

**TOESPRAAK FRITS BOLKESTEIN,
LID VAN DE EUROPESE COMMISSIE**

**De toekomst van de Nederlandstaligen in Europa
NedWerk Scheldemond**

GENT 26-3-2003

Nederland en Vlaanderen rekenen zich vaak tot de kleine entiteiten in Europa. In geografisch opzicht is dat juist. Maar vanuit demografisch oogpunt ligt het beeld anders. Vlaanderen heeft met 6 miljoen inwoners meer burgers dan Finland, dat vele malen groter is. En Nederland telt met 16 miljoen inwoners meer burgers dan Finland en Zweden samen terwijl beide Scandinavische landen ook vele malen groter zijn.

In economisch opzicht is het beeld totaal anders. Vlaanderen behoort tot de rijkste regio's van Europa en noemt zichzelf met recht het 'Beieren aan de Noordzee'. Nederland heeft een Bruto Nationaal Product dat even groot is als de tien nieuwe lidstaten van de Europese Unie. Nederland en Vlaanderen zijn dicht bevolkt en vormen een economisch scharnierpunt aan de monding van grote Europese rivieren. Ze zijn als het ware de aanlegsteiger voor transport, handel en dienstverlening in een steeds groter wordende Europese Unie. De Nederlandstaligen vormen daarmee een grotere factor in de Europese Unie dan geografische omvang doet vermoeden. Er is dus geen enkele reden voor een Calimero complex of voor valse bescheidenheid.

Het is vanuit economisch gezichtspunt erg belangrijk dat Nederland en Vlaanderen werken aan een moderne infrastructuur die het mogelijk maakt het achterland te bedienen. Antwerpen en Rotterdam zijn de grootste havensteden van de Lage Landen, zoniet van Europa en van de wereld. Een zekere vorm van concurrentie is altijd gezond omdat voor economische ontwikkeling niets slechter is dan kartels en onderlinge afspraken. Anderzijds is het essentieel dat beide havensteden gebruik kunnen maken van een goede en moderne infrastructuur waarbij de Nederlandse en de Vlaamse delen complementair zijn. Ze moeten elkaar aanvullen en niet haaks op elkaar staan. In dat opzicht zijn Nederland en Vlaanderen geen concurrenten maar partners.

De infrastructuur is in volle ontwikkeling. Op weg naar Amsterdam zie ik elke week de bouwwerken langs de autosnelweg Antwerpen-Breda-Rotterdam. De HSL wordt aangelegd en de autosnelweg tussen Breda en Rotterdam, die altijd beangstigend nauw was, wordt verbreed tot tweemaal drie rijstroken. De tunnel onder de Westerschelde is klaar waardoor er andere verkeersstromen ontstaan tussen Vlaanderen en Zeeuws Vlaanderen. De rustieke veerboten tussen Breskens en Vlissingen vervoeren geen auto's en vrachtwagens meer en er ontstaat een modernere verkeersader tussen Nederland en Vlaanderen die ook voor Gent en omgeving nieuwe perspectieven biedt.

Er zijn tussen Nederland en Vlaanderen natuurlijk nog enige hete hangijzers zoals de verdieping van de Westerschelde en de modernisering van de IJzeren Rijn. Deze zijn belangrijk voor Antwerpen, al voeg ik er voorzichtigheidshalve aan toe dat men van een spoorlijn niet te veel moet verwachten. Nederland heeft veel overheidsgeld geïnvesteerd in de Betuwe-lijn die tien jaar geleden werd aangeprezen als een strategische vervoersader tussen Rotterdam en het Ruhrgebied. Intussen zijn de aanlegkosten van die spoorlijn al verdrievoudigd terwijl de economische toekomstperspectieven lijken tegen te vallen. Het zal decennia duren voordat de Betuwe spoorlijn uit de kosten is.

