Zuidelijke Land- en Tuinbouworganisatie (ZLTO) en Zeeland Seaports. Doelstelling is via koppeling van agrarische met industriële bedrijven - bestaande en nieuwe -, een industriële cluster te vormen die maatschappelijke waarde levert tegen een zo laag mogelijke milieulast. Deze koppeling wordt gecreëerd door reststromen en andere bedrijfsactiviteiten van het ene bedrijf aan te wenden in andere bedrijven.



Een voorbeeld was het plan van Nedalco om op de site van Cargill in Sas van Gent een fabriek te bouwen voor de productie van tweede generatie bio-ethanol, die de reststromen van Cargill zal gebruiken als grondstof. Nedalco zou hierbij ook gebruik maken van de waterzuivering van Cargill en zelf stoom en hogedrukluucht terugleveren. CO₂, een restproduct bij de productie van biobrandstoffen, zou gebruikt worden

in een nieuw in te richten glastuinbouwgebied ten oosten van het kanaal. Nedalco werkte voor dit project samen met de Universiteit Wageningen en de Technische Universiteit Delft.

Verder is in Biopark Terneuzen net een nieuwe biodieselfabriek van het Spaanse Biofueling in gebruik genomen, die gebruik maakt van de glycerine reststromen van het nabij gelegen Dow Complex. Ook vindt men er een bedrijf dat additieven voor biobrandstoffen produceert (Roosendaal Energy), een tankerterminal voor plantaardige olie en een biomassacentrale (Biomassa Unie, EcoService Europe en Heros) die restproducten uit de voedingsindustrie en de agrarische sector omzet in onder meer groene stroom.

2 Ghent Bio-energy Valley

De basis voor Ghent Bio-energy Valley werd gelegd binnen de faculteit bio-ingenieurswetenschappen van de Universiteit Gent. Dit initiatief groeide uit tot een publiekprivate samenwerking waar naast de UGent ook de stad Gent, de haven van Gent, de provincie Oost-Vlaanderen en zeventien partners uit het bedrijfsleven in participeren. Momenteel concentreren de activiteiten van Ghent Bio-energy Valley zich nog rond de productie, opslag en distributie van eerste generatie biobrandstoffen, zowel bio-ethanol als biodiesel. In de toekomst wil Ghent Bio-energy Valley uitgroeien tot een hoeksteen van de *biobased*



economy in Europa. Daartoe wordt door de verschillende partners geïnvesteerd in fundamenteel en toegepast onderzoek en worden gezamenlijke onderzoeksprogramma's opgezet. Tegelijkertijd wordt meegewerkt aan een wettelijk kader dat ondernemerschap en innovatie binnen het domein van de bio-economie stimuleert en wordt gewerkt aan de sensibilisering van het grote publiek voor de nieuwe technologieën.

“Bioethanol tweede generatie produceert ook CO2. Wij vangen dat CO2 wél op en zetten het om in succinaat, een basischemicalie waarmee je alle kanten uit kan. We maken met andere woorden bioplastics als bijproduct van de biobrandstoffen [...] De as Rotterdam-Antwerpen is zo sterk in petrochemie, dat gaat nooit meer weg, al gaat de olieprijs naar 200 dollar per vat [...] Petrochemie zit overal in Rotterdam en Antwerpen [...] Ze hebben veel geld. En die wegen op de havenpolitiek. Ik weet zeker, dat was hun nadeel. Ze hebben intern een enorme strijd moeten maken. Wij kunnen als haven van Gent voluit gaan. Zonder achterhoedegevechten. Als in de haven van Antwerpen iemand ietske te enthousiast vertelt over biobrandstoffen, dan wordt ie op zijn vingers getikt. Daar merk je het soort problemen dat transities geven. Vandaag komen de biobrandstoffen tot ontwikkeling...Waar? In de regio tussen Gent en Terneuzen. Waarom? Er is geen petrochemie.”

“Olie is onze cashcow, we profiteren zolang het er nog is, maar we denken hier niet dat die sector een eeuwig leven is beschoren.”

Doel van dit publiekprivate initiatief is op afzienbare termijn uit te groeien tot een industriële cluster rond de haven van Gent die via tal van synergieën instaat voor de productie van biobrandstoffen en de afgeleide producten. Waar processen al zijn geïndustrialiseerd, wacht men soms op overheidsgaranties waarna industriële projecten kunnen opgezet worden met voldoende kritische massa om op termijn concurrerend te kunnen zijn.

3 Haven van Rotterdam

De haven van Rotterdam is het grootste aanvoer-, verwerkings- en doorvoerpunt van olie in Europa en daarmee een van de grootste Europese energiehavens. Om deze positie veilig te stellen, heeft ze de ambitie geformuleerd het Europees centrum voor biobrandstoffen te willen worden. Op het moment van schrijven hebben zeven bedrijven een concessie voor productie van biobrandstoffen binnen de haven. Ze zullen in eerste instantie eerste-generatie biobrandstoffen produceren. Twee ervan voorzien een mogelijke overstap naar brandstoffen van de tweede generatie. In 2008 werden de eerste brandstoffen er effectief geproduceerd. Verder wil het Havenbedrijf een positie opbouwen als Europese aanlandingsplaats voor biobrandstoffen. Het gaat dan om de import, opslag en doorvoer van eerste generatie biobrandstoffen, voornamelijk uit suikerriet gestookte bio-ethanol uit Brazilië en biodiesel uit de Verenigde Staten. In dit kader moet ook de handelsmissie naar Brazilië gezien worden die de staatssecretaris van Economische Zaken en de burgemeester van Rotterdam ondernamen in april 2008.

“Deze haven is ten diepste een knooppunt met industrie. Hij switcht momenteel van haven-met-chemie naar haven-met-energie.”

3.2.4 Rol van de overheden NL&B

Nederland en Vlaanderen lopen niet voorop vergeleken met veel andere Europese landen als het gaat om productie en gebruik van de eerste generatie biobrandstoffen. (*“Duitsland loopt bij toepassing van mest- & groenvergisters op boerderijen v r voor op ons.”*) Pas nadat Europese doelstellingen op tafel lagen brachten de overheden voldoende aandacht en middelen op om de sector in eigen land van de grond te krijgen. Dit resulteert in een nog zwakke concurrentiepositie op internationale markten. Maar dat niet alleen: Nederland en Vlaanderen zijn dichtbevolkte gebieden met een klein landbouwareaal, waardoor ze afhankelijk zijn van import. Door hun klimaat en arbeidskosten kunnen landen als Brazilië goedkoop leveren. Maar *biograndstoffen* hebben een lagere energie-inhoud per m³ dan de brandstoffen zelf. Dit maakt transport ervan over lange afstand minder rendabel. Dit en het feit dat de grootste toegevoegde waarde in de productie van de eindbrandstof zelf zit, zorgt ervoor dat veel landen de productie in eigen hand willen houden. Gevolg: twijfel aan de rentabiliteit van eerste generatie biobrandstoffen geproduceerd in onze streken. De vraag is nu hoe en in welke mate de bio-grondstofindustrie in deze regio best kan ondersteund worden, wetende dat er ook ethische vragen spelen aangaande het milieu en sociale thema's.

Overheidsbeleid België/Vlaanderen

In België werd ter overbrugging van de aanvangsinvesteringen gekozen voor een systeem van **productiequota**. Dit betekent dat de hoeveelheden bio-ethanol en biodiesel die nodig zijn om de Europese doelstellingen te halen, worden vertaald naar productiequota. Slechts producenten met een quotum mogen leveren op de binnenlandse markt en genieten fiscale voordelen waardoor de productie rendabel wordt. Alles wat boven het quotum geproduceerd wordt, kan afgezet worden op buitenlandse vrije markten.

Voor het toewijzen van de productiequota is gebruik gemaakt van een Europese aanbestedings-procedure, met daarin duurzaamheidcriteria als het gebruik van pesticiden en kunstmest bij de teelt en de energiekosten voor transport van deze grondstoffen. Dit zorgt ervoor dat Vlaamse landbouwers met hun energiegewassen en teeltoverschotten ook daadwerkelijk terecht kunnen bij de Vlaamse biobrandstofproducenten.

De Vlaamse overheid subsidieert de teelt van energiegewassen per hectare. Er worden echter geen streefcijfers voor de interne productie van grondstoffen bekend gemaakt. Vlaanderen rekent op de import van grondstoffen om de Europese doelstellingen tegen 2020 te kunnen halen.

Het voordeel van dit systeem is dat een stabiele thuismarkt ontstaat, die private investeerders en ondernemers aantrekt en innovatie stimuleert. Een initiële fase met grote opstartkosten en technologie met kinderziektes wordt zo zonder te grote risico's overbrugd.

In België ontbreekt echter de wettelijke verplichting voor oliemaatschappijen om een percentage biobrandstoffen bij te mengen, waardoor aan de pomp momenteel nog nauwelijks biobrandstof kan getankt worden. Hier zou aan gewerkt worden. Ook wat betreft de productie en distributie van E85 (brandstof met 85% bio-ethanol en 15% benzine) is nog niets wettelijk geregeld.

De tankmogelijkheden voor PPO (pure plantaardige olie) zijn n g beperkter. De overheid heeft wettelijk bepaald dat landbouwers die zelf koolzaad verbouwen de enige zijn die de olie ook mogen verkopen. Op die manier zou het grootste deel van de economisch toegevoegde waarde, namelijk de productie van de olie, ook ten bate van de eigen landbouwsector komen. De Vlaamse overheid verstrekt forse financiële steun aan landbouwers en coöperaties die investeren om PPO te kunnen produceren. Door de grote administratieve lasten van het systeem, heeft het echter weinig succes.

Overheidsbeleid Nederland

Nederland voert een tweesporenbeleid ten aanzien van biobrandstoffen. Er is een generiek spoor dat een marktbrede inzet van de huidige generatie biobrandstoffen tot doel heeft en een innovatief spoor dat de ontwikkeling en marktintroductie van innovatieve biobrandstoffen wil stimuleren.

Binnen het reguliere beleid wordt de leveranciers van benzine en diesel verplicht om een bepaald percentage biobrandstoffen op de markt te brengen. Deze percentages volgen de Europese vooropgestelde waarden. Het is aan de leveranciers om te beslissen onder welke vorm ze dit zullen doen: bijmengen van een bepaald percentage bij benzine of diesel, het verdelen van E85 of PPO of een combinatie van deze. Hierdoor wordt een vrije markt gecreëerd, waar brandstofleveranciers in zee kunnen gaan met de producenten die hen de beste voorwaarden kunnen bieden.

Maar binnen Nederland en alle andere Europese landen die hun biobrandstoffenmarkt open stelden, staan de eigen producenten momenteel sterk onder druk. In tegenstelling tot Europa, is het in andere landen niet verboden productiesubsidies toe te kennen, waardoor zeer goedkope biobrandstoffen uit de VS en Argentinië de Europese markten overspoelen. Daarbij willen landen zoals Maleisië en Brazilië steeds meer de productie in eigen hand houden en ze zijn begonnen met het uitreiken van productievergunningen met de Europese afzetmarkten in het vooruitzicht.

Via de certificering van biobrandstoffen zou dit probleem enigszins kunnen verholpen worden. Daarom wil de Nederlandse overheid op termijn gaan werken met certificaten die informatie geven over de duurzaamheid van biobrandstoffen, o.a. de CO₂-uitstoot die tot dat moment in de keten is ontstaan. Deze certificaten zouden verhandelbaar worden en voor de leveranciers kunnen dienen als middel om aan te tonen dat ze aan hun verplichtingen hebben voldaan. Een dergelijke certificering op basis van duurzaamheidscriteria moet echter eerst internationaal voet aan de grond krijgen. Tot die tijd is het in strijd met WTO-regels en Europese regels betreffende het vrij verkeer van goederen.

Het innovatieve beleidsspoor wordt ondersteund door het platform 'groene grondstoffen' dat opgericht werd om de energietransitie een duwtje in de rug te geven. Dit platform bestaat uit mensen uit industrie, overheid en kennisinstellingen en heeft de ambitie neergeschreven om tegen 2030 in Nederland 30% van de fossiele grondstoffen te vervangen door biomassa. Gespecificeerd naar transportbrandstoffen betekent dit dat 60% zou moeten vervangen worden door biobrandstoffen. Ook Nederland stimuleert de productie van energiegewassen door middel van subsidie, maar rekent momenteel op import om aan de vooropgestelde Europese doelstellingen te kunnen voldoen. Daarom stelt het platform dat vooral moet ingezet worden op de productie van tweede generatie brandstoffen die kunnen gemaakt worden uit alle houtachtige grondstoffen. Projecten die hiertoe bijdragen komen in aanmerking voor subsidie. De selectie van projecten gebeurt zo dat deze na beëindiging van de subsidie een goede kans hebben om marktconcurrentieel te zijn.

3.2.5 Bio-energie & de ruimte in Cora

Bij brandstoffen is de bio-economie de fase van voorontwikkeling voorbij. Ze staat in take-off, is beloftevol en daar hoort een stimulering bij om te voorkomen dat innovators op het niveau van experiment blijven steken. De innovatoren staan in lijn met nationale en supranationale beleidsvoornemens.

Voor biofuels gaat het nu om het bouwen aan een niche-regime (transitiespeak voor een alliantie in de samenleving die bereid is de eerste opschaling voor zijn rekening te nemen en de netwerkprestaties te verbeteren). Het gaat om het instellen van een stabiel investeringsklimaat, om R&D-locaties, -capaciteit en -geld, om bescherming van de eerste opschalingsjaren en om voorkoming van onacceptabele footprints elders. De cluster Gent-Terneuzen-Sas van Gent heeft een goede uitgangspositie. Ter stabilisering van de nichemarkt de eerste tien jaar zouden de overheden hun rol als early adopters en fiscaal monopolist kunnen spelen.

We weten niet welke ruimteclaims zo'n grondstoftransitie gaat hebben. Fysiek de ruimte geven wordt dus mogelijk een rol voor planologen in de Corazone. Het gaat om ruimte voor landbouw, raffinage/productie, onderzoek, experimenten, opschaling en infra. De alternatieven zijn dat óf dit cluster elders wortel schiet omdat planologie de take-off-fase blokkeert, óf dat de opschaling planologen overvalt.

Het lijkt logisch de koppeling te verbeteren met de landbouwgebieden; de oude suikergronden? Dat betekent dat de Hoeksche Waard, Rotterdam en Gent met een andere toon om de tafel moeten, dan tot nog toe. Het lijkt logisch de infra met de opschaling mee te laten groeien (sluizen, spoor, havens). Het publiek is gesensibiliseerd. Om de ethische discussie vruchtbaar te laten uitwerken zouden partijen met elkaar aan gedeelde visies en agenda kunnen werken. Geld voor development lijkt geen probleem. ("Clean technology funds...daar zit zo ongelooflijk veel geld. Ze vinden niet eens genoeg projecten. Ze hebben allemaal 200 miljoen euro in de hand en weten niet wat ze ermee moeten."). Voor research - zeker na de financiële crash - ligt dat misschien genuanceerder.

De as Gent-Terneuzen dient zich als grensoverschrijdende proeftuin aan voor de opbouw van een biobased economy in beide landen. Zij heeft sterke pluspunten. Er lopen twee grootschalige innovatieprojecten (Ghent Bio-energy Valley en Biopark Terneuzen). Die liggen dichtbij elkaar en bij water-, weg- en spoorverbindingen. Naar de rest van West-Europa zijn er nog weinig mobiliteitsproblemen. In dit gebied is geen noemenswaardige petrochemische bedrijvigheid die op regimeverdediging (transitiespeak) uit is en al te direct de opkomst van een nieuwe economische cluster dwarsboomt. Er zijn in dit gebied belangrijke academische en industriële spelers actief, waardoor het zwaartepunt in know-how hier ligt. Het leidt tot slot nu al tot sociaal-economische stimulering aan de Nederlandse kant, iets wat daar zeer welkom is.

Een interessante - maar open - vraag blijft wat er in tijden van een take-off gebeurt met het oude regime en de fysieke ruimte die dat in gebruik had. Ruikt dit op termijn naar revitalisering van oude industrieterreinen?

Het pad waterstof

Waterstof is een grote belofte met beperkingen. Het is volumineus, je moet het eerst maken, het past niet bij ons bestaand energiesysteem - dus moet alles nieuw-, en voor mobiliteit lijkt het beperkt tot middellange afstanden. Maar het verbrandt schoon en stil en kan enkele geintjes die benzine en diesel niet kunnen. Keramiek brandstofcellen lijken bijvoorbeeld ammoniak uit stallucht te kunnen halen. Gecomprimeerde gassen kunnen iets koelen bij expansie en met waterstof kun je een tijdelijk overschot aan elektriciteit opslaan.

"Op termijn komt er een gasnetwerk voor waterstof, dat weet ik zeker. Maar nu al wordt er in de havens veel H_2 geproduceerd, plus er is een luchtprobleem, plus er wonen veel mensen omheen. Begin met het verzamelen uit al die H_2 -bronnen voor levering aan derden. Of maak er elektriciteit van."

"In Delfzijl staat de experimentele PEM Powerplant die van zout en waterstof elektriciteit maakt. De opschaling zou uitstekend in jullie Corazone kunnen. Akzo maakt het Chloor al in zijn chloorfabriek in Rotterdam. De raffinaderijen al het waterstof."

"Voor waterstof hebben we het land opgedeeld in regio's. Die rond Rotterdam heet Groots & Meeslepend. Rond Arnhem zit de maakindustrie. Denk in twee ontwikkelassen: R'dam-Arnhem-NRWestfalen (Duitsland is zeer actief rond waterstof) , en Rotterdam-Antwerpen. Werk grensoverschrijdend samen met Vito, Vlaamse bedrijven en de Brabantse OntwikkelMaatschappij."



Overheidsbeleid Nederland

Waterstof (H_2) krijgt de laatste jaren in Nederland veel aandacht. Binnen de Energietransitie buigen twee platforms - Nieuw Gas en Duurzame Mobiliteit - zich over de mogelijkheden van waterstof als energiedrager in Nederland. Dit resulteerde in een officiële visie op de functie die waterstof in 2050 kan vervullen in een economisch efficiënt en duurzaam energiesysteem met een hoge bevoorradingszekerheid, geformuleerd door het bedrijfsleven, kennisinstellingen en de overheid verenigd in de werkgroep 'Waterstof' van het platform Nieuw Gas. De werkgroep vindt dat waterstof de meest effectieve oplossing is voor het aanpakken van de stedelijke luchtkwaliteit, het beperken van de emissie van CO_2 en het versterken van de energievoorzieningszekerheid. Concreet uitgewerkt in transitieroutes betekent dit dat voor mobiele toepassingen van waterstof in het begin vooral zal ingezet worden op waterstofbussen en –personenvoertuigen met verbrandingsmotoren of brandstofcellen. Later wordt overgestapt naar hybride concepten. Als belangrijkste energiebron voor de productie van waterstof wordt gedacht aan steenkool met CO_2 -sequestratie. Later zullen vermoedelijk ook biomassa en offshore wind worden ingezet. Het moet mogelijk zijn tegen 2050 de helft van de voertuigen te laten rijden op waterstof.

Wat betreft de stationaire toepassingen ziet de werkgroep in een eerste fase het meeste potentieel voor mini brandstofcelinstallaties met warmtekrachtkoppeling. Deze kan gebruik maken van industriële waterstof of waterstof geproduceerd uit aardgas. In 2020 wordt een verschuiving verwacht van dergelijke decentrale waterstofproductie naar een centraal systeem waar waterstof wordt aangemaakt uit aardgas, steenkool of biomassa gekoppeld aan een systeem van CO_2 -opslag. Vanaf dan zou ook het grootschalig transport van waterstof via pijpleidingen rendabel worden.

Wordt echter alleen voor mobiele toepassingen gekozen dan is transport per trailer economisch de beste optie, voorafgegaan door productie uit (groen) aardgas.

De werkgroep concludeert dat een geïntegreerde aanpak nodig is om een succesvolle energietransitie te bekomen. Daarom wordt gekozen voor een benadering waarbij technologische, infrastructurele en niet-technologische aspecten in onderlinge samenhang worden aangepakt. In praktijk werden de hierboven beschreven transitieroutes voor waterstof dan ook onderbouwd met een langetermijn onderzoeksagenda die financiële tussenkomst biedt aan projecten die trachten factoren (technisch, procesmatig, juridisch, ...), die een gewenste energietransitie in de weg staan, in kaart te brengen en weg te werken. Om deze projecten aansluiting te laten vinden bij reeds bestaande technologie, infrastructuur of productiecapaciteit, werden drie regio's binnen Nederland geselecteerd waar deze projecten preferentieel dienen door te gaan. Verder wordt met deze projecten ook deelgenomen aan Europese en andere onderzoeksprogramma's, zodat ook op internationaal niveau een goede kennisuitwisseling kan plaatsvinden.

Overheidsbeleid België/Vlaanderen

In het Belgische energiebeleid komen waterstof en brandstofcellen op het moment van schrijven aanvankelijk niet aan bod. Gaandeweg het project lijkt dat te veranderen met het voornemen om een as Vlaanderen-ZuidNederland rond waterstof op te bouwen. Langer al werken binnen universiteiten en andere kennisinstellingen onderzoeksgroepen aan waterstofgelinkte technologieën. Wat betreft industriële waterstof werd er doorheen de jaren al veel kennis en ervaring opgedaan in België, wat ondermeer als voordeel heeft dat voor grote industriële afnemers reeds een uitgebreid waterstofdistributienetwerk aanwezig is.

Geregeld slaan industriële actoren en kennisinstellingen ook de handen in elkaar, met (financiële) steun van de Vlaamse overheid. Zo resulteerde de samenwerking tussen busbouwer Van Hool, de voertuigindustrie, Siemens, het Vlaams Instituut voor de aanmoediging van innovatie door Wetenschap en Technologie (IWT) en andere partners in de ontwikkeling van een hybride bus met brandstofcellen.

Maar ook de Belgische overheid zag in dat mede door gebrek aan een overkoepelende visie en beleidsdoelstellingen al deze initiatieven weinig gecoördineerd verlopen. In 2007 werd dan ook een project gestart waarin enerzijds een systeem ontwikkeld werd om de laatste internationale wetgeving, kennis en ervaringen rond waterstof te centraliseren en anderzijds instrumenten ontwikkeld werden die toelaten om wetenschappelijk te evalueren welke plaats waterstof in de Belgische energievoorziening kan innemen. Na consultatie van experts, wordt gewerkt aan een richtinggevend kader waarbinnen projecten ondersteund kunnen worden.



Figuren: fluisterboot op waterstof in Friesland en pijpleidingnet van Air Liquide rond de Corazone.

3.2.6 Waterstof & de ruimte in Cora⁵²

“Voor waterstof is Nederland al snel te klein. Denk aan twee assen: R’dam-Arnhem-NRWestfalen (Duitsland is zéér actief rond waterstof) en aan R’dam-Antwerpen.”

De Corazone kan zeer betekenisvol worden voor het waterstofpad onder de energietransitie. De shuttles op binnenvaart en wegen opereren op overzichtelijke, monitorbare afstanden en kunnen eerst experimenteel en later mogelijk permanent worden voorzien van stille en emissieloze motoren. Met name de vermogenskarakteristiek van binnenvaart past bij wat waterstofstacks kunnen leveren. De delta lijkt bovendien geschikt om windenergie te koppelen waterstofproductie. Dit maakt grootschalige, goedkope en schone productie mogelijk, onafhankelijk van fossiele en nucleaire bronnen. Daarbij kan waterstof opgeslagen worden, waardoor de fluctuaties van windenergie geen nadeel meer zijn.

In zowel Vlaanderen als Nederland bestaat de intentie dit soort proefprojecten te starten. Taak voor Ruimte is het om het waterstofpad althans niet te blokkeren, dus uit te zoeken welke de ruimteclaims zijn als het opschaaft en een discussie over prioriteiten te starten bij conflicterende claims.

In de Corazone zijn industriële spelers actief met multinationale ervaring in duurzame waterstoftoepassing (Shell, Air Liquide, Air Products, Proton Chemie, Hoek Loos en andere; het leidingnet van Air Liquide staat in de figuur). In tenminste vijf havens wordt op industriële schaal waterstof geproduceerd. Ook zijn de distributienetwerken, pijpleidingen, tankwagens en tubetrailers aanwezig. Deze worden zeker uitgebreid. Het lijkt interessant om waterstofproductie op basis van windenergie te linken aan dit netwerk.

We schreven het al, de ruime omgeving van Rotterdam en Antwerpen kampt met de ernstigste luchtverontreiniging van Europa en intensieve vervoersstromen via weg, water en spoor. Proefprojecten met trucks en binnenvaartschepen beantwoorden aan de roep om verbetering. Voor het ontsluiten van stadscentra en industrieterreinen in de regio via waterstofpendelbussen geldt hetzelfde. Het moet niet al te moeilijk zijn een netwerk van waterstoftankstations aan te sluiten op de aanwezige distributienetwerken in de delta.

“De waterstofbussen hebben nu een schaal van drie stuks. Er zijn nog veel technische vragen zijn, maar het gaat nu eigenlijk om de eerste aanbestedingen.”

⁵² Enkele links en bronnen:

- www.emis.vito.be, www.vilt.be, www.milieurapport.be, www.gbev.org, www.portofzeeland.com
- Biopark Terneuzen (2007). Biopark Terneuzen, innovatief koppelen voor milieu, economie en regio. Position Paper.
- De Standaard. ‘Het zou verkeerd zijn de Gentse haven te onderschatten’. 15 april 2008
- www.portofrotterdam.com, www.mfa.nl/rio/economie_en_handel, www.senternovem.nl
- www.waterstof-energie.startpagina.nl, www.vlaamsparlement.be, - www.flandersdrive.be, www.basf.be
- Staatssecretaris van ministerie van VROM (15 mrt 2006). Beleidsbrief biobrandstoffen
- Federaal Wetenschapsbeleid (2007). Ontwikkeling van instrumenten ter evaluatie van het potentieel voor duurzame waterstof in België
- IEA (2006). Agreement on the production and utilization of hydrogen. Annual report
- Werkgroep Waterstof (2006). Waterstof, brandstof voor transitie. Advies van het platform Nieuw Gas

“De experimentele PEM Powerplant van Nedstack gebruikt chloor en draait nu op 100kW schaal. Dat moet naar MegaWatt schaal. In Bergen op Zoom en Rotterdam zit een zout- en een chloorfabriek. Dat past dus.”

“Het is denkbaar dat de Corazone alle verbindingen met de landelijke netwerken loskoppelt en zelfvoorzienend wordt. Dan loop je ineens voorop. Je kunt dat ook op wijkniveau doen.”

“Er is sinds kort de keramiek brandstofcel (Solid OFC) die koolwaterstoffen uit de lucht kan halen. Die kan ammoniak uit stallucht halen.”

“Wat de waterstofauto betreft: stel dat je als regio nou subsidie geeft op auto-ontwerpen die er nog niet zijn, en dat je daarmee een maand mag rondrijden.”

“Er zijn al meer grensoverschrijdende samenwerkingen: Eindhoven/BOM/Vlaanderen; Hogeschool Arnhem met partijen uit NR Westfalen. Bij het EU/JTI-subsidieprogramma stijgt je kans stijgt sterk als je een grensoverschrijdende as aanmeldt.”

Vlaanderen en Nederland bundelen krachten rond waterstof

Vlaamse en Nederlandse bedrijven gaan samenwerken op het vlak van waterstof en brandstofceltechnologie. De samenwerking is bezegeld door de overhandiging van het masterplan 'waterstofregio Vlaanderen/Zuid-Nederland' aan Vlaams minister van Economie Patricia Ceysens (Open Vld).

De overhandiging gebeurde in aanwezigheid van een zeventigtal betrokken bedrijven, kennisinstellingen, scholen en beleidsmakers. De bedoeling van de samenwerking is om op termijn uit te groeien tot een Europese topregio inzake technologische toepassingen van waterstof. Europa investeerde eerder al een miljard euro in het onderzoek naar waterstof als bron van energie.

Drie luiken

Het masterplan bevat drie grote luiken: de uitvoering van een viertal demonstratieprojecten, de ontwikkeling van educatief materiaal om waterstoftechnologie structureel in te bouwen in onderwijsprogramma's, en de ondersteuning van de waterstofregio via een projectbureau WaterstofNet.

Het volledige plan met een budget van 16 miljoen euro en een looptijd van vier jaar, wordt nu voorgelegd aan de Vlaamse, Nederlandse en Europese (Interreg) overheid voor financiering. Ceysens sprak alvast haar waardering uit over de kwaliteit van het masterplan, en is bereid de Vlaamse cofinanciering in te vullen.

Bron: www.hln.be, site access 8 nov 08.

Detailering masterplan

In de voorstelling van het Masterplan ging de streekmanager bij de Strategische Projectenorganisatie Kempen (SPK vzw) in op de gekozen demonstratieprojecten. Hierbij is gekeken naar toepassingen die dicht bij commercialisering staan, zoals vaartuigen en heftrucks uitgerust met waterstof- brandstofcellen. Daarnaast wordt regionale expertise ingezet om een toeristentrein op waterstof te laten rijden. Bovendien worden vier waterstoftankstations voorzien, die "groene" waterstof zullen produceren op basis van duurzame elektriciteit. Een aantal regionale toeleveranciers staan klaar om componenten voor deze projecten te leveren, terwijl ook enthousiaste industriële gebruikers voor de verschillende projecten klaar staan, een essentiële voorwaarde tot slagen. Naast het demonstratieprogramma wordt parallel een onderwijsprogramma voor middelbare en hogescholen uitgewerkt: de generatie van de toekomst moet nu kennis kunnen maken met waterstof. Om deze activiteiten te kunnen realiseren en bovendien de binding met Europa te verzorgen wordt het projectbureau WaterstofNet opgericht, dat alles coördineert en communiceert. Het plan met een budget van 16 miljoen Euro en een looptijd van vier jaar wordt voorgelegd aan de Vlaamse, Nederlandse en Europese (Interreg) overheid voor financiering. Het masterplan is een start en de doelstelling is om de activiteiten uit te breiden naar een programma, bestaande uit innovatie- en businesslijnen binnen de thema's Logistiek, Automotive, Maritiem en Smart Utilities, met een omvang van 100 miljoen Euro.

Minister Patricia Ceysens sprak alvast haar waardering uit over de kwaliteit van het Masterplan. "Waterstof is niet de one silver bullet in de ontwikkeling van een Vlaamse groene economie", aldus Ceysens, "maar vanwege de kennis en ervaring in de regio, de Europese ambities en de beloftevolle perspectieven voor waterstof moeten overheid, industrie en onderzoekspartners samen de handen uit de mouwen steken om een hoofdrol in Europa te kunnen spelen. Het plan sluit bovendien aan bij de Vlaamse ambitie om van High-Tech regio door te groeien tot een toonaangevende Clean-Tech regio."

Bron: www.bom.nl, site access 8 nov 08

Plek 3: de Hoeksche Waard

Van drive-over naar bestemming

We fietsen langs Hoogvliet en Spijkenisse en verlaten met de pont de Randstad. Een korte lunch in Nieuw-Beijerland en we komen in de polder op een plek waardoorheen het A4-Zuid-tracé gepland staat. Eindelijk buitengebied. We stoppen op een kaarsrechte weg. Windstil. De zon schijnt. Ruimte volop. Toch voelt het als geen fijne plek. Nu en dan scheurt er een auto voorbij op het smalle asfalt. De sloten lijken ons geëutrofeerd. We glimlachen: bias van stedelingen die zelf wonen tussen de fijnstof? Het landschap - monoculturen in het land - zien wij als saai. Regime Landbouw heeft hier maximaal huisgehouden. We vinden één soortenrijke boerenberm. We weten dat er ook oude krekens zijn. Boven ons een hoogspanningmast met honderden spreuwen.

Wij verbeelden ons een rustig, noest plattelandverleden. Vijandschap naar buiten misschien zelfs. Godvrezendheid, geholpen door de natte, onzekere historie. Eén onzer kent de eeuwenoude rechtsvorm die hier het ontwikkelen van nieuwe aanwassen regelde: een gemeenschappelijke, ongedeelde-eigendomsvorm, waarbij een eigenaar alleen in consensus met collega-eigenaren de bestemming van gronden kan wijzigen. Collectieve touché.



Hoeksche Waard. Agrarisch eiland in de luwte van havens. De rust van deze eilandfase is nog niet verstoord door oprukkende stad. Blijft dat zo of wordt het aangestoken door metropolitane dynamiek? Ivo Opstelten (burgemeester R'dam, geciteerd op Hoekschewaard.nl) legt zijn claim: "Nóóit geeft Rotterdam zijn aanspraak op een grootschalig bedrijventerrein in de Hoeksche Waard op." Oud Beijerland kan in 2030 ook een hippe kern zijn. HW, word je achterland voor industrie&haven, wordt het wonen, recreatie of zilt-landbouw?

Plek 3. Agrarische woestijn in de polder van de Hoeksche Waard



3.3.1 Historie

De Hoeksche Waard is een schoon voorbeeld van agrarische ontwikkeling in een estuarium, waar historisch gorzen en slikken in brede riviermondingen lagen. Het eiland is in vijf eeuwen veroverd op de delta, het overgrote deel na de Elisabethsvloed van 1421 met zijn compleet verdrinken dorpen. "Alleen weynige, die schepen bij de hand hadden, sijn het gevaer ontsloopen."⁵³ Hierna nam de opslibbing van het veengebied snel toe: 'Meer nog dan de winning van turf en zout lokte het inpolderen van de gorzen de eigenaars van dit land toe.'⁵⁴

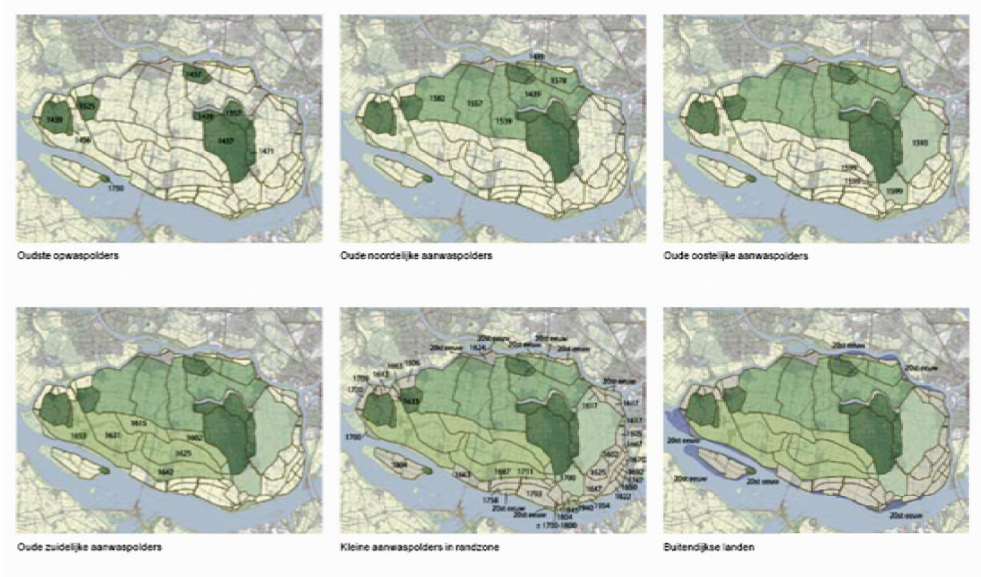
De Elisabethsvloed verandert de waterlopen. De bedijking vindt merendeels plaats in 115 jaar tussen 1538 en 1653. De laatste twee eeuwen verandert er aan de omvang van het eiland weinig meer. Het telt nu zestig polders (gebied waar de grondwaterstand kunstmatig beheerst wordt).

*Dit jonge, uit zee en rivier gegroeide land. [...] De klei is er niet veel zwaarder dan de wijze waarop velen hun godsdienst bedrijven. [...] Zonder God en heiligen durfde men er toen het leven niet aan.[...] Sinds ten behoeve van de spoorwegen in 1867 de kreekkrakdam Zuid Beveland met de vaste wal verbond, zijn – te beginnen met St Philipsland in 1884 – al de eilanden uit hun isolement verlost.*⁵⁵

⁵³ Allewijn M., Van Grooten Waard tot Hoeksche Waard, vijf eeuwen eilandhistorie, 's-Gravendeel, 1952

⁵⁴ Maastricht C. van, De aanwassen onder Fijnaart, 1651–2001, uitg De aanwassen onder Fijnaart, Bergen op Zoom, ISBN 90-9014943-02001, p14

...Er kwamen meer verkoudheden, scheurbuik en jicht voor dan elders en veel galkoortsen, vooral in de hondsagen. [...] Men vindt er scheepstimmerwerven, touwslagerijen, leerlooierijen, meestoven, ros- en moutkorenmolens, en vooral de vlasteelt. Tot in Zeeland toe kweekten de Hoekschewaarders hun vlas. Er was ook veel wild op het eiland: eenden in de vele grienden, patrijzen, hazen en wilde ganzen. [...] En niet te vergeten: de vissen! De Mijsheerenlandse baars was nationaal vermaard. [...] En dan de Beijerlandse kriecken.”⁵⁶



Figuur: Inpoldering Hoeksche Waard tussen 1400 en 2000

3.3.2 Invloed van de landbouw

85% van het areaal wordt nu voor landbouw gebruikt. Nog slechts een kleine drie procent van de 85.000 inwoners werkt daarin, overeenkomstig het landelijk gemiddelde⁵⁷. De landbouw hier heeft de schaalvergroting en specialisatie gevolgd. Net als elders in Nederland en Vlaanderen zijn de boeren nu kwetsbaar door internationale concurrentie. Hoewel een groot deel van de bevolking geen directe betrokkenheid meer heeft bij die landbouw, kenmerkt de agrarische cultuur het bestuur van het eiland nog steeds. Er is een grote betrokkenheid bij het land en landschap.

“Oorspronkelijke bewoners hebben veel invloed. Ze willen het landschap behouden. Nieuwe bewoners blijken óók zeer behoudend. Ze kwamen voor het landschap. In het algemeen hebben zij meer geld, meer opleiding en werken ze elders. De visie van nieuwkomers op het lokale landschapbeleid is dat zij vaker dan autochtonen meer natuur wensen en minder dan autochtonen werkgelegenheid en woningen. Voor veel nieuwkomers betekent het wonen op het platteland het vinden van rust en ruimte, de vlucht uit de bijenkorf.”

3.3.3 Invloed van Rotterdam

De HW is enerzijds de grens van het stedelijke en industriële Rotterdam. Anderzijds werkt vijfenveertig procent van de beroepsbevolking buiten de Hoeksche Waard en Rotterdam is een belangrijke werkgever.⁵⁸

⁵⁵ Barend de Graaff in De Hoeksche Waard zoals het was, Rijkhoek, Den Haag, 1969, p3

⁵⁶ Uit J. de Regt's beschrijving van de Hoeksche Waard in 1849, geciteerd door Barend de Graaff in De Hoeksche Waard zoals het was, Rijkhoek, Den Haag, 1969, p3

⁵⁷ Regionale Structuurvisie Hoeksche Waard deel 1: balans en ambities. Concept, 2007

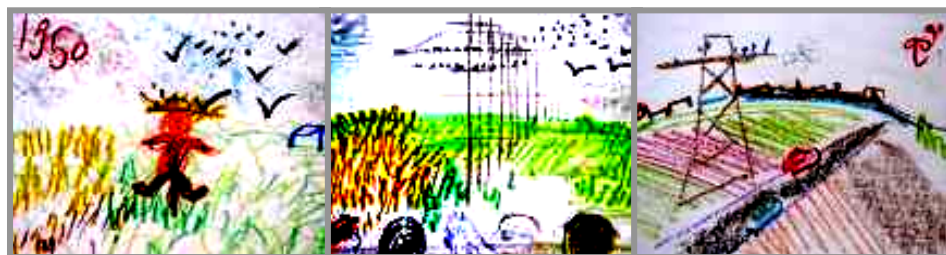
⁵⁸ Structuurvisie Hoeksche Waard, Ruimtelijke Agenda, vastgesteld door de Commissie Hoeksche Waard op 27 nov. 2007

Bestuurlijk staat het eiland defensief naar Rotterdam opgesteld. De haven claimt er ruimte voor zijn industriële en logistieke activiteit. Als reactie werken sinds 2005 vijf gemeenten op het eiland samen voor hun strategische ontwikkeling. In datzelfde jaar wordt het eiland erkend en beschermd als nationaal landschap. Landschappelijk gaat het eiland vooruit. Op het moment van schrijven wordt een plan voor een bedrijventerrein in het Noorden van het eiland door de minister van VROM afgewezen.

“Nationaal Landschap, het is de bestuurders van het gebied overkomen. Maatschappelijke organisaties dwongen het af.”



Pogingen in het verleden om in te spelen op de wooneconomie leidden niet tot omvangrijke vastgoedontwikkeling. De Waard werd ook geen indrukwekkende recreatiebestemming. Bezien vanuit de A29 is het een fly-overgebied. Het lokale OV is er slecht (anderhalf uur van Oost naar West!). Er is geen contact met de andere eilanden waar de ontwikkeling overigens analoog verloopt. “Wat ik zelf vaak merk: mensen springen over HW heen. Net als België... je rijdt er overheen naar Zuid Frankrijk.”⁵⁹



1950?

NU

2030?

