

DE GROENE AMSTERDAMMER

ONAFHANKELIJK
WEEKBLAD SEDERT 1827

De Groene Amsterdammer

August 21, 2013
Jaar 137, Week 34

Het stopcontact van Nederland; Groeï en krimp in Noord-Groningen

BYLINE: Jurre van den Berg

LENGTH: 3100 words

HIGHLIGHT: De Eemsdelta neemt revanche op het verleden. Twee nieuwe energiecentrales geven de ooit afgeschreven regio een economische impuls. Jammer alleen dat de nieuwe werkgelegenheid niet aansluit bij het slinkende lokale arbeidsaanbod.

Een vroege vrijdagochtend in Delfzijl. In een zaaltje van het Seaports Xperience Center proberen dertig tweedeklassers van het Dollard College uit Woldendorp beleefd hun mond te houden, maar van harte gaat het niet. Waarom zijn jullie hier? valt te lezen op het diascherm. Om later je brood te kunnen verdienen, beantwoordt Pauline Coppens van het Xperience Center de vraag. Kies je techniek, dan is de kans op een goed betaalde baan in de Eemsdelta heel erg groot, belooft ook de laatste slide.

Mogen we nu gamen? vraagt een jongen met stekeltjeshaar en een capuchontrui. Want enthousiasmeren voor techniek gaat hier spelenderwijs. De hal van het informatiecentrum is een soort gamehok. Leerlingen kunnen met een joystick een windmolen monteren of een containerschip lossen. Jorn (14) weet wel waarom hij hier is. Ze willen ons overhalen een technische opleiding te doen, zegt hij, terwijl hij op het scherm een windmolenwiek versleept. Met de toekomst is Jorn nog niet zo bezig. Maar nu hij voor de vmbo-sectorkeuze staat, gaat hij kiezen voor techniek. Op advies van zijn vader, vertelt hij later in de bus die de klas door de Eemshaven rondtoert. En ik hou van klussen.

Het Seaports Xperience Center (sxc) opende in 2008 de deuren van een blinkend glazen pand in de haven van Delfzijl. Het is een samenwerkingsverband tussen lokale overheden, bedrijven en opleidingscentra met als doel de Noord-Groningse Eemsdelta te promoten als arbeidsmarktregio. Want nu de Eemshaven is opgebloeid, wordt het voor bedrijven steeds moeilijker vaklui te vinden. Annet Dijkema, directeur van het sxc, ziet veel kansen voor jongeren uit de regio, zeker als straks de crisis voorbij is en de vergrijzing toeslaat. Maar de animo valt vooralsnog tegen. Vooral door de beeldvorming, denkt Dijkema: Onbekend maakt onbemind. Maar de ouderwetse monteur met zijn steeksleutels bestaat bijna niet meer.

Dijkema verhuisde zelf als veertienjarig meisje naar Delfzijl, toen de Eemshaven net geopend was en ook de verwachtingen rond de haven van Delfzijl nog hooggespannen waren. Heel lang hebben de havens niet gebracht wat ervan verwacht werd. Maar nu zie je iets terugkomen van het optimisme van toen.

Veertig jaar geleden werd in de weidsheid achter de gehuchten Oudeschip, Koningsoord en Nooitgedacht het industriegebied Eemshaven gewonnen op het wad. De Kwelderweg, die de haven ontsluit, herinnert in naam nog aan de tijd voor hier land was. Ede Staal bezong de streek met lichte weemoed in zijn hymne van het Hogeland: t Is t laand woar ik as kind nog niks begreep van pien of zurge.

Op een grauwe zondagmiddag zijn hemel en zee er even grijs. De stilte wordt slechts doorbroken als de veerboot van het Duitse Waddeneiland Borkum net afmeert. Een plukje auto's scheurt de vers geasfalteerde kade af, terug naar de bewoonde wereld. Rederij AG Ems, exploitant van de Borkumlijn, was in 1976 de eerste firma die zich vestigde in de Eemshaven. De haven was een kind van de tijdgeest, begeesterd door

het geloof in maakbaarheid en het verlangen kennis, macht en inkomen te spreiden. Het streven van de regering is erop gericht het welvaartspeil in het Noorden op te trekken en de werkloosheid, die een veront- rustende omvang dreigde aan te nemen, terug te dringen, zei minister Westerterp (kvp) van Verkeer en Wa- terstaat bij de opening van de haven op 7 juni 1973. Petrochemische industrie moest de regio opstoten in de vaart der volkeren.

