

Megawerf Eems

Op 25 mei jl. kondigde een trotse Commissaris der Koningin, Hans Alders, de vergevorderde plannen aan voor de komst van een zestal werven in de Eemshaven. Vijf Groninger werven willen gezamenlijk een buitendijkse scheepsbouwfaciliteit bouwen aan het Doekegatkanaal in de oostlob van de haven, terwijl de megawerf Meijer uit het Duitse Papenburg toekomst ziet in een aparte werf in de nabije Wilhelminahaven. Er worden zo'n tweehonderd arbeidsplaatsen voorzien.

Haalt Hans Alders binnen één jaar na zijn aantreden méér werkgelegenheid in de Eemshaven binnen dan z'n voorganger gedurende zijn totale ambtsperiode?

Vijf Groninger werven zien brood in een gezamenlijk optrekken naar de Eemshaven. Het gaat om Niestern Sander uit Delfzijl, Bodewes Scheepswerven, Bodewes Scheepswerf Volharding Foxhol, Pattje Shipyards Waterhuizen en Damen Shipyards Hoogezand. De laatste vier liggen aan het Winschoterdiep. Overigens heeft Pattje al een assemblagewerf in bedrijf in de Eemshaven.

Met een goede orderportefeuille, waarvan in elk geval duidelijk is dat er steeds bredere schepen worden gevraagd door de reders, hebben de vijf werven een scheepswerffaciliteit bedacht die aan die eisen tegemoet kan komen.

Winschoterdiep te smal

De begrenzing van het Winschoterdiep, die op zestien meter breedte ligt, komt in zicht. Het zou een enorme aanpassing van de infrastructuur vergen om schepen die breder zijn, nog vanuit de werven naar open vaarwater te manoeuvreren.

De plannen omvatten een gezamenlijke scheepslift, een traverseerplatform (een soort rangeerterrein om schepen op het droge te verplaatsen), een conser-

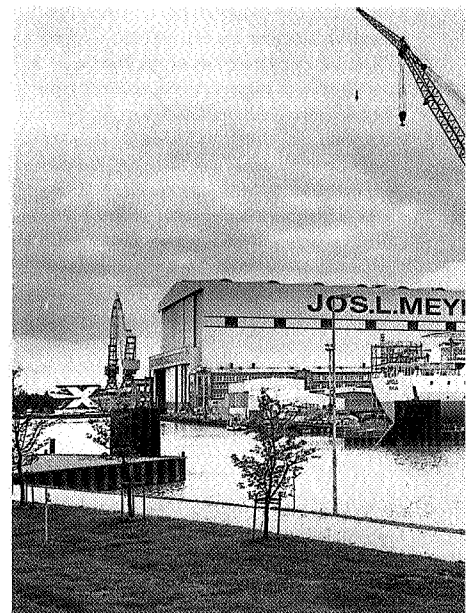
veerhal en acht bouwhallen, zodat tegelijk acht schepen van maximaal 21,5 m breed, 152 m lang en 30 m hoog kunnen worden gebouwd.

Bij voldoende orders én wanneer 'Brussel' akkoord gaat - daar draait het voornamelijk om de vraag of de buitendijkse werf een uitbreiding of slechts een verplaatsing van scheepsbouwactiviteiten inhoudt - kan de Groninger werf in 1999 de eerste schepen te water laten in de Eemshaven.

Dan zal een historisch gezien unieke omwenteling hebben plaatsgevonden van een moordende concurrentie onder de Groninger scheepsbouwers naar een intensieve samenwerking. In de laatste 25 jaar is het aantal Groninger bedrijven in deze sector door concurrentie en fusies sterk gereduceerd: van 21 werven in 1970 naar 7 nu. Alleen de sterksten bleven over en als die nu de handen ineen slaan, zal hen dat zeker geen windeieren leggen.

Meijer-werf

Het zal ook in 1999 zijn dat de Meijer-werf in Papenburg in de problemen komt. De schepen die het bedrijf tot dat jaar bouwde, zijn van een ook al



niet geringe omvang, zoals de vorig najaar in de Eemshaven opgetuigde Galaxy en het vorige schip de Oriana (beiden 260 meter lang).

Vanaf 1999 zijn de bestellingen van een nog grotere orde en is de diepte van de Eems echt niet meer toereikend. Meijer heeft daarom zijn oog laten vallen op de Eemshaven en inmiddels een optie genomen op enkele tientallen hectares grond in de Wilhelminahaven.