3.3.4 Huidig toekomstperspectief



- Woningbouw Noordrand en Zuidrand
- Woningbouw Dorpanland
- Regionaal bedrijventerrein en TNO
- Herstructurering en/of uitbreiding lokale bedrijventerreinen
- Grootschalige productielandbouw
- Verbrede landbouw
- Sport en leisure Noordrand
- Verblijfsrecreatie en watersport Zuidrand
- Waterfront
- Groene dijken
- Natuur en park
- Robuuste kralen
- Ecologische verbindingen tussen kreklen
- Ecologische kreekmondingen
- Waterberging

“Het eiland is behoudend en kan zich niet inbeelden dat het drastisch zou veranderen. Vergrijzing... dat zal toch wel meevallen.” Toch wordt er in het kader van de commissie Hoeksche Waard integraal aan toekomstbeelden gewerkt. Onder de noemer *hier geen IJsselmondisering* en het besef dat een agrarisch-groene buffer alléén niet haalbaar is, pleit ze voor een groene-vingeraanpak: niet méér bouwen dan nodig voor eigen bevolking, ontwikkelen in het teken van behoud en herstel van het landschap, een kwaliteitslag in de landbouw om die concurrerend te houden en het eiland openen voor binnenwaterrecreatie.

⁵⁹ Overbeek G, Nieuwkomers in het landelijk gebied, LEI, Den Haag, Juni 2007

3.3.5 Toekomst uit transitieoogpunt

Het eiland floreert nu economisch bij de gratie van Rotterdam. Daar komen de welvaart vandaan, de mensen en het werk. Het verleden, dat is duidelijk, staat in het teken van landbouw na de verovering op het water.

Eén toekomstpad is helder: omarm de afzakkende Rotterdamse industrie en logistiek. Daarvoor hoeft je niet in transities te denken. Het is het landveroveren van een concurrerend systeem ten koste van de HW. Het zal de kwaliteit van leven in dit gebied vermoedelijk niet dienen (tenzij het uitzonderlijk wordt uitgevoerd) noch aansluiten bij de sociale kenmerken die hier door het verleden zijn ontstaan.

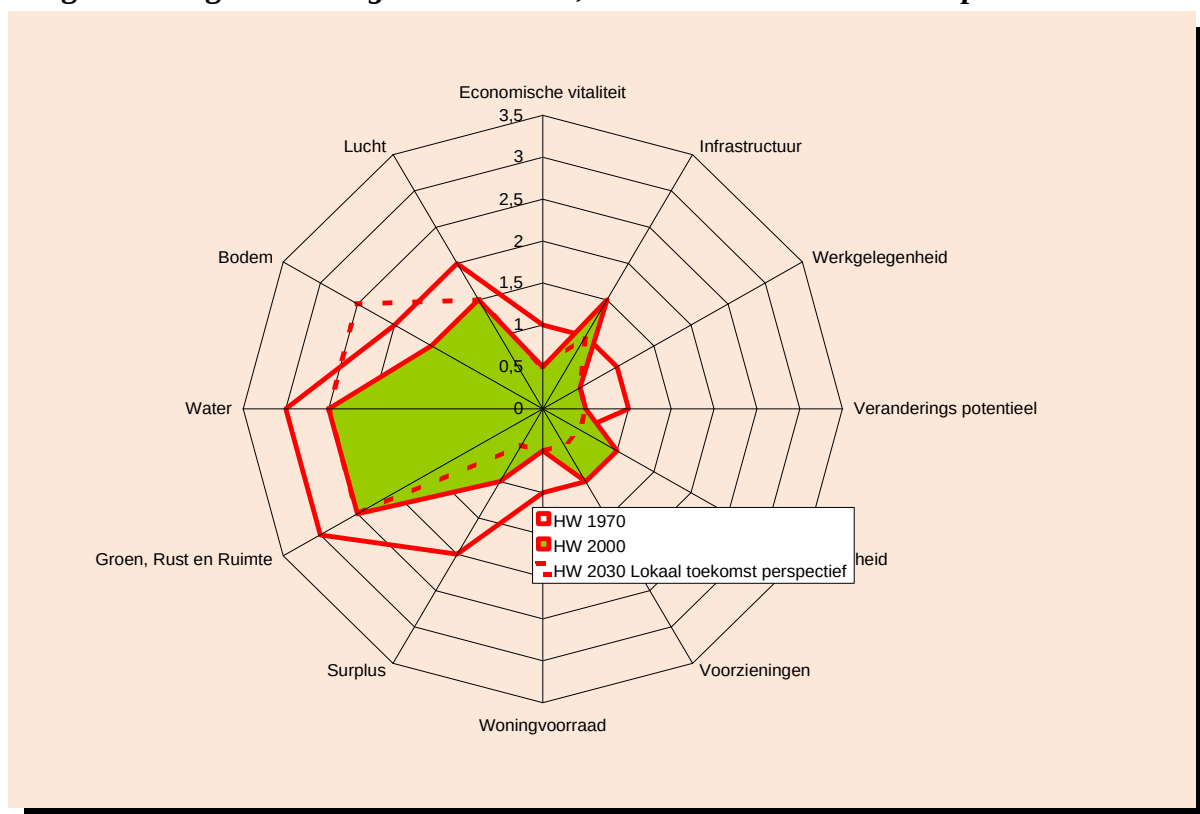
Het tweede voordehandliggend pad is: blijf de mainstream-landbouwpolder die je nu bent. Het is een onwaarschijnlijk pad, gezien de zwakke kracht die de landbouw in stelling kan brengen tegen de sterke kracht van de wereldlogistiek.

Een derde ontwikkelpad is: zet je eiland op slot. Herstel oude kreken en maak door beschermingsconstructies een museum van het eiland.

Er zijn echter ook andere paden denkbaar, paden die bij systeemwendingen aansluiten die op hogere niveaus zich aandienen. In die paden kruist bijvoorbeeld de ontwikkeling van de HW met de energietransitie, met de landbouwtransitie, met de eiwittransitie of met de wending die recreatie volgens sommigen doormaakt. De Hoeksche Waard kan in dat soort ontwikkelpaden mogelijk zijn historisch opgebouwde kenmerken en voorraden koppelen aan de dynamiek die op hogere schaalniveaus speelt. Misschien dat het daarbij ook zijn collectieve touché en groene wijsheid kan behouden door er een nieuwe invulling aan te geven en zo weer betekenisvol te worden voor de rest van Nederland (en Vlaanderen?).

Een manier om een gesprek hierover op gang te krijgen is het expliciet maken van de kernvoorraden van het eiland en hoe die zich ontwikkelden over de tijd. Bijgevoegde vingeroefening is een poging hiertoe. Ze zou herhaald moeten worden met koplopers uit het gebied en omringende steden, en met data onderbouwd.

3.3.6 Vingeroefening Verkenning voorraden HW, gezien vanuit de Deltametropool



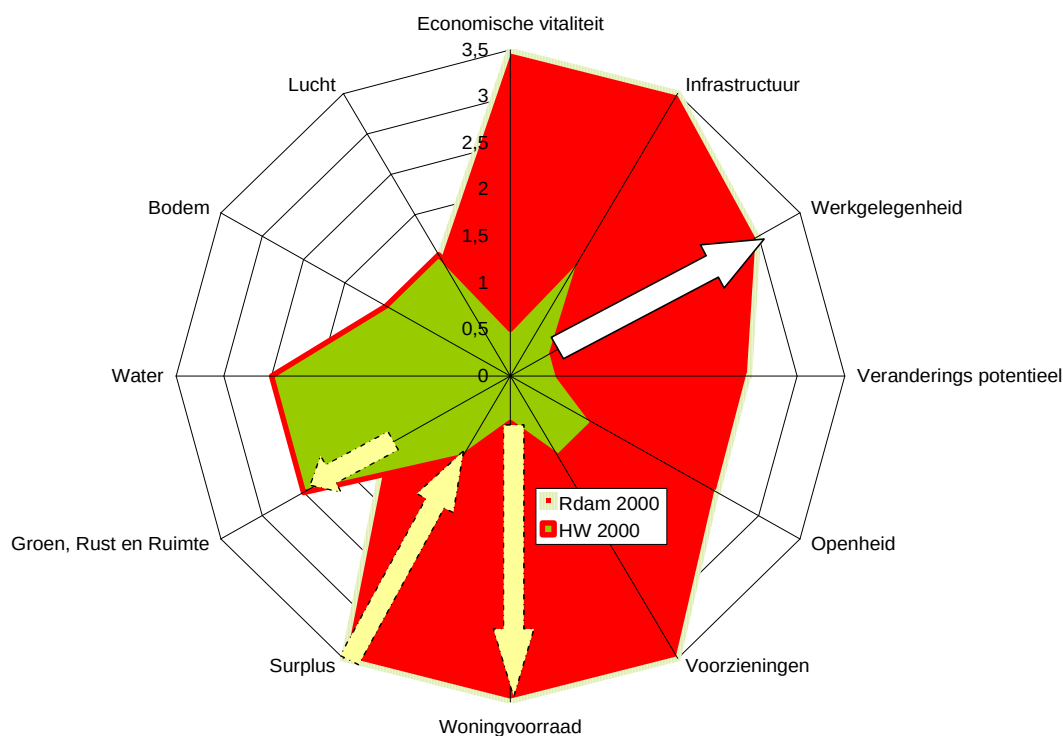
Figuur: fictieve voorraadontwikkeling Hoeksche Waard

Stel dat je een groep van vijftien tot twintig deelnemers samenbrengt, die overwegend vernieuwingsgezind is, en waarvan een deel betekenisvol is voor het reilen en zeilen van het eiland. Deze groep heet vanaf nu bijvoorbeeld de Hoeksche Waarde. Plan er een serie bijeenkomsten mee, bijvoorbeeld acht over anderhalf jaar. Doel is een gedeeld beeld te laten ontstaan van verleden, problemen en beloftevolle toekomstpaden en voor elk de eigen belangen en denkbare rollen daarin.

Binnen deze ‘arena’ komt allereerst aan bod wat de kapitalen en kwaliteiten zijn van het gebied. Ze bekijken hoe die zich ontwikkelden over de tijd, van bijvoorbeeld 1970 (of nog eerder, bijv. 1900) tot 2010. Een voorbeeld van zo’n uitgewerkte voorraadanalyse voor de provincie Zeeland staat in het rapport *Zeeland op een Kantelpunt*⁶⁰. Onderstaande keuzes van voorraden en waarderingen illustreren de denkwijze. Ze zijn opgesteld, denkend vanuit het omliggend gebied.

Economische vitaliteit: laag & stabiel
 Infrastructuur: laag maar groeiend
 Werkgelegenheid: laag & afhankelijk van Rotterdam
 Veranderingspotentieel: laag & gericht op behoud
 Openheid (connectie met buitenwereld): laag tot middel, en groeiend
 Voorzieningen: laag & afnemend
 Woningvoorraad: laag & vrijwel stabiel
 Surplus (overschot aan middelen, kennis & daadkracht om te kunnen investeren in ontwikkeling): afwezig
 Groen, rust & ruimte: hoog
 Waterkwaliteit: redelijk
 Bodemkwaliteit: redelijk
 Luchtkwaliteit: redelijk

Het omliggend gebied heeft óók kernvoorraden, dynamiek daarin en gaten. Rotterdam lukt het bijvoorbeeld – anders dan steden als Den Haag met zijn luxe wijken en strand – niet goed om gezinnen, hogere inkomens



Figuur: fictieve voorraden HW versus R'dam

⁶⁰ DRIFT/Erasmus Universiteit Rotterdam, zie www.drift.eur.nl

en ex-pats binnen te houden. Het zou om die reden net als Amsterdam actief beleid op omliggend groen kunnen gaan voeren.⁶¹ Het zou in dat kader kunnen investeren in de ontwikkeling van de HW. De Hoeksche Waard zou daarmee kunnen gaan bijdragen aan een woonklimaat dat Rotterdam anders nog lang zal ontberen. HW zou zo een parkland kunnen worden voor de steden eromheen i.p.v. de fly-over die het nu is. De stad Rotterdam en de Hoeksche Waard kunnen zo elkaars voorraadtekort aanvullen. De vraag is dus: *Omgeving, wat heb je nodig en tevens HW wat wil je leveren, gezien je identiteit?*

3.3.7 Vingeroefening kruistransities

Er zijn ook andere ontwikkelpaden denkbaar. De *energietransitie* geeft op het moment van schrijven ruimte aan alternatieve bronnen en biograndstoffen, maar zoekt tegelijk landingsplaatsen hiervoor. Nu beginnen boeren en tuinders grootschalig energie aan het net toe te voeren. Een kruising met de toekomst van de HW en haar inrichting is denkbaar.

Een andere kruistransitie. Nederland wil werk maken van een gedeeltelijke overgang naar een nieuwe *eiwitvoorziening* die veel beter scoort op milieu- en klimaatgebied. Grondstoffen moeten daarvoor minder uit zware vleessoorten en meer uit planten en schimmels komen. Er zijn nichespelers, ook in Nederland, die experimenteren met deze procedé's. Eén van de grondstoffen - Lupine - wordt bijvoorbeeld nu nog uit Australië gehaald, maar de kennisopbouw voor Nederlandse teelt is gestart.⁶² HW zou dat deels naar zich toe kunnen trekken. Er zouden mini-clusters op kunnen ontstaan die betekenisvol worden voor de eiwittransitie. Tevens loopt het eiland hiermee weg van het generieke landbouw, richting *specials*.

Een derde kruistransitie. Het *waterdebat* gaat op het moment van schrijven heftig heen en weer, maar kent een al decennia groeiende onderstroom richting *adapteren of Leven met Water*. Wint die het van het Water Weren, dan betekent dat niet enkel dat dat drinkwaterinlaten dieper landinwaarts gelegd worden, maar ook dat verzilting van landbouwgrond wordt toegelaten, waardoor nieuwe gewassoorten mogelijk worden. Boeren in de Hoeksche Waard kunnen die onderstroom wellicht *helpen* winnen door het voortouw te nemen, gesteund door andere maatschappelijke spelers - als ze dat willen.

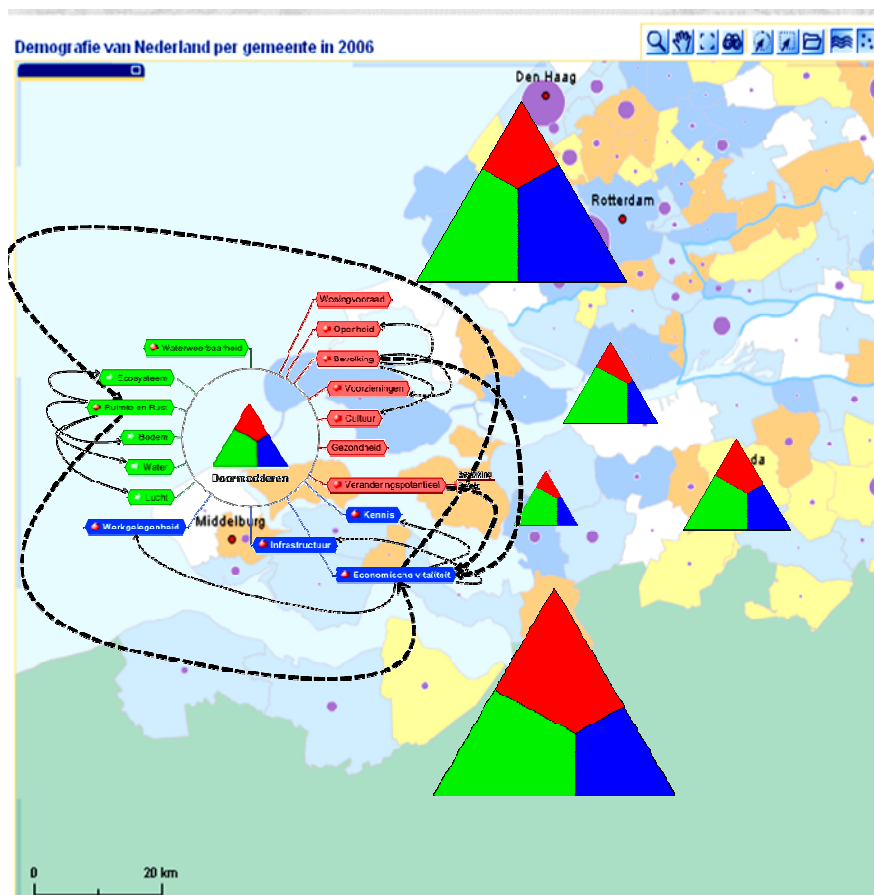
In de eerder genoemde arena van voorlopers uit alle maatschappelijke geledingen, kunnen dit soort ideeën worden gedeeld, visies zich vormen, en maatschappelijke allianties ontstaan voor transitie-experimenten en opschalingen. Daarbij hoeft nog niet in een vroeg stadium te worden gekozen voor één enkel ontwikkelpad, eerst maar eens kijken welke richtingen waarde opleveren in de praktijk, en hoe de samenleving in brede zin daarop reageert.

3.3.8 Conclusie vingeroefeningen

Bovenstaande denkwijzen leiden tot een rijkere visievorming dan het digitale *overgeven aan* of juist *blokkeren van* een Nieuw-Rijnmond. Het kan een tijdperk inluiden van een nieuwe rolinvulling, waarbij de in eeuwen ontstane dan wel uitgeholde voorraden worden gebruikt voor herpositionering van de Hoeksche Waard ten opzichte van haar omgeving.

⁶¹ <http://www.proeftuin.amsterdam.nl/>

⁶² De Nederlandse Producent Meatless gebruikt lupine voor zijn product.

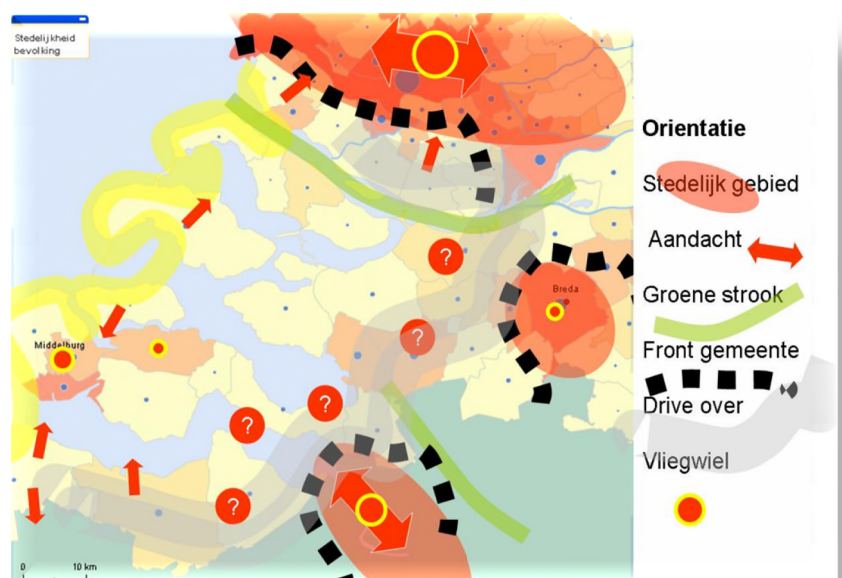


Figuur: impressie van voorradenkaart (economisch, ecologisch, sociaal) voor plekken binnen de Metropool

3.3.9 De oriëntatiekaart hertekend

De Hoeksche Waard is voor Rotterdam een fly-over: onbenutte ruimte. Omgekeerd betekent Rotterdam voor de Hoeksche Waarder brood, boter en bedreiging. Rotterdam is op zijn beurt facilitator en vliegwiel voor de metropool en de West-Europese transportstromen. Breda is weer de invloedrijkste regiostad aan Nederlandse kant. Zeeland zoekt op zijn beurt een nieuwe aansluitingsvorm bij dit alles. Gent gaat een as aan met Terneuzen rond biograndstoffen.

Denk je in termen van *oriëntaties*, dan valt op dat de relatie van de HW met de andere eilanden ondergeschoven kind is. Wat als de HW nu eens wél intensief zou samenwerken met die eilanden van Zuid-Holland en Zeeland? Het volgende hoofdstuk schetst een ontwikkelpad waarin dat gebeurt. Het nodigt tevens uit om een grove schets van ontwikkelingen in het toerisme te maken.



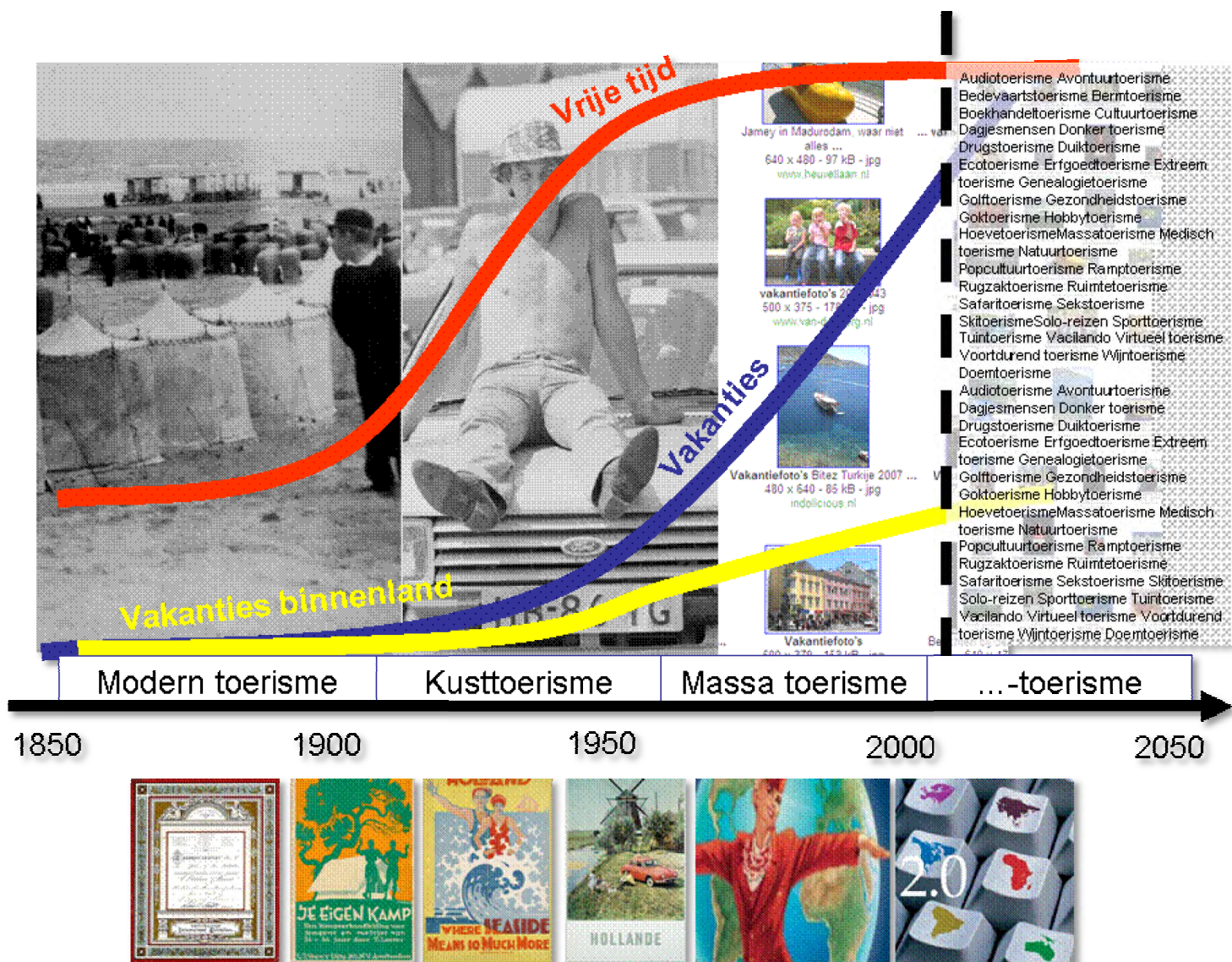
Figuur: impressie oriëntatiekaart Deltametropool

Toerisme

Toerisme is reizen met een recreatief of zakelijk doel. Toeristen zijn mensen "die reizen en in plaatsen buiten hun gebruikelijk milieu niet meer dan één opeenvolgend jaar voor vrije tijd, zaken en andere doeleinden verblijven, en die niet beloond worden vanuit de bezochte plaats."
(World Tourism Organization, WTO)

"Om in een stad te kunnen wonen, moet je in het buitengebied kunnen genieten."⁶³

*Toerisme is wereldwijd één van de snelst groeiende economische sectoren. De verwachting is dat in 2020 meer dan anderhalf miljard mensen een internationale reis maken, een verdubbeling van vandaag.
Een impressie van ontwikkelingen.*



3.3.10 Toerisme, het verleden

Welgestelden maakten altijd al verre reizen - om gebouwen te zien, nieuwe talen te leren of gerechten te eten -, maar de stormachtige ontwikkeling van het globale toerisme in de afgelopen dertig jaar is nauw verweven met de inkomensgroei en verkeerstechniek.

⁶³ Rijksbouwmeester Liesbeth van de Pol in haar keynote speech op het PBL congres Ruimte, Rotterdam, okt. 2008

Tijdens de wereldtentoonstelling in 1883 wordt Amsterdam op de kaart gezet als toeristische bestemming voor de elite. In de jaren 1920 wordt Nederland in Frankrijk, Engeland en Duitsland gepromoot als land van molens, klompen, fietsen, tulpen, natuur en strand. Badplaatsen als Scheveningen ontwikkelen zich in sneltempo, in co-evolutie met vervoerslijnen. Hoewel het Aziatisch toerisme sterk toeneemt, vormen onze buurlanden België, Engeland en Duitsland nog immer de hoofdmoot van onze bezoekersaantallen.

Rond de vorige eeuwwisseling heeft een gewone man in Europa vijftien procent van zijn wakkere leven vrij te besteden. Dat is rond *deze* eeuwwisseling 75%. In de eerste helft van de vorige eeuw worden werktijden zodanig verkort dat vrijetijdsbesteding als begrip kan ontstaan.

In de jaren '60 worden vakanties met behoud van loon een recht. Het is de bedoeling dat het Nederlandse volk deze vakanties op een gezonde manier besteedt. Gezondheidsvakanties naar zee worden dan ook sterk aanbevolen. Bij wet wordt bepaald hoe 'hygiënisch kamperen' eruit moest zien.

De mobiel geworden massa gaat vervolgens steeds verder op verkenning. Accommodaties worden luxer en kamperen en pensions gaan over in stacaravans, bungalows en hotels. Als het inkomen stijgt en vluchten betaalbaar worden, globaliseert toerisme in een sneltreinvaart. Wereldwijde organisaties vangen de massale stroom toeristen op in groepsarrangementen. Schiphol is sindsdien een luchtvaarthub voor vakantieangers wereldwijd. Het aantal vakanties in binnen- en buitenland neemt nóg toe.

Anno 2009 zijn toerisme en vrije-tijdbesteding qua diversiteit te vergelijken met de arbeidsmarkt. Talloze profielen van aanbod en vraag worden dagelijks gematcht. Internet maakt het mogelijk voor iedereen met een druk op de knop te boeken voor de meest verafgelegen, gedifferentieerde, groot- en kleinschalige bestemming.⁶⁴

3.3.11 Toekomstbeeld Nederland

*De kunst voor Nederland is kansen te benutten, meerwaarde te leveren en schade te beperken.*⁶⁵ De rust en ruimte in de kom van de omliggende stedenmaan wordt langzaam meer benut als toeristische bestemming, maar er is een veel grotere potentie. In zijn Europese economische verkenning schrijft Louter dat de toeristisch recreatieve activiteiten van de Franse, Belgische en Nederlandse kustzone langzaam naar elkaar toe groeien, hoewel de toegevoegde waarde van dit 'toeristisch urban field' (bedrijvigheid die mede door agrarische bedrijvigheid wordt vormgegeven) nog ondermaats is.⁶⁶

*“Met de voortschrijdende verdwijning van de ‘productindustrie’ naar lagelonenlanden wordt de noodzaak van een vervangende industrie steeds duidelijker. Toerisme zou een van de motoren achter de Nederlandse industrie in de toekomst kunnen zijn. Nederland moet het Thailand van Europa worden! Voor veel mensen in de Westerse wereld staat Thailand synoniem voor toerisme in al zijn verscheidenheid: Van een onderdompeling in de uitgaanswereld van het massatoerisme tot hagelwitte stranden met weinig reizigers en het bezoeken van de tempels en het ondergaan van spirituele ervaringen. Dat kan allemaal tegelijk in Thailand. Wat kan Nederland - het ultieme vakantie-land voor iedereen in de nabije toekomst! - buitenstaanders bieden? En als we dat doel willen bereiken, waar moeten nu de accenten op komen te liggen? Moeten we op school nog steeds op het leren van een vak hameren (zoals MKB Nederland al jaren doet) of moeten we juist onze kinderen weer hun talen leren spreken? En welke talen dan? Met andere woorden: De voors en de tegens (óók op het gebied van duurzaamheid en esthetiek) van Nederland Toerismeland!”*⁶⁷

⁶⁴ In zicht van de toekomst, Sociaal en Cultureel Rapport 2004. Illustratie © Ien van Laanen, Amsterdam

⁶⁵ Raymond de Niet, ministerie van VROM, presentatie sessie Recreatie, PBL congres Ruimte, Rotterdam, okt. 2008

⁶⁶ Louter P., De economische Hittekaart van Europa, ministerie van EZ, Den Haag, 2003, p82

⁶⁷ Globalie: Toerisme is de toekomst! www.debalie.nl

3.3.12 Toekomstbeeld toerisme & de Corazone

Voor de combinatie Corazone/toerisme geven we hier slechts fragmenten van toekomstbeelden.

“De delta bezit een belangrijke toeristisch-recreatieve functie. De uitwerking van een ‘groen parelsnoer’ door het openruimtegebied, in de vorm van grensoverschrijdende fiets- en wandelroutes in het groen, wordt beschouwd als een mogelijk aandachtspunt.” (Robrant+-visie, deel A, p27)

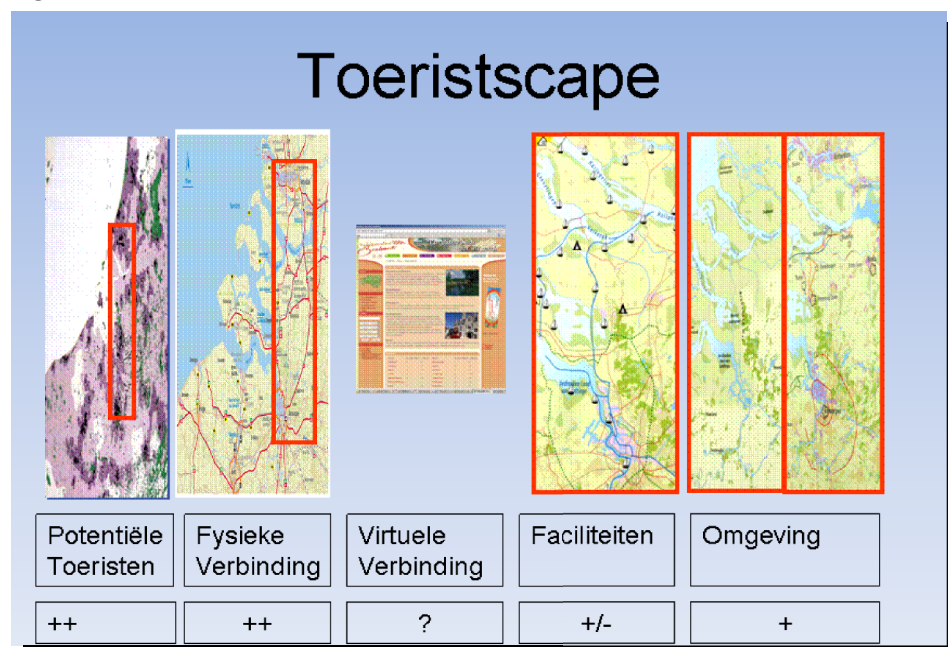
Hoeksche Waard

In de Hoeksche Waard heeft het landbouwregime zodanig huisgehouden dat er nogal wat gerepareerd moet worden wil het toerisme zijn plek vinden. Sinds 1905 zijn dijken verlegd, percelen ondoordringbaar gemaakt, opgaande planten geëlimineerd, waterlopen genormaliseerd, oude en jonge polders gelijkgetrokken en dergelijke.⁶⁸ De situatie is nu herstellende en in een hybride tussenfase. Er zijn enkele kleine vogel- en Habitatgebieden, maar de fiets- en wandelroutes vallen nog niet samen met de ecologisch interessante zones. Aangezien er ook een wateropgave is (HW voldoet niet aan het Nationaal Bestuursakkoord Water, er moet oppervlaktewater bij), wordt het doorontwikkelen van waterrecreatie aan de zuidkant interessant. Valt het eiland niet terug in zijn regime – de monochrome, mainstream landbouw – en worden recreatiekiemen geprofessionaliseerd, dan trekt dat overnachtingen van stedelingen aan, brengt het streekeigen werkgelegenheid terug en vervult het in een behoefte voor een groep die Rotterdam aan zich wil binden.

Het Tourismscape⁶⁹ Eilanden

In de deltametropool zijn de kustgebieden van oudsher een toeristische bestemming met een eigen infrastructuur. De *fysieke* verbinding met de Zeeuwse eilanden werd gelegd met eerst de transportverbindingen en later de deltawerken. Ze is uitstekend. De *virtuele* verbinding stamt nog uit de vorige toeristische golf, de tijd van het massatoerisme. De groep potentieel geïnteresseerden groeit echter. De rust en open ruimte op de eilanden staan in schril contrast met de verstedelijkte omgeving en is attractief. Bij systematische ontwikkeling zou Zeeland met de Corazone samen het *central park* van de Corazone kunnen worden, net zoals het groene hart tot central park van de Randstad is benoemd.⁷⁰ Er moet echter geïnvesteerd worden in de virtuele verbinding en in faciliteiten. Want ook deze laatste zijn grotendeels blijven steken in de vorige eeuw.

Een toeristisch systeem - Tourismscape - omvat:
1) een bestemming met haar lokale toeristische infra & diensten, 2) een potentiële groep mensen die interesse hebben in deze diensten & bestemming, 3) een fysieke verbinding tussen de potentieel geïnteresseerde en de bestemming, en 4) een virtuele verbinding die bestemming & geïnteresseerde koppelt.



⁶⁸ Herrinnering aan dat wat gaat plaatsvinden, Rabo Vastgoed, mei 2007, pp 16 en 25

⁶⁹ Duim V. van der, Tourismscapes, An actor-network perspective on sustainable tourism development, Proefschrift

⁷⁰ Structuurvisie Randstad 2040

3.3.13 Toekomstbeeld TUI Eilanden

Een wenkend beeld lijkt het gezamenlijk actief optreden van alle eilanden. Een soort TUI op eilandniveau dus. Gezamenlijke communicatie naar buiten toe en investeren door de dynamische kernen in gedetailleerd afgestemde voorzieningen brengen de kwaliteit van bestemmingen op niveau.

Dit pad kan uitmonden in een nieuwe binnenwatereconomie, met als voorbeeld dat alle gerestaureerde binnenhaventjes samen een weersonafhankelijke attractie van formaat worden.

Het kan opleveren dat stedelingen hier hun geld stukslaan. Het kan leiden tot afgesloten delen van het land, slechts toegankelijk voor exclusieve natuurbeleving. Het kan leiden tot een landbouw die expliciet wordt afgestemd om metropolitane waarden: zorg, recreatie en bijzondere voeding.

Het kan leiden tot het benoemen van strategische plekken waar attractieve woon- en vakantiehardware wordt ontwikkeld. Organisatorisch kan het leiden tot een roulerend voorzitterschap van gemeenten over de eilanden of zelfs over de hele corridor om ieders belangen voldoende in te brengen. De TUI Eilanden kan een as aangaan met buurgebieden. Alles ten behoeve van de gedifferentieerdheid die bijvoorbeeld op internet zo normaal is, maar in de toeristische voorzieningen op dit moment nog ver te zoeken.

Nieuwe rust

De rust van het Zeeuwse landschap wordt erkend door zowel toeristen als nieuwe en huidige bewoners. In de Zeeuwse omgeving komen mensen tot rust. De structuur van het open landschap, de kust, de cultuur, de historische kernen, de Zeeuwse eigenheid en zelfbewustzijn, de menselijke maat, de lage bevolkingsdichtheid, dragen op een of andere manier bij aan de rust die men zoekt. Terwijl in het omliggende deltagebied de bevolkingsdichtheid en bedrijvigheid steeds verder toenemen en steden aan elkaar groeien, blijft het Zeeuwse land relatief open. Tot 2008 was rust een erfenis uit het verleden. Anno 2048 straalt Zeeland nieuwe rust uit. De Zeeuwse eilanden bieden nieuwe rust aan via hun architectuur, landschappen, activiteiten en voorzieningen. Deze rust trekt mensen aan.

Doorkijk naar 2048

De Zeeuwse eilanden zijn dan trekpleisters voor kunstenaars, denkers, managers, schrijvers en alle bewoners uit de Deltametropool die dicht bij zichzelf willen komen voor een nieuwe creatieve impuls. De nieuwe rust helpt je dicht bij de essentie van het bestaan te komen, jezelf op te laden, te leven vanuit je hart in plaats van geconditioneerd te worden door je omgeving. Anno 2048 begint het gevoel van rust al bij het idee van een reis naar Zeeland en het wordt bevestigd tijdens de reis zelf. De aanhoudende marketingcampagnes spreken potentiële bezoekers van Zeeland aan op hun behoefte aan rust. Sinds 2015 is er een Zeppelinlijnvlucht tussen Rotterdam en Middelburg. De dienst breidt zich al snel uit naar Brussel en Gent. Zeeland is ook goed te bereiken via lijndiensten van fluisterstille waterstofboten. Een web van pontjes en fietspaden maakt eilandhoppen op de fiets populair. Niet onderzoekers, maar architecten, politici, beleidsmakers en ondernemers hebben zich verdiept in het scheppen van rust. Het concept 'nieuwe rust' is veertig jaar lang leidend geweest bij nieuwe ontwikkelingen. Terwijl de hectiek in het verstedelijkte gebied toenam werkte Zeeland in de groene ruimte aan landschappen die rust uitstralen, of het nu gaat over wegbermen, dijken en grond in beheer bij wegbeheerders, waterschappen en natuurorganisaties, of over het groen rond gebouwen en boerderijen. Een filosofie uit het verleden wordt teruggehaald. Delen van het landschap worden gestoffeerd vanuit het maatschappelijk nut. Net als vroeger breken de statige boomlanen de wind rond boerderijen, zorgen fruitbomen voor zelfvoorziening en knotwilgen voor brandstof. Knotwilgen en riet kennen een revival en dienen tevens als bron voor de tweede generatie biobrandstofcentrale in de kanaalzone. Langs de hoofdwegen wordt ruimte gemaakt voor rust, bijvoorbeeld door stopplaatsen met vlindervriendelijke en andere functionele beplanting. Watergangen, beplanting, kunstobjecten en vergezichten wisselen elkaar af. In Zeeland 2048 is veel veranderd, maar je maakt er nog steeds contact met de natuur, het licht, de duisternis, de zonsopgang, de zonsondergang... de stilte... met jezelf...

Uit: Watermerk, Eerste Zeeuwse Transitieagenda, DRIFT/EUR, Rotterdam, 2008

Plek 4: Steenbergen

Dynamisch breukvlak

Het A4-tracé tussen Dinteloord en Bergen op Zoom zigzagt langs open agrarisch landschap, het historische dorp Dinteloord en de oude vestingstad Steenbergen. Hier worden op lokaal niveau veranderingen manifest die de wereld als geheel doormaakt. Steenbergen huisvest het laatste bastion van de eens zo glorieuze suikerindustrie. De gemeenschap anticipeert er op krimp. Hier speelt een discussie over ruimtelijke gevolgen van een nieuw agro-foodcomplex. Steenbergen is sinds 1997 een gemeente in Noord-Brabant, telt 23.200 inwoners en heeft een oppervlakte van 160 km².⁷¹

Wat we bij de Hoeksche Waard nog ontlieden wordt nu onvermijdelijk: de transitie Landbouw. Als landbouw in Nederland draait, draait alles. Steenbergen grijpt de aanleg van de A4 aan om ruimte te maken voor nieuwe impulsen: watersport, glastuinbouw, bedrijvigheid en woningen. De moeizame besluitvorming echter illustreert de complexiteit van de samenwerking tussen gemeente, provincie, lokale ondernemers en de - met name nieuwe - bewoners.

PLEK 4 STEENBERGEN



Na het oversteken van het Volkerak fietsen wij Dinteloord binnen. De historische kern van het dorp maakt een keurige indruk. Hier zou ik best willen wonen. Waar komt deze welvaart vandaan? Tussen Dinteloord en Steenbergen, in het open veld, ontmoeten wij langs de N259 vlak voor de Steenbergse Vliet een jonge man die op een tractortje zit. Hij was het gras van het erf van zijn ouders aan maaien. Het zijn agrariërs. Ze verbouwen broccoli. Regelmatig zwaait hij naar de groeiende colonne auto's achter ons. Het is spitsuur. Nee, hij denkt niet dat er veel zal veranderen in de regio. De A4? Ja die komt ergens hier. Daar achter denkt hij. Hij adviseert ons om een kleine omweg te nemen en langs een pad te fietsen met veel bomen... Want daar houden wij toch van (stadsmensen). Gelijk heeft hij, voor de stadsmens is het een idyllische route. Later in het hotel tijdens onze terugblik bij het verbeelden van de plek 40 jaar terug en 40 jaar in de toekomst zien wij eigenlijk niet veel veranderen. Het lijkt een stabiel agrarisch landschap. Hier komen hoogstens nog wat huizen of nieuw landgoederen langs de weg te staan. Tijdens de eerste CORA reis wordt ons duidelijk gemaakt hoe het tracer van de A4 invloed heeft op de ontwikkeling in het gebied.