Dat was buiten de oliecrisis gerekend die vier maanden later zou uitbreken. Het werd niets met de olieraffi- nage en de haven lag braak. De Eemshaven is tot dusver vooral een verhaal van fraaie plannen die niet doorgingen en tegenvallers op het gebied van het opkrikken van de economie van het Noorden, schreef Dagblad van het Noorden in 1982. En toen moest de bananenterminal nog worden gebouwd. Die werd in 1986 vol verwachting opgeleverd na een investering van 120 miljoen gulden. Maar de handel kwam niet op gang en de terminal bleef leeg. Het werd het symbool van de uithoek waar ambities eindigden in desillusies.

Maar dat tij lijkt eindelijk gekeerd. Het industriegebied aan de westelijke monding van de Eems is booming. Energy Valley is de delta gedoopt. Twee grote energiecentrales zijn er in vijf jaar tegen de conjunctuur in uit de grond gestampt. Miljardenprojecten zijn het. De Magnum-gascentrale van Nuon leverde op 22 februari voor het eerst elektriciteit aan het Nederlandse net. De kolencentrale van rwe/Essent hoopt in 2014 hetzelfde te doen. Bovendien markeren negentig windmolens de Emmapolder en komt de 580 kilometer lange Nor- ned-kabel tussen Noorwegen en Nederland er aan land. Tel daarbij op de uit 1976 stammende Eemscentra- le, en de Eemshaven kan straks voorzien in een derde van de Nederlandse elektriciteitsbehoefte. Google opende er een stroomslurpend datahotel. Natuurlijk is er ook kritiek, bijvoorbeeld op de vervuilende kolen- centrale. Maar bravoure en trots overheersen in de regio die wat recht te zetten heeft. We worden het stopcontact van Nederland, zingt het rond.

Het resultaat: terwijl de economie bijna overal in Nederland kromp, kon in de Eemsdelta voor 2012 een plusje worden genoteerd. Zelfs de oude spoorlijn uit Roodeschool wordt per 2016 weer in gebruik genomen- wie had het ooit gedacht.

De grootste uitdaging was het imago gekanteld te krijgen, want de Eemshaven stond bekend als de plano- logische mislukking van de eeuw, zegt Groningen Seaports-directeur Harm Post. Buiten om boerderij De Diek n in het Noord-Groningse Zeerijp raast de wind als een tirade over het lege Hogeland. Post heeft zich met zijn managementteam teruggetrokken in de omgebouwde stal van de afgelegen groepsaccommodatie voor een strategisch overleg.

Post wordt vaak geroemd als de verpersoonlijking van het opbloeien van de Eemshaven. Sinds 2001 is hij als baas van het havenschap de aanjager en het boegbeeld van de Groninger zeehavens. Een aimabele verkoper, zeggen betrokkenen, een oliemannetje met een goed verhaal. Maar een goed verhaal is niet ge- noeg, weet ook Post. De succesformule: ruimte, betaalbare grond en koelwater. Eemshaven is de enige locatie in Nederland met veel uitbreidingsmogelijkheden. De leegte is opeens ons voordeel.

Het succes is volgens Post nog amper doorgedrongen tot de rest van Nederland. Dan vraag ik bij de Rotary in Den Haag waar ze aan denken bij de Eemshaven. Dan beginnen er altijd een paar over de bananenter- minal.

Aan Zeevaartschool Abel Tasman in Delfzijl ging het nieuws niet voorbij. In 2010 onderging het instituut, opgericht in 1856, een veelzeggende naamswijziging. Het werd de School voor Zeevaart, Energie en Pro- ductietechniek. Vorig jaar werd een nieuw pand aan de Delfzijlse havendijk betrokken. Maar dat is nu al te klein, vertelt Wim van de Pol, lid van het college van bestuur van de Noorderpoort, het regionaal oplei- dingscentrum (roc) waar de school onder valt. De reden: de nieuwe mbo-opleiding tot allround operationeel technicus. Met 184 leerlingen is het de grootste van Nederland. Ze worden geschoold in het bedienen en onderhouden van ingewikkelde machines, met alles wat daarbij komt kijken: elektronica, pneumatica, meet- en regeltechniek. Vergeet de baco: bijna alles gaat digitaal. Dit is waar de lokale arbeidsmarkt om vraagt. Zo nemen we de R in roc serieus, zegt Van de Pol.