Nederland verwijst bij de verdieping van de Westerschelde en de modernisering van de IJzeren Rijn vaak naar het milieu-aspect. Natuurlijk is het milieu een belangrijk onderdeel voor de beoordeling van een dergelijk project. Maar men moet niet overdrijven. Soms lijkt er een eco-religie te ontstaan. In 1995 besloot de Tweede Kamer tot de aanleg van de autosnelweg A-73 tussen Roermond en Venlo. Dat was acht jaar geleden. Er is intussen niets gebeurd omdat de actiegroep Das en Boom vreesde voor het voortbestaan van de korenwolf. Die hamstersoort zou daar een natuurlijke habitat hebben. De actiegroep spande administratieve procedures aan en de belangrijke verbindingsweg is er nog steeds niet. Men vergeet echter dat door het ontbreken van een veilige verbinding de oude weg tussen Roermond en Venlo – dwars door woongebieden en kruispunten - een gevaarlijk traject blijft waar ongelukken sneller voorkomen dan op een relatief veilige autosnelweg. Ik ben de mening toegedaan dat levens van mensen belangrijker zijn dan die van korenwolven. Het veiligheidsaspect moet prevaleren. Het wordt tijd dat eco-religieuzen een bredere kijk ontwikkelen.

Bij de verdieping van de Westerschelde en de modernisering van de IJzeren Rijn moet men alle aspecten laten meewegen, ook het economische. Het is van groot belang voor zowel Nederland als Vlaanderen dat er goede verbindingen zijn met de afzetmarkten in Europa. Ook economische groei en werkgelegenheid zijn elementen die ten volle moeten gelden. Indien men altijd voorrang had gegeven aan het argument dat ‘alles moet blijven zoals het is’ dan zouden wij nu nog in het stenen tijdperk leven. De Europese Habitat-richtlijn die beoogt natuurlijke leefwerelden te behouden, is niet bedoeld om elke vorm van vooruitgang te frustreren.

Te vaak gebruikt men het schijnargument dat een goed milieu niet samengaat met economische ontwikkeling. Het tegendeel is waar.

Beginjaren zeventig voorspelden wetenschappers in een rapport aan de Club van Rome dat de Westerse wereld economische recessie en grootschalige vervuiling tegemoet zou gaan. De wereldeconomie bevond zich toen in een crisis en de vervuiling was zichtbaar in de grote rivieren van Europa. Men kon niet meer vissen in de Rijn. Dertig jaar later is het omgekeerde uitgekomen. Er kwam een sterke economische ontwikkeling en via de technologische vernieuwing werd het milieu weer een stuk schoner. Fabrieken begonnen milieuvriendelijker te produceren, autos werden schoner en in de Rijn kwam weer vis. De wetenschappers van toen waren te veel uitgegaan van een statische wereld terwijl het milieu juist het meest profiteerde van de dynamiek die werd voortgedreven door economische vernieuwing. Daarom moeten we de dragers van economische

dynamiek - zoals transport, handel, dienstverlening, onderzoek en ontwikkeling – bevorderen. En bijgevolg moeten we transportkanalen voor handel en economische bedrijvigheid moderniseren. Volgens de Europese Commissie past de IJzeren Rijn, net als de Betuwelijn, in het Trans-Europese Netwerk voor vervoer per spoor.

Nederland en België hebben begin dit jaar besloten het geschil over de IJzeren Rijn voor te leggen aan het Permanente Hof van Arbitrage in Den Haag. Hopelijk komt er spoedig een gedegen oplossing uit de bus.

Nederland en Vlaanderen moeten centra van economische vooruitgang blijven, als een aanlegsteiger in een groter wordend Europa. Volgend jaar gaat de Europese Unie van 15 naar 25 leden. Veel landen die traditioneel behoren tot de Midden- en Oost-Europese cultuur worden deel van de Unie. Naarmate Europa groter wordt, wordt de positie van Nederland en Vlaanderen kleiner. Bij de oprichting van de Europese Economische Gemeenschap in 1958 waren we nog met 6. In de jaren zeventig kwamen Groot-Brittannië en Ierland erbij. In de jaren tachtig Griekenland, Spanje en Portugal. En in de jaren negentig Oostenrijk en twee Scandinavische landen. Zo groeiden we geleidelijk naar 15.