⁷¹ 1 november 2007, bron: CBS

3.4.1 Breukvlakken van systemen op drift

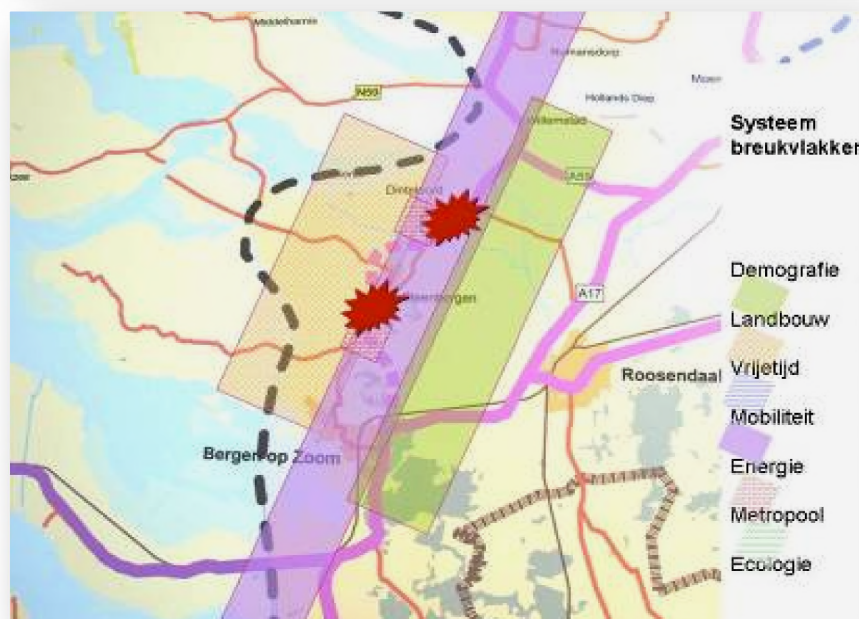
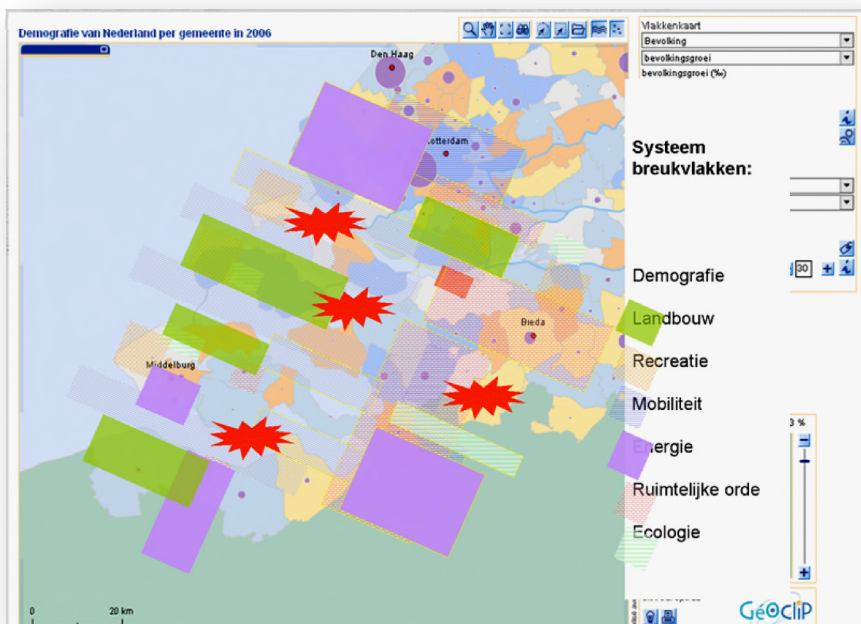
De dynamiek rond Steenbergen kan begrepen worden als breukvlakken tussen verschillende schuivende systemen: sterk groeiende mobiliteit, uitdijende verstedelijking, en een opschalende, globaliserende & industrialiserende landbouw.

Met een conceptuele *breukvlakkaart* zou je kunnen aangeven waar hier de hotspots zitten, ofwel waar sociale en fysieke ontwikkelingen botsen.

De vraag is nu of de ontwikkelingen elkaar alleen tegenwerken of elkaar juist versterken tot een bijzonder gebied. De multidynamiek heeft namelijk de potentie het gebied tot voorbeeld te maken van nieuwe water-economie, metropolitane landbouw en nieuw wonen in het buitengebied. In planologische termen: de grenzen en gradiënten in het gebied dagen uit tot het ontstaan van diversiteit en overgangen in belangen, leefstijlen, en sociale en ecologische netwerken.⁷²

De breukvlakken kunnen echter ook leiden tot verrommeld landschap en tot kwetsbare (en kostbare) lokale initiatieven die interregionaal niet versterkt worden.

Planologische besluitvorming is van grote invloed of dit breukvlak zich ontwikkelt tot een hoogte- of een dieptepunt in gebiedsontwikkeling.



Figuren: impressies breukvlakkaarten

Iets wat altijd speelt, is de spanning tussen snelheid van ingreep en rijkheid aan resultaat. Ga je rond Steenbergen voortbouwen op historische lagen dan ontstaat er iets interessants voor de volgende generatie. Het spreiden van ingrepen over ruimte en tijd werkt stabiliserend op het regiokarakter. Het veroorzaakt je wel tot de lijn der geleidelijkheid. Veeg je daarentegen alles schoon ten behoeve van een nieuwe situatie – de tabula rasa – dan wordt eenvormigheid troef, maar heb je sneller een (vaak politiek gewenst) effect.

Eerst maar eens proberen te begrijpen hoe Steenbergen werd wat het nu is.

⁷² Voor de spanning tussen verandersnelheid, grenzen en diversiteit in het resultaat verwijzen we naar Joustra D.J. en De Vries C.A.: Het Brilletje van Van Leeuwen, Essays over systeembenadering en duurzame stedelijke vernieuwing, NIDO, Leeuwarden, 2004

3.4.2 Golven van landbouw en handel, een rijk verleden

Zoutwinning in 1200

Rond 1200 wordt Steenberg, de stad, op de kaart gezet als *Moerstede*. Onder de klei ligt moer waaruit zout wordt gewonnen. De stad leeft tot 1500 van deze toendertijd essentiële grondstof. Het zout wordt verhandeld naar Antwerpen, Brugge en Gent. De stad staat zowel onder invloed van Breda als Bergen op Zoom en ontwikkelt zich tot internationale handelsstad met Engeland, Vlaanderen en Denemarken. De gouden jaren eindigen aan het begin van de zestiende eeuw. Na een tumultueuze periode (Tachtigjarige oorlog, dominantie van de Fransen) wordt landbouw het hoofdmiddel van bestaan. In de negentiende eeuw brengt de meekrapcultuur - rode kleurstof voor lakenindustrie - nieuwe bloei. Na de instorting van deze industrie leggen de landbouwers zich toe op de teelt van suikerbiet. Steenberg bloeit weer mee op met de suikerindustrie.

Om Engeland te treffen, verbiedt Napoleon in 1806 alle handel met dat land. De Engelse suikerriethandel stort daardoor in en in Europa ontstaat een groot tekort aan suiker. Er vestigen zich negentien suikerfabrieken in West-Brabant. De afgelopen honderd jaar, door teeltverbetering, automatisering en nieuwe technologieën in de fabrieken, groeit de suikerindustrie uit tot een hoogwaardige landbouwactiviteit.

Van 1950 tot 2000

Na de Tweede Wereldoorlog groeit de bevolking in Steenbergen sterk. De stad breidt zich uit in de jaren '50 en '60. Eind jaren '70 zet de teloorgang van de suiker in. De productie en verwerking van suikerbiet verschuift naar lage-loonlanden. In 2005 is er nog één fabriek over: de SuikerUnie bij Dinteloord. In dat jaar besluit de Europese Unie te snijden in de subsidie aan suikerboeren. De industrie gaat op zoek naar nieuwe mogelijkheden. De lokale economie stagneert en een vergrijzing wordt verwacht: 22% zal 65+ zijn in 2020.

Figuur: agrofoodclusterplan in botsing met VPRO&SNM (www.landroof.nl)



Vandaag de dag

Vandaag de dag kent Steenbergen een drietal industriegebieden met ‘uitstekende ligging tussen twee wereldhavens’⁷³ en zet de gemeente in op ontwikkeling in de glastuinbouw, wooneconomie en toerisme om de economie een nieuwe impuls te geven.

3.4.3 Uitrustend of vormgevend de toekomst in⁷⁴

De eerste zin in de actuele gebiedsvisie lijkt te houden te schetsen rond de ontwikkelingen: “Door de aanleg van de A4 en de ontwikkeling van het agrofoodcluster bij Dinteloord komen er veel ontwikkelingen af op de gemeente Steenbergen”⁷⁵.

Al tien jaar tracht de provincie een locatie te vinden om glastuinbouw die zich verspreid heeft ontwikkeld, te concentreren. De aandacht werd eerst gevestigd op de aangrenzende gemeente Moerdijk. Maar nu die plannen van de baan zijn wordt Steenbergen onderzocht. In ruil voor het accommoderen van 250 ha glas en 150 ha bijbehorend agro-foodcluster (AFC) in de nu nog open polders, wil de gemeente woningen bouwen rond de historische kernen. Een aquaduct zou zorgen voor een upgrade van Steenbergen als plezierhaven. In de plannen wordt het landschap verdeeld in twee ‘hoogdynamische besloten’ gebieden met daar tussen een ‘laagdynamische open’ corridor langs de Steenbergse Vliet die de open polders met elkaar verbindt.

De gemoederen lopen echter hoog op en de besluitvorming is vastgelopen. Initiatiefnemers van het AFC (TOM en Suiker Unie) streven de meest economische optie na. De gemeente kiest voor een ontwikkeling richting de randen van de gemeente. De voorziene synergie met de aangrenzende bedrijfsterreinen van de SuikerUnie lijkt niet van de grond te komen. Intussen is er fel verzet in de lokale politiek. Nieuwkomers in het gebied moeten niets hebben van de ontwikkeling. Bergen op Zoom, dat zelf ook woningen wil bouwen, verzet zich en stelt dat uit dezelfde woningmarkt wordt geput. De investering voor het aquaduct stuit op weerstand. De provincie dreigt in te grijpen om de locatie af te dwingen. De tijd dringt want er moet compensatieruimte komen voor de glasbouw op het A4-tracé ten zuiden van de stad Steenbergen. Partijen hebben zich ingegraven, verdere vertraging lijkt onvermijdelijk. ‘Het jarenlang polderen lijkt uit te lopen op een *lose-lose* situatie’.

3.4.4 Analyse en toekomstproces

In het verleden wist Steenbergen steeds opnieuw bronnen van dynamiek aan te boren en daarmee een bovenregionale betekenis te krijgen. Wat opvalt is dat de huidige projecten en de achterliggende gebiedsvisie niet voorbij de gemeentegrens reiken. Dat kan verstandiger. Doortrekken van deze opstelling leidt namelijk tot een Corazone vol besloten dynamische gebieden, gescheiden door smalle groene corridors langs de A4 en A29. Om de tien kilometer, bij elke kern, zou het uitzicht bepaald worden door nieuwe woonwijken en bedrijfsterreinen. Dit zou het einde zijn van de landschappen. Verder kun je je afvragen of zo’n interne focus leidt tot de kritische massa in bedrijvigheid die nodig is om een economische impuls teweeg te brengen. Om nieuwe bewoners aan te trekken in een krimpende, vergrijzende en ontgroenende bevolking moeten vestiginglocaties een onderscheidende kwaliteit hebben. Het verlies van landschap werkt daar negatief op door. Met de metropoolvorming vindt namelijk ook een verschuiving van waarden plaats die doordringt in de lokale politiek: de waardering van rust en ruimte.

Interregionaal vormt het gebied een opening naar het toeristisch buitengebied⁷⁶. Als de historische kernen inspelen op verschillende vormen van vrijetijdsbesteding zou het hele gebied onderdeel van toekomstbestendige toerismescapes kunnen worden. De groeiende waterconomie vormt hierbij één van de vele mogelijkheden. Het opwaarderen van het gebied rond de Steenbergse Vliet zou een springplank hiervoor kunnen zijn.

Vanuit het metropolitane-landbouwperspectief is er echter ook voedselproductiecapaciteit nodig. Hierin krijgen agroparken een rol van betekenis. De kunst is ze zodanig in te bedden dat ze andere gebiedsfuncties

⁷³ www.gemeentesteenbergen.nl

⁷⁴ Steenberge Structuurschets Waterwijk 2007, Gebiedsvisie Steenbergen, 2007

⁷⁵ Gebiedsvisie Gemeente Steenbergen, 14 nov 2007

⁷⁶ Zie paragraaf Toerisme

eerder stimuleren dan hinderen. En daar komen we op het terrein van de ontwerpers die hand in hand met lokale partijen en bestuurders opties tekenen. Rond Venlo worden bijvoorbeeld halfverzonken bedrijfscomplexen getekend, omgeven door natuurwallen en gelegen in een parklandschap dat veel aandacht besteedt aan langzaam verkeer, water en biodiversiteit. In het boek *Een plan dat werkt*, werken Hajer, Sijmons en Feddes de werkwijze uit waarbij ruimtelijk ontwerpers een politiek getinte rol op zich nemen op het regionale schaalniveau. Ze laten wel zien dat een intensieve samenwerking tussen ontwerpers, lokale gemeenschap en besluitvormers een voorwaarde vormt voor succes, daar op de overgang van ontwerp naar besluitvorming heel veel kwaliteit verloren kan gaan⁷⁷.

Achter het zo stabiel ogende landschap Steenbergen vinden dus ontwikkelingen plaats die begrepen kunnen worden uit de breukvlakken tussen schuivende systemen. Door veranderingen in het mondiale agrosysteem stagneert de lokale economie. Het mobiliteitsstelsel dreigt vast te lopen en vraagt capaciteitsuitbreiding. Met de metropoolvorming verschuiven de waarden van de bewoners. Oude grenzen in het bestuurlijke stelsel (gemeente, provincie, politieke partijen) lijken interregionale synergie in de weg te zitten.

De planvorming rond Steenbergen kan daarom wel wat meer visie en verbeeldingskracht gebruiken dan tot nu toe. Er staat veel op het spel. Ruimtelijk ingrijpende bouwprojecten zijn niet terug te draaien en moeten daarom leiden tot een duurzame lange-termijnsituatie. Het toevoegen van kennis over innovatie, agroparken, identiteit, regionale economie (waaronder vrijetijds- en wooneconomie) en architectonisch en landschappelijk ontwerpen, kan de kwaliteit en samenhang van projecten versterken en partijen (gemeente, initiatiefnemers, nieuwkomers) op één lijn krijgen.

De Landbouwtransitie, belangrijke impuls voor de Steenbergse impasse, schetsen we hierna.

⁷⁷ Een plan dat werkt, NAI uitgevers, Rotterdam, 2007, ISBN 90-5662-472-5 / 978-90-5662-472-9

De landbouwtransitie

De landbouw bestaat niet. Kwekerijen, tuinbouw, akkerbouw, viskweek, het zijn deelsectoren met verschillende ontwikkelingen en -tempi. Toch hieronder een verhaal over de landbouwtransitie.

3.4.5 In één eeuw: crises, ingeregeld systeem, excellentie en instabiliteit⁷⁸

Empiristen met catastrofale fluctuaties

Aan het eind van de middeleeuwen leidt het overgrote deel van de Europeanen een bestaan als boer. Het is een overlevingsstrategie die die van jagen&verzamelen verving. Een groot deel der natie leeft in die dagen op het bestaansminimum en heeft geen verweer tegen misoogsten, ziekten en plagen met vaak catastrofale gevolgen. De tuinbouw is anderzijds al sinds de 17^e eeuw een sector van belang.⁷⁹

Het is opmerkelijk hoe tijdens de late middeleeuwen in deze hoek van Europa een landbouw tot ontwikkeling komt die op tijdgenoten grote indruk nalaat: hooggespecialiseerde bedrijven die hoogwaardige producten maken voor een complexe stedelijke markt.⁸⁰ Eerst is het vooral de stedelijke economie van Vlaanderen die de opkomst van nieuwe landbouwsystemen en producten stimuleert, later ook de Noord-Nederlandse Gouden Eeuw. In het spanningsveld tussen voedselproductie en bevolkingsgroei is die laatste de *first mover*. Hoge bevolkingsintensiteit levert de druk, techniek en kapitaal tot innoveren.⁸¹



Tot 1850 is agrarische productie de hoofdbron van bestaan voor ruim de helft van onze beroepsbevolking. Boeren zijn empiristen tot ver in die 19^e eeuw, als de ontluikende landbouwwetenschap een tip van de sluier begint op te lichten. Overschotten worden aangeboden op een Europese markt, waar ook buurlanden hun waar aanbieden. De overheid stimuleert de export van (vooral de duurdere) landbouwproducten.

Interventie en organisatie

Landbouw- én voedselsituatie maken in de 19^e eeuw flinke schommelingen door als gevolg van een slechte match tussen vraag, aanbod en distributie. Een voorbeeld is de grote landbouwcrisis van 1880. Meerdere bronnen^(82,83,84,85) maken duidelijk hoe na hevige fluctuaties, misstanden en crises, pas na 1900 vraag, aanbod en regulerende en kennisgenererende partijen op elkaar ingeregeld raken. Na een zeer liberale bestuursperiode daarvoor, worden de eerste gewasgebonden beschermende wetten in Nederland aangenomen, gevolgd door beschermingsconstructies voor de hele landbouw.

⁷⁸ Dit hoofdstuk bevat tekstdelen uit: Hoogland C., Riele H. te, De Eiwittransitie, DRIFT, Erasmus Universiteit Rotterdam, Rotterdam, 2008

⁷⁹ Bieleman J., Boeren in Nederland, Geschiedenis van de landbouw in Nederland 1500-2000, Boom, Amsterdam, 2008, p 570

⁸⁰ Bieleman 2008, pp 567/568

⁸¹ Ester Boserup, Deens ontwikkelingseconome, aangehaald in Bieleman (2008), p 20

⁸² Vijver M., Protein politics, TU Twente, 2005

⁸³ Bieleman, 2008

⁸⁴ Aiking H., d. Boer J., Vereijken J., Sustainable Protein Consumption: Pigs or Peas? Springer, Dordrecht 2006

⁸⁵ Jobse-Van Putten J., Eenvoudig maar voedzaam, tweede druk, SUN, Nijmegen, 1996

Roots van het agro-businesssysteem

Op dat moment heeft de wetenschap zijn intrede al gedaan - kunstmest, ammoniaksynthese en plantveredeling - met verstrekkende gevolgen. Rond 1850 doet zich bovendien een transportrevolutie voor. Stoomschepen en spoorwegen geven de verkeersgeografische kaart van Europa in korte tijd een volstrekt andere dimensie.¹ Kleinere bedrijven schakelen over op specials voor de export, vooral voor Engeland. De transportkanalen brengen echter ook grote hoeveelheden graan hierheen, hetgeen de landbouwcrisis – vooral een graancrisis - van 1880 veroorzaakt. De dalende prijzen blijven laag. De Europese broodprijs daalt evenals die van het veevoer. In Nederland krijgen hierdoor sectorvarianten de wind in de zeilen die honderd jaar later zullen worden aangeduid als de bio-industrie.²

De organisatie van innovatie

Een hecht georganiseerd ontwikkelingsmodel gebaseerd op onderzoek, voorlichting en onderwijs en politieke dekking maken het na 1900 samen met nieuwe techniek mogelijk het landbouwbedrijf te verbeteren. Met de toenemende welvaart en relatieve prijsdaling begint Nederland te voorzien in zijn basisbehoefte. Op datzelfde moment beginnen economen en werkgevers zich zorgen te maken over de voeding van arbeiders. De menusamenstelling verandert: fruit, vlees en groente worden gangbaar. Dit nieuwe voedingspatroon werkt direct door in de levensverwachting die in 1900 nog vierenvieftig jaar bedraagt.

De regulering

In 1928 gaat het echter mis, glijden de prijzen af en lijkt de landbouw een ondergang nabij. Vanaf '31 komt de overheid met een snelgroeiend complex van wettelijke maatregelen om de sector voor totale ineenstorting te behoeden. Steun wordt gekoppeld aan productiebeperking. De regulering is een feit.³

Nooit meer honger!

Na de Tweede Wereldoorlog – de jaren '30 nog in herinnering - wordt de landbouwontwikkelrichting versterkt doorgezet. Er is grote behoefte aan voldoende, goedkoop en veilig voedsel. De landbouw produceert op dat moment te weinig om de sterk groeiende eigen bevolking te kunnen voeden. Net als andere Europese landen moet Nederland schaarse buitenlandse valuta besteden aan voedselimporten. De productiviteit moet omhoog en wel fors. *Nooit meer absolute honger!*

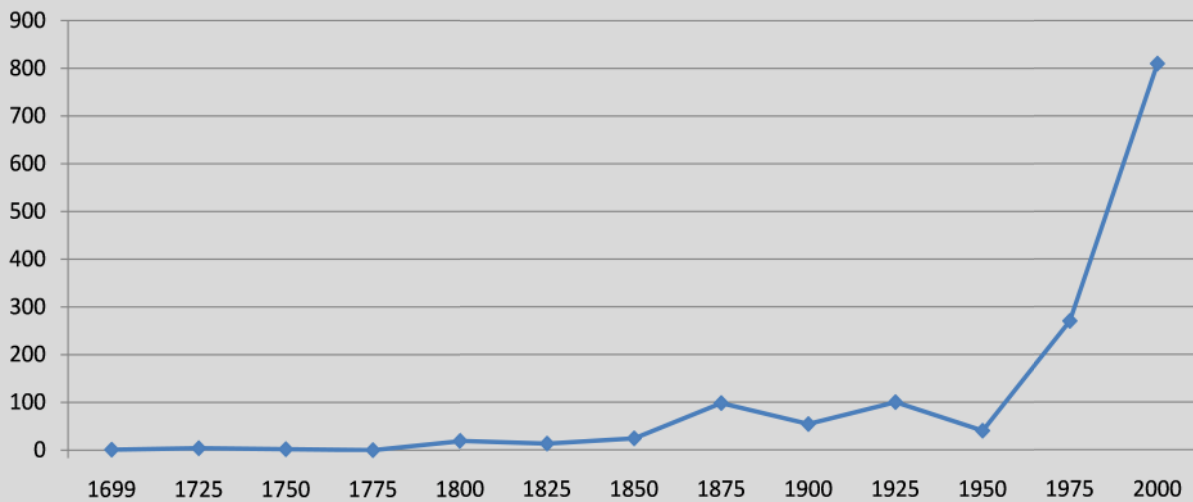
Onder leiding van landbouwminister Mansholt stimuleert Nederland intensivering, schaalvergroting en rationalisering. Gebruik van kunstmest, bestrijdingsmiddelen en krachtvoer stijgt. De extensieve landbouw (grasland, akkerbouw) levert grond in ten gunste van de niet-grondgebonden landbouw. Met een Europees systeem worden voor veel producten vaste prijzen gegarandeerd. De opbrengst per hectare schiet omhoog.

¹ Bieleman, 2008, p 570

² Bieleman, 2008, p 570

³ Bieleman, 2008, p 571

*Uitkeringen door rentmeester in gulden per morgen,
Aan grondeigenaren van de Gorzen en Aanwassen
van den Lande van Essche*

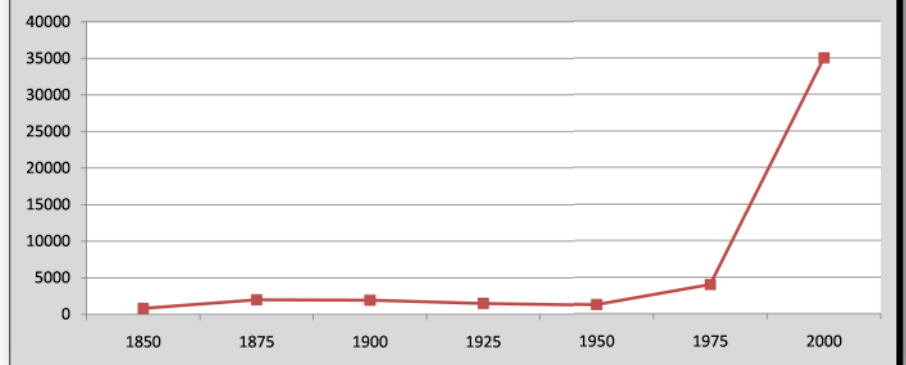


Een wereldhandel

Met de nieuwe transport-revolutie na 1960 ontstaat er een grootschalige, wereldwijde uitwisseling van agrarische ingrediënten. Mondiale voedingketens ontstaan. De afstand tussen producent en consument groeit. Met het verrijzen van de consumptiemaatschappij en de opkomst van de nieuwe media doen merkartikelen en reclame hun intrede. Modernisering van verwerkingstechnologie, distributiesystemen en marketing doen het assortiment exploderen: van 150 tot 15000 artikelen in vijftig jaar.

Nederland wordt het derde landbouw-exportland ter wereld. Het heeft naar eigen referentie één der beste landbouwsystemen ter wereld gecreërd. Het excelleert op opbrengst per hectare. Schaarste is overgegaan in overschot. De aardbeien en boontjes komen het hele jaar door beschikbaar.

*Verkoopprijs in gulden/morgen
van de Gorzen en Aanwassen van den Lande van Essche*



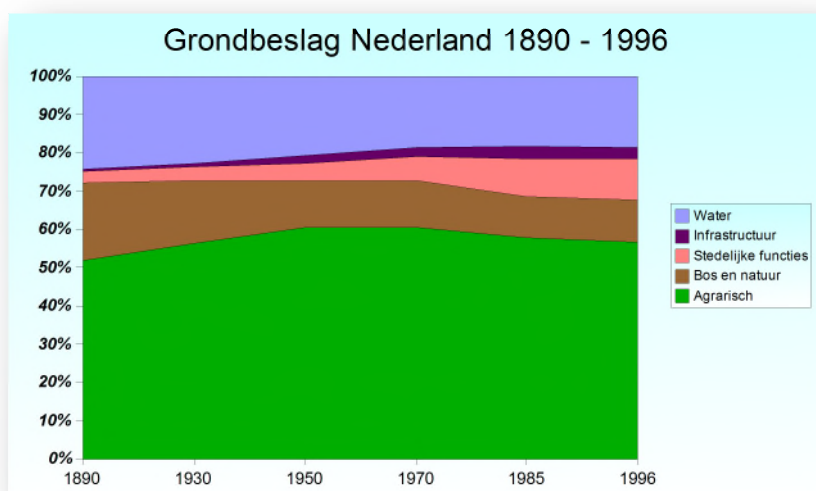
*Figuren: verkoopprijzen en opbrengst van landbouwgronden
in de Hoeksche Waard. (Cijfers uit: Overwater,
De Gorzen en Aanwassen van den Lande van Essche, 2003)*



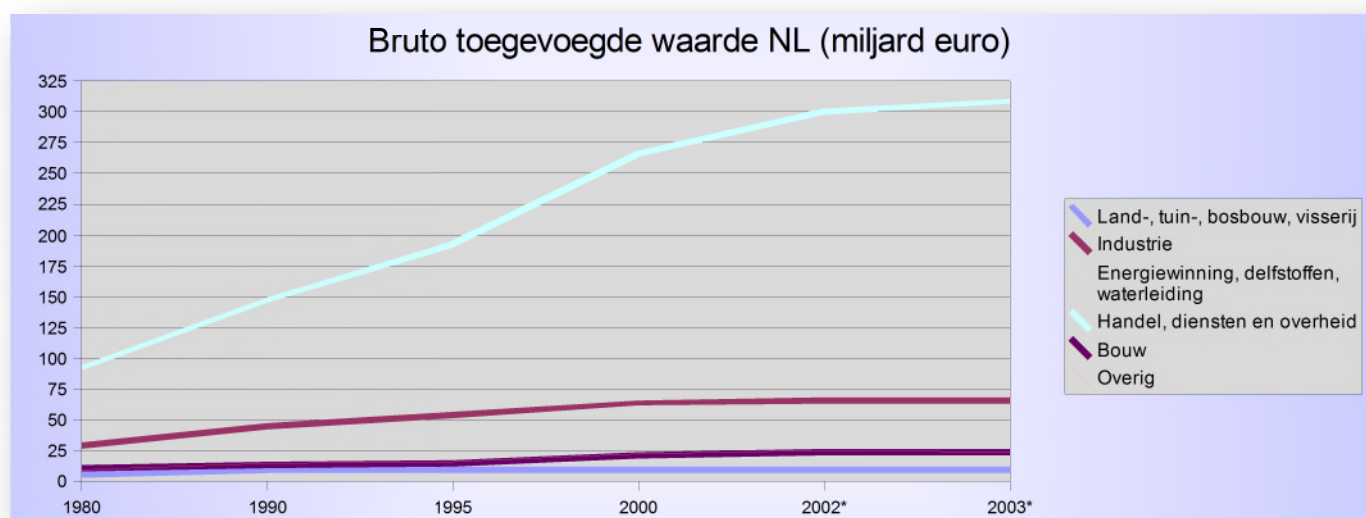
3.4.6 Spanningsopbouw

Om zo'n excellentie mogelijk te maken drukt deze landbouwvariant zijn stempel breed op de rest van de samenleving: de ruimtelijke-orderingsprincipes worden erop ingericht, het waterpeil erop aangepast, de waterlopen genormaliseerd, opgaande beplanting verwijderd, kavels heringedeeld en natuur verwijderd, bouwverboden in landelijk gebied afgekondigd, doordringbaarheid van het land geëlimineerd en lucht- en watervervuiling geaccepteerd. Landbouw wordt zwaar dominant over alle andere gebiedsfuncties op het platte land en borgt die situatie middels grote invloed in vele politieke arena's.

Midden jaren '70 klinken de eerste geluiden dat zowel ons agrarisch systeem als ons voedingspatroon – en met name de vleesconsumptie – bij wereldwijde navolging tot grote problemen zal leiden. Wat eenlingen starten wordt later door issuegroepen en wetenschap verdiept. Dertig jaar later heeft dit zich uitgebreid tot de brede internationale onderkenning dat deze productie- & consumptievariant een onacceptabel grote aanslag vormen op milieu, klimaat, biodiversiteit en dierwelzijn. Samen



Figuren: cijfers CBS



met grote financiële problemen (een topzware EU landbouwbegroting) laat dit de Mansholt-variant omslaan van *excellent* naar *instabiel*. Een politieke machtsverschuiving naar Brussel en daarmee de handhaving van EU-milieunormen versterken dit.

Intussen zette de daling van het aandeel 'agrarisch' in onze beroepsbevolking door. Op dit moment is nog zo'n twee procent van de beroepsbevolking werkzaam in de primaire landbouw⁴ en heeft die sector een vergelijkbaar aandeel in het BNP. De areaalbezetting voor Nederland bedraagt echter nog steeds zo'n 45%.

⁴ Tel je de food service industrie mee, dan stijgt dit van zo'n 2% naar ongeveer 10% van het BNP

Opbouw tegenstand

In de jaren '80 wordt duidelijker wat de gevolgen zijn van de intensieve landbouwmethoden voor het milieu. Zo laait een publieke discussie op rond de mestoverschotten en de verzuring van de grond door overbemesting. Als oplossing komt de inkrimping van de veestapel wel ter sprake, maar wellicht door gebrek aan gevoelde urgentie wordt dit afgewend. Wel komt er wetgeving met als doel verdere groei van intensieve veehouderij tegen te gaan.

In de jaren '90 neemt de druk toe. De sector blijkt zelf niet in staat de problemen rond mestoverschot en pesticiden op te lossen en krijgt in toenemende mate te maken met strikte regelgeving op dit gebied uit Brussel. Bovendien komt een ander soort problematiek op. Waar de landbouw in de jaren '80 met name kampt met de kwaliteit van het milieu, staat in de jaren '90 de kwaliteit van voeding centraal. Uitbraken van BSE, Mond- en Klauwzeer, de Varkenspest en Vogelppest hebben grote impact op de sectorreputatie. De oorzaak van deze uitbraken is moeilijk te achterhalen. Steeds langer en complexer wordende voedselproductieketens en transport van voedsel en dieren creëren een situatie waarin controle en overzicht beperkt zijn.

Als reactie krijgt dierenwelzijn aandacht in de massamedia. Confronterende documentaires en artikelen tonen wat de consument niet heeft willen weten over het leven van kip en varken¹. Geleidelijk krijgen ook de onduurzame gevolgen van de mondiale voedselketens aandacht. Zo maakt de Nederlandse bioindustrie op grote schaal gebruik van soja. Vooral vleeskuiken-, varkens- en rundveehouders zijn afhankelijk van de goedkope import van soja die in Zuid-Amerika wordt geproduceerd. Forse arealen bos en savanne worden daarvoor gekapt. Sojateelt is daarmee een hoofdoorzaak van vernietiging van de natuur geworden. De opschaling van de rol van soja gaat bovendien gepaard met conflicten over landrechten, schending van arbeidsrecht, milieuvervuiling, bodemerosie, gezondheidsproblemen en verlies van lokale voedselzekerheid en werkgelegenheid in Zuid-Amerika (Bron: Nederlandse Sojacoalitie).

Ook problemen in de boerenfamilies worden belicht. De kennis en het bewustzijn van consument en bestuurders groeit. Zo worden ecologische, sociale en economische problemen geagendeerd. De houding van het publiek verandert maar dit leidt nog niet breed tot gedragsverandering. Er komt consensus over het feit dat de landbouw moet verduurzamen en weer in de pas moet komen met de nieuwe samenleving.

3.4.7 Inzet van de transitie

De samenleving verandert in twee decennia en Landbouw gaat aanvankelijk niet mee. Het regime verliest daardoor zijn tot dan toe vanzelfsprekende recht zich door te ontwikkelen op de vertrouwde lijn. Na enkele crises in de jaren '90 rijgen media, ngo's en de politiek de sector in het corset. De politiek grijpt in in de productieroutines ten gunste van waarden die de samenleving eist. De gesloten systeemfase van na 1948 wordt gedwongen verlaten. Landbouw moet zich openen voor wat de samenleving *nu* wil. Excellentie op opbrengst per hectare is voor die samenleving bijna een irrelevante waarde geworden.

Onder druk van de EU-normen wordt in korte tijd en koortsachtig gewerkt aan ingrijpende modernisering. Vanaf midden jaren '90 worden de nieuwe richtingen gezocht. In termen van transitie-management doorloopt de sector alle fasen: excellentie, destabilisatie, maatschappelijke agendering, toekomstbeelden, maatschappelijke experimenten, zoeken naar opschalingroutes, nieuwe routinevorming en borging daarvan.



Het landelijk gebied is nu niet langer het exclusieve domein van de boer. Lang niet iedereen gaat daarin mee trouwens.

“Ik krijg fysiek buikpijn als ik langs Tiengemeten rijdt. Generaties lang is het eiland verdedigd tegen de zee, en nu dit...” (rentmeester uit een geslacht van rentmeesters, over het terugtrekken van de landbouw van het eiland Tiengemeten)

Veel boeren geven de pijp aan Maarten, de vrijkomende grond wordt vaak ingezet ter schaalvergroting. Om de verwarring compleet te maken staat het zoeken naar het nieuwe grote verhaal soms jaren in zijn achteruit. De inkomensstijging door de voedselcrisis vormt op het moment van schrijven zo’n periode. Zo’n *reverse period* is niet ongebruikelijk in transities (emancipatie bijvoorbeeld kende deze ook net na WOII), maar uiteindelijk lost zo’n tijdelijke terugkeer naar de oude reflexen het onderliggend probleem niet op en komt de ervóór ingezette ontwikkelingslijn weer terug.

Vergeleken met België stopt Nederland veel geld in zijn landbouwtransitie. De innovatiemotor draait op volle toeren en de sector verandert in hoog tempo. Na de afgelopen vijf jaar zijn bijna alle delen (glastuinbouw, vollegrondsteelt, bollenteelt, veehouderij, melkvee) wel zover dat ze wezenlijk bezig zijn met nieuwe experimentele richtingen. Wetten worden aangescherpt en nieuwe zijn op komst (leggen-kooien en varkensstallen). Productsubsidies maken plaats voor bedrijfstoelagen. De SER steunt het idee daarbij onderscheid te maken naar 1) bedrijven die louter voedsel produceren versus bedrijven die ook andere diensten leveren, en 2) bedrijven die produceren in regio’s zonder natuurlijke handicap dan wel mét.⁵

3.4.8 Toekomstbeeld Landbouw in Nederland

In 2050 hebben we wereldwijd een dubbele hoeveelheid voedsel nodig voor voedsel en veevoer. We denken dat we dat met grofweg een verdubbeling van productiviteit nét kunnen halen. De eerste en tweede generatie biobrandstoffen staan op gespannen voet met voedselzekerheid. Er zijn meer nieuwe innovaties nodig⁶.

Landbouw zal zeker niet verdwijnen uit Nederland – daar is het te krachtig, dynamisch en flexibel voor. Het ministerie van LNV zette drie sporen uit: groter (wereldmarkt), beter (specialistischer) en anders (meerdere functies op je bedrijf).

Welk ook het hoofdspoor wordt - zo er al één wint - de transitie zal doorwerken naar de vele uithoeken van het systeem: producten, wetten, kennisontwikkelingsrichting, allianties, gedragspatronen, systeemethiek, infra, politieke blokvorming et cetera. Ze zal weer ruimte creëren voor lang genegeerde ándere gebiedsfuncties en daarmee het aanzien van de lage landen voorgoed veranderen.



3.4.9 Toekomstbeelden Landbouw in de Corazone

De vraag is welke kenmerken van de Corazone in wisselwerking kunnen gaan met de nieuwe landbouwontwikkeling. Vogelezang suggereert: bekende en nieuwe vormen van biobased energy, verzilting als kans voor landbouw en viskweek (Zeelandbouw), en de kans voor landbouw in

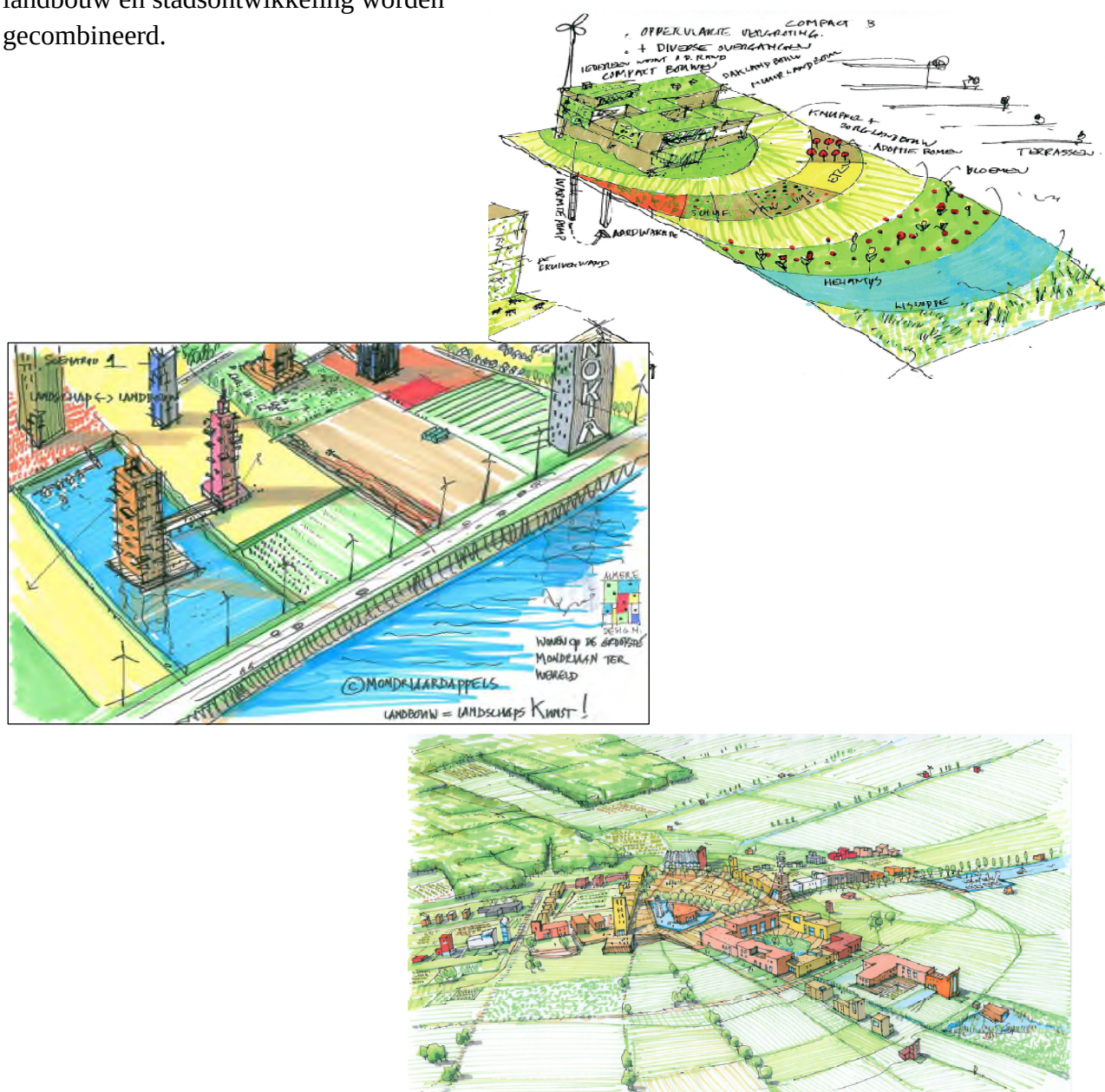
⁵ Advies Waarden van Landbouw, Sociaal-Economische Raad, Den Haag, 2008

⁶ José Vogelezang, Coördinator landbouwtransitie-onderzoek, Wageningen UR, presentatie Rijswijk, 10 dec ‘08

verstedelijkende gebieden. Wijzelf voegen hieraan toe het beeld van de metropolitane landbouw en dat van alternatieve eiwitproductie. Alle maken deel uit van een toekomst die – net als bij energievoorziening – veelvormiger is dan we de afgelopen vijftig jaar gewoon waren.