Vorig jaar kregen de eerste operators hun diploma. Ze konden allemaal direct aan de slag. De opleiding biedt namelijk baangarantie. Bedrijven als AkzoNobel, Nuon en rwe zitten te springen om goed geschoolde technici. Daarom adopteerden ze de opleiding en leveren ze stages en gastdocenten. Door deze dialoog weten we precies wat we leerlingen moeten leren, zegt Van de Pol. De school wil blijven anticiperen op ac- tuele ontwikkelingen. Daarom komt er een nieuwe opleiding tot onderhoudsmonteur windenergie ter zee.

Van de Pol: De Eemshaven is de uitvalsbasis voor windmolenparken op zee. Daar zit veel werk in waar we monteurs voor moeten opleiden.

Zo lijkt de Eemshaven eindelijk de oorspronkelijke belofte in te lossen: werkgelegenheid voor de regio waar de werkloosheid traditioneel zo'n vijf tot zeven procent boven het landelijk gemiddelde ligt. In visiedocumenten becijfert havenbedrijf Groningen Seaports dat zijn havens de Eemshaven en die van Delfzijl vijfduizend directe en tienduizend indirecte banen opleveren. Tot 2020 belooft het havenbedrijf vierduizend vacatures. Met de centrales en nieuwe industrie komen er duizend arbeidsplaatsen bij, en de komende vijf jaar gaan drieduizend mensen met pensioen. Driekwart technische functies, op alle niveaus, stelt havenbaas Post.

Eemshaven is een zaak van veel geloof en geduld, kopte de Leeuwarder Courant op 8 juni 1973, een dag nadat koningin Juliana de haven opende. Wordt dat geduld eindelijk beloond? **Jouke van Dijk**, hoogleraar regionale arbeidsmarktanalyse aan de Rijksuniversiteit Groningen, is kritisch. Er was een grote lege haven. Nu is-ie vol. Maar dat je zegt: goh, wat goed voor de werkloosheid in de regio. Nee. De nieuwe industrie is namelijk heel arbeidsextensief. In die centrales kijken mensen naar een monitor. Ze eten een broodje en er moet schoongemaakt worden. Kolenboten worden ook niet meer met de hand leeggeschept.

Het zijn volgens Van Dijk vooral de indirecte effecten waar de regio van profiteert. Dat ziet ook Egberdien ten Brink, directeur van het Werkplein Eemsdelta dat de bijstand uitvoert. De onderkant van de arbeidsmarkt pikt zeker een graantje mee. In de slipstream van het hightechwerk zijn ook schoonmakers, pijpfitters, steigerbouwers en patatbakkers nodig. Ten Brink onderkent dat er vooral vraag is naar goed opgeleide technici. En die hebben wij niet in de bakken. Bij bijstand moet je echt denken aan de bijstandsmoeder met drie kinderen.

De nieuwe banen zijn dus vaak niet geschikt voor lokale werklozen. Hoogleraar Van Dijk: Als er drieduizend mensen nodig zijn om zo'n centrale te bouwen, dan komt misschien vijftien procent uit de regio. Je denkt: een centrale bouwen kan iedereen, maar het is een internationaal reizend circus van gespecialiseerde lasers en constructiewerkers.

Een blik op de parkeerplaats van de rwe-bouwplaats bevestigt dit beeld. Daar zie je hoofdzakelijk witte kentekenplaten. De bouwvakkers komen uit Duitsland, Polen, Roemenië en Hongarije, maar ook uit Portugal en Spanje. Boerderijen nabij de Eemshaven zijn omgetoverd tot pensions. En bij Uithuizen verrees het Energy Village Hotel, een demontabel onderkomen waar leden van het mondiale bouwvakkersgilde voor 17,50 euro per nacht kunnen overnachten.

Het leidt tot scheve gezichten. De centrales zouden toch veel werk voor de regio opleveren? Dat gebeurt ook, bezweert havendirecteur Harm Post. Kijk in de haven: welke kiepers rijden daar rond, wat voor hijskranen staan er? Ik kan zo de bedrijven uit de directe omgeving opnoemen die profiteren van het extra werk in de haven, zestig procent van de mensen die in de Eemshaven werken is Nederlander. Bovendien, zegt Post, vaklui zijn in Nederland nauwelijks te vinden. Ik vind het een verrijking voor de regio als hier een zwikkie Portugezen neerstrijkt. Daar moet je niet over zemelen. Een bouwvakker uit Roemenië of Uithuizermeden: voor mij is er geen verschil.