De toetreding van volgend jaar zal anders zijn. Nog nooit traden zoveel landen tegelijk toe. Dat heeft een grote invloed op het functioneren van de Europese Instellingen zoals de Commissie en het Europees Parlement. Alles wordt groter, er komen meer stemmen en het zal moeilijker worden tot compromissen te komen.

De toetreding is een economische uitdaging. Het BNP van de nieuwe lidstaten is relatief laag. De Europese Unie kent al verschillende breuklijnen zoals die tussen grote en kleine lidstaten, tussen Noord en Zuid, tussen arm en rijk. Vooral de breuklijn arm – rijk wordt veel dieper omdat het BNP van de nieuwe lidstaten ver onder het gemiddelde ligt. Burgers van nieuwe lidstaten hopen dat aansluiting bij de EU snel zal leiden tot meer investeringen, meer werkgelegenheid en vergroting van inkomens. Dat kan tegenvallen omdat economische hervorming een kwestie van lange adem is. Het gevaar bestaat dat de kloof tussen arm en rijk ertoe leidt dat er een nieuwe variant opduikt van wat in Duitsland bekend stond als de ‘Wessies’ en de ‘Ossies’.

Toetreding van de nieuwe lidstaten zorgt voor een enorme vergroting van de Interne Markt. Het wordt een eenheidsmarkt van 500 miljoen mensen, groter dan die van de VS. De Interne Markt biedt ondernemingsgezinde Nederlanders en Vlamingen de kans zaken te doen met bedrijven in de nieuwe lidstaten of om er nieuwe op te zetten. Vlaanderen heeft een hele traditie in Midden- en Kleinbedrijf en vooral die sector kan bijdragen tot economische ontwikkeling in de nieuwe lidstaten. Door vergroting van het eigen economische gewicht en door een cruciale rol te spelen in de economische ontwikkeling van de nieuwe lidstaten kunnen Nederlandstaligen in Europa een positie van betekenis innemen.

Vlamingen zijn goed in productie en Nederlanders zijn goed in handel. De culturen in zakendoen verschillen wel wat tussen Nederlanders en Vlamingen. De Nederlandse zakenman houdt van goede afspraken en een alles omvattend plan van aanpak. De Vlaamse zakenman trekt het liefst enkele algemene

krijtlijnen in een goed restaurant en vult de details later wel in. Nederlanders onderhandelen competitief en Vlamingen coöperatief. Nederlanders willen een glashelder contract; Vlamingen een goede informele band. Voor de Nederlander is een afspraak een argument; voor de Vlaming een tijdelijk arrangement. Men moet elkaar niet nadoen maar men moet van elkaar weten wat de verschillen zijn. Dan kan men er ook mee omgaan.

In het zaken doen met bedrijven in Midden- en Oost-Europa komen al die eigenschappen goed van pas. Men moet inlevingsvermogen hebben, goed kunnen samenwerken en uiteindelijk goede resultaten behalen. Ondernemers in de nieuwe lidstaten doen graag zaken met Nederlanders en Vlamingen omdat die zich niet opdringen. Een zakenman van een groot bedrijf uit een groot land heeft die neiging wel sneller. Hij voelt zich geroepen de ‘Ossie’ te zeggen wat hij moet doen. En dat valt slecht. Het voordeel van mensen uit kleinere landen is dat ze zich kunnen verplaatsen in de schoenen van de ander.