Vogelezang wijst op experimenten in Roosendaal door Algaelink met algenkweek voor grondstoffen en energie. Ze wijst ook op experimenten met wierplantages in zee en met fotobioreactoren en biosolarcells (plantenstroom). Ze noemt het consortium dat zich richt op de kweek van Zeeuwse Tong, met als toekomstbeeld een nieuwe sector neer te zetten – de binnendijkse productie van zeertong-, met pootviskweek binnen en doorkweek in zoutwatervijvers buiten, in combinatie met zagers, schelpdieren, zilte gewassen en in harmonie met zilte natuur.

Voor het verstedelijkende gebied toont ze onderstaande ontwerpschetsen uit Almere waarin landbouw en stadsontwikkeling worden gecombineerd.



Metropolitane landbouw als duurzaam perspectief

“In 2010 heeft TransForum een meer duurzaam perspectief ontwikkeld voor de Nederlandse agrosector.

Dit perspectief bestaat uit een boeket van verschillende productievormen die elkaar versterken.

Gezamenlijk vormen zij een solide basis voor het produceren van voldoende variëteit in voldoende verschillende verschijningsvormen om goed te kunnen aansluiten bij de verschillende maatschappelijke waarden. Het gemeenschappelijke wordt gevonden in het metropolitane karakter van de verschillende vormen: het zijn allemaal vormen van agrarische bedrijvigheid die passen in een metropolitane omgeving. Een omgeving die gekenmerkt wordt door een hoge, geconcentreerde bevolkingsdichtheid en een grote druk op de ruimte. Dit leidt tot zeer specifieke marktkansen - van hoogeffectieve productie tot combinaties met zorg en welzijn - die zich alleen in een dergelijke omgeving kunnen ontwikkelen.

Duurzame waardeproposities centraal

Hiermee geeft TransForum aan dat het gezamenlijk ontwikkelen van Metropolitane landbouw als wenkend perspectief voor de Nederlandse agrosector gezien moet worden. In de projectenportfolio van TransForum wordt met een aantal nieuwe bloemen voor het Metropolitane boeket geëxperimenteerd, in de vorm van duurzame waardeproposities door nieuwe combinaties van delen van ketens te organiseren, door nieuwe combinaties van sterke regionaal-economische functies te faciliteren en door verbindingen daartussen te leggen. De combinatie hiervan vormt een unieke karakteristiek van de Nederlandse landbouw en geeft de sector daarmee op de zich snel ontwikkelende markt van Metropolitane landbouw een unieke positie. Ook de potentie als mondiale kennisleverancier voor de verdere uitbouw van Metropolitane landbouw is door TransForum door middel van experimenten verkend en open gelegd.

Uniek Agro Innovatie Systeem als basis

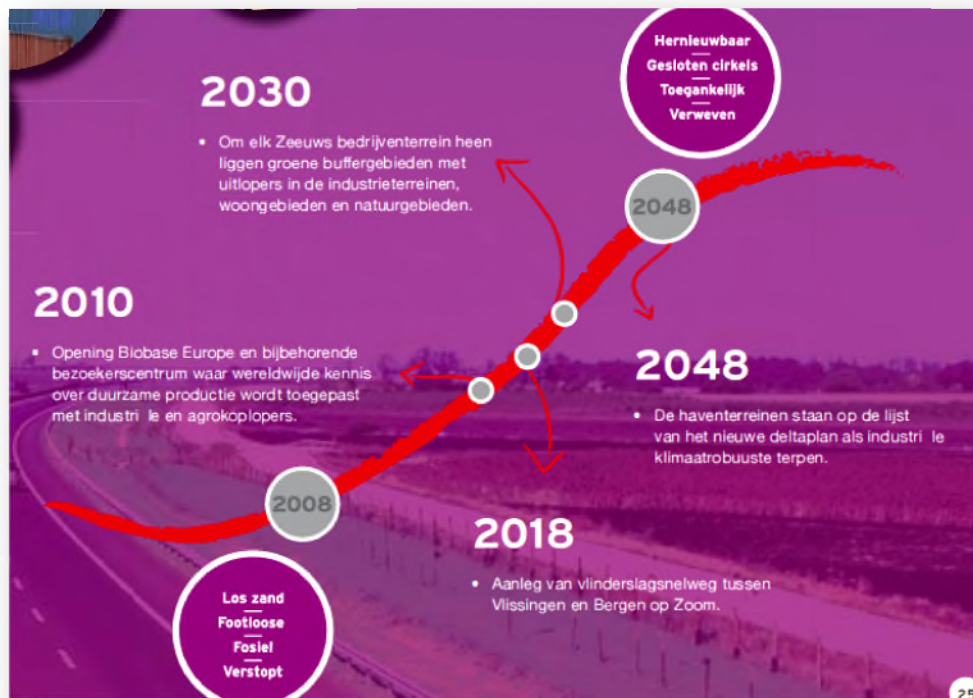
De basis voor dit perspectief wordt gevormd door een uniek Agro Innovatie Systeem (AIS) dat zich richt op de verbindingen tussen de bedrijfspraktijk, de markt en het kennissysteem. Hiermee wordt duidelijk gemaakt dat innovatie niet alleen gestimuleerd wordt door in kennis te investeren. Het gaat er juist om kennis en vaardigheden te ontwikkelen die zorgen voor waardecreatie, in termen van zowel geld (Prosperity) als sociale waarden (People) en omgevingswaarden (Planet).

Een dergelijk AIS is niet eenvoudig te ontwerpen. Het zal zich gaandeweg ontwikkelen door te experimenteren, te ervaren en de juiste verbindingen te organiseren. Omdat Nederland hier een voorsprong heeft op de rest van de wereld, biedt een gerichte ontwikkeling van het AIS een unieke kans om de toekomst met vertrouwen tegemoet te zien.

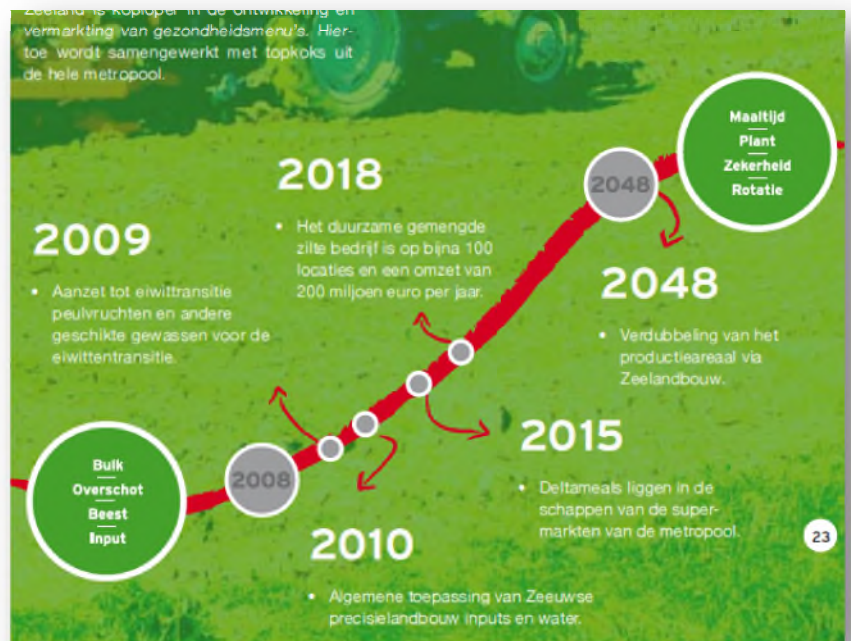
KOMBI-samenwerking voorwaarde voor succes

De samenwerking tussen partijen die gezamenlijk de unieke Nederlandse positie bepalen, de zogenoemde KOMBI-partijen (Kennisinstellingen, Overheden, Maatschappelijke organisaties en Bedrijven), is essentieel voor de realisatie van dit perspectief. Daarom investeert TransForum fors in het kunnen faciliteren en tot resultaat brengen van die samenwerkingsverbanden. TransForum streeft ernaar om die aanpak ook op andere plaatsten navolging te laten krijgen. Dit heeft TransForum voor elkaar gekregen door in een groot aantal praktijkprojecten zowel proof-of-principle (“zie je wel, het kan dus!”) als proof-of-practice (“...en je kunt het ook nog realiseren”) te leveren.”

Bron: www.transforum.nl, site accessed 8 nov 2008



Figuren: details uit Watermerk Zeeland (2008): mijlpalen op weg naar toekomstbeeld Zeelandbouw



De eiwittransitie

“Sinds mensenheugenis zijn menu’s in Europa locatie-afhankelijk. Het eetpatroon wordt beïnvloed door klimaat, vegetatie, bevolkingsdruk, historische en technische ontwikkeling, inkomen (en de ermee verbonden religieuze scheidslijnen)¹, culturele en politieke verschillen. Het aandeel vlees en vis varieert in menu’s met de tijd en tussen landen. Er blijkt een sterke relatie tussen lokaal inkomen en dure proteïnebronnen als vlees, die ook nu weer speelt bij de nieuwe economieën.

Met de komst van kunstmest en mechanisatie, gewasveredeling en landbouwwetenschap wijzigt deze directe relatie voorgoed. De tot dan toe gemengde bedrijven specialiseren zich en groeien (melkveehouderij, slachtveehouderij, akkerbouw, tuinbouw). Intensivering van organisatie en innovatie, inkomensgroei en homogenisering van het Europese menu versnellen na 1945 die omslag.

Met alle systeemwijzigingen blijft de plantaardige-proteïneconsumptie tussen 1961 en 2001 opmerkelijk constant. Ook de verschillen over EU-landen in plantaardig eiwitaandeel per maaltijd blijven bestaan. Dierlijke eiwitconsumptie neemt echter toe met de inkomensgroei zodat die sinds medio jaren ’60 de plantaardige overtreft. Er treedt hiervoor vervolgens een S-achtige verzadiging op, waardoor een verdere groei van dierlijke eiwitten boven de 10 k\$/hoofd BNP onwaarschijnlijk wordt. Meerdere bronnen verwijzen daarbij naar Keyzer et al.

Historisch, zo laat Vijver zien, staat het Nederlands proteïnebeleid ten dienste van de exportpositie, kwaliteitsbewaking en voorkoming van ontvruchting van bestaande verhoudingen. Sinds de jaren ’70 ontstaan protesten tegen deze situatie, verhevigend in 2000/2001 en 2008/2009. Op het moment van schrijven staat een Eiwittransitie genoemd in het Nederlands regeringsbeleid.

Rem op nieuwe proteïnebronnen

Toch loopt de opschaling van alternatieve eiwitvoorziening nog niet soepel. Vijver belicht met Loeber een discussie die al lang in Westerse landen speelt en die in de eerste helft jaren ’90 ook de Nederlandse research rond deze nieuwe eiwitproducten remt. Op dat moment benoemt CLTM (Commissie Lange Termijn Milieubeleid) technologie wel als belangrijk, maar zeker niet als voldoende om het milieu te ontlasten. Het minderen-paradigma is minstens zo belangrijk. Een recente attractor van deze denkwijze vormt onder meer Slow, simple, unprocessed, regional Foods. Het is een paradigma waarin eerder op minderen gestuurd wordt dan op méér en innovatie.

De reactie hierop komt direct met het researchprogramma DTO (Duurzame Technologische Ontwikkeling) dat technologie met een milieureductiefactor twintig verkent, onder meer op het gebied van nieuwe eiwitvoorziening (NPF’s). Financiering gebeurt door ministeries en ondernemingen samen. Het erop volgende programma Profetas (Protein Foods Environment, Technology & Society) duikt de productietechniek in. Beide ziet Vijver steunen op het paradigma more&marketable: meer mensen, meer proteïnen, meer waarde toevoegen, meer food processing. Het is “Adding value to food, without deconstructing the food production practice”. Ook dit paradigma krijgt sterke loten: Ecodesign, Factor Four, de E2-vector en Cradle to Cradle.

NGO’s bedienen zich van het minder-paradigma als ze betrokken worden bij discussies over de wenselijkheid van een NPF-variant. In de samenleving sluiten de gelederen zich dus niet op dit onderwerp. Vijver: The development of npf’s implies a premature choice on the type of sustainability in framing the solution from an industrial ecology approach”. Ook in onze eiwitgesprekken komt het aan bod als een expert verzucht: “...vanwaar die obsessie met vleesvervangers? Waarom niet gewoon minder vlees?” Vijver zou zeggen: “While it’s not marketable.”

Conclusie: geef beide paradigma’s lucht

Het is niet aan de auteurs noch aan ministeries om scheidsrechter te spelen in deze paradigma-strijd. Beide bedienen zich van haalbare en attractieve toekomstbeelden. [...] Transitiebeleid zal de twee stromingen lucht moeten geven en monitoren welke er in staat blijkt maatschappelijke waarde te leveren in welke situatie, middels coalities, experimenten en opschalingen. Blijven de strijdende visies echter een eiwittransitie remmen, dan zouden de auteurs tenminste de innovatievisie willen steunen, zij het met het alternatief in het achterhoofd in tijden van reflectie.”

(Ontleend aan: Hoogland & te Riele, De Eiwittransitie, DRIFT, Erasmus Universiteit Rotterdam, Rotterdam, 2008)

Plek 5: Bergen op Zoom

Is je grootste sterkte je historie?

We fietsen Bergen op Zoom binnen als het schemert. De aanrijdroute is idyllisch. Komend van de Brabantse Wal via de weidse landbouwpolder rond Steenberg belanden we via de bossen-op-zand tussen de bedrijven in de suburbs. Dan valt je op hoe uitgestrekt en weinig inspirerend onze bedrijventerreinen zijn en hoe lang het duurt voor je er doorheen bent en de stadskern bereikt. We hadden toch zo'n ruimteprobleem in Nederland?, denk je onwillekeurig. De vraag komt op of de regionale economieën van Bergen, Roosendaal, Breda, Etten-Leur, Zundert en Barendrecht groeien in een duurzame richting.



3.5.1 Historie

Een stad als Bergen op Zoom is allereerst zeer belangrijk geweest. Eerst door de internationale handelsmarkt die het afwisselend met Antwerpen organiseerde (en waaraan het veiligheid bood) waardoor handelsstromen uit heel Europa hierheen leidden. Daarna tot 1740 als onneembaar geachte vestingstad – barrièrestad - die de vijanden van De Nederlanden buiten de deur moest houden. Lodewijk IV liep er trouwens zonder veel moeite doorheen in 1747.⁷

In 2007 roemt het Platform Detailhandel Bergen op Zoom vooral vanwege zijn heringerichte binnenstad en samenwerking tussen disciplines als “De Beste Binnenstad van Nederland: bruisend en mooi”.⁸



Breda en omstreken, 1845

“De omliggende landouw dezer stad is bij uitnemendheid vermakelijk, zoo door het lommerrijk geboomte, waarvan breede wandeldreven naar de nabij gelegen dorpen zijn aangelegd, als door de afwisseling van bosschen, beplantingen, landen en vlakke heiden, met veel heldere beekjes doorspoeld.[...]”

Er zijn twee tapijtfabrieken, eene haardoekfabriek, een fabriek van wollen en katoenen geweeftde goederen, eene band- en lintfabriek, eene linnenweverij, vier hoedenfabrieken, eene strohoedenfabriek, vier leerlooierijen, eene touwslagerij, eene katoendrukkerij, drie verwerijen, drie kleederbleeken, vier wasbleeken, tien waskaarsenfabrieken, vier kaarsenmakerijen, drie zoutziederijen, eene zeepziederij, drie korenmolens, vier oliemolens, vier bierbrouwerijen, twee mouterijen, eene likeurstokerij, vijf boekdrukkerijen, twee steendrukkerijen, eene lettergieterij, eene kopergieterij, twee kunstverlakkers, twee rijtuigfabrieken, tien meubel-, acht kagchel-, twee geweer-, een orgel, twee pianofabrieken, acht horlogiemakers, vijftien goud- en zilversmeden, twee goud- en zilverdraadtrekkerijen, eene steenhouwerij, een kunstwerker, een instrumentmaker en een kunstdraaier. [...]

Het getal der straten, zoo grote als kleine, beloopt ongeveer vijftig, van welke zeven op de markt uitkomen. [...] De zogenaamde Nieuwekade, in de wandeling veelal Rijkhaven geheten, biedt vooral een reeks van aanzienlijke gebouwen aan. Ze werd voortijds Vlaanderenstad genaamd, terwijl men de kade aan de andere zijde der haven de Prinsenkade heette, omdat de vorstelijke jagten, als zij te Breda kwamen, daar aanlegden.”

Uit: A.J. van der AA, aangehaald in: Alberts W. et al., Nederland vóór honderd jaar, 1859-1959, Nijlmij, Den Haag 1959, p44)

⁷ Voogd, Chr de., Geschiedenis van Nederland, Arena Amsterdam, 1996, p150

⁸ Platform detailhandel, zie o.m. www.debestebinnenstad2007.nl

3.5.2 Actuele situatie

Hoe ontwikkelen de regionale steden zich in de Corazone? Ruimtelijk econoom Louter laat in zijn eerder aangehaalde Hittekaart zien dat aan beide zijden van de grens in deze regio in de jaren '90 de werkgelegenheid in de landbouw en industrie matig tot sterk daalt.⁹ De tertiaire diensten (handel, horeca, transport en communicatie) en kennisdiensten groeien juist matig tot sterk. Dat is lijn met grote delen van de rest van Vlaanderen en Nederland.

Het valt daarbij wél op dat in de regio – en níet in Rotterdam of Antwerpen zelf – de distributieactiviteiten in diezelfde periode sterk toenemen. Op basis van vooruitzichten tot 2011 lijkt dit door te zetten - al vormt de credietcrisis een onzekere factor. Voor de perifere gebieden worden groeipercentages een factor tien tot vijftien hoger geschat dan voor de hoofdkernen zelf¹⁰. De sterk stedelijke concentraties van Antwerpen en Rotterdam hebben blijkbaar hun nadelen: congestie, ruimtegebrek, hoge grondkosten, te weinig personeel.

“Ruimtebehoevende industrieën en diensten verlaten de steden voor een suburbane of zelfs nog verder afgelegen locatie. Hierdoor doen landelijke gebieden het wat betreft de industriële ontwikkeling in verhouding niet slecht. Omgekeerd bewaren de stedelijke kernen hun attractiviteit voor de zakelijke en quartaire dienstverlening.”¹¹

Zo'n alinea doet je afvragen in hoeverre de regionale steden een symbiose met de hoofdkernen vormen – met elk zijn eigen kwaliteit - of dat ze vooral de overloop zijn daarvoor, ringen rond regionale steden veroorzakend met lage gebieds- en werkkwaliteit. De *diseconomies of agglomeration* zijn een opgave voor de toekomst.

Venray wil geen logistieke dozen meer

“De gemeente Venray mikt in haar economisch beleid niet langer op grote, logistieke bedrijven, die veel ruimte opsorpen en weinig banen scheppen. Liever gunt ze de spaarzame grond aan starters en het midden- en kleinbedrijf. Dat blijkt uit de economische visie van B en W in Venray. Het college constateert dat de ‘blokkendozen’ de gemeente een eenzijdig imago bezorgen: er zitten in Venray vooral bedrijven die werkzaam zijn in industrie en logistiek.

Omdat de krapte op de arbeidsmarkt verder toe zal nemen en de beschikbare industriegrond beperkt is, kiezen B en W van Venray voor een andere koers. Grote bedrijven zijn alleen welkom als ze van toegevoegde waarde zijn, anders kunnen ze beter naar de grote industrieterreinen in bijvoorbeeld logistieke hotspot Venlo gaan, vindt Venray. In de Noord-Limburgse plaats zijn grote logistieke partijen als DSV, Flextronics en ND Logistics actief.”

Bron: www.logistiek.nl, 17 nov 2008

⁹ Louter P., Economische Hittekaart van Europa, ministerie van EZ, 2003, pp 66 en 72

¹⁰ www.bureaulouter.nl, Ontwikkeling arbeidsplaatsen Rijnmond 2006-2011, site accessed 15 nov 2008

¹¹ Louter, p 80

Enorme stijging opname logistiek vastgoed

“Het Dutch Warehousing Market Bulletin meldt dat de opname van logistiek vastgoed (groter dan 5.000 vierkante meter) vorig jaar toenam met 29 procent en uitkwam op 1,74 miljoen vierkante meter. Amsterdam steeg maar liefst zeventig procent. Dit onderzoek wordt jaarlijkse gedaan door vastgoedadviseur Jones Lang LaSalle. [...]

In Amsterdam, Rotterdam, Utrecht en Eindhoven liggen de tophuren tussen €55,- en €65,- per m² per jaar voor logistieke ruimten. Op andere logistieke knooppunten als Venlo/Venray, Moerdijk, Tilburg en Breda liggen de tophuren tussen de €50,- en €60,-.[...]

In 2007 werd in de regio Amsterdam 223.000 vierkante meter bedrijfsruimte opgenomen, een stijging met ruim zeventig procent ten opzichte van 2006. Het gebrek aan grond voor grootschalige nieuwbouwwontwikkelingen en geschikt personeel leidt er echter toe dat logistieke activiteiten uitwaaiëren over de regio en het achterland. Almere is een stad die hier bijvoorbeeld sterk van profiteert, aldus de vastgoedadviseur.

Transportassen

Marktpartijen zoeken daarbij vooral naar vestigingsplaatsen langs de belangrijkste transportassen, blijkt uit het onderzoek. De precieze locatie hangt voornamelijk af van de medewerking van de lokale overheid. Vanuit diverse kanten wordt daarom gewezen op het belang van centrale regie van de rijksoverheid. Enerzijds om verrommeling van het landschap tegen te gaan, anderzijds om spaarzaam met de beschikbare grond om te gaan.

Concentratie - en daarmee schaarste - is nodig om initiatieven als meerlaags bouwen en herontwikkeling van verouderde terreinen te stimuleren, vindt Jones Lang LaSalle. Zolang goedkope bouwgrond beschikbaar is, vormen dergelijke initiatieven financieel gezien echter geen haalbaar alternatief. Ook uit recent onderzoek van de Nirov blijkt dat marktpartijen en overheden nog steeds weinig oog hebben voor hergebruik, herbestemming en herontwikkeling van bestaande gebouwen. Van de bijna duizend leegstaande objecten (kantoren en bedrijfsruimten) in Nederland ligt slechts zes procent binnen de grenzen van een geplande ruimtelijke ontwikkeling.

Duurzaamheid

Terwijl alternatieven voor het wegvervoer en het spaarzaam omgaan met beschikbare ruimte al onder de noemer duurzaamheid vallen, speelt duurzaamheid in het ontwikkelen van logistiek vastgoed eveneens een steeds grotere rol. Energiebesparing is daarbij het belangrijkste thema. Daarnaast valt onder andere te denken aan het hergebruiken van gesloopte materialen, regenwaterafvoer, spelen met daglichttoetreding en energiezuinige lichtsystemen. Zowel onder ontwikkelaars als gebruikers zijn er pioniers die duurzaamheid in hun bedrijfsprofiel hebben opgenomen en vooral energiebesparing nastreven in hun logistieke vastgoed.[...]

Toekomst: multimodale knooppunten

Uit het onderzoek van Jones Lang LaSalle blijkt dat multimodale knooppunten de hoogste ogen gooien als het gaat om het aantrekken van distributiecentra. Dit zijn knooppunten met aansluiting op het snelwegennet, het spoor en/of het water. Congestie op het wegennet in combinatie met de stijgende olieprijsen maken vooral de laatste twee (aansluiting op het spoor en/of waterwegen) belangrijke en urgente alternatieven. De beperkte beschikbaarheid van dit soort locaties zorgt voor een licht opwaartse druk op de huurprijzen, vooral in de mainports.

Stijgende bouwkosten en staalprijsen zorgen voor verdere opwaartse druk. Jones Lang LaSalle voorziet de komende jaren een positieve ontwikkeling van de gebruikersmarkt voor logistiek vastgoed als gevolg van de groeiende wereldhandel. De hieruit voortvloeiende sterke gebruikersmarkt maakt dat ook de verwachtingen voor de beleggingsmarkt in logistiek vastgoed voorzichtig positief zijn.”

Bron: www.logistiek.nl, 3 jul 2008, site accessed 17 nov 2008

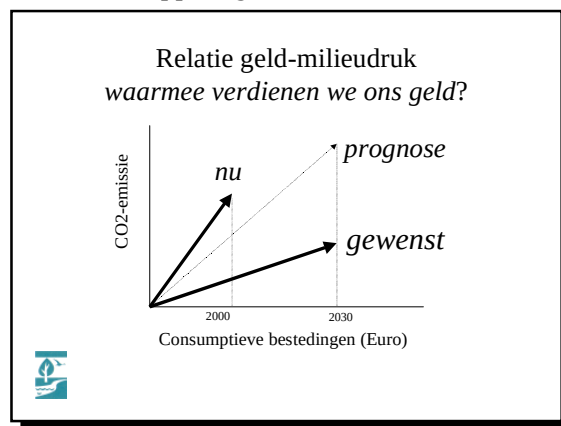
3.5.3 Ontwikkeling & ontkoppeling

De Economische Hittekaart van Noordwest-Europa¹² laat zien dat op veel kengetallen (bevolkingsdichtheid, aantal kennisdiensten, e.d.) de hele Corazone sterk scoort. Vaak moet ze alleen de Randstad en soms Brussel voor laten. Wat is echter een *duurzame* groei? Bekijk je het op economie & ecologie, dan is er internationaal overeenstemming¹³ dat verduurzaming van een economie *ontkoppeling* inhoudt. Dit betekent dat een groei in inkomen gepaard gaat met een afname van milieulast. Zie de figuur hierna voor CO₂-emissie.

In de praktijk bereken je het inkomen in Euro's en de milieulast op zo'n tien aspecten, van wateronttrekking tot smogvorming en van broeikaseffect tot pesticiden.

Bekend is dat diensten – banken, verzekeringen, zakelijke diensten - *gemiddeld* beter scoren op milieulast per euro consumptiewaarde dan de maakindustrie¹⁴. We weten ook dat mainstream landbouw, transport en traditionele industrie veel slechter presteren en vooral die eerste twee.

De mate van innovatie in een sector werkt in de regel gunstig uit op de ontkoppeling: de ecologische last daalt per eenheid grondstof, arbeid en verdiende euro.



Figuur: ontkoppeling als doel
(uit: Te Riele & Blonk, SNM 2002)

3.5.4 Ontkoppeling & de Corazone

Bovenstaande alleen al vormt een pleidooi om de Corazone als geheel te bezien en niet slechts tot de grens. Voor het gebied als geheel worden innovatie-inspanningen ineens zinvol die zinlôos blijven als de landsgrens de barrière blijft. Het in de praktijk opheffen van de grens kan leiden tot een veel grotere potentie voor innovatieclustering, die bovendien past in de historische eigenschappen van de plek. De analogie is de sterke, grensoverschrijdende clusters die ontstonden rond Eindhoven en Venlo in de jaren '90.

Een vraag is of de groei van de regionale Corasteden ook nu al in gunstige sectoren zit. In de Corazone blijft de ontwikkeling in kennisdiensten¹⁵ tussen 1993 en 2001 onder het Nederlands gemiddelde. Het is naast de groei in logistiek mogelijk een tweede aanwijzing dat de Cora-economie zich minder dan gemiddeld in duurzame richting ontwikkelt. Daar in België de dienstengroei gemiddeld lager ligt, scoort de Corazone aan die zijde van de grens voor België trouwens wél bovengemiddeld.

3.5.5 Sociaal kapitaal

Een duurzame samenleving gaat natuurlijk niet enkel over ontkoppeling van economie en ecologische last. Het gaat ook over de opbouw van economisch, ecologisch én sociaal kapitaal. Natuurgebieden, rust, schone lucht, opleidingsniveaus, inkomenssamenstelling en bevolkingsopbouw, gemeenschapszin, identiteit, het speelt allemaal mee. In dit rapport laten we deze onderwerpen – met spijt - even voor wat ze zijn.

3.5.6 Toekomstbeelden

Logistiek en Landbouw zijn historisch ruim vertegenwoordigd in deze regio. Wil je die sectoren verduurzamen – en daar is binnen die sectoren zeker oren naar-, dan is het zaak ook dáár de vernieuwing niet te zoeken in méér mainstream, maar in specialisatie en kwaliteit (zoals zilte landbouw, vleesvervangers

¹² Louter P., De economische hittekaart van Noordwest-Europa, Ministerie van EZ, Den Haag, 2003, p73

¹³ Ref toevoegen VN, EU, Oeso

¹⁴ Halen C. van, Product Service Systems, Ministerie van VROM, uitg. PRé, Amersfoort 1997

¹⁵ Excl zelfstandigen

en de productie van grondstoffen daarvoor, lokale merken, goed ingebedde agroparken, maar ook bijzondere rassen, nieuwe logistiek systeemvarianten).

Fijnmechanische industrie ok

Eén van de uitzonderingen op de slechte scores van de maakindustrie is de kennisintensieve – bijvoorbeeld fijnmechanische - maakindustrie. Een toekomstbeeld dat hiermee strookt is het streven om rond Woensdrecht een economisch cluster voor onderhoud en reparatie van vliegtuigen te laten landen: Maintenance Valley. De kunst is wél zo'n ontwikkeling tevens bij te laten dragen aan de ecologische gebiedskwaliteit, denk aan de grote spanning met het nabijgelegen Natura2000 gebied.

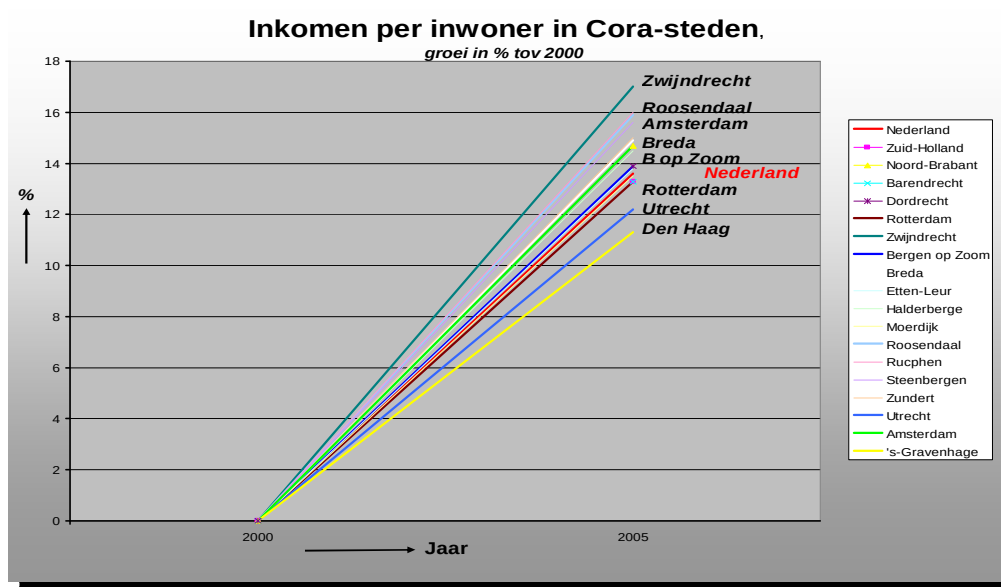
Verder mag je aannemen dat voorlopers onder de kennisintensieve maakindustrie niet alleen gunstig scoren op milieulast per verdiende euro (en gemiddeld werknemersinkomen), maar ook belangrijk zijn voor de technische innovaties die tijdens transities vaak gevraagd worden. De maakindustrie heeft daarvoor weer kennisinput nodig, vaak geleverd door leveranciers in steden als Gent en Delft. Hiervoor wordt ook het grensoverschrijdende maakcluster Brabant/Limburg belangrijk.¹⁶ Verkenning van een as-vorming tussen de Corazone en deze Brabant/Limburgcombi lijkt op zijn plaats.

In de praktijk merken lokale kenniscentra zoals Hogescholen dat ze zich eerst verder moeten ontwikkelen voor andere hen als serieuze partner zien.

3.5.7 Enkele ontwikkelgrafieken

Hierna volgen enkele ontwikkelgrafieken voor de Corazone. De onderzoekers zijn voorzichtig met conclusies. De tijdslijnen zijn soms erg kort en de causale verbanden niet nader onderzocht.

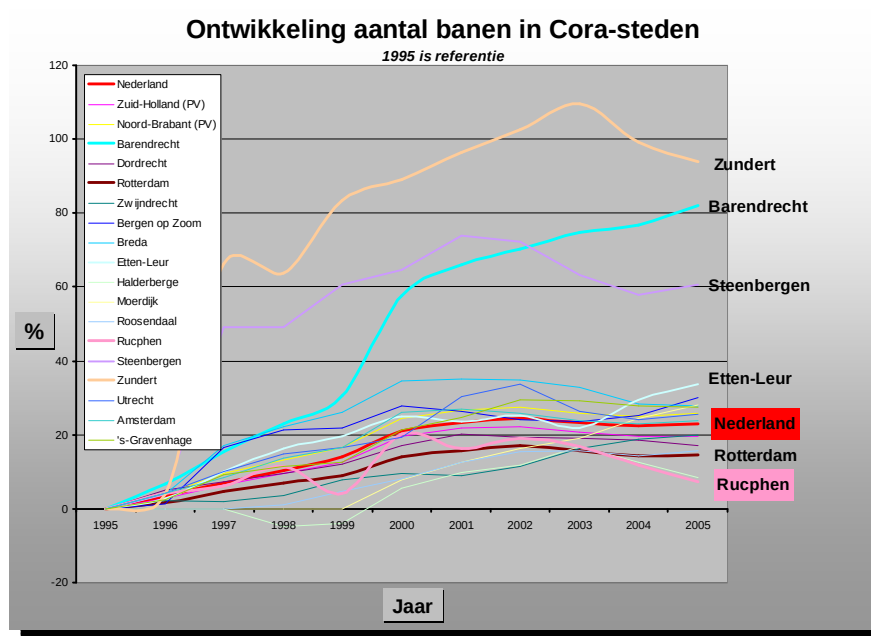
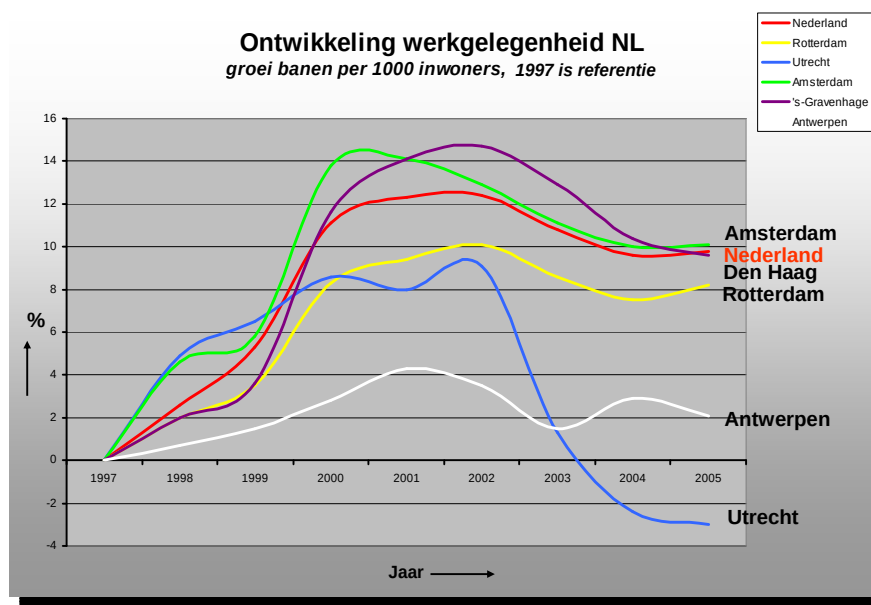
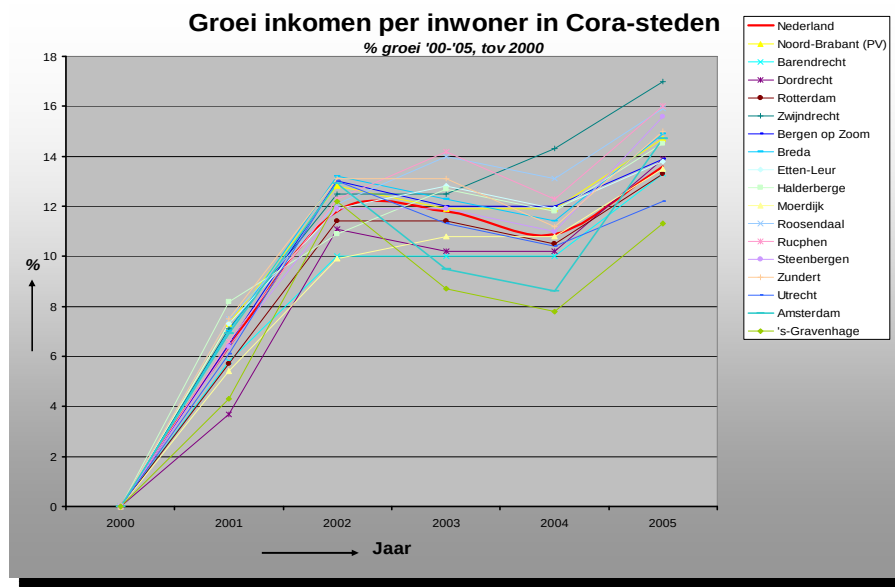
De eerste twee tonen de groei van het inkomen per inwoner in enkele Cora-steden, de overige grote Nederlandse steden en het Nederlands gemiddelde. De tweede grafiek toont dat middelgrote Cora-steden beter dan gemiddeld scoren op inkomensgroei tussen 2000 en 2005.



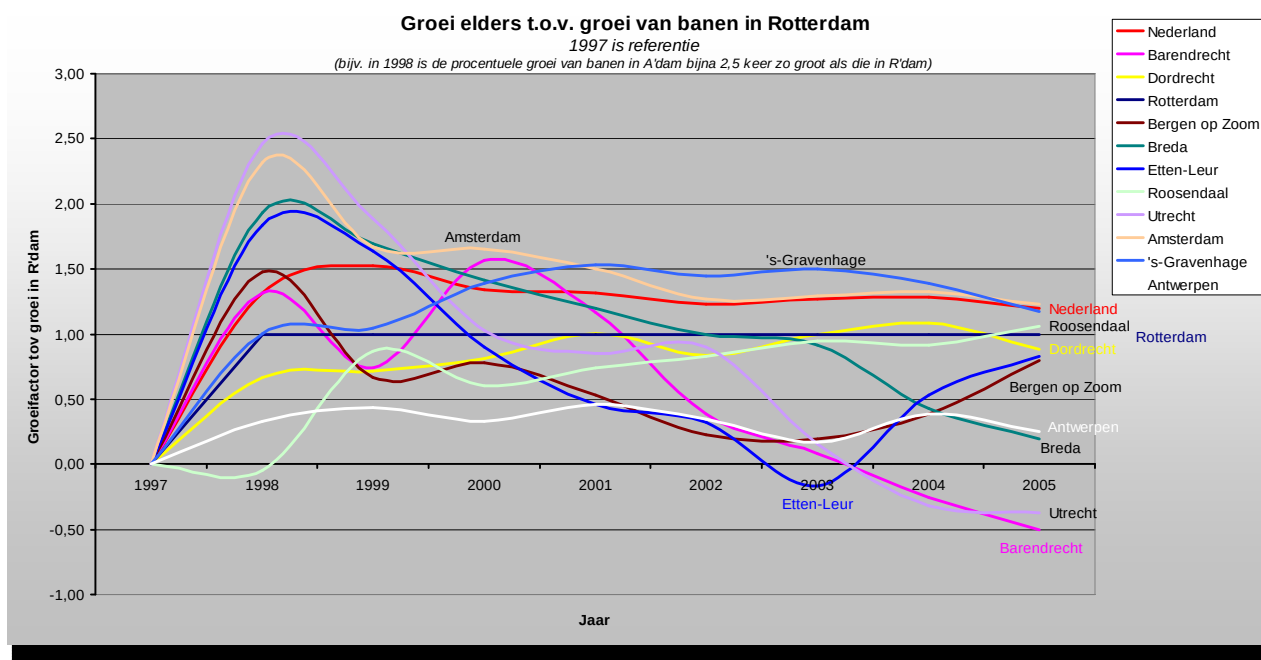
¹⁶ Louter, p101

De derde grafiek geeft de werkgelegenheidsontwikkeling in de vier Randstadkernen plus Antwerpen en Nederland. De beide havensteden blijven achter op Nederland's gemiddelde. Utrecht duikt vanwege het gereed komen van grote nieuwe woonwijken, waardoor de verhouding banen/inwoners sterk daalt vanaf 2002.

Hiernaast de werkgelegenheidsontwikkeling voor kleinere kernen in de Cora-zone.



Tot slot de groei van het aantal banen per 1000 inwoners in en buiten de Corazone, uitgezet tegen de groei van banen in Rotterdam (Rotterdam is op 1 gezet).



3.5.8 Slotbeschouwing

(deze alinea's zijn ontleend aan Lars Coenen, TNO)

De data uit de Economische Hittekaart, aangevuld met enkele andere bronnen, tonen dat de Randstad het economisch minder goed doet dan de omliggende regio's. Er is blijkbaar een vlucht van bedrijven uit de Randstad, veroorzaakt door hoge woon- en grondprijzen, congestie en een lagere levenskwaliteit¹⁷. Vooral de omringende regio's profiteren hiervan. Planoloog Priemus beargumenteerde al in 1998 om het economisch hart van Nederland op te rekken van Randstad naar de Central Netherlands Urban Ring. Zijn artikel¹⁸ laat zien dat de Randstad en de omliggende Zandstad als een symbiose fungeren. De regio vervult dus een bufferrol om de economische groei vanuit de Randstad op te vangen. De Randstad kan zelf niet meer optimaal profiteren van haar economische concentratie vanwege negatieve effecten van agglomeratie. Tegelijkertijd is de Randstad de motor die de omringende regio's nodig hebben voor hun economische ontwikkeling. Priemus laat zien hoe de Randstad en Zandstad intrinsiek verschillen en op basis van deze verschillen elkaar versterken. Het Nederlandse RO-beleid miskende deze symbiose lange tijd en focust nog altijd sterk op de Randstad.