Maar dat is volgens Masja Zwart, vakbondsbestuurder van FNV Bondgenoten, slechts één kant van het verhaal: Er zijn daar vijfduizend man uit twintig landen aan het werk. Technisch personeel, maar de meesten niet hooggeschoold: steigerbouwers, sjouwers, monteurs. Die hebben we in Nederland ook. Ondertussen gaan installatiebedrijven uit de regio failliet. Ze willen volgens Zwart het werk graag doen, maar kunnen nooit op tegen buitenlandse onderaannemers die onder het cao-loon betalen en arbeidsvoorwaarden met voeten treden. Er is absoluut sprake van verdringing. Eemshaven wordt gebracht als succesverhaal, maar eigenlijk is het een debacle.

En dan te bedenken dat de grootste bedreiging buiten de haven ligt. Want de streek die tegen het nationale tij in vorig jaar economische groei toonde, loopt leeg. De deal-gemeenten die de Eemsdelta vormen (Delfzijl, Eemsum, Appingedam en Loppersum) hebben samen ongeveer 65.000 inwoners. Nog wel, want het Planbureau voor de Leefomgeving (pbl) voorspelt tussen 2010 en 2040 een krimp van 14.900 mensen. Bovendien zal de potentiële beroepsbevolking door vergrijzing in dezelfde periode slinken met 15.000 personen, een afname van niet minder dan veertig procent.

Wie de bevolkingspiramide van de Eemsdelta bekijkt, ziet het silhouet van een dame met een forse buste die haar buik inhoudt: er is een grote groep 55-plussers, terwijl het aandeel jongeren (19-25 jaar) de afgelopen vijftien jaar met dertig procent afnam. Vooral hoger opgeleiden vertrekken en keren zelden terug. Dat ziet

ook Egberdien ten Brink van het Werkplein. Economisch gezien zitten we in een opgaande lijn. Het echte probleem hier is dat we straks geen jongeren meer hebben.

Krimp heeft een gezicht. Wie door het centrum van Delfzijl loopt, ziet dichtgespijkerde huizen en lege etalages. De afgelopen jaren werden zestienhonderd sociale huurwoningen gesloopt. Veel scholen in de regio worden met sluiting bedreigd. Zo verslechteren de leefbaarheid en het vestigingsklimaat.

Op dit punt kruisen de twee verhaallijnen van de Eemsdelta elkaar. Kan het werk in de Eemshaven de jeugd voor de streek behouden, of zelfs jongeren van buitenaf aantrekken? Femke Verwest van het Planbureau voor de Leefomgeving betwijfelt het: Werkgelegenheid gaat het tij niet keren. Bestuurders willen graag nieuwe bedrijven aantrekken. Maar ze houden te weinig rekening met wat de regio aan arbeidspotentieel te bieden heeft. Bovendien: jongeren die naar de stad gaan om te studeren, kun je daar moeilijk van weerhouden. Ook van het aantrekken van nieuwe mensen moet niet veel worden verwacht.

Ook hoogleraar **Jouke van Dijk** gelooft niet dat de economische groei de krimp zal afremmen: Voor technische mbo ers liggen er kansen. Maar zij zijn al gebonden aan de regio en trekken niet snel weg. Hoger opgeleiden ziet hij niet gauw komen. Die zoeken liever gelijkgestemden in de stad. Migratie reageert in Nederland volgens de hoogleraar nauwelijks op werkgelegenheid. Harm Post is het met hem eens: Krimp is een gegeven, dat stop je niet met extra banen. Ik kan me goed voorstellen dat je als je uit Amsterdam komt niet in Bierum of Losdorp wilt wonen. Egberdien ten Brink van het Werkplein is optimistischer. Er is uitdagend werk voor hoger opgeleiden. Die moeten we hiernaartoe zien te lokken.

Bjorn Luijters zou daarvoor kunnen zorgen. Hij is als recruiter bij Essent verantwoordelijk voor de werving van personeel voor de nieuwe centrale in de Eemshaven. Als die volgend jaar in bedrijf gaat, werken er 127 vaste krachten. De centrale moet bediend, bewaakt en onderhouden worden. Daar hebben we allerlei mensen voor nodig, van monteur tot plant manager, zegt Luijters. Ongeveer dertig procent van het personeel komt uit de streek. We proberen uit de regio te halen wat erin zit, maar dat is niet genoeg. Daarom moet het bedrijf nieuw personeel vooral elders zoeken. Tot over de grens. Onlangs hebben we zelfs een Griek aangenomen.