Nederlandstaligen moeten dus niet met een minderwaardigheidscomplex jammeren aan de zijlijn van Europa. En een ‘Europa van de regio’s’ is in praktisch opzicht niet haalbaar. Het wordt al moeilijk om tot afspraken te komen in een Europa van 25 lidstaten, laat staan in een Europa van 120 regio’s. Hoe zou men het besluitvormingsproces moeten organiseren? Het zou een Poolse Landdag worden. De voormalige bierfabrikant Freddy Heineken liet eens een plan ontwikkelen om Europa te schoeien op de leest van regio’s. Hij gaf de Leidse professor Henk Wesseling de opdracht al die regio’s in kaart te brengen maar vertelde er niet bij hoe Europa dan besluitvaardig kon blijven. Regio’s moeten een belangrijke rol spelen om Europa het karakter van veelzijdigheid te geven en te voorkomen dat Europa te veel macht naar zich toe trekt. Maar een Europa dat op regio’s is gebaseerd, is niet werkbaar, hoe sympathiek het ook klinkt.

Nederlandstaligen kunnen hun rol beter vergroten door hun comparatieve voordelen ten volle uit te spelen. Het heeft weinig zin te zeggen dat ‘wij’ worden weggespeeld of dat ‘wij’ worden gedomineerd. Nederlanders en Vlamingen blijven vertegenwoordigd in de Europese instellingen en ze zijn vaak harde werkers en vlijtige compromissenmakers. Ze dienen de smeerolie toe die nodig is om in een Europa van 25 tot akkoorden te komen. Wij moeten ons ook actief tonen op de ‘as der kleine landen’ en ervoor zorgen dat de ontwikkeling van de Europese instellingen in ons voordeel wordt beslecht. Dit betekent dat we moeten voorkomen dat de institutionele ontwikkeling wordt beslecht in het voordeel van de grote lidstaten, bijvoorbeeld door de instelling van een ‘President van Europa’.

De Nederlandse taal zal in de uitbreiding van de Europese Unie aan belang inboeten, maar dat geldt voor alle talen behalve het Engels. Met de toetreding van de nieuwe lidstaten zal het Engels overheersen ten koste van het Frans. In de Europese Unie ontstaat een soort ‘Euro-Engels’ dat als ‘lingua franca’ dienst zal doen, zoals vroeger het Latijn of het Maleis in Indonesië. Naast het Britse Engels groeit een ‘Euro Engels’ met begrippen als ‘transparency’, ‘proximity’ of ‘subsidiarity’ en andere begrippen uit het Euro jargon die men op de Britse eilanden niet direct zal kunnen plaatsen.

Taal blijft fascinerend maar er zijn beperkingen. Zelf beantwoord ik in het Europees Parlement vragen van niet-Nederlandstaligen in het Engels omdat in de vertaling veel van de essentie verloren kan gaan. Als ik Nederlands spreek tegen bijvoorbeeld een Griek is de kans groot dat de Griekse tolk geen Nederlands beheerst. Hij of zij moet dan overschakelen naar bijvoorbeeld de Britse tolk die mijn Nederlands naar het Engels vertaalt waarop de Griekse tolk dat weer in het Grieks vertaalt. U zult begrijpen dat de directheid van het debat daarmee totaal verloren gaat. Grappen of kwinkslagen komen niet over. Aangenomen dat het Griekse parlementslid Euro-Engels begrijpt, kan ik in het Engels direct contact maken in het debat.

Natuurlijk moet elk parlementslid de mogelijkheid hebben in het Europees Parlement zijn moedertaal te spreken en moeten de documenten worden vertaald in alle talen. Burgers moeten Europese rapporten en wetgeving en in hun moedertaal kunnen lezen. In dit opzicht moet het Nederlands volledig aanspraak maken op zijn rechten. Niets meer maar vooral ook niets minder.

De toekomst voor Vlaanderen en Nederland in Europa is rooskleurig. Door het vergroten van ons economisch gewicht op een centrale plek in Europa blijft onze taal en cultuur van belang. Niemand kan ons wegcijferen, niemand kan ons uitvlakken, juist omdat ongeveer 22 miljoen Nederlandstaligen voor zoveel welvaart in Europa zorgen. Daarom zou ons credo moeten zijn: 'niet jammeren, maar werken'. In het Europa van morgen is een ondernemende mentaliteit goud waard.