Een analoge argumentatie geldt voor de Vlaamse kant: Antwerpen en de Vlaamse Diamant met een Noordwaartse druk richting Nederlandse grens.

Een belangrijke nuance is dat natuurlijk niet alle industrie Antwerpen en de Randstad ontvlucht. Volgens Lambooy zijn het vooral de maakindustrie, transport en groothandel die vluchten terwijl kantoorindustrie blijft. Deze industriespecifieke tendens verklaart de geringe prestaties in Rotterdam.

(Einde tekst Coenen)

¹⁷ Lambooy, J. (1998) Polynucleation and Economic Development: the Randstad. *European Planning Studies*, vol. 6, no., 4, pp. 457-466

¹⁸ Priemus, H. (1998) The Randstad and the Central Netherlands Urban Ring: Planners Waver Between Two Concepts. *European Planning Studies*, vol. 6, no. 4, pp. 443-455

Voor de auteurs is het aannemelijk dat er uitzicht ontstaat op een sterker innovatiecluster én op een betere gebiedskwaliteit dan nu het geval is, door de gebieden aan beide zijden van de grens samen te nemen, de ontwikkelingsvisie te koppelen aan transitiedynamiek, en RO de daarbij optredende ruimteclaims te laten faciliteren. We denken dat het samenwerken van de gebieden aan beide zijden van de grens uitzicht geeft op een natuurlijke innovatiepositie die achterwege blijft als de blik ophoudt bij de grens. Bij intelligent opereren zal dit ook de positie van de twee hoofdkernen kunnen versterken.

(Coenen weer:) De balans tussen voor- en nadelen van agglomeratie is een centraal thema voor de economische geografie van de Corazone. Concentratie van dienstverlening en culturele industrie levert *localisation* én *urbanization economies* op. Localisation economies treden op rond concentraties van bedrijven in dezelfde sector: er ontstaan arbeidspools door specialisering en kennisspill-overs. Dit vereist wel kritische massa. Urbanization economies treden op rond concentraties van bedrijven door verstedelijking. In steden bevinden zich namelijk kenniscentra (universiteiten, consultants en andere kenniswerkers) en een mix aan bedrijfstakken die elkaar inspireren en aanzetten tot innovatie. Tegelijkertijd leveren dienstverlening en culturele industrie ontkoppeling op van de diseconomies van agglomeratie (vervuiling, congestie, et cetera) en de economies van agglomeratie.

Plek 6: De grens: twee halve metropolen

Kunnen we over onze schaduw stappen?

“Omdat het een grensbeek is, vormt het Merkske één van de laatste nog gave, niet gekanaliseerde beken in Brabant”¹⁹

Op de kaart maar ook op de fiets is het een thin line. De zon schijnt prachtig als we hem oversteken. Al snel zitten we in een oud park met kasteel, opgeknapt door natuurorganisaties uit beide landen samen. Kunnen oude vijanden ook voor andere problemen over hun eigen schaduw stappen?

3.6.1 Twee totaal verschillende gebieden

Met de fiets van wereldhaven naar wereldhaven kost je twee dagen. Het kan in één, als je persé wilt. Met de trein is dat als alles goed gaat (geen overbodige toevoeging op deze grensoverschrijdende lijn), 67 minuten. Ter vergelijking: Antwerpen-Brussel doet die trein in 40 minuten en Rotterdam-Amsterdam duurt een uur.

Rotterdam en Antwerpen liggen vlak bij elkaar. Je zou zeggen dat ze daarom een gelijkaardige ontwikkeling gekend hebben. Hun geschiedenis leert dat dit niet zo is. De bijlage geeft die geschiedenis van hun relatie, teruggeleid tot de elfde eeuw.

Er zijn natuurlijk wel overeenkomsten. Beide zijn havensteden en tot in de tweede helft van de 20^e eeuw zijn hun groei en bloei sterk afhankelijk van de havenactiviteiten. Beide ontstaan echter in een morfologisch sterk verschillende streek. De strijd tegen het water zorgt ervoor dat pas in de 13^e eeuw het gebied rond het huidige Rotterdam kan ingepolderd worden. Antwerpse schippers zijn dan al actief in heel Europa. Maar wat vooral belangrijk is: tussen beide havensteden blijft steeds een staatsgrens liggen, wat ervoor zorgt dat ze andere politieke, economische, demografische en religieuze invloeden kennen.

Tot de jaren '90 van de 19^e eeuw is er eigenlijk niet echt sprake van een directe relatie tussen Rotterdam en Antwerpen. Beide steden ontwikkelen zich relatief onafhankelijk van elkaar. Het zijn veeleer de havens van Amsterdam en Antwerpen die elkaar een tijdlang beconcurreren. En midden 19^e eeuw probeert Nederland de haven van Vlissingen uit te breiden tot alternatief voor Antwerpen.

3.6.2 Twee concurrenten

De aanleg van de Rotterdamse Nieuwe Waterweg brengt hier verandering in. Dit kanaal verhoogt de nautische toegankelijkheid van de haven aanzienlijk en ligt aan de basis van de steile opgang van de haven Rotterdam. De steden worden te duchten concurrenten voor elkaar. In 1929 kan Rotterdam voor het eerst zeggen dat ze de grootste haven op het Europese vasteland is.

Maar ook Antwerpen kent problemen met zijn toegankelijkheid. Ze leiden er zelfs toe dat in de jaren '70 de havens van Antwerpen en Rotterdam fysiek verbonden worden door de RotterdamAntwerp Pipeline en het Schelde-Rijnkanaal. De opkomst van containertrafiek, de mondialisering van de handel en andere evoluties leiden ondertussen wel tot terreinen waarop de steden van elkaar afhankelijk worden. Zo is de doorstroming op de Antwerpse Ring bepalend voor de snelheid en betrouwbaarheid waarmee containers uit Rotterdam over de weg in Zuid Europa geraken.

¹⁹ Staatsbosbeheer, Aan de monding van Maas en Schelde, 1999, p79

3.6.3 Twee halve metropolen

Op veel plaatsen in West-Europa groeien door economische ontwikkelingen de monocentrische urbane regio's die ontstonden ten tijde van de industrialisatie, uit tot polynucleaire metropolitane regio's, die met elkaar via allerlei netwerken in verbinding staan. Dit gebeurt ook in de Rijn-Scheldedelta, de 'gateway to Europe'.

*“Denkend vanuit de bestuurlijk/staatkundige transitie zou ik willen dat dit gebied de groene poort wordt naar en van Europa, alsof het zegt tegen de wereld: dit is het Europa van morgen.
Het gaat veel verder dan logistiek”
(Vlaams ministerie van EWI, energie, wetenschap & innovatie).*

Nederlandse beleidsdocumenten onderscheiden door samenhang en verwevenheid rond economie, ruimtelijke inrichting, verkeer en logistiek, een geografisch aaneengesloten gebied, het economisch kerngebied van continentaal Noordwest-Europa. Dit bestaat uit de Vlaamse Ruit, de Randstad, het Rijngebied en Brabantstad, en zou door zijn verstedelijking, bevolkingsomvang en economische productiviteit nummer drie staan op de wereldranglijst van gebieden met metropoolkarakteristieken. De nummers één en twee zijn respectievelijk de regio Tokyo/Kyoto in Japan en Boston/Washington in de VS.

De Vlaamse overheid vertelt hetzelfde verhaal met een andere tongval. Zij ziet zes 'Central and Capital City Regions' in Noordwest-Europa, waartussen relaties bestaan rond kapitaal-, goederen-, informatie- en personenverkeer. De specialisatie zou de positie en het belang van een stad binnen Europese en mondiale stedennetwerken gaan bepalen.

Het woord *metropolitaan* wordt trouwens vrij arbitrair gebruikt. Er wordt meer gedacht in termen van stedelijke netwerken. Een metropolitaan systeem bestaat dan uit steden op beperkte afstand van elkaar, met functionele relaties. Ze zijn bijvoorbeeld complementair in hun dienstverlening naar de burger toe of werken samen op regiobranding. Ook de al genoemde stromen van goederen, kapitaal, informatie en mensen tussen dergelijke steden tellen mee, maar 'harde waarden' worden hier niet aan gekoppeld.

3.6.4 Randstad & Vlaamse Ruit: één metropolitaan gebied...

Met deze laatste vaststelling wordt het interessant om nauwkeuriger te kijken naar de Randstad en de Vlaamse Ruit. Op bijna elke beschikbare kaart worden deze twee metropolitane gebieden door twee afzonderlijke vlekken voorgesteld. Logisch, gezien de staatsgrens, maar met de huidige politieke, ecologische en economische situatie is het ook opportuun de vraag te stellen wat beide bindt. Zonder daar diep op in te gaan, noemen we de grote goederenstromen tussen Rotterdam en Antwerpen, de personen die per HSL en intercity tussen Vlaanderen en Randstad sporen, de vele samenwerkingsprojecten tussen Nederlandse en Vlaamse universiteiten, de recent gestarte waterstof-as, de samenwerking in het RSD²⁰, de gedeelde zorgen om congestie, lucht- en waterkwaliteit en binnenvaartcapaciteit, de...

Dus wát als we Randstad en Vlaamse Ruit als één aaneengesloten metropolitaan gebied beschouwen, zij het met een beroerd OV-netwerk?

²⁰ Rijn Schelde Delta samenwerking, zie ook hoofdstuk 2.

... met een functie voor Zeeland en Brabant

De Nederlandse en de Vlaamse overheid erkennen hoe belangrijk het is de Randstad dan wel de Vlaamse Ruit te profileren naar de rest van de wereld. Er worden dan ook grootse plannen ontwikkeld om beide regio's een plaats te geven binnen het keurkorps van topregio's. Rond thema's als logistiek en mobiliteit, innovatie en kennisontwikkeling, klimaat, internationalisering, wonen en werken, zijn visies en projecten gebundeld en als 'Vlaanderen in Actie' en 'Randstad 2040' voorgesteld aan het publiek.

Deze plannen zijn veelbelovend, maar laten heel wat potentieel onbenut door de omliggende regio's nauwelijks bij het planningsproces te betrekken. Beide gebieden, de Randstad en de Vlaamse Ruit, zijn immers geen stedelijke eilanden, maar danken hun bestaan voor een deel aan de relaties die ze onderhouden met hun periferie. Urbanisatie gaat steeds gepaard met ruimtebeslag, waardoor het voor ruimte-intensieve activiteiten vaak onmogelijk wordt stand te houden binnen sterk verstedelijkte gebieden. Ze verplaatsen zich dus uiteindelijk naar de periferie. Dergelijke perifere gebieden functioneren daardoor voor een deel als reserveruimte voor woonuitbreidingen en de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen. Ook zijn grote aaneengesloten landbouw- en natuurgebieden enkel hier nog te vinden.

...die te weinig aandacht krijgt

Het stedelijk gebied en zijn periferie vervullen dus op vele vlakken complementaire functies. Door hier in de planningsfase geen aandacht aan te besteden, dreigt er echter een onevenwicht in deze complementariteit te kruipen. Het ontbreken van een integrale visie op het stedelijk gebied en zijn periferie zorgt ervoor dat te vaak beslissingen worden genomen die vooral de ontwikkeling van het stedelijk gebied ten goede komen.

Als voorbeeld hiervan kunnen Brabant en Zeeland genomen worden. Gekneld tussen de Randstad en de Vlaamse Ruit, wordt het belang van deze twee provincies voor de verdere ontwikkeling van beide metropolitane gebieden in geen enkele visie officieel erkend. Nochtans zien we dat samen met de groei aan havenactiviteiten in Gent, Vlissingen, Antwerpen en Rotterdam, de druk in het zuiden en noorden van deze provincies sterk toeneemt. Door gebrek aan ruimte en mobiliteitsproblemen dichterbij de havens kiezen bijvoorbeeld heel wat (logistieke) bedrijven voor een goedkopere en vlotter bereikbare vestigingsplaats iets verder weg in Brabant of Zeeland. Doordat dit ongecoördineerd verloopt, dreigt nu iedere gemeente een eigen bedrijventerrein aan te leggen. Gedreven door de korte termijn economische voordelen en de onderlinge concurrentiestrijd stellen deze gemeenten vaak weinig vestigingsvoorwaarden waardoor ze achteraf geconfronteerd met een wildgroei aan vervuilende bedrijven die ruimte verslinden, het landschap verstoren en weinig toevoegde waarde hebben voor de lokale economie.

Misschien is dit een karikaturale voorstelling van feiten, maar het is wel een vertaling van de bange vooruitzichten die uit een aantal van onze interviews naar voren kwamen. Verder wordt door enkel te focussen op de vraag naar meer bedrijventerreinen buiten de havens ook een onvolledig beeld gegeven van wat Zeeland en Brabant kunnen betekenen voor de Randstad en de Vlaamse Ruit. Er zijn namelijk nog tal van andere terreinen waarop deze provincies een meerwaarde kunnen bieden. Denk aan de recreatiemogelijkheden op de Zeeuwse eilanden, de Brabantse heuvelrug of het Zoompark (de Kalmthoutse Heide), of aan de werknemers van de havens van Rotterdam en Antwerpen die in Brabant wonen, of aan alle Brabanders die in Antwerpen shoppen.

...en v.v.

Dit was één kant van de medaille. Het antwoord op de vraag "Wat kunnen Randstad en Vlaamse Ruit Brabant en Zeeland bieden?" vormt de andere kant. Ook hier wordt in het algemeen nauwelijks op ingegaan. Vandaar dat het – desnoods als denkoefening – interessant zou zijn om Randstad, Vlaamse Ruit en tussenliggende steden als Breda, Bergen-op-Zoom en Roosendaal, als één metropolaan gebied, één stedennetwerk, te beschouwen en een lange-termijnplanning op te stellen, waarbij uitgaande van de eigenheid van elke stad of regio een evenwicht gevonden wordt in hun onderlinge functionele relaties.

Een dergelijke lange-termijnplanning lijkt duurzamer dan de sterk lokale *branding* van de laatste tien, vijftien jaar met het nu blijkende verlies van kwaliteit voor het geheel.

3.6.5 Lokaal & globaal: een spagaat?

Zo een oefening zal ons automatisch terugleiden naar het lokale niveau, de stad of gemeente. Bijna elke maatschappelijke ontwikkeling heeft immers een weerslag op het ruimtegebruik en dus op de manier waarop met ruimte wordt omgegaan binnen de gemeentegrenzen. In praktijk betekent dit - vanwege het toenemend belang van de regionale stedelijke netwerken in Europa- dat steden moeten leren inspelen op maatschappelijke veranderingen die zich op lokaal, regionaal, nationaal én internationaal niveau situeren. Ze zullen dus ook oplossingen moeten vinden voor de problemen die daarmee gepaard gaan, oplossingen die ook over de grenzen van de eigen stad of gemeente heen zullen moeten gezocht worden.

De stadsvisies van Rotterdam en Antwerpen tonen dat beide steden hier nauwelijks anders tegenaan kijken. Beide steden zien zich als een metropool die open staat voor de wereld, een havenstad binnen een Europese economische topregio, en als een stad die zich mondiaal kan profileren met behoud van de eigen identiteit. Beide steden worden trouwens geconfronteerd met veelal dezelfde problemen. Zo zijn ze alle twee begaan met het creëren van voldoende werkgelegenheid en een goed investeringsklimaat, het bereiken van een evenwichtige bevolkingssamenstelling, het versterken van de culturele scène, oplossen van mobiliteitsproblemen en problemen met waterberging, het voorzien in betaalbare huisvesting, creëren van groen in de stad, het verbeteren van de recreatie. En voor beide steden geldt dat het stedelijke beleidsniveau vaak niet afdoende is om een degelijk antwoord te formuleren op de opgaven.

Maar is dit zo anders voor de steden binnen Zeeland en Brabant? Uit onze interviews blijkt dat ook zij weten dat het in de toekomst steeds belangrijker wordt om zich als stad te kunnen identificeren met een economisch succesvolle regio, wil men voldoende investeerders aantrekken. En gezien hun zeer gunstige ligging tussen Randstad, Vlaamse Ruit en Ruhrgebied is de roep om de regio te ontwikkelen tot een logistieke draaischijf dan ook groot. Tegelijkertijd moeten ook zij antwoorden vinden op vragen gesteld door zowel het nationale als lokale niveau en zien ze dat geen van beide niveaus geschikt is om alle problemen op te lossen.

3.6.6 Gebrekkige principes van sturing

Steden in Brabant en Zeeland kampen dus eigenlijk met hetzelfde dilemma als de metropolen Rotterdam en Antwerpen: de oplossingen voor de problemen die ze ervaren zijn te zoeken op lokaal, regionaal, nationaal en globaal niveau. Maar hoe kan je als lokale beleidsmaker het beste inschatten op welk beleidsniveau een probleem moet aangepakt worden? Wat doe je als de geschikte structuren voor overleg en besluitvorming nog niet bestaan? Hoe krijg je de goede deskundigen rond de tafel en hoe houd je ze daar?

De literatuur heeft op deze vragen nog geen pasklaar antwoord. Binnen Europese regio's hebben proefprojecten gedraaid om de beleidsmogelijkheden tussen het lokale en nationale niveau te verkennen, maar geen enkel was over de hele lijn succesvol. Ze ondervonden allemaal problemen met het overstijgen van administratieve en juridische grenzen en de verdeling van bevoegdheden. Een ander struikelpunt was de variatie tussen (regionale) beleidsvraagstukken, waardoor de inbreng van steeds andere beleidsniveaus en experts nodig was. Doordat dit procesmatig niet altijd even transparant verliep, riep dit vragen op over de democratische verantwoording van dergelijke processen.

In *transitiespeak*: als een sturingsregime structureel niet kan voldoen aan de eisen van de samenleving, wordt het tijd voor een andere basismechanisme. Tijd dus voor een *governance* transitie.

Bronnen

- Arndt M., Gawron T. & Jähne P. (2000). Regional policy through cooperation: from urban forum to urban network. *Urban Studies* 37(11): 1903-1923
- Brenner N. (2003). Metropolitan institutional reform and the rescaling of state space in contemporary western Europe. *European Urban and Regional Studies* 10(4): 297-324
- Deas I. & Lord A. (2006). From a new regionalism to an unusual regionalism? The emergence of non-standard regional spaces and lessons for the territorial reorganization of the state. *Urban Studies* 43(10): 1847-1877
- Lovering J. (1999). Theory led by policy: the inadequacies of the 'new regionalism'. *International Journal of Urban and Regional Research* 23(2): 379-396
- www.nmbs.be
- Raad voor Verkeer en Waterstaat (2005). Samenwerken in de Eurodelta, kansen voor de positieversterking van Nederland, België en Duitsland in het economisch kerngebied van continentaal Noordwest Europa
- Mens en Ruimte & Kolpron (1994). *Europe 2000, the perspective development of the Central and Capital City Regions*
- Rijn-Schelde Delta Samenwerkingsorganisatie (2006). *Grensoverschrijdend perspectief RoBrAnt+*
- Vlaamse overheid (2006). *Vlaanderen in Actie, we maken er werk van*
- www.doemee.vrom.nl
- Stad Antwerpen (2006). *Antwerpen ontwerpen, strategisch ruimtelijk structuurplan*
- Gemeente Rotterdam (2007). *Stadsvisie Rotterdam, ruimtelijke ontwikkelingsstrategie 2030*
- Hajer M & Sijmons D (2006). *Een plan dat werkt, ontwerp en politiek in de regionale planvorming*. Rotterdam, NAI uitgevers

De transitie naar (en van) de soevereine staat

Staand in het zonnetje op de grens, is het logisch aandacht te besteden aan het sturingsconcept erachter: de natiestaat.

Een regime komt op: de natiestaat

Ook onze besturingsroutines hebben een lange aanloopperiode achter de rug. In 1625 schrijft Hugo Grotius *'De juri belli ac pacis libri tres'* (Over het recht van oorlog en vrede in drie boeken) en legt hiermee de basis voor het modern internationaal recht. In dit werk verdedigt Grotius het idee om soevereiniteit te koppelen aan een afgebakend grondgebied. Dit is zeer vernieuwend in het 17^e eeuwse Europa, waar een koning geacht wordt te heersen over een volk en staatsgrenzen ten gevolge van koninklijke huwelijken regelmatig verlegd worden.

Dit concept van territoriale soevereiniteit wordt in de 19^e eeuw onder invloed van de romantiek verbonden met ideeën over culturele identiteit, etniciteit en politieke eenheid. Op staatkundig vlak vertaalt dit zich in het ontstaan van de natiestaten. Typisch voor deze natiestaten is dat de staat als politiek zelfstandige entiteit gezien wordt, die kan ingezet worden als middel om nationale eenheid te bereiken binnen maatschappelijke domeinen. In praktijk betekent dit dat binnen het grondgebied van de natiestaat veelal een centraal gezag geïnstalleerd wordt dat het land bestuurt, toeziet op de economische ontwikkeling, een nationale munt invoert, zorgt voor de militaire ontplooiing van de staat en een taal- en onderwijspolitiek voert die culturele eenheid en de creatie van een sterk nationaliteitsgevoel ambieert.

Het regime verzwakt

Door het uitbreken van WOI en WOII, te beschouwen als twee excessen van het gedachtegoed achter de natiestaat, komen Europese natiestaten midden 20^e eeuw voor het eerst ernstig onder druk te staan. Er ontstaat een politiek klimaat dat extreme vormen van nationalisme niet langer tolereert en waarin gestreefd wordt naar meer eenheid. Een samenspel van economische, politieke en culturele factoren, gesterkt door de internationale gebeurtenissen, zal ervoor zorgen dat vanaf de tweede helft van de 20^e eeuw het soevereiniteitsmonopolie van de natiestaat afkalft. Een proces dat doorgaat tot op vandaag.

Op politiek vlak betekent dit dat nationale bevoegdheden overgeheveld worden naar supranationale niveaus. De ontwikkeling van de Europese Unie met haar wetgeving speelt hier een grote rol in. Maar ook andere internationale organen worden opgericht waarin bindende verdragen ondertekend worden. Zo neemt de VN in 1948 de 'Universele verklaring van de rechten van de mens' aan.

Er is nog een tweede ontwikkelrichting. De laatste decennia staan veel Europese staten ook een deel van hun macht af aan subnationale niveaus. Naarmate supranationale niveaus aan belang winnen, wordt nationale eenheid immers minder belangrijk en wordt meer ruimte geboden aan nationale minderheden en regionale activiteiten.

Ook binnen de economische sfeer hebben de natiestaten een groot deel van hun soevereiniteit moeten afstaan. Zo creëerde Europese wetgeving een eengemaakte Europese markt waarbinnen de nationale grenzen wegvielen en een vrij verkeer van goederen, personen, kapitaal en diensten gegarandeerd is. De nationale munten werden vervangen door de euro.

Netwerken breken door...

Dat de idee van de natiestaat steeds minder relevant wordt, wordt nog duidelijker vanaf de jaren '90, als het globaliseringproces in een stroomversnelling komt. Dit globalisatieproces, aangestuurd vanuit vooral

economische hoek, creëert een *best fit* economie, die bedrijven er toe aanzet zich te positioneren binnen wereldwijde productienetwerken en afzetmarkten. Mede doordat steeds minder bedrijven een nationale verbondenheid hebben, heeft dit tot gevolg dat deze zoeken naar vestigingsplaatsen die gezien hun activiteiten de beste condities bieden. Samen met de opkomst van wereldwijde communicatienetwerken, excellentie van de transportsector en opkomst van internet, leidt dit aan de ene kant tot een polarisatie van landelijke en verstedelijkte gebieden binnen Europa en aan de andere kant tot een grotere internationale afhankelijkheid van deze gebieden. De natiestaten hebben immers steeds minder grip op de macro-economische context waarbinnen bedrijven actief zijn.

Als gevolg van deze evoluties, ontwikkelt zich binnen Europa een netwerk van verstedelijkte gebieden waarbinnen zich productienetwerken, distributienetwerken, communicatienetwerken en dergelijke bevinden. De grote steden in deze gebieden gaan functioneren als knooppunten waar alle netwerken samenkomen. Dit is een evolutie die door Europees beleid actief ondersteund wordt. Dit blijkt uit de middelen die vrijgemaakt worden voor de uitbouw van de 'Trans European Networks' en de beleidsfocus die steeds meer ligt op economisch sterk presterende regio's.

Het management van al deze netwerken, en dus de controle over de stromen mensen, goederen, kapitaal en informatie binnen Europa, ligt in handen van mensen en organisaties. Doordat deze zich steeds meer concentreren in de 'knooppuntsteden', is te verwachten dat deze ook de machtscentra van de toekomst worden.

...Bijvoorbeeld rond water

Er worden in diezelfde tijd ook andere netwerken betekenisvol die het oude sturingsregime verzwakken. Ze springen in het gat dat de natiestaat niet kan vullen. Neem Water. Het volgende ontleen we aan de dissertatie van Van Rijswijk²¹.

“Zoals gezegd wordt in het moderne Europese en nationale waterbeheer gekozen voor stroomgebieden als eenheid van beheer. Kenmerkend voor bewegend water en dus voor stroomgebieden is dat het zich niets aantrekt van grenzen tussen staten noch van staatkundige indelingen binnen een land (rijk, provincies en gemeenten). Een belangrijke verdelingsvraag betreft de verdeling van bevoegdheden, rechten en plichten tussen verschillende staten in een grensoverschrijdend stroomgebied en daarop volgend de verdeling van deze bevoegdheden, rechten en plichten binnen deelstroomgebieden in één staat. Hier rijst de vraag of water nu ook iets bijzonders is. Is er reden voor een bijzonder aangewezen bevoegd gezag (bevoegde autoriteit) om het water te beheren en aan welk schaalniveau dan het beste kan worden gedacht? [...]

Water wordt in Europa beschouwd als een onderdeel van ons gemeenschappelijk erfgoed. Ook in Nederland heeft waterbeheer altijd een bijzondere plaats ingenomen. Wat betreft de taak kan dan ook worden geconcludeerd dat er goede redenen zijn om voor een bijzonder bevoegd gezag te kiezen, een functionele overheid. In Nederland hebben we deze bijzondere, functionele overheid al eeuwen en nieuwe visies op waterbeleid en beheer ondersteunen deze oude keuze.

De schaal waarop het waterbeheer dient plaats te vinden is die van het stroomgebied. De Kaderrichtlijn water vraagt dan ook op internationaal niveau én op het niveau van de lidstaat om de instelling van een 'passende bevoegde autoriteit'. Dit pleit voor het nationale niveau om handhaving van de functionele bestuursvorm op het niveau van de stroomgebieden. Omdat Nederland deel uitmaakt van een aantal grote internationale stroomgebieden (Rijn, Maas, Eems en Schelde) zal de nationale functionele overheid het beheer moeten voeren op het niveau van de deelstroomgebieden. Er is naar mijn oordeel geen overtuigende reden om het onderscheid tussen het beheer van het waterhuishoudkundig hoofdsysteem (dat nu wordt beheerd door Rijkswaterstaat) en het regionale systeem (dat nu wordt beheerd door de waterschappen) onder de stroomgebiedbenadering te handhaven.²²

²¹ Rijswijk M. van., *Bewegend Water*, Dissertatie, Universiteit Utrecht, conceptversie, juni 2008, p 45

²² Deze gedachte is eerder geopperd door Driesprong bij de lezing die hij hield bij de uitreiking van de Schilthuispenning in 2006

De keuze voor de stroomgebiedbenadering met bijbehorende passende autoriteiten heeft niet alleen voordelen. Een belangrijk nadeel is in de eerste plaats de verdeling van taken en bevoegdheden op andere beleidsterreinen dan water (integratiebeginsel). Ten tweede speelt een rol dat op Europees niveau de stroomgebiedbenadering niet aansluit bij het algemene systeem dat verplichtingen rusten op individuele lidstaten en niet op de gezamenlijke lidstaten binnen een grensoverschrijdend stroomgebied. Dat kan momenteel alleen opgelost worden door samenwerking tussen de verschillende staten en overheden.”

Watersturing wordt dus na vele rampen en incidenten op een netwerkleest geschoeid die dwars door oude sturingsinstituten heen loopt en dat nieuwe netwerk ziet er niet uit als een als tijdelijk bedoelde alliantie.

In het boek *Nederland Boven Water*²³ wordt beschreven dat Nederland trouwens alle écht belangrijke zaken (Waterveiligheid, maar ook Betuweroute en HSL) buiten gangbare procedures en bestuursstructuren om organiseert. Zelfs voor dagelijkse besluiten zitten reguliere procedures en de eronder liggende systeemwaarden duizenden malen per jaar in de weg. Er lijkt ruimte te moeten komen voor een alternatieve vorm van sturing.

Netwerksturing & de Corazone

In de Corazone zijn vele van dergelijke netwerken aan het ontstaan. Na een decennialange patstelling rond mariene emissiebronnen, smeedt de haven Rotterdam een alliantie met andere havensteden om schone lucht aan zeezijde te organiseren. Negentien gemeenten tussen Antwerpen en Rotterdam vormen met vallen en opstaan een Brabantse Vergadering om de gebiedskwaliteit op te krikken en zich te verdedigen tegen het aanzwellende logistieke volume. Het RijnScheldeDelta-overleg pakt grensoverschrijdende organisatiethema's op. De Nederlandse energietransitie wordt aangestuurd vanuit een directie die tussen vijf ministeries in hangt. In het kader van het waterstofspoor daaronder, tekenen Nederland en Vlaanderen een samenwerkingsovereenkomst.

Netwerken nemen de rol van de klassieke sturingsinstituten over daar waar de oude structuren een gat laten.

Hoe liggen de verhoudingen over veertig jaar? Het lijkt voordehandliggend dat dit soort nieuwe netwerken rond R'dam-Antwerpen problemen zijn gaan oplossen die de natiestructuur liet liggen.

Europa kent wel meer voorbeelden daarvan. Zweden en Denemarken hebben twee traditioneel vijandige havens zelfs laten fuseren en een grensregio tot pharmaceutische cluster samengesmeed²⁴.

Identiteit

Daar hoort ook een korte beschouwing bij over identiteit. Zou een verschil in identiteit aan beide zijden van de grens een zo'n 'Corazone' netwerksturing überhaupt toelaten?

Als het landschap de meestbepalende factor zou zijn in identiteitsvorming, dan zijn de

Persbericht mei 2008

“Het Nederlandse havenconsultantbureau Koppies & Stevens heeft in opdracht van zeven Vlaamse en Nederlandse milieuorganisaties een lijvig rapport geschreven over duurzame havenontwikkeling. Hun conclusie is dat de West-Europese havens te lokaal gerund worden, dat de Nederlandse en Vlaamse havens dringend meer moeten beginnen samenwerken en dat er nood is aan een overkoepelend Europees duurzaam havenbeleid. Verder wordt gesteld dat per goederengroep moet uitgezocht worden welke haven deze het beste afhandelt, Antwerpen of Rotterdam. Het consultantbureau oppert dat beide havens aandelen van elkaar moeten kopen om de samenwerking te bevorderen.”
Nog een conclusie uit het bericht is dat de winsten uit havenactiviteiten in Nederland en België vaak weglekken naar het buitenland daar terminals en schepen vaak in buitenlandse handen zijn. Ook de eindbestemming van de goederen ligt vaak in het buitenland, waardoor ook het consumentensurplus naar het buitenland weglekt.

²³ Rooy P. van, Van Luin A., Dil E., *Nederland boven water, praktijkboek gebiedsontwikkeling*, Habiforum/NIROV/VROM, Habiforum Gouda, 2006

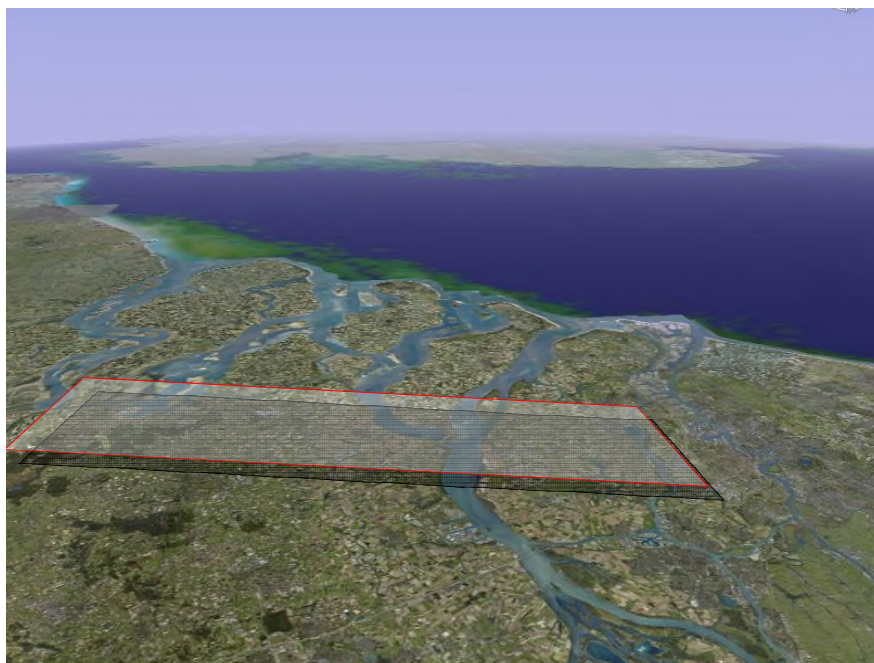
²⁴ Coenen L., *Explaining spatial patterns of innovation: analytical and synthetic modes of knowledge creation in the Medicon Valley life-science cluster*, Journal of Environment and Planning, A 2008, volume 40, pp1040-1056

overeenkomsten aan beide zijden van de grens groter dan de verschillen. Maar identiteit is een bewustzijn, gebouwd op cognitieve en affectieve elementen.²⁵

Het proces om te komen tot identiteit omvat “ordering, bordering en othering”. Het is een proces waarin mensen een *wij* en *zij* construeren. Identiteit en grenzen zijn twee zijden van dezelfde medaille.

Tussen Nederland en Vlaanderen zijn die processen gecompliceerd verlopen en beide zijden benadrukken nog steeds graag de verschillen. De staatsgrens bestendigt de othering-functie al sinds de jaren 1830 en stoelt op processen die al speelden tijdens de reformatie en Spaanse overheersing.

Lang hebben deze gebieden min of meer met de rug naar elkaar toe gestaan en bedienden ze zich van vaak clichématige retoriek. Toch laten de afgelopen hoofdstukken ook veel toenaderingen zien en nog veel meer kansen bij verdere ontwikkeling daarvan. Europa ondersteunt dat. Misschien dat het construeren van een transitiezone á la Cora een proces in gang zet waarbij *othering* geleidelijk omslaat in *we-ing*.



Figuur: zou morfologie leiden, dan waren de overeenkomsten in identiteit kleiner dan de verschillen

Overige Bronnen

- Brenner N. (2004). New state spaces: urban governance and the rescaling of statehood. Oxford, Oxford University Press
- Deas I. & Giordano B. (2003). Regions, city-regions, identity and institution building: contemporary experiences of the scalar turn in Italy and England. *Journal of Urban Affairs* 25 (2): 225-246
- Gleeson B. (2003). Learning about regionalism from Europe: ‘Economic normalization’ and beyond. *Australian Geographical Studies* 41 (3): 221-236
- Khan A. (1992). The extinction of nation-states. *American University Journal of International Law and Policy* 7: 197-234
- Kunzmann R. (1998). Planning for spatial equity in Europe. *International Planning Studies* 3 (1)
- Solé-Ollé A. & Viladecans-Marsal E. (2004). Central cities as engines of metropolitan area growth. *Journal of Regional Science* 44 (2): 321-350

²⁵ Pater B. de, Béneker T., Buunk W., (red) Europa, Ruimtelijke samenhang en verscheidenheid in de Europese Unie, Koninklijke Van Gorcum, Assen, 2004, pp 208-210

Hoofdstuk 4: De achtste transitie: naar een *Corazone* sturing 1.0

Vlekkensturing volgens principes van transitie management

“Geef ons met je rapport een procesarchitectuur voor het opnemen van de stromingen.” (Haven R’dam)
“Ons persistent probleem is het bestuurlijk onvermogen.” (Transumo)
“Geef ons niet het dertiende rapport in een dozijn.”

Dit hoofdstuk Naar een Corazone Sturing verdient meer nog dan de andere hoofdstukken het predikaat 1.0. Het bouwt voort op fundamenteën zoals gelegd door Hajer&Sijmons in Een Plan Dat Werkt²⁶, door Van Rooy, Van Duin & Dil in Nederland Boven Water²⁷, door Minnesma&Rotmans in Systeem Ruimtelijke Orde²⁸ en vooral door Loorbach in Transitie management²⁹.

Onze sturing – wij noemen het een *Corazone*³⁰ sturing – is een vorm van programmasturing die op strategisch niveau de grote maatschappelijke opgaven rond duurzaamheid centraal stelt. Op tactisch niveau leiden *Visie&draagvlak* en *Arena*’s samen tot gebiedsagenda’s en investeringsrichtingen.³¹ Op operationeel niveau worden bundels van activiteiten en projecten gemanaged met vormen van multiprojectmanagement of programmasturing. Doen we het goed, dan wordt de Corazone een *Transitiezone*, een gebied dat zijn toegevoegde waarde deels haalt uit een voorsprong in zich herontwikkende systemen.

4.1 Corazone: Transitiezone

We hebben laten zien dat in voor Corazone belangrijke onderwerpen ingrijpende toekomstagenda’s klaarstaan. Sommige zijn daarbij verder ontwikkeld, andere minder. In alle gevallen zijn de toekomstpaden onzeker en is de weerslag op ruimtelijke inrichting dat dus ook. Sommige zullen een forse ruimteclaim betekenen, andere niet. Beoordelingen heeft de Corazone eigenschappen die het gebied tot een sleutel kunnen maken voor de voortgang van al die transities. Voortgang tijdens de maatschappelijke visie- en agendavorming. Voortgang rond experimenten. Voortgang tijdens opschaling. En in de stappen rond stabilisatie & optimalisatie.

Doen we het goed, dan ontwikkelt de Corazone zich tot een soort *Transitiezone*, een gebied dat zijn toegevoegde waarde haalt uit een voorsprong die het opbouwt rond zich herontwikkende systemen. Daarmee klinkt het niet alleen lokale kwaliteiten op, maar wordt het gebied ook betekenisvol voor een (zeer) wijde omgeving.

²⁶ Hajer M., Sijmons D., Een plan dat werkt, ontwerp en politiek in de regionale planvorming, NAI uitgevers, Rotterdam, 2006

²⁷ Rooy P. van, Luijn, A. van, Dil E., Nederland boven water, praktijkboek gebiedsontwikkeling, Habiforum, Gouda, 2006

²⁸ Minnesma M., Rotmans J., Systeem Ruimtelijke Orde vanuit systeemperspectief, DRIFT, Erasmus Universiteit Rotterdam, Rotterdam, 2007

²⁹ Loorbach D., Transitie management, new mode of governance for sustainable development, DRIFT, Erasmus Universiteit Rotterdam, Rotterdam, 2007

³⁰ Corazon is Spaans voor de combinatie durf & hart

³¹ Zie Loorbach, p147: the transition agenda

Het alternatief is dat de Corazone géén rol van betekenis speelt in de transitie. In dat geval wordt de Corazone volgend aan elders uitgestippelde vernieuwingsrichtingen. Ook dan zullen planologen uiteindelijk ruimte moeten maken, maar de tijd voor inpassing wordt in dat geval veel korter. Ze worden eer speelbal dan speler.

Loorbach en Rotmans volgend, lijkt het zinvol met mensen die nu her en der allerlei bestuurlijke, beleidsmatige en expert-gremia bevolken coalities te bouwen om de volgende drie functies te vervullen.

4.2 Stuurfunctie 1: Visie&draagvlak

De eerste te vervullen functie is maatschappelijke visievorming en draagvlakverwerving. Een hoofdingrediënt van een Transitiezone Cora vormt het in gedachten opheffen van de grens. Alleen al de paragraaf *Bergen op Zoom* maakt aannemelijk dat de kans op duurzame economische gebiedsontwikkeling fors toeneemt als de visie en draagvlak niet langer ophouden bij de grens. Met de gehele as R'dam-Antwerpen erin worden ontwikkelpaden mogelijk die veel betekenisvoller zijn voor de voortgang naar duurzame systemen. Betekenisvoller dus voor de groei van hoogwaardige werkgelegenheid, voor reductie van emissies, voor toegevoegde-waarde-landbouw en bijvoorbeeld voor de slag die verkeer&transport nog moeten maken.

We stellen ons overeenkomstig Loorbach³² voor dat er op paraplu-niveau een netwerk ontstaat, dus een programma over het hele gebied heen, dat in wisselwerking met maatschappelijke vorderingen werkt aan over-all visies en draagvlak. Dit netwerk wordt ondersteund met een organisatie-team en een expert-team dat praktijk- respectievelijk uitzoekwerk op zich neemt. In de planfiguren van de Nederlandse Wet ruimtelijke ordening zou dit moeten neerslaan in de Structuurvisies voor het gebied.

Rotmans en Loorbach pleiten ervoor deze paraplu een mandje lange-termijndoelen te laten neerzetten – in ons geval voor het hele gebied en desgewenst op subregio's of aspecten. Voor het hele gebied zou de uitspraak van een Vlaamse gesprekspartner leidend kunnen zijn: “Deze regio moet uiteindelijk de groene poort naar en van Europa worden”. Analoge uitspraken kunnen gedefinieerd worden rond Landbouw, duurzame economische ontwikkeling en de andere maatschappelijke opgaven.

Het lijkt niet meer dan logisch om *paraplu, organisatie & uitzoek* te enten op deelverworvenheden die het gebied nu al kent: de Brabantse Vergadering, RSD, het beginnend overleg tussen de havens, de natuurontwikkelingsprogramma's, het bio-initiatief Gent-Terneuzen, de waterstof-as en dergelijke. Zeeland Watermerk erbij.