Om mensen te verleiden naar het Noorden te komen, heeft Essent de website eemshavenvacatures.nl gelanceerd. Het motto van de site, Verhuis je carrière, kom werken in de Eemshaven, moet letterlijk worden genomen. Om veiligheidsredenen moeten werknemers binnen drie kwartier op de centrale kunnen zijn. De mooie provincie Groningen biedt veel moois, valt op de site te lezen. Vijfhonderd vierkante meter tuin bij je huis is in Groningen eerder regel dan uitzondering, en: In Groningen zul je zelden tot nooit in de file staan. Om de twijfelaars te overtuigen is huizenzoeker Funda in de vacaturesite geïntegreerd. Luijters: Je kunt discussiëren over de kwaliteit van leven in de regio, maar voor drie ton heb je een vrijstaand boerderijtje.

Helpt het? Dennis Verwaaijen (30) studeerde werktuigbouwkunde aan de TU Eindhoven. Sinds mei 2012 werkt hij als maintenance engineer bij rwe/Essent in de Eemshaven. Lang hoefde hij niet te twifelen. Met mijn achtergrond is het gemakkelijk elders in Nederland een baan te vinden, maar dit is misschien wel de modernste plant in Europa. Vrienden en familie zeiden wel: Helemaal naar het Noorden? Zou je dat wel doen? Maar ik was er snel uit.

Verwaaijen en zijn vriendin zochten een huis in de stad Groningen, maar belandden in het dorp Eelde net ten zuiden daarvan. Nu rijdt hij elke dag op en neer naar de Eemshaven, drie kwartier per rit. In de Eemsdelta gaan wonen is geen serieuze optie geweest. Als ik door het gebied rij, kan ik me best voorstellen dat ik in zo'n boerderij zou wonen. Maar toen we een huis zochten, was mijn vriendin zwanger. Dan is het toch belangrijk dat je kinderopvang, een school en een winkel in de buurt hebt. Dichter bij de Eemshaven vind je die voorzieningen vaak niet.

Biedt de revival van de Eemshaven reden voor optimisme, of dreigt de geschiedenis van niet ingeloste verwachtingen zich te herhalen? De ontwikkelingen in Energy Valley zijn goed nieuws voor Jorn en zijn klasgenoten van het Dollard College met interesse voor techniek. Wellicht ook voor de patatbakker in Roodeschool, de eigenaar van de buurtsuper in Wagenborgen en voor de boer die van zijn stal een Polen-pension maakte.

Maar het nieuwe werk sluit vaak niet aan bij het lokale arbeidsaanbod. Daarom worden buitenlandse bouwvakkers en hoogopgeleide Eindhovenaren geïmporteerd. De eerste groep vestigt zich tijdelijk, zonder gezin en met de hand op de knip. De tweede groep rijdt liever dagelijks de dertig kilometer lange Eemshavenweg af, van Groningen naar het wad.

Daarom zet de bevolkingskrimp onverminderd door. Maar dat is geen ramp, concludeert hoogleraar **Jouke van Dijk**. Integendeel zelfs: Nu heerst grote werkloosheid. Als straks de beroepsbevolking afneemt, komen er meer mensen aan de slag. En in het buitenland wordt ook wel eens een dorp gesloten.

De drang om de Eemshaven te rehabiliteren was groot, meent Van Dijk: Groningen wilde dé energieprovincie worden. Dat is gelukt. Maar als het besluit over de centrales nu zou worden genomen, zou de bouw niet doorgaan, denk ik. Daarvoor zijn de ecologische risico's te groot en de economische opbrengsten te gering. Er zijn miljarden geïnvesteerd voor een beperkt aantal arbeidsplaatsen.

Toch heeft het opleven van de haven de streek een impuls gegeven. Een verhaal van fraaie plannen die niet doorgingen is omgetoverd tot het stopcontact van Nederland. Zo neemt de ooit afgeschreven regio revanche op het verleden.

LOAD-DATE: August 21, 2013

LANGUAGE: DUTCH; NEDERLANDS

DOCUMENT-TYPE: artikel

PUBLICATION-TYPE: Magazine