Maar Meijer weg uit Papenburg? Dat levert sociaal-economisch en cultureel-politiek enorme problemen op in die streek. Al sedert 1795, toen Willm Rolf Meijer de werf oprichtte, domineert het bedrijf het stadje aan de Eems. De geschiedenis van de werf én de daarmee vergroeide familie laat zich lezen in termen van steeds groter, breder, hoger en méér. Van houten schepen naar staal, van passa-

haven

Carla Alma



De Meyerwerf in Papenburg wil zich vestigen in de Eemshaven, foto Karel Zwaneveld.

giers- en vrachtschepen naar gastankers, veeschepen en cruiseschepen; bij elke wijziging van de markt zat Meijer steeds op de eerste rij. De werf Meijer is de grootste in Duitsland en behoort tot de vier grootste ter wereld.

Politiek steekspel

Het grootste probleem van de laatste decennia vormt de natuurlijke omstandigheid van de diepte van de Eems. Spoorlijnen konden in het verleden worden verlegd en bochten in de rivier werden rechtgetrokken, maar met de diepte blijft de werf worstelen. De laatste uitdieping in 1993, tot 7,30 meter, werd een enorm politiek steekspel en de tegenstand was

groot, met name van natuurbeschermers en vissers. Miljoenen marken belastinggeld zijn al uitgegeven aan het op een onnatuurlijke diepte houden van de Eems. De dijken langs de rivier zijn daardoor bovendien erg kwetsbaar geworden.

Sperrwerk

De Duitse overheid heeft onder het mom van *Küstenschutz* het plan opgevat om een stormvloedkering in de Eems te bouwen, vlakbij Gandersum, een klein dorpje ten zuidoosten van Emden. De ware reden is een wanhopige poging om Meijer te behouden voor Papenburg: Meijer hoopt met het opstuwven van het water zijn mastodonten nog naar zee te kunnen varen. Maar of zo'n stuwdam, met mogelijk een sluiscomplex voor de scheepvaart, werkelijk soelaas biedt, is nog maar de vraag. Dieper dan de Eemstunnel (9 meter) kan men niet gaan en bovendien hoopt het slib zich telkens weer ergens anders in de rivier op. Ook de ecologische, morfologische en landschappelijke gevolgen van dit *Sperrwerk* zijn niet te overzien.

Zal de laatste nog relatief natuurlijke getijderivier in het Eems-Dollardgebied worden getemd? Het verzet tegen de plannen is groot, zowel van Duitse en Nederlandse natuurbeschermers als van de scheepvaart, die zich bedreigd voelt in een onbelemmerde doorvaart over de Eems.

Ook de omwonenden roeren zich, verenigd in *Bürgerinitiatieve Gandersum*. Er is al veel commentaar en contra-expertise geleverd. De drogreden van een grotere veiligheid is inmiddels doorgeprikt: die is veel beter te garanderen bij de natuurlijke diepte van de Eems, zo'n 5 meter, zoals deskundigen aantoonde.

Van twee walletjes eten

Meijer speelt op safe en houdt naast de bouw van de stuwdam ook de mogelijkheid van verhuizing naar de Eemshaven in petto. Formeel wil de scheepsbouwer zich in de Eemshaven vooral bezighouden met de bouw van gastankers en veeschepen,

maar dat is een markt die niet echt goed loopt en waarop Meijer zich al enkele jaren niet meer beweegt. Het ligt veel meer voor de hand dat Meijer zich wil indekken voor het geval de stuwdam niet doorgaat.

Aan de Wilhelminahaven zal een omlegging van de zeedijk noodzakelijk zijn om de komst van Meijer mogelijk te maken. De nieuwe dijk zal in oktober klaar zijn, waarna Meijer direct aan de slag wil.

Scheepsbouw dé toekomst voor de Eemshaven?

De plannen zijn gepresenteerd door een trots provinciaal bestuur, met positieve bijval van de natuurbeschermingsorganisaties. Zij zien voordelen in de komst van Meijer naar de Eemshaven als daarmee tenminste de stormvloedkering in de Eems wordt geschrapt. Samen met de vijf Groninger werven lijkt er een beter perspectief te ontstaan dan de ooit door de overheden beoogde (petro)chemische industrie in dit wadengebied.

Wel moeten de meest geavanceerde technieken op het terrein van de milieuzorg geëist worden, vooral wat betreft water-, bodem- en luchtvervuiling, het gebruik van milieugevaarlijke stoffen en geluidsoverlast. Ook aan de landschappelijke inpassing zal aandacht moeten worden besteed.

Maar nog niet alle hobbels zijn genomen; vooral het zware gesprek met Brussel wordt met spanning afgewacht door de Groninger bestuurders. De gemeente Eemshaven waarschuwt al voor een te groot optimisme. Vreemd was dat de meest betrokken partijen, de werven zelf, niet aanwezig waren bij de presentatie van de plannen aan de pers. Helemaal zeker is de toekomst van de Eemshaven dus nog steeds niet, maar het gepresenteerde plan oogt heel mooi. Scheepsbouw is naast de landbouw altijd één van de belangrijkste economische peilers van de provincie Groningen geweest. —