Er is daarbij een ‘maatschappelijke compleetheid’ geboden³³: alle gebruikers die nodig & voldoende zijn om één en ander tot een goed einde te brengen moeten erin. Integratie van deze spelers gaat heel wat diners-pensant kosten, maar dan gloort er ook wat: begrip, verband en samenwerking.

In analogie van de Nederlandse energietransitie lijkt het logisch een groep bestuurders aan beide zijden van de grens zich gezamenlijk te laten verbinden met de voortgang en kwaliteit van deze stuurfunctie.

³² Loorbach, pp 137 - 155

³³ Zie Diepenmaat H., Riele H. te, Boven het klaver bloeien de margrietten, Actors, Zeist, 2001

Jaarlijks verantwoordt deze functie tussenresultaten aan gevestigde sturingsinstituten aan beide zijden van de grens.

4.3 Stuurfunctie 2: Thema-arena's

In wisselwerking met *Visie&draagvlak* opereert – zo stellen we ons voor – een set thematische arena's. We denken aan de teams Energie, Verkeer&vervoer, Landbouw, Watermanagement, Voeding, Natuur en Recreatie. Binnen deze teams worden toekomstbeelden opgebouwd, ontwikkelpaden ernaar toe uitgestippeld en van mijlpalen voorzien, passend bij gebied, stand van techniek, organisatie en tijdsgeest. Van hieruit worden maatschappelijke allianties voor experimenten gesmeed. Van hier vertrekt ook een voedende lijn naar *Visie&draagvlak*.

Goede contacten met de rest van de samenleving moeten ertoe leiden dat de allianties fysiek, juridisch, mentaal en financieel de ruimte krijgen om hun experimenten in te zetten en daarna de eerste schreden te zetten rond opschaling. Instituten en procedures zullen hier dus op moeten worden aangepast.

Als het kan, moeten conflicterende toekomstbeelden hun strijd pas in een laat stadium uitvechten. Eerst maar eens kijken welke ontwikkelpaden waarde opleveren. Dus: industriële landbouw-experimenten *naast* slow food in plaats van er tegenover. En nieuwe eiwitproducten met bijbehorende lupineteelt *naast* verbeterde varkensstalsystemen.

De thematische arena's kunnen niet buiten de functie *Visie&draagvlak*. Het is hun ruggesteun, hun legitimatie en hun continuïteit. Het zal hun innovatiedynamiek mede richten. Beurtelings zullen hun de resultaten van Thema-arena's de inhoud bij *Visie&draagvlak* beïnvloeden.

Gezamenlijke reflectie en selectie van kansrijke ontwikkelpaden moet richting, voortgang en kwaliteit – waaronder de gebiedskwaliteit – bewaken.

Vanuit elke thema-arena lopen meerdere lijnen naar groepen in de samenleving als 'Kennis&advies', 'Industrie&diensten', 'Overheden', 'Consument', 'Burger' en 'Intermediair'. Dit wordt dus een wirwar van jewelste. Net het echte leven.

4.4 Stuurfunctie 3: Monitoring

Om dat vertrouwen vast te kunnen blijven houden onder steeds wijzigende omstandigheden is *monitoring & reflectie* handig. Hierbij lijkt het in navolging van Diepenmaat&Taanman logisch te denken in drie termen: 1) zit er schot in de toekomstbeelden (ontstaan er handelingsperspectieven); 2) is er werkelijke vooruitgang in de samenleving (gebeurt er werkelijk wat, komen dingen van hun plaats); en 3) lijkt het gebied en de ermee verbonden wereld beter te worden als we zo doorgaan (wordt het duurzaam)?

4.5 Gebiedsontwikkeling, Deltaplanologie, Corazone sturing

Hoe verhoudt Corazone sturing zich ten opzichte van gebiedsontwikkeling en bijvoorbeeld Deltaplanologie?

Gebiedsontwikkeling

“Gebiedsontwikkeling begint met het waarachtig voelen en ervaren van sociaal maatschappelijke urgentie en daar met oprecht iets aan willen doen.”³⁴ Drijfveer bij gebiedsontwikkeling is dus de homo volens, de willende mens. De idee om de routines van het systeem Ruimte om te buigen richting gebiedskwaliteit lijkt de auteurs een nodige, maar – zeker in enge zin uitgelegd - niet voldoende ontwikkelrichting. Te groot is het gevaar – literatuur ondersteunt dit - dat de scoop zich teveel tot de schaal van het gebied beperkt.

Deltaplanologie

De ambitie van Hajer cs om een Deltaplanologie op te zetten waarin Water álle andere gebiedsfuncties leidt (zie tekstbox verderop) lijkt ons, *multitransitiedenkers*, juist weer onnodig eenkennig. Kan het onderzoek, ontwerp & besluitvorming niet ingezet worden om die Watertransitie in wisselwerking te laten gaan met de nieuwe Landbouw, Energievoorziening en bijvoorbeeld Zorg? Wie is er in dat geval dan leidend?

Corazone sturing

Het is de ambitie van dit rapport het systeem Ruimte te voorzien van een denklijn waarmee het de transitie naar duurzaamheid kan opnemen van álle sleutelsystemen in onze samenleving. Met de Corazone als pilot. Sommigen zullen beweren dat die ambitie naadloos past in de ruime uitleg van gebiedsontwikkeling. In dat geval maken we wellicht een vliegende start.

Het is zeer omslachtig, zo niet zinloos, de standaard bestuurlijke indeling aan beide zijden van de grens leidend te maken voor de opgaven uit voorgaande hoofdstukken. Transitie management werkt zoals gezegd veel meer met themanetwerken waarbij het zoekt naar een maatschappelijke compleetheid in partijen die nodig is voor elke opgave: vijf havens samen t.b.v. schone scheepvaart; alle eilanden in één organisatie voor profi toerisme; drie provincies plus WUR plus UGent voor de opschaling van zilte landbouw; en Shell met de grote havenbedrijven om het pad waterstoftankstations in truck- & binnenvaartshuttles te testen, vijf ministeries samen op de energietransitie. Elke opgave zijn eigen schaal van organisatie en zijn eigen mate van maatschappelijke compleetheid.

Er doemt een verzameling op van samenwerkingsverbanden, groter en kleiner. De sturing steunt allianties van voorlopers, en veel minder de pelotons of de achterblijvers. De allianties kunnen (geografisch) verre uitlopers hebben en krijgen mentaal, juridisch en financieel de ruimte om betekenisvolle dingen te doen die van invloed kunnen worden voor zelfs de zeer wijde omgeving van de CoraZone. Die allianties voelen zich gesteund door de cyclische activiteiten van Visie&draagvlak. Visie&draagvlak ziet er met monitoring&reflectie op toe dat de gebiedskwaliteit niet uit het oog verloren raakt en hakt in geval van dilemma's knopen door. Het geheel beweegt zich in de luwte van dagelijkse politiek en media maar is transparant en voorzien van een heldere agenda.

Bestuurlijke duidelijkheid is wel nodig en ontstaat door een groep bestuurders samen verantwoordelijk te maken voor het totaal. Instituten aan beide zijden van de grens geven die groep voldoende doorzettingsmacht in de besluitvorming en uitvoeringsmacht in de uitvoering om te kunnen handelen. Jaarlijks is er verantwoording naar instituten aan beide zijden van de staatsgrens.

De ruimte is aan beloftevolle vlekken.

³⁴ Van Rooy et al zoals gecitterd in Minnesma en Rotmans, p33

Deltaplanologie

In hun Een Plan dat Werkt onderzoeken Hajer en Sijmons cs in hoeverre ontwerpen het besturen kan ondersteunen of overnemen. Ze betrekken onder meer de volgende posities.

Al met al is de dirigerende kracht van de ruimtelijke ordening fors afgenomen. [...] Hoe komt het dat de huidige RO een leidend verhaal ontbeert? Voorheen bood ze een gezaghebbend waarom-verhaal. Nu worden hoofd- en bijzaken steeds minder centraal bepaald. De grote verhalen zijn uit de gratie, evenals het overheidsregime. (rond p13; let wel, Een Plan is van vóór de monetair-economische crisis en de wederopstanding van Rijnlandse sturing).

Er bestaan wel degelijk sterke, dwingende verhalen, zoals de globalisering, de netwerksamenleving, de plaats van Nederland in Europa en de wereldwijde klimaatverandering. Deze verhalen laten zich goed samenvoegen tot een coherente missie voor RO. We noemen dat voortaan deltaplanologie, met klimaatverandseering als leidraad. Andere grote opgaven - voortgaande verstedelijking, het in stand houden van voldoende landbouwareaal, zorg voor de natte natuur voor de wetlands en de zorg voor ruimte kwaliteit - voegen zich bij de eerste. De vrijblijvendheid die tot nu toe de ruimteclaim vanuit water heeft vergezeld, moet hoofdlijn worden. Er bestaat wel degelijk een hiërarchie in risico's en opgaven. Dit heeft niets met ideologie te maken, maar met vakinhoudelijkheid. Het zijn de grote thema's die in geconcentreerde vorm neerdalen op de kleine delta aan de Noordzee. (rond p215)

Planvorming vindt tegenwoordig plaats in complexe beleidsnetwerken die zich aan een eenvoudige indeling in centraal en decentraal onttrekken. De vragen snijden vaak dwars door de lagen heen. De antwoorden leiden niet eenvoudig omhoog of omlaag in de bestuurlijke hiërarchie. De zoektocht gaat evengoed zijwaarts naar potentiële samenwerkingsvormen tussen en met uiteenlopende (markt)partijen. (rond p10)

Regionale projecten moeten vorm krijgen onder lastige startcondities: terwijl de gevoelige politiek-bestuurlijke urgentie groot is, is de bestuurskracht op regionaal niveau juist gering. Er is dus een dubbele ontwerpogave: er moet een ruimtelijk plan met hoge kwaliteit worden gemaakt, en tegelijkertijd moet ook het bestuurlijk proces worden ontworpen. Kan in die koppeling niet ook de oplossing liggen?

Er is een bijna ondoordringbare kluwen van overlegcircuits. De voorheen zo overzichtelijke route van de planning is een omvangrijk en tijdrovend doolhof geworden. Dat heeft meerdere oorzaken. De emancipatie van de lagere overheden. Het wegvallen van volkshuisvesting en landbouw als meekoppelende belangen voor ruimtelijk beleid. De opmars van marktgeleide planning. De verschoven verhouding tussen RO en de betrokken sectoren. De gesneefde regionalisering van het openbaar bestuur. De toenemende internationale invloed. (p10-13)

Onze hypothesen voor onderzoekend ontwerpen als hulp voor ruimtelijke planvorming zijn:

- 1. betrokkenen moeten elkaar leren begrijpen, gezamenlijk discours/taalgebruik ontwikkelen;*
- 2. het planproces heeft een dramaturgie nodig, gericht op het gezamenlijk doorleven van ontdekkingen, keuzen en conflicten. Het gaat meer om door allen doorleefde keuzen dan om intellectuele vondsten;*
- 3. beraadslaging/deliberatie: Een plan dat werkt wordt bereikt door openheid tijdens het proces. De belanghebbenden zijn geïdentificeerd en hun belangen worden gediend door deliberatie. Het proces van elkaar overtuigen. Idealiter ontstaat een leergemeenschap die een gemeenschappelijk verhaal opbouwt en een gezamenlijke geschiedenis. Dat is minstens zo belangrijk als rationele beargumentering. Een gemeenschappelijk beleefde knallende ruzie kan uiteindelijk de bindende factor worden in een goed planningsproces, mits deze tot een goede conclusie is gebracht. Ook dat behoort tot de dramaturgie van het beleidsproces. Bewust opgevoerde theatrale opvoeringen kunnen een belangrijke rol krijgen in de voortgang. Als de onderliggende tegenstellingen blijven smeulen onder een rustig verlopend planproces, dan verwachten we geen duurzame resultaten.*

Je moet dus met zijn allen op weg naar het eindresultaat zodat je een gezamenlijk geloof in het plan opbouwt. De kwaliteit kan best van één persoon komen. Maar als je niet de tijd neemt om elkaar te

overtuigen van die kwaliteit, en die kwaliteit ook scherpt aan de mening van anderen, dan verwatert de intentie en essentie vervolgens waar je bij staat. Belanghebbenden moeten het als een apostel uitventen.

Dat vereist trouwens wel een ego-lenigheid. Enerzijds moet je bereid zijn je te laten overtuigen en anderzijds moet je het idee vervolgens uitventen bij je omgeving. Je moet in zo'n proces ook leren te genieten van andermans idee. Het loopt anders dan de huidige inspraak. Inspraak is nu natuurlijk een eenzijdig verhaal. Het plan is al een jaar op streek als het wordt opgehangen in het buurthuis.

Hajer cs weer:

De kracht van ontwerpen ligt in het verbinden van het 'willen' en het 'weten'. Doorslaggevend is nu de koppeling met het 'kunnen'. (p144) Een direct en intensief contact tussen ontwerpers en bestuurders, het heen en weer denken tussen ontwerp en bestuurlijke wensen kan een grote procesdynamiek veroorzaken en ontwikkelingen in een verassende richting sturen. (pp188-192) Dingen die in taal strijdig zijn kunnen in beelden met elkaar verzoend worden. Beurtelings kunnen doelen die met elkaar lijken te kloppen in beeld strijdig blijken te zijn. Je kunt ontwerpers opdracht geven partijen 'bij elkaar te tekenen', te laten convergeren. Tegelijkertijd ontstaat dan de behoefte aan divergeren, meerdere varianten van oplossingen laten zien. Doorslaggevend is het perspectief op een oplossing, de solide financiële basis bijvoorbeeld door een grondbank en voldoende bestuurlijk commitment. (p189-191)

Onze delta (van Eems tot aan Schelde) is een van de veertig grote delta's wereldwijd. Die herbergen de beste landbouwgronden ter wereld. Combinatie van zee- en rivierklei. Moeten een belangrijke rol gaan spelen in de wereldvoedselproductie voor een groeiende wereldbevolking van 6,5 naar 9 miljard in 2050. Een vlakke ligging. Maar ook aantrekkelijk om te wonen en strategisch voor economische activiteiten. Unesco verwacht dat in 2050 30% van de wereldbevolking in deze deltagebieden woont. (p218) Alle delta's zijn echter wel kwetsbaar voor klimaatverandering.

Slaagt onze puzzel in de Corazone, dan liggen er dus exportkansen naar die andere veertig delta's?

De politieke bestuurder moet pas aan zet komen nadat eerst op basis van deskundigenkennis is bepaald wat de lagen ondergrond, infra en occupatie gebieden. Politicologen zijn daarom aarzelend. Grote delen van de besluitvorming gaat aan de politiek vooraf. Dat past in de historie van de planning in Nederland. Altijd werkten deskundigen en politici samen aan de planningsagenda. Dat samenspel ontbreekt thans. (p223)

Hier speelt een analogie met transitie management dat zich bij voorkeur positioneert in de luwte van media en politiek.

Het nieuwe leidende verhaal in de RO is deltaplanologie:

1. *Maak woongebied klimaatbestendig*
2. *Stel je in op voortgaande verstedelijking*
3. *Neem verantwoordelijkheid voor het beschermen van landbouwareaal, natte natuur en het cultuurlandschap. (p224)*

Toekomstperspectief voor 2048

In 2048 heeft Zeeland zich ingericht op de dynamiek van het water en de dynamiek van de omliggende steden die zijn samengegroeid tot een metropool (Antwerpen, Amsterdam, Rotterdam, Breda, Keulen, Gent...). De Zeeuwse eilanden zijn samen met de andere eilanden in de Delta de duurzaamheidsproeftuinen van de Deltametropool geworden. De grootste winnaar van deze is de Zeeuwse bevolking zelf. Er komen nieuwe kansen voor jonge generaties om hun identiteit te versterken en de omgeving waarin zij zich thuis voelen te verbeteren.

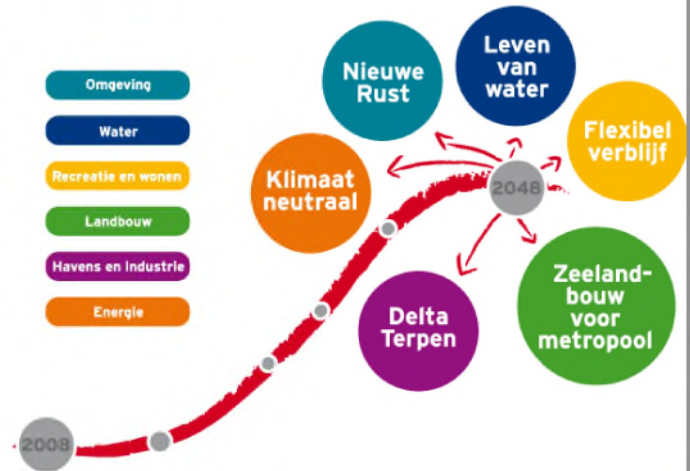
Leven van het water

Zeespiegelstijging en klimaatverandering vormen een bedreiging voor alle Deltametropolen wereldwijd, dus ook voor Zeeland. Met haar watereconomie profileert Zeeland zich als het expertisegebied voor nieuwe, dynamische vormen van leven met en op het water. De Zeeuwse kaart ziet er in 2048 radicaal anders uit. Land en water zijn anders verweven. Waardevolle kernen worden hard maar duurzaam beschermd. Nieuwe woonkernen zijn verzeep op en rondom het water.

Flexibel verblijf en nieuwe rust

De eilanden organiseren zich gezamenlijk en ontwikkelen zich tot een gezonde en natuurlijke omgeving voor tijdelijk wonen. De zorg voor mens en landschap vormt een aantrekkelijk en contrasterend aanbod voor de bewo-

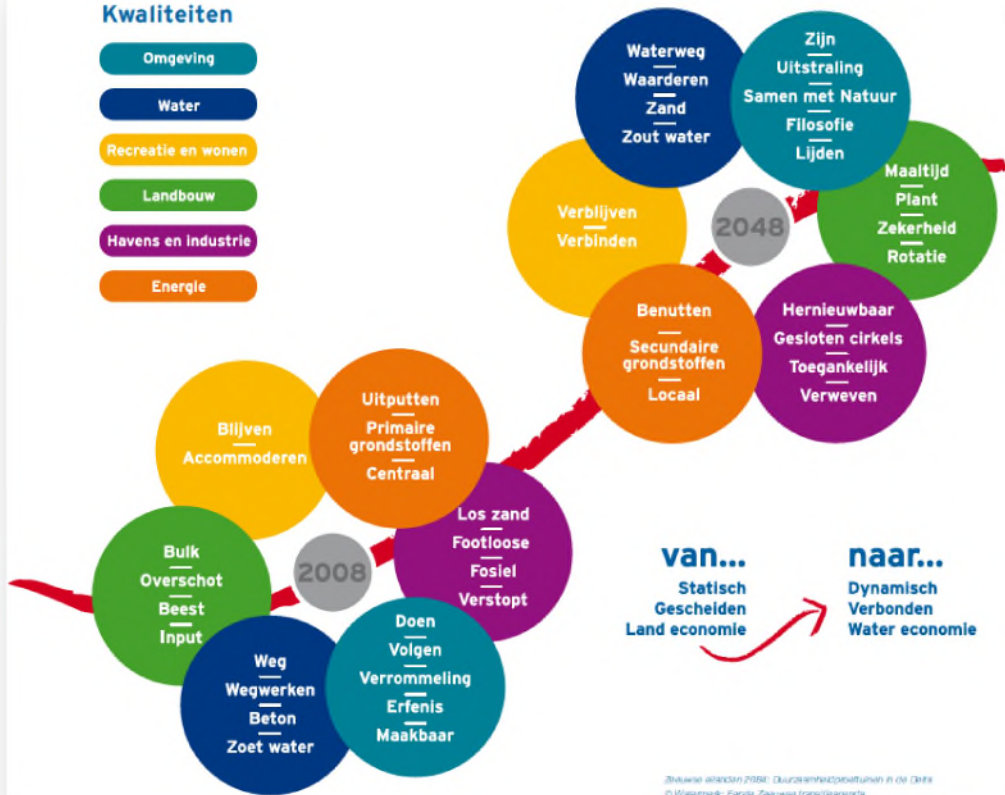
Toekomstbeelden



Beleidsplan Zeeland 2008: Duurzaamheidsproeftuinen in de Delta
© Watermerk: Eerste Zeeuwse Transitieagenda

Kwaliteiten

- Omgeving
- Water
- Recreatie en wonen
- Landbouw
- Havens en industrie
- Energie

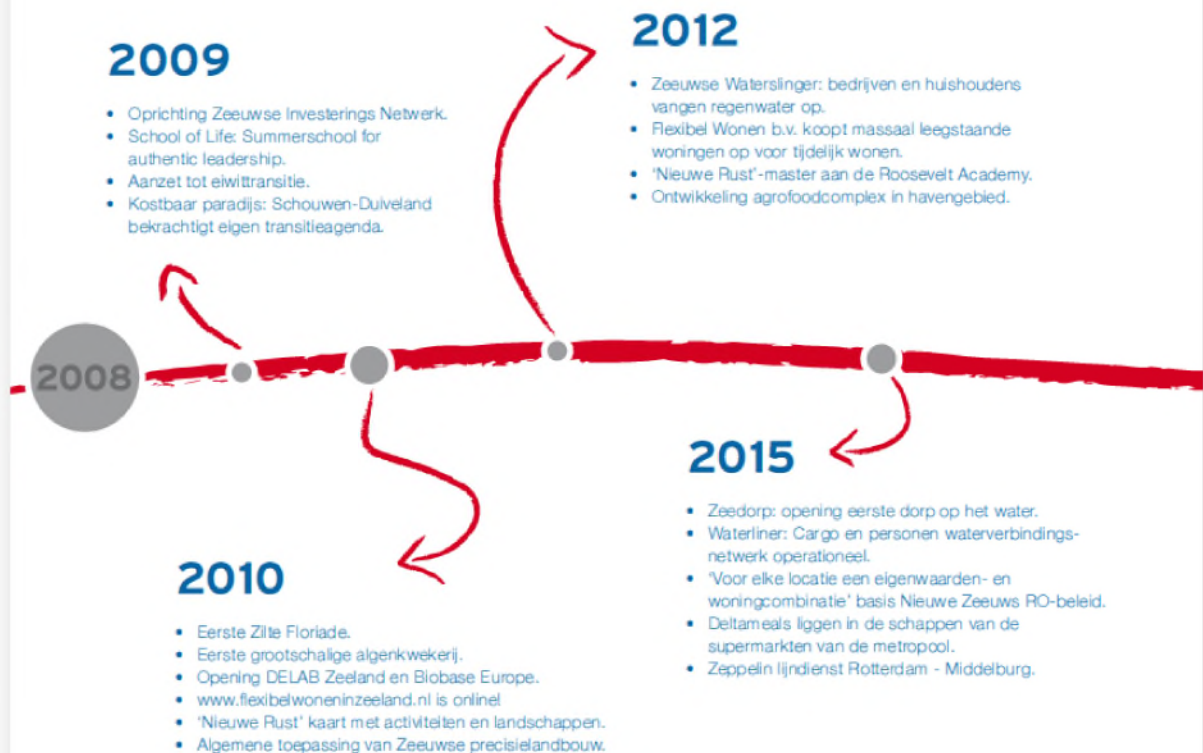


Beleidsplan Zeeland 2008: Duurzaamheidsproeftuinen in de Delta
© Watermerk: Eerste Zeeuwse Transitieagenda

Vier figuren: details uit Watermerk, Eerste Zeeuwse Transitieagenda voor Zeeland (Henneman P., DRIFT, Erasmus Universiteit Rotterdam, Rotterdam 2008)

Paden en doelstellingen

De paden richting deze toekomstbeelden worden aangegeven door concrete doelstellingen en toekomstbepalende projecten. Hier volgt een overzicht:



Bijlagen

Bijlage 1: Het ontstaan van de handelssteden Antwerpen en Rotterdam

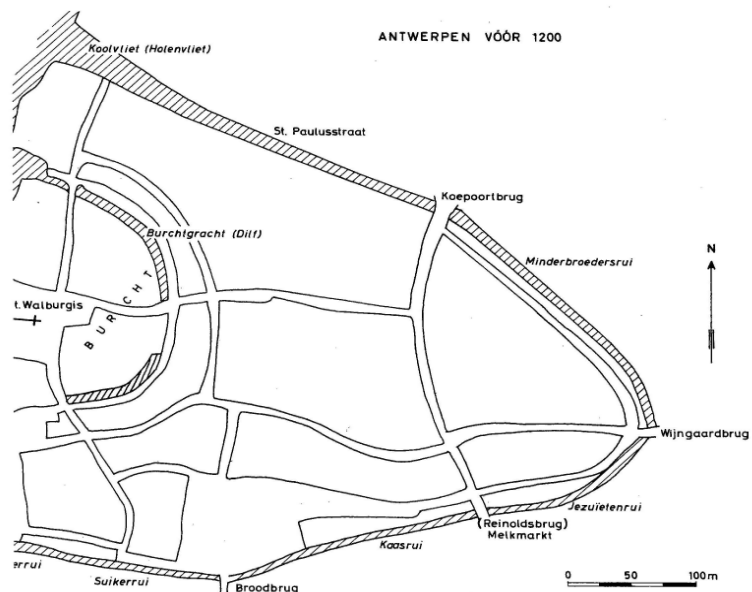
Economische, geografische en politieke structuren binnen de Nederlanden en Europa waren en zijn nog steeds zeer bepalend voor beide havens en hun onderlinge relatie. Een historie.

Kort voor het begin van onze jaartelling werd het huidige Vlaanderen een Romeins wingewest. Het lag in een grenszone die moest beschermd worden tegen de 'barbaren' die aan de overkant van de grote rivieren woonden. Sommige historici beweren dat de Romeinse legioenen bevoorraadt werden vanuit een haven langs de Schelde, het latere Antwerpen. Maar veel bewijsmateriaal is hiervoor niet teruggevonden. In de eeuwen die daarop volgden, groeide de havenstad langzaam maar zeker. In geschriften uit de 9^e eeuw wordt Antwerpen beschreven als *vicus*, een handelscentrum. In de 11^e eeuw is de stad al uitgegroeid tot een *portus* en *emporium*, een haven en internationaal handelscentrum. Schippers en zeelui uit de Scheldestad waren actief binnen een groot deel van Europa: van het Rijngebied tot over het Kanaal in Londen en de oostelijke delen van de Middellandse Zee. Ze brachten koopwaar mee uit heel Europa, onder meer wijn uit de Rijnvallei. Toch was Antwerpen niet zo veel meer dan een regionale stapelmarkt van waaruit het Brabantse achterland voorzien werd van onder meer haver, vis en zout. De belangrijkste stad in de lage landen was in die tijd Brugge, dat dankzij de lakenhandel aan het uitgroeien was tot een internationaal georiënteerd commercieel centrum.

Om te kunnen begrijpen waarom Brugge zich sneller ontwikkelde dan andere steden binnen de lage landen, moet onder meer gekeken worden naar de politieke verschuivingen die plaatsvonden in het vroegmiddeleeuwse West-Europa. Kort na de splitsing van het Karolingische rijk in 843 (Verdrag van Verdun) werd het Graafschap Vlaanderen leengoed van de Franse koning. De graven van Vlaanderen die er de macht hadden, zorgden voor politieke stabiliteit in de regio. Al gauw resulteerde dit in een heropleving van de lokale economie, die gebaseerd was op het produceren

en verhandelen van wollen luxestoffen. Wanneer de Vlaamse lakenhandel omstreeks 1100 via Italiaanse kooplieden toegang krijgt tot de Arabische markten, wordt import van buitenlandse wol noodzakelijk om aan de vraag te kunnen voldoen. De fijne Engelse wol kreeg de voorkeur en Brugge werd de plaats waar Engelsen en Vlamingen elkaar ontmoetten.

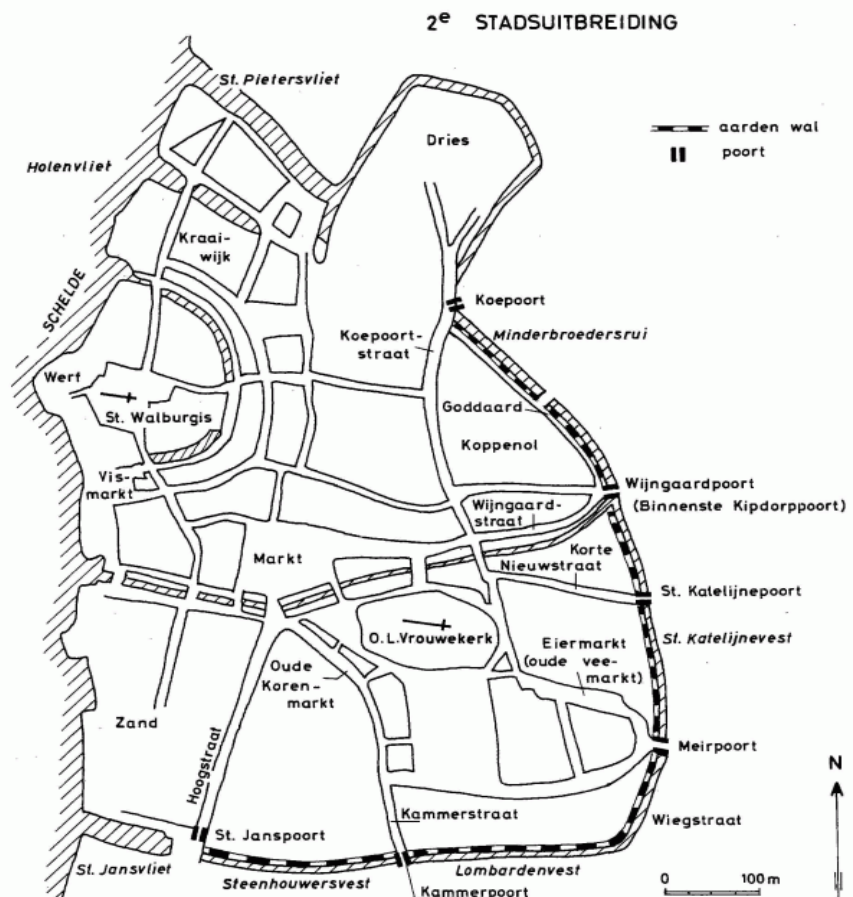
Antwerpen maakte na de opsplitsing deel uit van Lotharingen en kwam onder Duitse heerschappij, net zoals het huidige Holland en Friesland. Begin 12^e eeuw komt ook aan deze kant van de Schelde meer politieke stabiliteit: in 1106 ontstaat het autonome Hertogdom Brabant, waar ook Antwerpen deel van uitmaakt. De handelsroutes tussen Keulen en Brugge liepen door Midden-Brabant en aangemoedigd door de Duitse handelscontacten vervoegde Brabant Vlaanderen als Europese marktleider in de lakenhandel. Antwerpen lag echter buiten de internationale handelsroutes naar Brugge, waardoor de haven haar regionale oriëntatie behield. Desondanks had de stad grote commerciële aspiraties en werd hierin volledig gesteund door Hertog Jan I van Brabant.



In Holland waren het veeleer geografische dan politieke factoren die zorgden voor een tragere economische ontwikkeling. In vergelijking met het Graafschap Vlaanderen en Hertogdom Brabant verliep het urbanisatieproces er langzamer. Dit kwam doordat nieuwe nederzettingen pas konden ontstaan na het droogleggen van laag gelegen moerasgronden en venen. Zo werd Schieland, het gebied tussen het huidige Rotterdam en Gouda, pas in de 13^e eeuw ingepolderd. Ter vergelijking: Antwerpen had toen al de eerste havenkraan in gebruik genomen (1263).

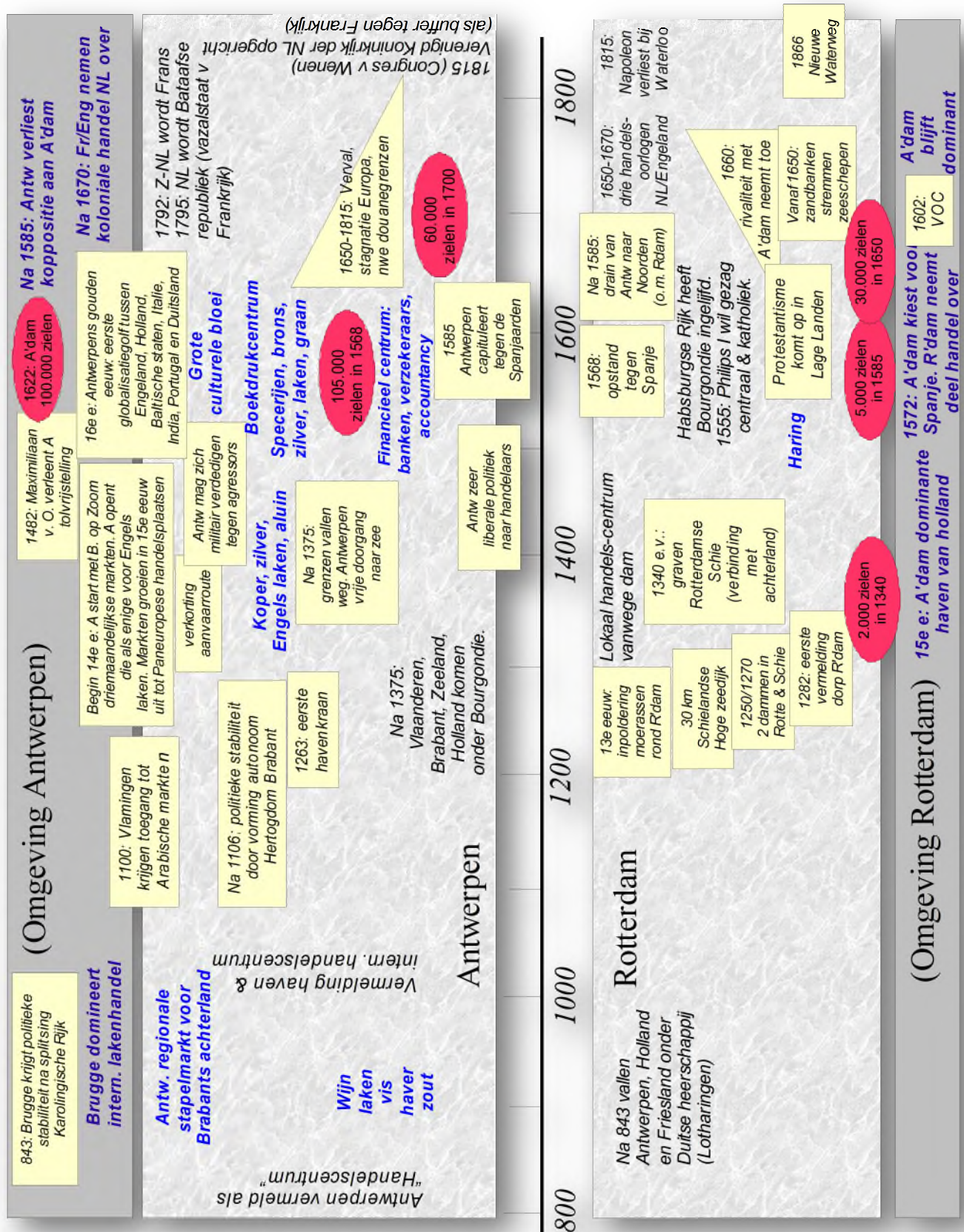
De lokale bevolking legde in Schieland een 35 km lange dijk aan, de Schielands Hoge Zeedijk, die het hele gebied moest beschermen tegen hoog water. De dammen op de Schie en de Rotte, twee kleine parallelstroompjes die uitmondden in de Nieuwe Maas, maakten deel uit van deze dijk en werden voltooid in respectievelijk 1250 en 1270. Langs de Rotte lag ter hoogte van de dam een dorp met hooguit een paar honderd inwoners. De eerste geschriften waarin dit dorpje de naam Rotterdam heeft, dateren uit de periode 1281-1284. De dam op de Rotte verhinderde een vrije doorvaart, met als gevolg dat de lading van schepen ter hoogte van Rotterdam moest overgebracht worden naar een vaartuig aan de andere kant van de dam. Rotterdam maakte van deze opportuniteit gebruik om zich te ontwikkelen tot lokaal handelscentrum.

Figuur: Antwerpen circa 1250



Rotterdam circa 1340





In 1340 kreeg Rotterdam stadsrechten van Graaf Willem IV. Het stadje telde toen ongeveer 2000 inwoners. Tegelijkertijd gaf de graaf een impuls aan de havenactiviteiten in de stad: hij gaf de opdracht het Rotterdamse Schie te graven, een kanaal dat de haven van Rotterdam verbond met het Schie en zo het Rotterdamse hinterland ontsloot. Doordat nu ook handel kon gedreven worden met steden zoals Delft, Leiden, Haarlem en Den Haag, deden steeds meer handelaars Rotterdam aan. De haven werd uitgebreid en er kwam betere haveninfrastructuur. In 1410 vaardigde de stad wetten uit die het drukke havenverkeer moesten regelen. Het is ook omstreeks deze tijd dat er regels kwamen die het makkelijker maakten handelsdisputen met buitenlandse handelaars op te lossen en dat de eerste havenkraan in gebruik werd genomen.

Antwerpen: metropool van het Westen

Terwijl Rotterdam in de 14^e eeuw uitgroeide tot een kleine regionale haven met een bescheiden positie in de internationale handel, kon Antwerpen zich in het begin van de 14^e eeuw – soms ook wel de ‘eerste gouden eeuw van Antwerpen’ genoemd – profileren als internationaal handelscentrum.

Engelse wol had de grootschalige Vlaamse en Brabantse lakenproductie mogelijk gemaakt. Begin 14^e eeuw begonnen de Engelsen echter zelf laken te maken en te verhandelen. De prijzen waartegen ze hun luxelaken verkochten, maakten concurrentie onmogelijk. Als reactie hierop besloten de Vlaamse en Brabantse steden uiteindelijk tot een boycot van het Engelse laken.

Antwerpen had als enige Vlaams-Brabantse stad geen textielindustrie van betekenis en dus ook niets te verdedigen. Samen met Bergen-op-Zoom had de havenstad een systeem van markten opgezet die om de drie maanden doorgingen in een van de twee steden. De stad besliste om deze markten open te stellen voor de Engelse *Merchants Adventurers*. Hierdoor werd Antwerpen de uitvalsbasis voor de verkoop van Engels laken op het vasteland. Tijdens de markten zakten Italianen, Spanjaarden en Hanzeaten af naar de stad om zaken te doen met de Engelsen. De transacties waren zo winstgevend dat zelfs vertegenwoordigers kwamen van de grote Zuid-Duitse bedrijven die de koper- en zilverproductie van Midden-Europa controleerden.

In het laatste kwart van de 14^e eeuw werden Vlaanderen, Brabant, Zeeland en Holland door de hertogen van Bourgondië onder dezelfde heerschappij geplaatst. Hierdoor vielen de politieke grenzen weg die vrije vaart tussen Antwerpen en de zee verhinderden. Antwerpen kreeg vanaf dan ook de toestemming om zijn gevechtsvloot in te zetten tegen agressors uit Brugge of Zeeland. Samen met de ingebruikname van een kortere aanvaarroute via de Honte (momenteel Westerschelde), zorgde dit voor een betere bereikbaarheid van de Antwerpse haven. Maar dit was niet de enige reden waarom Antwerpen tijdens de 15^e eeuw kon uitgroeien van een jaarmarkten-stad tot een internationale metropool. De stad had door zijn zeer liberale politiek ten aanzien van buitenlandse kooplieden een streepje voor op andere havensteden. Daarbij kregen de commerciële ambities van de stad de expliciete steun van Maximiliaan van Oostenrijk, die aan de macht kwam in 1482. Hij verleende de stad vrijstelling van tol en maakte haar onder meer tot stapelplaats van aluin, een belangrijk product voor de textielproductie. Hij zou zelfs buitenlandse kooplieden uit Brugge verdreven hebben ten voordele van Antwerpen.

Bij het begin van de 16^e eeuw brak Antwerpens ‘gouden eeuw’ aan. In de jaren 1497-1499 ontdekte Vasco da Gama een route over zee naar India. De Portugezen kozen Antwerpen als centrum voor hun specerijenhandel, omdat ze enkel daar via de Zuid-Duitsers voldoende brons en zilver konden geleverd krijgen voor hun zaken in Afrika en Indië. Deze winstgevende handel maakte het de Portugezen en Duitsers mogelijk op grote schaal laken en andere producten te kopen. Wat volgde, wordt ook wel de eerste globalisatiegolf genoemd. Antwerpen werd de geprivilegieerde handelspartner van de Engelse *Merchant Adventurers*, die de afwerking van hun laken overlieten aan plaatselijke vaklui. De economische bloei van de stad trok kooplieden aan uit alle hoeken van Europa. Italianen uit Lombardije, Cremona, Genua, Firenze en Lucca vestigden zich in de stad. Friezen en Hollanders verkochten er graan, dat ze importeerden uit de Baltische Staten. De Hanze concentreerden hun handel met de Lage Landen in Antwerpen en ook de Spanjaarden, die net zilverbijlen ontdekt hadden in Zuid-Amerika, gebruikten de stad als uitvalsbasis.

Antwerpen werd een kosmopolitische stad, na Parijs de tweede grootste ten noorden van de Alpen. De stad had in 1568 een populatie van ongeveer 105.000 mensen. Ongeveer 5% daarvan waren buitenlandse kooplieden die zich permanent met hun gezinnen in de stad hadden gevestigd. De Italiaan Ludovico Guicciardini schreef in 1567 dat buitenlandse kooplieden nergens zo vrij waren in hun handelspraktijken als in Antwerpen. Onder meer dankzij de economische voorspoed en dit open, tolerante klimaat, werd de stad ook een attractiepool voor kunstenaars en intellectuelen. Enkele grote namen die omstreeks deze tijd in de

stad verbleven waren de filosoof Desiderius Erasmus, de cartograaf Gerardus Mercator en de schilder Quinten Matsijs. De stad domineerde de internationale boekdrukkunst en productie. Revolutionaire werken van de homo universalis Simon Stevin, de linguïst Justius Lipsius, de anatomist Andreas Vesalius en de botanist Rembert Dodoens rolden er van de persen en werden verkocht tot in China en Japan. Verder was de Antwerpse beurs een belangrijk internationaal financieel centrum. Vele vorsten kwamen naar de stad om geld te lenen. De grondvesten van zowel het maritieme verzekeringsstelsel, discontotechnieken als accountancy werden voor een deel gelegd in het 16^e eeuwse Antwerpen.

De een zijn dood is de ander zijn brood

Het Bourgondische en het Habsburgse rijk, waarin dit vervolgens opgenomen werd, bestonden uit een vereniging van vorstendommen, waarbinnen de verschillende provincies elk hun eigen autonomie mochten behouden. Bij het aantreden van Filips II in 1555 kwam echter een Spaanse vorst aan de macht die voor het centrale bestuur te Brussel de voorkeur gaf aan Spanjaarden en Spaansgezinden. Dit leidde tot politieke onenigheid met de autochtone adel die hun macht zagen afnemen. Omstreeks dezelfde periode maakte ook het protestantisme opgang in de Lage Landen. Dit tot grote ontevredenheid van de Spaanse heersers, die trouw gezworen hadden aan Rome.

De cocktail van politieke en religieuze onlusten resulteerde in opstand en rebellie. Als reactie stuurde Filips II de hertog van Alva met een leger naar de 17 provinciën. Hij kreeg als opdracht de ketterij uit te roeien en terug een sterk centraal gezag naar Spaans model te installeren. In 1572 kwam het tot een georganiseerde opstand van Holland en Zeeland onder leiding van de prins van Oranje. Deze opstand sloeg in 1576 over naar het zuiden. In Antwerpen grepen de gereformeerden de macht, zodat de stad samen met Gent het voornaamste Calvinistische bolwerk werd van het zuiden.

Geleidelijk aan konden de Spaanse troepen de zuidelijke provinciën heroveren. Antwerpen was de laatste stad die in 1585 capituleerde na een beleg dat meer dan een jaar had aangesleept. Bij de overgave van de stad werd bepaald dat de protestanten die zich niet wensten te bekeren, vrij mochten vertrekken. Een groot deel van de commerciële en artistieke elite trok tijdens deze woelige jaren weg uit de stad, wat een groot verlies aan kapitaal en kennis betekende. Velen trokken naar het Calvinistische noorden, waar de steden – onder meer Rotterdam – hen met open armen ontvingen.

Ten tijde van de opstand tegen de Spanjaarden was Rotterdam een kleine stad met iets meer dan 5000 inwoners. Haringvisserij vormde de belangrijkste economische activiteit: haring werd de stad binnengebracht en verwerkt, om vervolgens via de binnenvaart getransporteerd te worden naar andere Hollandse steden, de Rijnvallei, de Zuidelijke Nederlanden en Frankrijk. Buiten het haringseizoen kwam er cargoruimte vrij voor andere handelsactiviteiten.

In 1572 kreeg Rotterdam de kans een deel van de handel met de Baltische staten over te nemen van Amsterdam, dat trouw gebleven was aan de Spaanse troon. Dit zorgde voor een substantiële toename van de havenactiviteiten. Het belang van de Rotterdamse haven groeide, met als gevolg dat deze werd versterkt en uitgebreid en steeds meer kooplieden de stad aandeden. De handel in vis en kaas intensifieerde en buitenlandse afzetmarkten, onder meer in Spanje, Portugal en Schotland, werden steeds belangrijker voor de economische ontwikkeling van de stad.

In 1576 werd Johan van Oldenbarnevelt aangesteld als stadspensionaris van Rotterdam, met name de juridisch adviseur van het stadsbestuur en behartiger van de stadsbelangen in Den Haag. Dankzij zijn optreden krijgt de stad Rotterdam meer politiek gewicht. Zo zorgt hij er onder meer voor dat de stad stemrecht krijgt in de Staten van Holland, en dat deze laatste hun toestemming geven om de haven verder uit te breiden. Conditie die noodzakelijk waren, wou de Rotterdamse haven zich internationaal nog meer kunnen profileren.

Wat van Oldenbarnevelt voor Rotterdam betekende op politiek vlak, betekende Johan van der Veeken in financieel-economisch opzicht. Van der Veeken was een van de vele Brabanders die uit de Zuidelijke Nederlanden naar Rotterdam vluchtten. Hij was een vooraanstaand koopman, schipeigenaar, verzekeraar en bankier. In 1598 was hij actief betrokken bij de oprichting van de eerste beurs in Rotterdam, naar Antwerps model. Tevens was hij financier van expeditie naar Indië en Afrika en betrokken bij de handel met de Baltische staten en Zuid-Europa. Later werd hij directeur van de Rotterdamse kamer van de *Vereenigde Oostindische Compagnie* (VOC), waar hij medestichter van was.

Samen met vooraanstaande kooplieden als Van der Veeken vluchtten ook heel wat kunstenaars en gespecialiseerde ambachtslui zoals glasblazers, drukkers en zilversmeden naar Rotterdam. Ze zorgden voor

een instroom van commercieel, intellectueel en artistiek talent. De expertise van deze immigranten betekende een grote verrijking voor de Rotterdamse economie die tot dan toe gebaseerd was op regionale handel in basisproducten zoals haring, kaas en zout. De handel werd uitgebreid met luxeproducten: exotische vruchten, edelmetaal, kruiden, tabak, ..., al dan niet meegebracht van de handelsmissies naar Afrika en Indië. Toch was de visserij nog steeds heel belangrijk. Rond 1600 werd Rotterdam de belangrijkste vissershaven in de Maasdelta.

Het ging Rotterdam voor de wind. In 1600 was de populatie van de stad op 50 jaar tijd verdubbeld tot 13.000 inwoners. Een vijfde hiervan waren immigranten uit het zuiden. Tegen 1650 had Rotterdam zelfs 30.000 inwoners. Na Amsterdam was Rotterdam de snelst groeiende stad in Holland.

Beide havensteden waren qua grootteorde echter niet te vergelijken. Amsterdam was al in de 15^e eeuw uitgegroeid tot de belangrijkste havenstad in Holland. Dankzij de handelsexpertise van de Portugese joden die immigrerden ten gevolge van de inquisitie en de handelsnetwerken die de vluchtelingen uit Brabant en Vlaanderen meebrachten na de val van Antwerpen, kon Amsterdam gemakkelijk de positie van deze laatste binnen de Nederlanden overnemen. In 1602 werd de VOC opgericht, waardoor de koloniale handel een hoge vlucht nam en Amsterdam de motor kon worden achter de Nederlandse gouden eeuw. In 1622 telde Amsterdam al 100.000 inwoners.

Met Antwerpen ging het echter steeds slechter. De stad vergleed van een metropool naar een provinciaal handelscentrum. Enkel in de eerste helft van de 17^e eeuw kon de stad nog even heropleven.

De val had ernstige gevolgen voor Antwerpen. Niet enkel verloor de stad een groot deel van zijn elite, ook de Schelde kwam onder controle van de noordelijke provinciën. De stroom werd afgesloten door Zeeuwen en Hollanders ter bescherming van de commerciële belangen van hun eigen havens. Enkel schippers die bereid waren tol te betalen, kregen vrije doorvaart naar Antwerpen. In 1648 werd het verdrag van Munster gesloten, waardoor de Noord-Nederlandse republiek der Verenigde Nederlanden internationaal werd erkend. Dit verdrag vermeldde expliciet dat de Schelde afgesloten moest blijven. Gedurende 200 jaar zou dit ook zo zijn.

De status van de Schelde was echter niet de enige oorzaak voor de neergang van de Scheldestad. Politieke verschuivingen binnen het toenmalige Europa, nieuwe handelsroutes en veranderende eisen binnen de internationale markten, droegen er zeker ook toe bij. Antwerpen had zelf geen industrie van enige betekenis en was dus op economisch vlak altijd afhankelijk geweest van de buitenlandse kooplieden. Deze kooplieden trokken nu massaal weg. Enkel de Spanjaarden, Portugezen en Italianen bleven, maar hun aantal en betekenis verminderde fel.

De contrareformatie kon de stad op economisch en artistiek vlak nog even doen heropleven. De katholieke kerk wou graag haar herwonnen macht etaleren en deed beroep op de Antwerpse kunstenaars voor het aankleden van kerken en andere religieuze instellingen. Antwerpen werd met namen zoals Pieter Paul Rubens, Antoon van Dyck en Jacob Jordaens de Noord-Europese hoofdstad van de Barok.

Maar vanaf 1650 verslechterde de economische toestand snel. De Hollanders maakten steeds grotere winsten in de koloniale handel. Ze investeerden echter niet in kunst, maar in textiel. Door het groter gewicht van de Nederlandse republiek in de internationale handel, verloren de Spanjaarden en Portugezen veel van hun koopkracht. Protectionisme stak internationaal de kop op en deed douanegrenzen ontstaan. De economische activiteiten in Antwerpen namen sterk af. Er werden verschillende pogingen ondernomen om de maritieme handel terug tot leven te brengen, maar alles mislukte.

In 1700 was Antwerpen vervallen tot een gesloten, conformistisch, verarmd, provinciaal handelscentrum met een bevolking die stagneerde op ongeveer 60.000 mensen. Enkel de binnenvaart bleef overeind. Bezoekers van de stad schreven dat de kaaien overgroeid waren met gras en vele ramen waren dichtgetimmerd.

Ook de Rotterdamse economie begon vanaf de tweede helft van de 17^e eeuw te sputteren. In 1651 werd de *Navigation act* van kracht. Deze bestond uit een reeks wetten die bepaalden dat enkel Engelse schepen nog goederen mochten importeren in gebieden die tot het Engelse *Commonwealth* behoorden. Ze werden opgesteld met als doel de dominante positie van de Nederlandse republiek in de internationale handel te schaden. Conflicterende handelsbelangen, gesterkt door twisten ten gevolge van politieke verschuivingen binnen Europa, leidden de daaropvolgende jaren tot drie oorlogen tussen de Nederlandse republiek en Engeland. De eerste begon in 1652 en de derde eindigde in 1674. De handelsactiviteiten in de haven liepen terug. Door de oorlogen lag de visserij tijdens bepaalde periodes bijna helemaal plat.

Omstreeks deze tijd neemt ook de rivaliteit tussen Rotterdam en Amsterdam toe. Hiervoor was steeds een stilzwijgende taakverdeling tussen de twee havens van kracht geweest. Rotterdam begon nu zijn geografisch gunstigere ligging uit te spelen om kooplieden weg te trekken uit Amsterdam. Deze laatste bleef echter de belangrijkste haven en nam bijvoorbeeld een groot deel van de scheepsbouwactiviteiten uit Rotterdam over. Bovenop deze problemen zag Rotterdam ook de toegankelijkheid van zijn haven afnemen door de vorming van zandbanken in de Maas. Grote handelsschepen, oorlogsschepen en de oceaanschepen die voeren op India, konden de haven niet meer bereiken, waardoor hun cargo ter hoogte van Hellevoetsluis moest overgeladen worden. In 1658 werd het probleem zo urgent dat de stad een comité oprichtte dat zich over het probleem moest buigen. Het zal echter duren tot 1866 wanneer met de aanleg van de Nieuwe Waterweg dit probleem verholpen zal worden.

Na de derde Nederlands-Engelse oorlog, neemt de interne stabiliteit van Engeland toe en wordt het centrale gezag hersteld. Ook binnen het Franse rijk nam de politieke stabiliteit in de 17^e eeuw sterk toe. Beide grootmachten gingen vanaf de jaren 1670 al snel de Nederlandse republiek op het vlak van koloniale handel overvleugelen. De groei van de Rotterdamse haven stagneerde.

Heropstanding van de Antwerpse haven

In 1792 werden de zuidelijke Nederlanden ingelijfd bij Frankrijk. Twee jaar later vallen Franse troepen ook de Nederlandse republiek binnen. Uiteindelijk worden in 1795 de zuidelijke Nederlanden officieel geannexeerd en wordt in het noorden de Bataafse republiek geïnstalleerd, een vazalstaat van Frankrijk. De Fransen beroepen zich op het internationaal recht om een vrije doorvaart op Schelde en Maas te claimen. Dit recht wordt ingeschreven in het verdrag van Den Haag.

Dankzij dit verdrag kan na meer dan 200 jaar de maritieme vaart vanuit Antwerpen heropgestart worden. Het verdrag weerhield de Hollanders echter niet om de scheepvaart van en naar Antwerpen zoveel mogelijk te hinderen. De Fransen reageerden door de schepen te voorzien van militaire escortes.

In 1803 bezocht Napoleon voor de eerste keer Antwerpen. Hij plande namelijk een invasie in Engeland en wou de Antwerpse haven uitbouwen tot “a pistol pointed at the heart of Britain”, om het met zijn eigen woorden te zeggen. Hij gaf de opdracht kades en dokken te renoveren en zorgde voor verschillende havenuitbreidingen. Hij installeerde er ook zijn militaire scheepswerf.

De heropbouw van de Antwerpse haven vond plaats op een ogenblik dat men in Rotterdam zwarte sneeuw zag. Napoleon had immers een ban uitgesproken over de handel met Engeland. In 1810 deden nog amper een paar dozijn schepen de haven aan.

Vijf jaar later wordt in de slag bij Waterloo een einde gemaakt aan het Napoleontische tijdperk. Tijdens het Congres van Wenen dat met deze omwenteling gepaard ging, probeerden de grote politieke mogendheden terug orde op zaken te stellen binnen Europa. Ze besloten de noordelijke en zuidelijke Nederlanden te herenigen om zo een bufferstaat te creëren die eventuele imperialistische neigingen van Frankrijk binnen de perken zou houden. In 1815 wordt het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden opgericht.

Nu de Fransen weg waren, kon Rotterdam enigszins zijn momentum terugvinden. Engelse handelaren deden terug de stad aan en de bevolking groeide terug aan. Maar de Hollandse havens, waaronder Rotterdam, kampten met een grote handicap ten opzichte van Antwerpen: de hoge stapelkosten. Rotterdam was overtuigd dat zijn core business lag in de aan- en verkoop van goederen en het voorzien in tijdelijke opslagfaciliteiten, typisch voor de koloniale handel. Maar de Hollanders hadden geen dominante positie meer in de wereldhandel en de pre-industriële handelaars hadden de gewoonte te leven tussen hun handelswaar. Als gevolg hiervan berokkenden deze belastingen de Rotterdamse haven veel economische schade.

De Antwerpse haven kon dankzij de hereniging van de Nederlanden voortbouwen op het onder Napoleon ontwikkelde elan. Niet alleen was een vrije doorvaart op de Schelde gegarandeerd, de haven was ook beter toegankelijk dan deze van Rotterdam en Amsterdam. Al gauw verlegde een deel van de handelsactiviteiten uit beide Hollandse havens, waaronder een deel van de handel met de Nederlandse koloniën, zich naar Antwerpen.

De groei van de haven werd nog verder aangezwengeld door de opkomst van de zware industrie in Wallonië met de eerste industriële revolutie. Dit alles zorgde ervoor dat 10 jaar na de hereniging de Antwerpse haven al terug groter was dan deze van Rotterdam en Amsterdam.

Maar het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden zou niet lang standhouden. In 1830 brak de Belgische revolutie uit. Aangemoedigd door de revolutionaire geest die op dat ogenblik door Europa waarde, kwamen de Belgen in opstand tegen koning Willem I. Er was grote ontevredenheid ontstaan over het religieuze beleid van de vorst, dat de macht van de katholieke kerk in de zuidelijke provincies aan banden probeerde te leggen. Ook de Belgische bourgeoisie voelde zich miskend, omdat de vorst het aantal gelegenheden beperkt had waarbij ze Frans mochten spreken.

Koning Willem I was zeer verontwaardigd over de Belgische onafhankelijkheidsverklaring en gaf onmiddellijk de opdracht Antwerpen te bombarderen en de Schelde af te sluiten. Dankzij de diplomatieke en militaire inzet van andere Europese grootmachten werd de Schelde snel heropend. Het vertrouwen bij buitenlandse handelaars en ondernemers was echter weg. Ze vreesden dat de geschiedenis zich zou herhalen en een groot deel verliet Antwerpen.

De Antwerpse Kamer van Koophandel beseftte dat de haven in een onafhankelijk België niet afhankelijk mocht zijn van de Nederlanders voor de ontsluiting van een belangrijk deel van haar hinterland, Duitsland. Al in 1831 kaartten ze dit probleem aan bij koning Leopold I en 5 jaar later werd een eerste spoorverbinding tussen Antwerpen en Brussel geopend. In 1843 was ook de eerste IJzeren Rijn klaar, die Antwerpen verbindt met Keulen. Zo werd België de eerste staat op het continent die een uitgebreid spoornetwerk uitbouwde. Dit bleek al gauw een concurrentieel voordeel te zijn voor de Antwerpse haven: het spoor bood een betere en meer regelmatige service, en transport per spoor was bovendien ook veel sneller dan per schip. In 1839 werd op een conferentie in Londen de internationale status van het nieuwe koninkrijk België onderhandeld. De besluiten werden vastgelegd in het Scheidingsverdrag, dat ondertekend werd door België en Nederland. Voor de Antwerpse haven is dit verdrag tot op de dag van vandaag heel belangrijk. Doordat het gaat om internationaal en Europees recht, heeft het voorrang op Nederlands recht. Zelfs het huidige Europees milieurecht is ondergeschikt aan het recht op reactivering en modernisering die in het verdrag opgenomen zijn. Het verdrag bepaalt onder meer dat alle schepen, onder welke vlag ze ook varen, vrije doorvaart moeten krijgen op de Schelde, ook op Nederlands grondgebied. Schepen uit Antwerpen kregen ook het recht via de Nederlandse binnenwateren naar de Rijn te varen. En België kreeg de toelating om door Nederlands Limburg een kanaal of spoorlijn aan te leggen die de Antwerpse haven verbindt met het Duitse Rijnland. Belangrijk is ook dat het Scheidingsverdrag stelt dat de laatste acte uit het verdrag van Wenen uit 1815 van toepassing is op de Schelde. Hierin staat dat de oeverstaten alle noodzakelijke werken moeten uitvoeren zodat schepen ongehinderd van en naar Antwerpen kunnen varen.

Onder bepaalde omstandigheden liet het scheidingsverdrag de Nederlandse staat wel vrij om tol te heffen op het gebruik van de Nederlandse wateren. Als reactie op deze beslissing, stelde de Belgische overheid de tol die schepen moesten betalen aan Nederland te zullen terugbetalen. Tegelijkertijd financierde ze de aanleg van kanalen en de uitbouw van transoceanische scheepslijnen. Dankzij al deze maatregelen kon de Antwerpse haven op goed 20 jaar tijd terug haar niveau van rond 1830 halen.

De daaropvolgende jaren beleefde de haven terug hoogtijden. Doordat de Belgische overheid scheepsbedrijven moest compenseren voor de tol die geheven werd op de Schelde, begon de schatkist echter te zeer te lijden onder de groei van de haven. In 1863 kon de Nederlandse overheid via diplomatieke weg overtuigd worden van een eenmalige kapitalisatie van de tol op de Schelde. Een van de argumenten was dat de tol op andere grote Europese rivieren zoals de Sund en de Elbe ook was afgeschaft. In Antwerpen werden grootse vuurwerken afgestoken om het akkoord te vieren.

Maar dit was nog niet het einde van de strijd met de Nederlanders. Zonder overleg met België, waren deze begonnen met het indammen van de natuurlijke waterwegen tussen de Schelde en de Rijn. Ze hadden namelijk het plan opgevat de haven van Flushing verder uit te bouwen. Deze lag meer stroomafwaarts in het Schelde-estuarium en zou een goede concurrent kunnen worden voor Antwerpen. De natuurlijke wateren zouden vervangen worden door twee kanalen, wat de aanleg van een spoorlijn naar de haven mogelijk maakte. De Belgen vreesden dat deze kanalen het scheepvaartverkeer zouden vertragen. Daarbij zouden ook meer schepen verplicht worden gebruik te maken van de Westerschelde, waar het water veel ruwer en gevaarlijker was.

Het resultaat was een diplomatieke ruzie tussen Nederland en België, waarin de Nederlanders de aanleg van de tweede IJzeren Rijn, waarvan de wettelijke bepalingen vastgelegd werden in het Scheidingsverdrag, wisten uit te stellen tot 1873. Ook hielden ze een tijdlang noodzakelijke baggerwerken tegen, zodat enkele grotere stoomschepen in de problemen kwamen op de Schelde.

Ondanks deze problemen, maakte de zeer liberale economische politiek in België mogelijk dat jaar na jaar de haventrafiek van en naar Antwerpen toenam. In de jaren 1870-1880 was Antwerpen de derde grootste haven in Europa, na Londen en Liverpool. Ook met de stad ging het goed. Net als in de gouden eeuw trokken grote aantallen buitenlandse ondernemers naar Antwerpen.

De grote groei had echter ook een keerzijde. De havencapaciteit werd ontoereikend en de steeds grotere stoomschepen vroegen een aangepaste infrastructuur. Voor de stad Antwerpen werd het echter onmogelijk de financiële lasten alleen te dragen. In 1874 stelde de Belgische overheid daarom een investeringsplan op voor zijn havens: De staat zou grote infrastructurele werken in getijdenwater financieren, zoals dokken en kaaïen. En de stad zou instaan voor de overige infrastructuur.

Een van de zaken die dringend dienden te gebeuren, was het verbreden van de Schelde op Belgisch grondgebied. Zoniet, zou het voor grote stoomschepen onmogelijk worden nog aan te meren in de haven. De plannen zorgden voor heel wat polemiek tussen ingenieurs en Antwerpse politici. Deze laatsten waren immers bang dat de Schelde door de werkzaamheden te veel zou gaan verzanden. Het plan werd uiteindelijk nooit uitgevoerd en de patstelling tussen beide partijen belette zelfs verdere substantiële havenuitbreidingen tot 1914. In de plaats werd begonnen met het graven van een stelsel dokken parallel aan de rivier. Het eerste stuk werd in gebruik genomen in 1907.

Terwijl de haven van Antwerpen in de eerste helft van de 19^e eeuw weer helemaal werd opgebouwd, kende Rotterdam een periode van lethargie en malaise. Er waren de ban op de handel met Engeland onder Napoleon, het economisch weinig stimulerende havenbeleid en de politiek woelige tijden. Daarbij kwam dat Rotterdam steeds slechter bereikbaar werd van op zee en de Nederlandse waterwegen relatief moeilijk bevaarbaar waren.

Na de Belgische onafhankelijkheidsverklaring begonnen de Nederlanders ook nog tol te heffen op het gebruik van hun binnenwateren. Een nefaste maatregel, gezien het feit dat Nederland in die tijd het nut van spoorverbindingen niet inzag en volledig vertrouwde op de waterwegen. Het gevolg was dat het internationale goederentransport over grote rivieren zoals de Rijn terugliep, ten nadele van de eigen grote zeehavens. Rotterdam zou pas in 1855 een eerste spoorverbinding krijgen met Duitsland.

Midden 19^e eeuw beseften de Rotterdammers dat radicale maatregelen zouden moeten genomen worden, wilden ze de positie van hun haven verzekeren. Tussen 1847 en 1854 werd daarom de haven flink uitgebreid. Maar de nieuwe infrastructuur zou in deze tijden van technologische vooruitgang snel verouderd zijn.

Op vraag van Rotterdam richtte de overheid ook een comité van ingenieurs op dat zich moest buigen over de nautische toegankelijkheid van de haven. Het resultaat was dat in 1866 begonnen werd met het graven van de Nieuwe Waterweg. Zes jaar later kon het eerste schip de 30 km kortere nieuwe vaarweg naar de Rotterdamse haven in gebruik nemen. Het zou echter duren tot het einde van de 19^e eeuw vooraleer het volle potentieel van deze vaarroute kon benut worden. Aan de monding van het kanaal vormden zich zandbanken en het zou tot dan duren vooraleer de noodzakelijke baggerwerken voltooid waren. Maar de investering loonde de moeite. Rotterdam werd dankzij de Nieuwe Waterweg de geprefereerde haven van al wie via de Rijn goederen wou verschepen naar het Duitse achterland.

Naast het graven van de Nieuwe Waterweg, werd omstreeks deze tijd nog een tweede belangrijke beslissing genomen: de haven zou uitbreiden naar de overkant van de Maas. In 1872 werd hiervoor de Rotterdamsche Handelsvereniging opgericht die met behulp van private fondsen dit plan moest financieren.

Dankzij al de infrastructuurwerken en de betere toegankelijkheid van de haven begon Rotterdam op economisch vlak terug op te leven. Onder impuls van een aantal progressieve ondernemers leidde dit ertoe dat enkele jaren voor de eeuwwisseling besloten werd om het havenbeleid te richten op de transithandel, voornamelijk van bulkgoederen zoals erts, kolen en graan, in plaats van op lokale handel, opslag en verkoop van goederen. Deze beslissing impliceerde dat ook de haveninfrastructuur moest uitgerust worden met faciliteiten voor gemakkelijke overslag van bulkgoederen. In 1893 werd het eerste van een reeks heel grote dokken in gebruik genomen, zo ontworpen dat goederen er direct van schip naar schip konden overgeladen worden zonder eerst op de kade te lossen. De schaalgrootte van deze infrastructuurwerken zou kenmerkend worden voor de later uitbreidingen die de haven nog zou ondergaan.

Zoals in alle voorgaande groeiperiodes van de haven, profiteerde de stad mee van de betere economische conjunctuur. De bevolking steeg tussen 1860 en 1907 van 100.000 naar 400.000 inwoners. Dit was een ware bevolkingsexplosie, die vooral te wijten was aan de grote toevloed aan arbeiders en de annexatie van verschillende nabijgelegen dorpen. De stad was heel afhankelijk van de haven en probeerde met zijn beleid de groei van de haven dan ook zoveel mogelijk te faciliteren. Er kwamen steeds meer klachten over vernieling van historisch erfgoed en mensonwaardige toestanden in de arbeiderswijken. Rotterdam kreeg de bijnaam 'lelijkste stad van Nederland'. De journalist Brusse schreef: *"This is what makes life so irregular and so hectic. The material interests of the ships are pushing away the non-material interests of the people and are claiming all attention."*

Tussen twee wereldoorlogen: moeilijke periode

België leed tijdens de eerste wereldoorlog grote materiële en humanitaire verliezen. Tijdens de onderhandelingen voor de Vrede van Versailles, een van de belangrijkste verdragen die een einde maakten aan de oorlog, probeerde België gebruik te maken van deze slachtofferpositie. Ze vroegen uitbreiding van hun grondgebied met het stuk van Zeeland ten zuiden van de Schelde en een stukje van Nederlands Limburg. Dit zou hen meer controle geven over de ontsluitingswegen van de haven. Maar op deze vraag werd niet ingegaan. In de plaats kwam in 1925 een akkoord waarin vastgelegd werd dat de bevaarbaarheid van de Schelde steeds moest aangepast worden aan de nieuwe eisen die schepen stelden, en dat België het recht kreeg om twee grote kanalen aan te leggen tussen Antwerpen en de Rijn over Nederlands grondgebied. Dit akkoord leek de goedkeuring te krijgen van alle partijen, maar werd na zwaar lobbywerk van de Rotterdamse haven op het laatste moment toch nog verworpen door het Nederlandse parlement.

Omdat de onderhandelingen niet vlotten, begon België in 1930 met de aanleg van het Albertkanaal. Het verbond de Antwerpse haven met luik en zou voltooid worden vlak voor het uitbreken van WOII. De plannen voor dit kanaal kwamen er nadat Nederland had besloten het Julianakanaal aan te leggen, waardoor de trafiek van en naar de Waalse industriegebieden via Rotterdam dreigde te gaan.

De Antwerpse haven groeide nog wel, zij het trager. In 1929 was ze nog steeds de derde grootste continentale haven en verhandelde vooral algemene cargo. Het probleem van de bevaarbaarheid van de Schelde was echter nog steeds niet opgelost. Er werd besloten af te zien van werken aan de Schelde zelf en verder te gaan met de ontwikkeling van een dokkencomplex parallel aan de rivier.

Nederland bleef neutraal tijdens WOI. Het ging economisch slecht tijdens deze jaren: er heerste schaarste en de haventrafiek en tewerkstelling liepen fel terug. Maar er werden geen noemenswaardige materiële en humanitaire verliezen geleden. Duitsland kreeg in Versailles grote herstelbetalingen opgelegd, waardoor de naoorlogse Duitse economie moeilijk uit het slop geraakte. Het gevolg was dat het ook in Nederland jaren zou duren eer de economie terug wat aantrok. Voor de Rotterdamse haven was deze Duitse afhankelijkheid een groot probleem. De handel in bulkgoederen, de belangrijkste havenactiviteit, was bijna uitsluitend bestemd voor het Duitse achterland.

Wanneer in 1926 de Duitse economie zich begint te herstellen, kan Rotterdam terug groeien. In 1929, aan de vooravond van de wereldwijde economische crisis is Rotterdam uitgegroeid tot de grootste Europese continentale haven, voornamelijk dankzij de handel in bulk. Op het einde van de jaren '30, wanneer het wereldwijd economisch terug wat beter gaat en Europa aan de vooravond staat van WOII, is Rotterdam zelfs de grootste Europese haven geworden. De investeringen in grootse infrastructuurwerken, begonnen aan het einde van de 19^e eeuw, en de politiek in Rotterdam, die zich volledig ten dienste stelde van de haven, wierpen hun vruchten af.

Rotterdam de grootste

Na de Nederlandse weigering om de controle over de Maasbruggen uit handen te geven aan de Duitsers, werd Rotterdam op 14 mei 1940 platgebombardeerd. Tijdens het bombardement en de verwoestende brand die er op volgde, stierven 850 mensen. 75.000 mensen werden dakloos en 638 ha van het stadscentrum werden met de grond gelijk gemaakt. In de haven werd 42% van alle kaaien vernield en 45% van alle opslagloodsen. De hele haven moest na de oorlog heropgebouwd worden.

Wat eerst een ramp was, bleek later in het voordeel te zijn van Rotterdam. De haven kreeg een grote technische voorsprong op zijn concurrenten. Vooral op zijn dichtste concurrent, Antwerpen, dat met vooroorlogse infrastructuur moest verder werken.

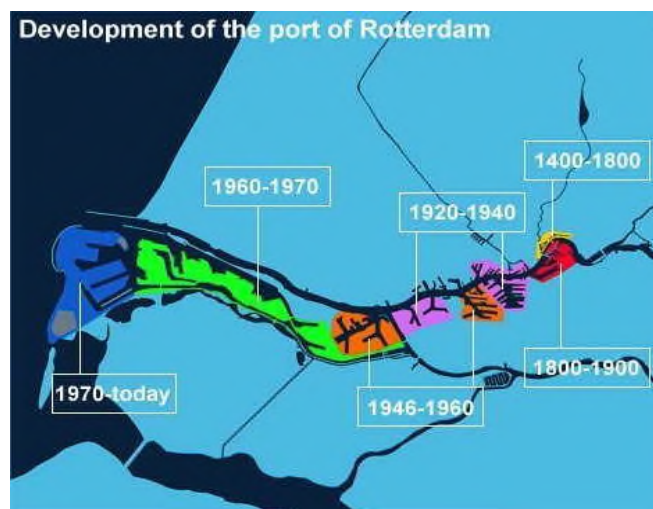
De haven kreeg absolute prioriteit bij de heropbouw van de stad. In die mate zelfs dat de plannen voor de binnenstad vertraging opliepen. 5 jaar na de oorlog was de haven helemaal hersteld en meerden terug evenveel schepen aan als voor de oorlog.

In de jaren die daarop volgden, kende de Rotterdamse haven een ongelooflijke groei, voornamelijk te danken aan het stadsbestuur. De gemeenteraad gaf absolute prioriteit aan alle havenbelangen. Uitbreidingen werden zelfs direct unaniem goedgekeurd, zonder stemming. In 1955 ging men van start met de eerste grote werken ter hoogte van Botlek. Twee jaar later werden al de volgende plannen goedgekeurd, waarin de haven zou uitgebreid worden met Europoort. Dit was een reactie op Duitse plannen om Willemshaven uit te bouwen tot een van de grote spelers in de oliebevoorrading van het Ruhrgebied. En aangezien het

Rotterdamse havenbestuur van mening was dat ze een proactieve politiek moest voeren, kwamen onmiddellijk plannen op tafel voor een nog betere en modernere haveninfrastructuur. Het was immers zaak te anticiperen op mogelijke problemen en niet te wachten op nieuwe eisen die de economische groei en de steeds grotere schepen aan de haven zouden stellen.

Niet alleen deze proactieve houding was een grote verandering in het naoorlogse havenbeleid, ook de beslissing om meer diversiteit aan te brengen in de industriële activiteiten. Er waren lessen getrokken uit de vooroorlogse crisis, te wijten aan te grote afhankelijkheid van de bulktrafiek naar Duitsland. De haven ging zich nu ook toeleggen op oliehandel en raffinage. De nieuwe infrastructuurwerken maakten dat de haven perfect toegankelijk was voor supertankers. Gesterkt door de oprichting van de Europese Economische Gemeenschap in 1957, besloten vele multinationals te investeren in de nieuwe haventerreinen. Rotterdam werd het grootste raffinagecomplex ter wereld.

De ontzettend grote groei zorgde dat in 1962 de haven groter werd dan deze van New York. In het enthousiasme dat de economische en technische vooruitgang meebracht, werd in 1965 begonnen met de aanleg van de Maasvlakte, een helemaal nieuw havengebied gewonnen op zee.



Terwijl de havens van Rotterdam en Hamburg na WOII uit de as herrezen, merkte Antwerpen al gauw dat het met zijn vooroorlogse infrastructuur niet meer kon concurreren. De haven verloor marktaandeel. Er waren dringend investeringen nodig.

Dankzij geld van het Marshall plan werd in 1951 een nieuwe petroleumhaven in gebruik genomen. Maar een complete modernisatie en grote uitbreidingen bleven uit tot het einde van de jaren '50: in 1956 werd een tienjarenplan goedgekeurd dat door de overheid bestempeld werd als van nationaal belang. Het plan omvatte talrijke renovaties, de aanleg van grote dokken en kanalen die de haven verbonden met de diepste delen van de Schelde op Belgisch grondgebied. Maar liefst 4 polderdorpen verdwenen in enkele jaren tijd van de kaart: Oosterweel, Wilmarsdonk, Oorderen en een groot deel van Lillo. De kaailengte werd verdubbeld.

Net zoals in Rotterdam zorgde de oprichting van de Europese Economische Unie in 1957 ook in Antwerpen voor grote buitenlandse investeringen. Dankzij zijn geografisch centrale ligging vestigden veel petrochemische multinationals zich in de haven. Nog steeds is in Antwerpen 's werelds tweede grootste petrochemische cluster gelokaliseerd, na Houston in Texas.

Maar ondanks de grote investeringen kon Antwerpen de groeispurt van Rotterdam niet evenaren. Het grote struikelblok: de problemen met de uitdieping van de Schelde. Dit leidde ertoe dat in 1970 politici en experts zich zeer pessimistisch uitlieten over de toekomst van de haven. In de scheepvaart waren talrijke schaalvergrotingen doorgevoerd en de grote tankers konden de haven niet meer bereiken. Het logische alternatief voor hen was Rotterdam. Wou Antwerpen zijn petrochemie niet verliezen, moest gezocht worden naar een andere manier om deze van goedkope olie te voorzien. Daarom werd beslist de *Rotterdam Antwerp Pipeline* (RAPL) aan te leggen, waarlangs olie die in supertankers de Rotterdamse haven binnenkomt verder getransporteerd wordt naar Antwerpen. Naast zijn olietrafiek verloor Antwerpen om dezelfde reden ook een belangrijk deel van zijn containertransport aan Rotterdam.

In 1975 tekenden België en Nederland de Waterverdragen. Hierin werd overeengekomen het Nauw van Bath, een enge bocht van de Schelde op Nederlands grondgebied, af te snijden met het Baalhoekkanaal. Het verdrag werd echter nooit geïmplementeerd door protest uit Wallonië, dat bezwaren had tegen bepaalde akkoorden aangaande de waterkwaliteit en het debiet van de Maas. Deze problemen en de oliecrisis uit de jaren '70 deed de Belgische overheid in 1976 besluiten om een diepzeehaven aan te leggen in Zeebrugge. Het zou nog 20 jaar duren vooraleer iets gedaan werd aan de bevaarbaarheid van de Schelde op Nederlands grondgebied.

Toch bleef de overheid investeren in de Antwerpse haven. In 1975 werd het Schelde-Rijnkanaal aangelegd, voor het grootste deel op Nederlands grondgebied. Het volgde uit een verdrag uit 1963 en maakt een vlotte scheepvaart tussen de havens van Rotterdam en Antwerpen mogelijk. België zag dit als een late

compensatie voor de unilaterale beslissing van Nederland om de natuurlijke waterwegen naar de Rijn in te dammen.

In de jaren '80 volgden ook nog enkele havenuitbreidingen. Doordat op Rechteroever geen plaats meer was, werd voor het eerst op Linkeroever gebouwd. Maar de nieuwe havenuitbreidingen ontwikkelden zich niet echt snel.

Op het ogenblik dat Antwerpen twijfelt aan de toekomstkansen van zijn haven, heerst in Rotterdam euforie: De haven was in 1962 de grootste ter wereld geworden. 4 jaar later kwam de eerste container de haven binnen en wist ze direct leider te worden in dit marktsegment. Ook de Maasvlakte is in volle aanleg en jaar na jaar neemt de omzet toe.

In dit uiterst positieve klimaat, wordt in 1969 Plan 2000+ voorgesteld. Het gaat om een visie op de havenontwikkelingen tot na de millenniumwissel, waarin havenuitbreidingen gekoppeld worden aan recreatie, natuurontwikkeling en de aanleg van een nieuwe stad voor een half miljoen inwoners. Maar het plan kreeg de publieke opinie tegen zich en werd meteen verworpen. Er werd zelfs nooit serieus over gedebatteerd.

Het voorval toonde voor het eerst duidelijk het ongenoegen dat leefde onder de bevolking van Rotterdam. In 1965 had de stad het hoogste bevolkingsaantal ooit: 730.000 mensen. Maar de nieuwe stad was weinig attractief, had een kwalitatief slechte woningvoorraad, leed onder het drukke verkeer en kreeg te maken met zware luchtverontreiniging. De bevolking trok weg. De stad beseftte dat het hoog tijd was om meer te gaan investeren in zijn bewoners en voor het eerst werden de havenbelangen ondergeschikt aan andere. In de jaren '70 en '80 zou de stad volop investeren in cultuurparticipatie, recreatie, huisvesting, ...

De jaren '70 bleken een keerpunt te zijn. Door de economische crisis vertraagde de groei. Daarbij kwam de meer kritische houding van de stad Rotterdam en het nog steeds toenemend milieu- en sociaal bewustzijn. Steeds vaker gingen instanties op de rem staan en lieten andere belangen primeren boven deze van de haven. Zo bleven sinds 1970 de havengrenzen zo goed als ongewijzigd. Uitbreiden kan enkel nog wanneer verder in zee gebouwd wordt of wanneer locaties buiten Rotterdam worden gezocht.

Ondanks dat de tijd van ongebreidelde havenuitbreidingen voorbij is, blijft de haven economisch nog steeds groeien. Rotterdam is nog steeds de grootste haven van Europa en werd pas in 2004 door Shanghai en Singapore van de troon gestoten als grootste haven ter wereld.

De haven mag de toekomst hoopvol tegemoet zien. Het is de enige haven in Europa die zich geen zorgen moet maken over de diepgang van zijn maritieme toegangsroute. Daarbij wordt de haven door de Nederlandse overheid erkend als mainport, wat betekent dat ze beleidsmatig voorrang krijgt op alle andere Nederlandse havens. Zo werd begin 2007 de ontsluiting van het Duitse achterland nog verbeterd door de ingebruikname van de Betuwelijn, een nieuw goederenspoor, en staat er met de aanleg van de tweede Maasvlakte ook een volgende grote havenuitbreiding aan te komen.

Na Rotterdam voert tegenwoordig Antwerpen het lijstje aan van grote Europese havens. Al is het verschil tussen beide wel nog steeds aanzienlijk.

Voor Antwerpen kwam het keerpunt in 1990, wanneer voor het eerst in jaren nog eens een recordomzet werd geboekt. Dit was het gevolg van een drastische wending in het havenbeleid in de jaren '80. Al sinds het einde van de 19^e eeuw werd geopteerd voor een getijdenonafhankelijk dokkencomplex dat via sluizen in verbinding staat met de Schelde. Dit heeft als voordeel dat kaaimuren minder hoog moeten zijn en minder onderhoud vereisen. Maar nu werd beslist af te stappen van deze strategie en ook havenfaciliteiten te voorzien in getijdenwater. Schepen die hier gebruik van maken, hebben geen oponthoud ter hoogte van sluizen en kunnen dus sneller de haven terug verlaten. Deze beslissing heeft de toekomst van Antwerpen als containerhaven veilig gesteld.

In 1995 bereikte Vlaanderen eindelijk een akkoord met Nederland over een beperkte uitdieping van de Schelde. Schepen met een diepgang van 12,20 m zouden voortaan altijd de Antwerpse haven kunnen bereiken. De maximale diepgang bij hoog tij zou 15,5 m bedragen. Dit maakte een veel flexibelere scheepvaart mogelijk.

Na de oprichting van een apart havenbedrijf, dat onder de hoede van de stad kan opereren zoals een privaat bedrijf, de bouw van twee getijdenterminals en de uitdieping van de Schelde, beslisten de haven en de Vlaamse overheid om door te gaan. In 1998 werd begonnen met de aanleg van het Deurganckdok, het grootste getijdendok ter wereld, uitsluitend bestemd voor de containertrafiek. In 2005 werd het dok in gebruik genomen en de bouw van een nog groter dok, het Saeftingedok, ligt in het vooruitzicht. Ook daarna is op Linkeroever nog ruimte voor verdere havenuitbreiding.

10 jaar na het akkoord over een beperkte uitdieping van de Schelde, werden in 2005 de Scheldeverdragen ondertekend. Hierin werd een verdere verdieping overeengekomen tot 13,10 m. Al is ook dit in feite nog ontoereikend. De laatste grote containerschepen hebben al een diepgang van 14,50 m en een verdere uitdieping zal in de toekomst onvermijdelijk blijken. Ook het Nauw van Bath zal in de toekomst zeker nog ter sprake komen. Grote containergiganten van 400 m kunnen de bocht immers nauwelijks nemen. De werken zouden dit jaar van start gaan, maar worden momenteel opgehouden door Nederlands protest over de afgesproken onteigening van poldergrond voor natuurherstelprojecten. Nochtans hebben verschillende studies aangetoond dat de uitdieping geen negatieve impact zal hebben op het milieu en dat een derde van baten naar Nederland zullen vloeien.

Een ander dossier waar Vlaanderen al sinds de jaren '90 graag vooruitgang in zou zien is de reactivatie van de IJzeren Rijn. Eveneens in 2005 werd door een internationaal arbeidstribunaal geoordeeld dat België op basis van het Scheidingsverdrag de IJzeren Rijn mag heropenen. Nederland mag hiervoor milieucompensaties vragen, maar moet daar ook een deel van de kosten voor dragen. Na dit vonnis werden de onderhandelingen opnieuw gestart.

Bronnen

- Van Hooydonck E. & Verhoeven P. (2007). The ports portable. Antwerpen, Pandora Publishers
- Van der Stock J. (1993). Antwerpen, verhaal van een metropool. Gent, Snoeck-Ducaju & Zoon
 - Burke P. (1993). Antwerp, a metropolis in comparative perspective. Gent, Snoeck-Ducaju & Zoon
 - Harreld D.J. (2003). Trading places, the public and private spaces of merchants in sixteenth-century Antwerp. *Journal of urban history* 29 (6): 657-669
 - Haywood J., Catchpole B. & Barratt E. (1998). Atlas van de wereldgeschiedenis. Leuven, Uitgeverij Davidsfonds.
 - Witlox F. (2000). De IJzeren Rijn en de Betuweroute. Het debat op de juiste sporen? Leuven/Apeldoorn, Garant
 - Mak G. (1995). Een kleine geschiedenis van Amsterdam. Amsterdam/Antwerpen, Uitgeverij Atlas
 - De Standaard. 3,4 november 2007. Nederlands parlement tegen onderdeel waterverdragen

Bijlage 2: Toekomstverwachting Verkeer&transport in de Corazone

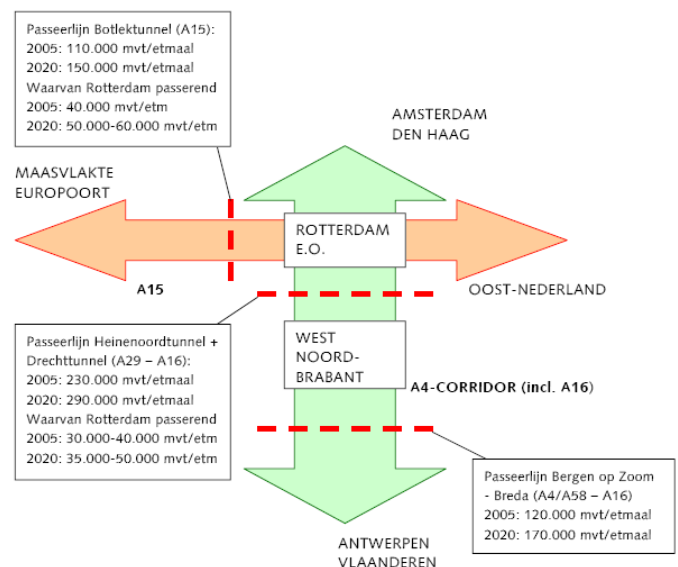
Al is het zeker niet compleet, dit hoofdstuk geeft enig gevoel voor verhoudingen binnen het verkeer-&transportsysteem in de Corazone. Het toont als toekomstvisie een sterke doorgroei van de sector.

1. De grote lijnen

Roland & Henstra³⁵ noemen in de Corazone twee verkeersstromen dominant. Ten eerste de stroom noord-zuid van Amsterdam/Den Haag via Rotterdam naar Brabant en Antwerpen. Daarnaast de west-ooststroom van het westelijk havengebied (Maasvlakte, Europoort, Botlek), die voornamelijk wordt afgewikkeld via de A15. Het Nederlands beleid volgend³⁶, uitgaand van het idee dat de Tweede Maasvlakte rond 2030/2035 voltoopt, en dat een uitbreiding van Antwerpen de Nederlandse vervoersstromen niet wezenlijk beïnvloedt, komen de auteurs op groeicijfers volgens de figuur hiernaast en de twee onderstaande tabellen. Het betreft een groei van ordegrrootte veertig procent in vijftien jaar.

Het vrachtvervoer zal daarbij sterker groeien dan het personenverkeer. (CPB, 2004, over de corridor Rotterdam/Antwerpen³⁷)

Het projectteam A15 van het innovatieprogramma Transumo, haalt de MER-Maasvlakte 2 aan: de komende *twalf* jaar wordt voor de A15 50% toeneming van het vrachtverkeer verwacht.³⁸



Veel sjouwen, weinig vangen

“De Rotterdamse haven verdient op jaarbasis acht miljard. Dat gaat gepaard met enorme infrastructurele investeringen zoals de Betuwelijn. (...) Toch denkt bijna iedereen in Nederland dat de Rotterdamse haven misschien wel de belangrijkste motor van onze economie is. Dat is dus overdreven. (...) In de natuur en landschapssector wordt nauwelijks geïnvesteerd en die levert nu al meer op dan de Rotterdamse haven. (...)”. Uit Dirkmaat, Nederland Weer Mooi, Vereniging Cultuurlandschap en ANWB Den Haag, p248

³⁵ Roland J., Henstra D., Verkeerskundige Analyse PMZ, Rijkswaterstaat, PMZ 71948, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Den Haag, april 2007, p7

³⁶ “...Gehanteerde bronnen zijn telcijfers 2005, de kentekenenquête 2002 en verkeersmodellen. Bij de prognose voor 2020 van de verkeerscijfers is uitgegaan van uitvoering van het MIT-2007, de Nota Mobiliteit en het (tot nu toe meest toegepaste) EC-toekomstscenario. Bij hogere economische groei en/of ander beleid (bijvoorbeeld uitstel Anders Betalen voor Mobiliteit) zijn de groeicijfers waarschijnlijk hoger.” (Roland et al, p 7/8)

³⁷ Annema J., Besseling P., Mulder M.: Knelpuntanalyse voor de corridor Rotterdam-Antwerpen, April 2006, CPB rapport No 114, 2004

³⁸ Lohuis J, et al., Transumo A15-project, Van Maasvlakte tot Achterland, Uitkomsten van de innovatieimpuls, Erasmus Universiteit Rotterdam, Rotterdam, 2008, p19

De NoordZuid wegverkeerstrom rond Rotterdam

“De verkeersstroom noord-zuid wikkelt zich in de huidige situatie af over de A16, de A29 en de A4. In 2005 is de omvang van deze verkeersstromen direct ten zuiden van Rotterdam 230.000 voertuigen per etmaal (prognose 2020: 290.000). In N-Brabant gaat het om ca. 120.000 voertuigen per etmaal (prognose 2020: 170.000).

Enkele karakteristieken uit de verkeersstroomanalyse (gemeten op A4 en A29 direct ten zuiden van Rotterdam):

80% van de ritten in het woon-werkverkeer is korter dan 40 km; 3% is langer dan 80 km.

Van het vrachtverkeer is 50% van de ritten korter dan 40 km; 15% langer dan 80 km.

Het aandeel van het vrachtverkeer bedraagt 10 tot 15%.

In het jaar 2005 passeren 30.000 tot 40.000 mvt/etmaal de ruit van Rotterdam.

In 2020 zijn dit naar verwachting 35.000 tot 50.000 voertuigen.

Belangrijkste conclusies:

1. Het lange afstandsverkeer (meer dan 80 km) bestaat vooral uit zakelijk verkeer en goederen, dit is relatief een beperkte groep.

2. De mogelijkheid tot uitwisseling van verkeersstromen

(van Brienenoordcorridor naar Beneluxcorridor) van A16 naar A4 is

maximaal ca. 20.000 voertuigen/etmaal. Dit betekent concreet dat door realisatie van een A4-doorstroomroute de intensiteit van de A16 in Dordrecht maximaal 20.000 mvt/etmaal afneemt.” (Roland et. Al, 2007, p8)



Figuur: De Corridor R'dam-Antwerpen exclusief Gent-Terneuzen

(uit: Annema et al, Knelpuntanalyse voor de Corridor Rdam/Antwerpen, CPB, 2006)

De west-oost wegverkeerstroam rond Rotterdam

“De verkeersstroam west-oost wikkelt zich in de huidige situatie af over de A15. De Botlektunnel kan gezien worden als de poort van het westelijk havengebied, maar ook van Voorne-Putten (Spijkenisse). In 2005 is de grootte van de verkeersstroam bij de Botlektunnel 110.000 voertuigen per etmaal (prognose 2020: ca. 150.000). Op de A15 tussen Beneluxplein en Vaanplein rijden 135.000 voertuigen per etmaal (prognose 2020: ca. 200.000).

Enkele karakteristieken uit de verkeersstroamanalyse:

1. indicatieve verdeling herkomsten en bestemmingen verkeer in de Botlektunnel:

Herkomst-/bestemmingsgebied	% verkeer in Botlektunnel (indicatief)		
	alle verkeer 110.000 (2005) 150.000 (2020)	havengebonden verkeer 45.000 (2005) 70.000-80.000 (2020)	vrachtverkeer 20.000 (2005) 40.000 (2020)
Westland, Den Haag, Noord-Nederland	15	20	20-25
Rotterdam e.o.	65	45	30-35
Drechtsteden, Oost-Nederland, Duitsland	10	20	25
Zuid-Nederland, België	10	15	20-25

2. in 2005 komt/gaat ca. 60% van het verkeer in de Botlektunnel van/naar Voorne-Putten (waarvan ca. 75% Rotterdam e.o. als bestemming heeft);
ca. 40% van het verkeer in de Botlektunnel is havengebonden verkeer;
3. in 2020 komt/gaat ca. 50% van het verkeer in de Botlektunnel van/naar Voorne-Putten; ca. 50% van het verkeer in de Botlektunnel is havengebonden verkeer;
4. 90% van de ritten in het woon-werkverkeer is korter dan 40 km; 1% is langer dan 80 km; voor vrachtverkeer is 60% van de ritten korter dan 40 km; 20% langer dan 80 km;
5. aandeel van het vrachtverkeer is ca. 20%, waarvan 80% havengebonden; dit aandeel zal in de toekomst hoger worden.

Belangrijkste conclusies:

1. Een belangrijk deel van het personenverkeer in de Botlektunnel is niet havengebonden, maar komt van/gaat naar Voorne-Putten;
2. Het lange-afstandverkeer (meer dan 80 km) bestaat vooral uit zakelijk verkeer en goederen, dit is relatief een beperkte groep;
3. 15% van het havengebonden verkeer (Maasvlakte, Europoort en Botlek) en 20% tot 25% van het vrachtverkeer in de Botlektunnel komt van/gaat naar Zuid-Nederland en België (in 2020: 10.000-15.000 mvt/etmaal waarvan 8.000-10.000 vrachtauto's). Dit betekent dat de verkeersstroam Rotterdam – Antwerpen in aantal beperkt is (in economische waarde kan dat anders zijn).”
(Roland et. al, 2007)

Weg	Van	Naar	2004	2020	% groei
29/4	Numansdorp	Kp.Hellegatsplein	44.905	65.500	46%
4	Dinteloord Z.	Steenbergen	14.091	49.000	248%
4	Bergen op Zoom Z	Hoogerheide	58.872	91.000	55%
4	Kp.Markiezaat	Belgische grens	25.427	54.000	112%
15	Hoogvliet	Kp.Benelux	119.030	165.500	39%
15	Rotterdam Charlois	Kp.Vaanplein	134.848	200.000	48%
16	Zwijndrecht	Dordrecht	132.494	158.500	20%
16	's-Gravendeel	Kp.Klaverpolder	115.232	148.000	28%
16	Ind.Hazeldonk	Belgische Grens	54.331	78.000	44%
17	Oudenbosch	Roosendaal N	52.471	56.000	7%
29	Kp.Vaanplein	Barendrecht	100.707	128.500	28%
58	Etten-Leur	Ind.Vosdonk	60.613	81.000	34%

Tabel 3.1: Ontwikkeling intensiteiten op punten in de corridor; gemiddeld aantal voertuigen per werkdag; totaal beide richtingen. Bron: AVV, RWS NB, RWS ZH (NRM 2020).

Weg	Van	Naar	2004		2020		% groei
			#	%	#	%	
29/4	Numansdorp	Kp.Hellegatsplein	7.212	16%	9.170	14%	27%
4	Dinteloord Z.	Steenbergen	1.632	12%	19.110	39%	1071%
4	Bergen op Zoom Z	Hoogerheide	11.871	20%	30.030	33%	153%
4	Kp.Markiezaat	Belgische grens	8.146	32%	21.990	41%	170%
15	Hoogvliet	Kp.Benelux	18.901	16%	34.755	21%	84%
15	Rotterdam Charlois	Kp.Vaanplein	29.784	22%	58.000	29%	95%
16	Zwijndrecht	Dordrecht	21.787	16%	44.380	28%	104%
16	's-Gravendeel	Kp.Klaverpolder	19.968	17%	31.080	21%	56%
16	Ind.Hazeldonk	Belgische Grens	18.052	33%	24.960	32%	38%
17	Oudenbosch	Roosendaal N	10.494	20%	10.030	18%	-4%
29	Kp.Vaanplein	Barendrecht	11.902	12%	14.135	11%	19%
58	Etten-Leur	Ind.Vosdonk	7.337	12%	15.390	19%	110%

Tabel 3.2: Vrachtvoertuigen nu en in 2020; aantal vrachtvoertuigen per werkdag en als percentage van het aantal voertuigen; totaal beide richtingen. Bron: AVV, RWS NB, RWS ZH (NRM 2020).

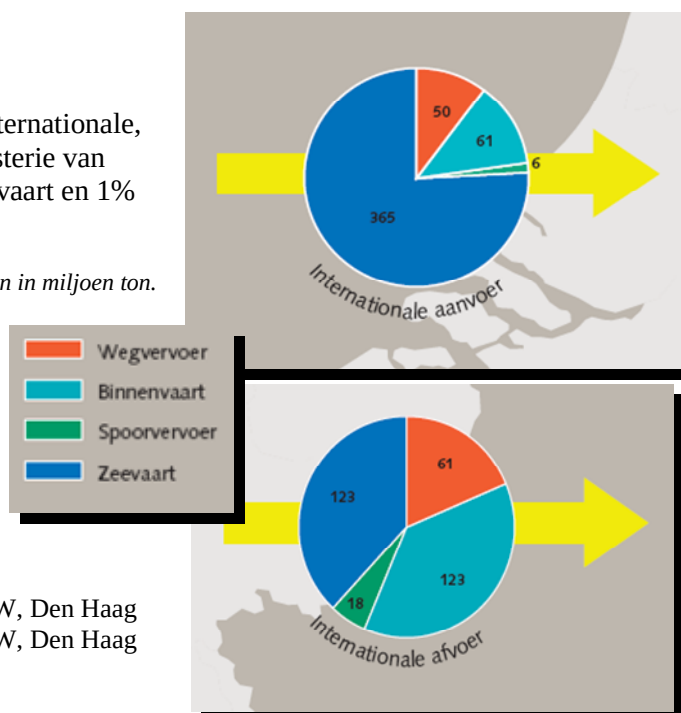
2. Modal split

In 2004 was de verdeling voor heel Nederland voor internationale, inkomende goederenvervoersstroom volgens het ministerie van V&W³⁹: 10% wegvervoer, 76% zeevaart, 13% binnenvaart en 1% spoor. Zie grafieken voor tonnages.

Cijfers in grafieken in miljoen ton.

Voor wegvervoer zijn gegevens van niet-Nederlandse vervoerders onbekend. Ook ontbreken gegevens over doorvoer bij wegen en spoor zonder overlading.

De uitgaande vervoersstroom was in dat jaar⁴⁰: zo'n 19% wegvervoer, 38% zeevaart, 38% binnenvaart en 6% spoor. De binnenlandse verdeling van



³⁹ Kerncijfers goederenvervoer 2007, AVV, Ministerie V&W, Den Haag

⁴⁰ Kerncijfers goederenvervoer 2007, AVV, Ministerie V&W, Den Haag

goederenvervoer lag in 2004 op: 65% weg, 31% binnenvaart, 4% spoor.

België kent traditioneel een andere modal split: het heeft in 2004 een fors hoger binnenlands aandeel weg en spoor, ten koste van het getal voor de binnenvaart: resp. 75, 12 en 13%.

Voor 2005 vat de AVV de situatie voor heel Nederland samen met de hieronder staande grafieken.

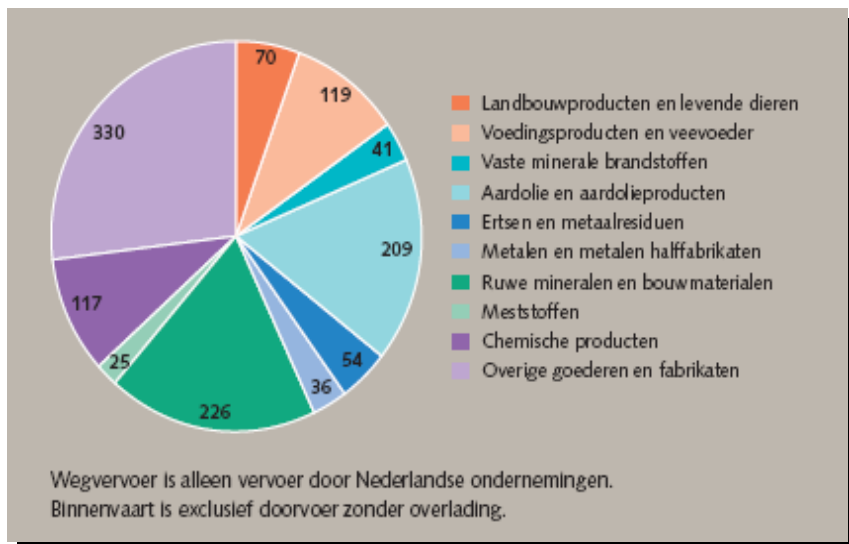
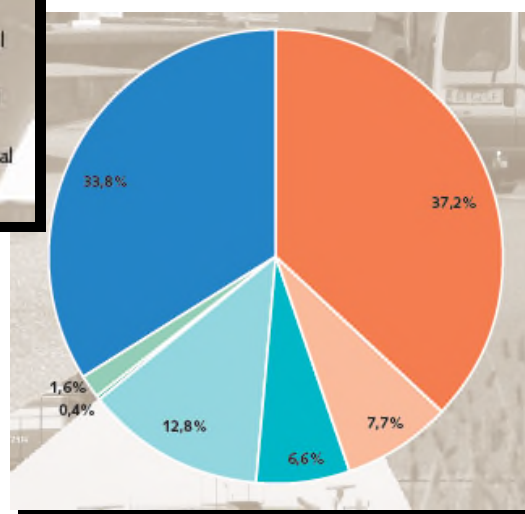


Fig: goederenvervoer Nederland 2005, standaard classificatie van goederen



3. Conclusie

Binnenvaart en zeevaart zijn voor de internationale aan- en afvoer van goederen in Nederland veel belangrijker dan wegtransport. Voor de Nederlandse kant van de Corazone wordt een groei in aantallen voertuigen voorzien van vele tientallen procenten in vijftien jaar. Omdat vrachtverkeer naar verwachting sneller stijgt dan personenvervoer in die periode, neemt het percentage vrachtauto's op de weg toe.

Van het wegverkeer (personen én goederen) overschrijdt slechts een (zeer kleine resp. kleine) minderheid de 80 km ritlengte. Ook passeren verreweg de meeste ritten de staatsgrens niet.

Het volgende hoofdstuk duikt in de toekomstbeelden van anderen.

Bijlage 3: Demografie & transitie & de Corazone

Je mag verwachten dat juist mensen in de Corazone veel gaan merken van de transitie naar duurzame systemen én dat ze daar beurtelings veel aan moeten bijdragen. Maar de bevolking wordt er elk jaar ouder, een vergrijzing die in veel geïndustrialiseerde landen doorzet. De economische en sociale systemen en dus ook het innovatiesysteem staan echter ingeregeld op de huidige verhouding tussen leeftijden. Wijzigt die, dan wijzigt vermoedelijk ook de rol van het individu in organisaties (bijv. minder managers), dan zal de arbeidsparticipatie van niet-EU-werknemers omhoog moeten (die blijft vooral in NW-EU landen ver achter) en gaan ook mensen boven de 40 hun nek uitsteken voor innovatie. De teruglopende bevolkingsomvang na 2030 moet worden gecompenseerd door een zich nu al aftekenende flexibelere bevolking, een toenemend gevoel voor ondernemerschap gekoppeld aan maatschappelijk engagement. Een oude bevolkingstrend – onderbroken door twee wereldoorlogen – wordt hervat. Het dogma van productiviteitsstijging gaat een transitiekleuring krijgen. [check econoom] Duurzaamheid krijgt hier een economisch-organisatorische kleur.

Europa staat aan de vooravond van wat sommigen een *demografische revolutie* noemen. De komende decennia verandert de bevolking drastisch, met onbetwistbare gevolgen voor het maatschappelijke functioneren. We staan hierin niet alleen. In de hele geïndustrialiseerde wereld doen zich analoge demografische ontwikkelingen voor en stijgt de leeftijd.

De oorzaken

De **'vergrijzing'** kent meerdere oorzaken. De babyboomgeneratie, geboren tussen eind jaren '40 en midden jaren '60, wordt ouder waardoor het aantal 65+ toeneemt. Tegelijkertijd leeft deze langer dan alle generaties ervoor door de welvaart en medische vooruitgang.

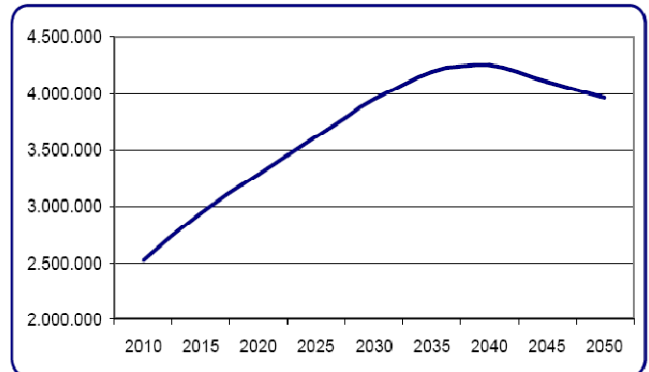
Daarnaast zorgt de welvaart al jaren voor een dalend geboortecijfer: de **'ontgroening'**. Door de enorm gedaalde kindersterfte is de nood weggevallen veel kinderen op de wereld te zetten. Ze zijn niet langer een verzekering voor de oude dag. Daarbij komt dat sinds de jaren '60 anticonceptiva beschikbaar zijn en dat vrouwen door hun hogere opleidingsgraad veel actiever zijn op de arbeidsmarkt.

De gevolgen

Het gevolg is dat de Europese fertiliteit gedaald is onder de 2,1 kind per vrouw, het aantal per vrouw dat geboren moet worden om de populatie in stand te houden. Het Nederlandse fertiliteitscijfer bedraagt in 2002 1,73 kind per vrouw. In België is dit nog lager: 1,62.

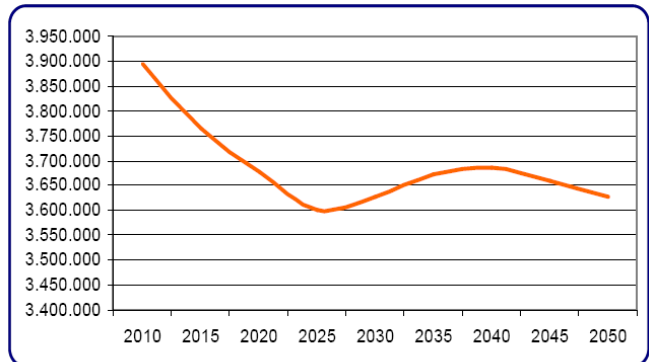
Ontgroening en vergrijzing in Nederland

Schatting bevolking leeftijdsgroep 65 jaar en ouder



Bron: CBS 2007 bewerkt door Kenniscentrum Handel

Schatting bevolking leeftijdsgroep 0-20 jaar



Bron: CBS 2007 bewerkt door Kenniscentrum Handel

In tegenstelling tot de indruk die vaak wordt gewekt, wijzen verschillende demografen er op dat deze lage fertiliteitscijfers in lijn liggen met de daling sinds de industriële revolutie. De lage geboortecijfers tijdens WOI en WOII en de daarop volgende babyboom zijn eerder de afwijking van de trend.

De huidige ontgroening en vergrijzing zijn dus normale demografische fluctuaties. Ze stellen ons echter wel voor een aantal grote maatschappelijke opgaven.

Gevolgen voor transities

Je mag verwachten dat werknemers juist in de Cora-zone veel moeten gaan bijdragen aan de in gang gezette transitie. De OESO becijfert dat het aantal werkkrachten in Europa gaat dalen, met een groeivertraging van het BBP tot gevolg van 0,4% tot 2025 en van 0,9% tussen 2025 en 2050.

Economen voegen vaak hier aan toe dat naast het **krimpen van de arbeidsmarkt** ook de economische groei zal afnemen doordat productiviteit en flexibiliteit van een oudere arbeidspopulatie lager liggen.

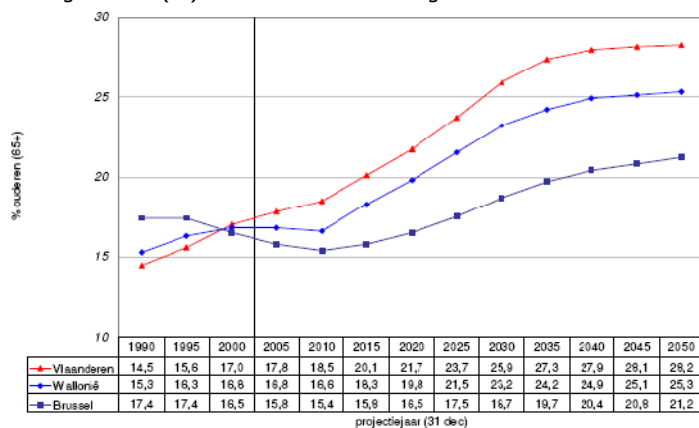
Voor deze laatste stelling bestaat echter nog geen eenduidig bewijs. Er is ook onderzoek dat aantoonde dat de ervaring van oudere werknemers hen productiever maakt dan jongere collega's. Jonge arbeidskrachten zouden zich dan wel weer sneller kunnen aanpassen aan nieuwe omstandigheden en bijvoorbeeld gemakkelijker een nieuwe baan opnemen. Ook zou het aanpassingsvermogen van ouderen onderschat worden en blijkt veel een kwestie van gewoonte. Mensen die zich gedurende hun loopbaan vaak flexibel hebben moeten opstellen ten gevolge van nieuwe werkomstandigheden, blijken dit ook op latere leeftijd nog goed te kunnen.

Daarbij wijzen critici erop dat veel EU-landen hun potentieel aan arbeidskrachten onderbenutten. In de Lissabonakkoorden werd afgesproken om te streven naar een gemiddelde tewerkstellingsgraad van 70% tegen 2010. Dit wil zeggen dat 70% van de bevolking tussen 15 en 65 jaar tegen dan actief zou moeten zijn op de arbeidsmarkt. Nederland zal deze doelstelling halen, België niet. Er zijn dan ook stemmen die zeggen dat Europa eerder een tewerkstellingsprobleem heeft dan een vergrijzingsprobleem. Een deel van de krimp als gevolg van de vergrijzing zou al kunnen opgevangen worden door meer mensen aan een baan te helpen.

Maar dit alles is waarschijnlijk niet voldoende. Binnen een geglobaliseerd economisch systeem zullen efficiëntiewinst en de optimale inzet van productiefactoren van secundair belang worden. Europese landen en regio's zullen hun concurrentiekracht in de toekomst vooral moeten halen uit kwaliteit, creativiteit en innovatie. Er moeten dus niet alleen meer mensen aan het werk, ook het **innovatief ondernemerschap** moet omhoog. En dit niet alleen vanuit een economisch perspectief. Het zijn immers ook de jaren waarin de impact duidelijker zal worden van milieuproblemen als het broeikaseffect, fijn stof, persistente chemische

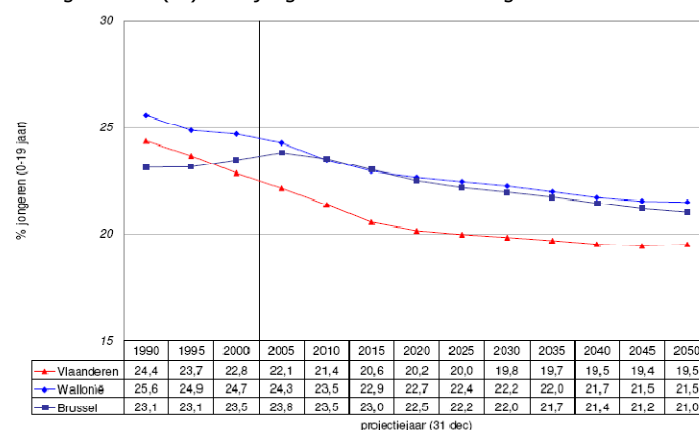
Ontgroening en vergrijzing in België

Schatting aandeel (%) 65+ binnen de bevolking



Bron: NIS, Bevolkingsstatistieken 1990-2000 & Bevolkingsvooruitzichten 2005-2050.

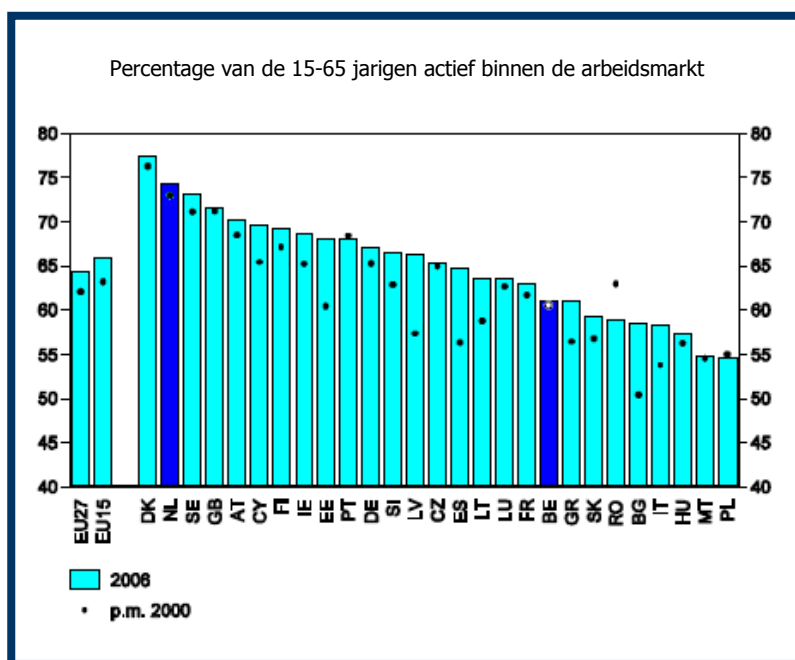
Schatting aandeel (%) 0-19 jarigen binnen de bevolking



Bron: NIS, Bevolkingsstatistieken 1990-2000 & Bevolkingsvooruitzichten 2005-2050.

verontreiniging, e.d. Alleen al de jongste Europese klimaatdoelstellingen om in 2020 20% minder broeikasgassen uit te stoten vraagt van alle lidstaten een innovatieslag.

Volgens sommigen gaan innovatief ondernemerschap en een verouderende bevolking niet samen. De leeftijdscategorie tussen 25 en 44 jaar zou instaan voor het grootste deel van het ondernemerschap. Een veel gehoorde verklaring hiervoor is dat oudere mensen minder geneigd zijn risico's te nemen. Al is dit nog nooit echt bewezen. Een andere verklaring die geopperd wordt, is dat na bewezen verwezenlijkingen mensen te snel naar managementposities schuiven. Als dat wijzigt en dat organisaties ontvankelijker maakt voor transitie-opgaven is dat een goed bericht voor de Cora-zone.



Afhankelijkheidsgraad

Als vergrijzing en ontgroening doorzetten zoals voorspeld en de tewerkstellingsgraad binnen de bevolking niet stijgt, zal de afhankelijkheidsgraad in Europa terugvallen van de huidige 4:1 naar 2:1 in 2050. Dat wil zeggen dat er nog maar twee werkenden zullen zijn voor elke niet-werkende. Na het uitsterven van de babyboomgeneratie zouden deze aantallen zich wel terug stabiliseren.

Een dergelijke demografische opbouw zet ons systeem van **sociale zekerheid** zwaar onder druk, doordat pensioenen en gezondheidszorg onbetaalbaar dreigen te worden. Nederland bijvoorbeeld besteedt in 2005 6,8% van zijn BBP aan gezondheidszorg. In 2050 dreigen dit op te lopen tot 12,5%. En zelfs met een aangepast beleid zullen deze kosten in 2050 nog steeds 9,9% van het BBP bedragen. Voor België zijn de cijfers analoog: België besteedt in 2005 7,2% van zijn BBP aan gezondheidszorg. Volgens de prognoses zal dit in 2050 oplopen tot respectievelijk 12,4 en 9,8%.

Verschillende instanties (IMF, VN, OESO, Europa, ...) manen overheden nu al om beleidsaanpassingen door te voeren. Een goed punt is het aanleggen van pensioenreserves. Maar eigenlijk zouden rond al de hier aangehaalde punten beleidsstappen moeten genomen worden. In opdracht van de Europese Commissie werd onlangs voor elke lidstaat de duurzaamheid van de publieke financiën onderzocht op langere termijn. België werd hierbij in de categorie 'medium risk' ondergebracht, Nederland in de categorie 'low risk'.

Dat de kosten voor pensioenen en gezondheidszorg de komende jaren toenemen en dat het beleid hierop moet anticiperen, trekt niemand meer in twijfel. Maar er worden ook kanttekeningen geplaatst bij de kostenprognoses, vooral dan wat betreft gezondheidszorg. De kosten zullen stijgen maar waarschijnlijk minder dan gedacht. Het aantal jaren dat mensen gezond leven neemt namelijk nog toe. De stijging van de ziektekost zal dus vooral te wijten zijn aan het aantal ouderen dat toeneemt en factoren zoals het wegvallen van informele zorg (bv. door het kleinere familienetwerk en de hogere arbeidsparticipatie bij vrouwen), nieuwe duurdere behandelingstechnieken en medicijnen, en een toename van de welvaart waardoor mensen zich betere zorg kunnen permitteren.

Imigratie

Maar kan de instroom van nieuwelingen de zaak niet oplossen? De VN waarschuwt dat tussen 2000 en 2050 jaarlijks 13.480.000 migranten zouden moeten toegelaten worden tot de EU om de verhouding tussen 15-65-jarigen en 65+ in stand te houden. Ter vergelijking: de EU telt in 2005 een populatie van 728 miljoen mensen.

Immigratie kan volgens de VN de vergrijzing dus niet tegenhouden. Ook immigranten worden ouder en ondanks dat ze over het algemeen meer kinderen krijgen, schuift het geboortecijfer snel op naar dat van de autochtonen. Alle West-Europese landen hebben trouwens al een substantiële groep migranten binnen hun populatie. In landen zoals Nederland en België zorgt dit ervoor dat ondanks het lage geboortecijfer bij de autochtone bevolking toch nog een bevolkingsgroei van ongeveer twee procent verwacht wordt tegen 2050.

Afname bevolking

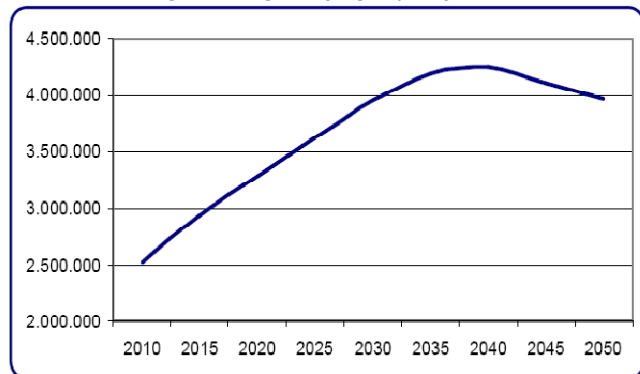
Rekening houdend met een afname van de migratie, wordt een absolute daling van het bevolkingsaantal pas verwacht rond 2030. Maar misschien moet in het achterhoofd gehouden worden dat gezien de klimaatproblematiek en de nog steeds groeiende sociale ongelijkheid in de wereld, een vermindering van het aantal immigranten zich nooit gaat manifesteren.

Participatie immigranten

Nederland noch België lukt het allochtonen even hoog op te leiden als autochtonen. Menselijk kapitaal is nochtans de basis voor innovatief ondernemerschap. Ook de werkgelegenheidsgraad ligt bij immigranten gevoelig lager dan bij autochtonen. Een proactief vergrijzingsbeleid zal dus ook een luik moet bevatten dat zich structureel bezig houdt met sociaaleconomisch achterblijvende groepen, zodat ook het potentieel hiervan benut wordt.

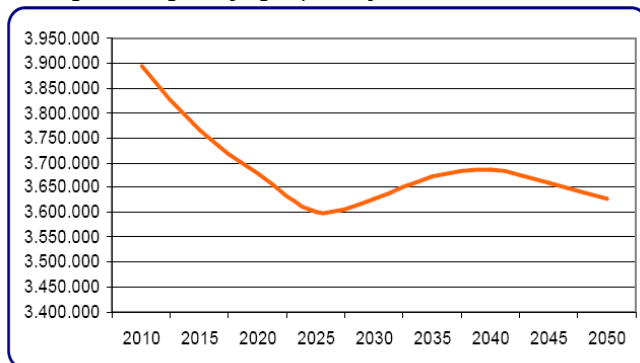
Ontgroening en vergrijzing in Nederland

Schatting bevolking leeftijdsgroep 65 jaar en ouder



Bron: CBS 2007 bewerkt door Kenniscentrum Handel

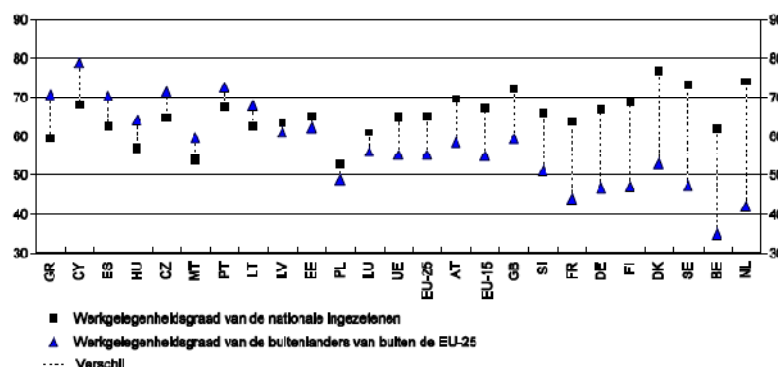
Schatting bevolking leeftijdsgroep 0-20 jaar



Bron: CBS 2007 bewerkt door Kenniscentrum Handel

Verskil in werkgelegenheidsgraad (in procenten van de overeenstemmende bevolking op arbeidsleeftijd) tussen nationale ingezetenen en niet-Europeanen in de EU in 2005

(Bron: Hoge Raad voor de Werkgelegenheid, Verslag 2007)



Referenties

- Poot J (2007). Demographic change and regional competitiveness: the effects of immigration and ageing. Population Studies Centre, University of Waikato, Hamilton, New Zealand. Discussion Papers n° 64, February 2007
- European Commission (2006). European Economy, the long-term sustainability of public finances in the European Union
- Hoge Raad voor de Werkgelegenheid. Verslag 2007. FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal overleg
- Murray A (2008). Growing old gracefully. How to ease population ageing in Europe? Centre for European Reform
- Centraal Bureau voor de Statistiek (2004). Allochtonen in Nederland (incl. Erratum)
- Audretsch D & Keilbach M (2007). The localisation of entrepreneurship capital: evidence from Germany. Papers in Regional Science 86(3): 351-366
- OECD (2006). Economic Outlook
- België niet klaar voor vergrijzing. De Standaard, vrijdag 28 maart 2008
- Pelfrene E (2005). Ontgroening en vergrijzing in Vlaanderen 1990-2050. Verkenningen op basis van de NIS-bevolkingsvooruitzichten. Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Stativaria 36
- www.aps.vlaanderen.be/cbgs/content/26.html
- UN (2001). Replacement migration. Is it a solution to declining and ageing populations?
- Kohler H-P, Billari FC & Ortega JA (2006). Low fertility in Europe: causes, implications and policy options. In Harris FR (ed.), The baby bust: Who will do the work? Who will pay the taxes? Lanham, MD: Rowman & Littlefield Publishers, 48-109