

Het Emsland is een dunbevolkte regio in de periferie van Noord-Duitsland. Desondanks groeien de economie en de bevolking van het gebied al jarenlang in hoog tempo. Hoe komt dat? En zijn er ook grenzen aan die groei?

Het Emsland: jarenlang gewend aan groei



Entwicklungsland. Zo vertalen veel Duitsers spottend de letters *EL* op de kentekenplaten van auto's uit het Emsland. 'Ontwikkelingsland' is niet de enige bijnaam van de regio in de deelstaat Niedersachsen aan de grens met Groningen en Drenthe. Vanwege de perifere ligging, moerassen en armoede stond het Emsland een eeuw geleden bekend als *Deutsches Sibirien*, *Muffrika* en *Armenhaus der Nation*. Sinds de jaren 50 heeft de streek echter een indrukwekkende ontwikkeling doorgemaakt. Zowel de economie als de bevolking zijn sterk gegroeid. Economisch gaat het de regio al jaren voor de wind. Zo heeft het Emsland met 3,1% werkloosheid (juni 2012) het laagste werkloosheidspercentage van Niedersachsen. Ook het aantal inwoners blijft toenemen, tot zo'n 313.500 op dit moment. Die dynamiek is opvallend, omdat de regio grotendeels uit landelijk gebied bestaat. Een dominante centrumplaats ontbreekt, ook al is het Emsland qua oppervlakte bijna vier keer zo groot als de stad Hamburg. Wel liggen aan de Ems – de rivier

Het Emsland moest na de oorlog snel ontwikkeld worden – ook om Nederlandse landclaims te voorkomen

waaraan de streek z'n naam ontleent – drie middelgrote steden met elk een bovenlokale verzorgingsfunctie: Papenburg (35.000 inwoners), Meppen (35.000 inwoners) en Lingen (51.000 inwoners). Het merendeel van de Emslanders woont echter in dorpen en stadjes zoals Haren, Sögel en Haselünne. Daarmee is het Emsland een van de dunstbevolkte regio's van Duitsland.

Emslandplan

In de jaren direct na de Tweede Wereldoorlog was het Emsland nog een achtergebleven en naargeestig veengebied. Qua ontwikkeling liep het ver achter bij buurregio Drenthe. In 1950 was het aantal werklozen in het Emsland twee tot drie keer zo hoog als in Drenthe. Het Bourtanger Moor aan beide kanten van de Ems was nog vrijwel ontoegankelijk. Eerdere ontginningspogingen waren stuk voor stuk mislukt, terwijl de nazi's de landstreek met vijftien concentratie- en gevangenkampen hadden opgezadeld. 'In het Emsland moest en kon het eigenlijk alleen maar beter worden', aldus de Duitse historicus Steinwascher. In 1950 besloot de Duitse regering tot een grootschalig regionaal stimuleringsprogramma, het Emslandplan. Het Emsland moest zo snel mogelijk ontwikkeld worden om vluchtelingen uit het Oosten op te vangen en om te voorkomen dat Nederland aanspraak zou maken op delen van het gebied. Ook wilde Duitsland over-

gaan tot exploitatie van de olie die vanaf 1942 in de streek was ontdekt. Om het Emslandplan te implementeren, werd de Emsland GmbH opgericht, een ontwikkelingsbedrijf dat op afstand stond van de regionale politiek. Tussen 1951 en 1989 spendeerde deze instantie 2,1 miljard DM aan projecten. Het geld was overwegend afkomstig van de Bondsregering en de deelstaat Niedersachsen.

De Emsland GmbH ging meteen aan de slag om veen- en heidegebieden geschikt te maken voor landbouw. Moerassen werden drooggelegd en afgegraven, ruilverkavelingen vonden plaats, overal kwamen wegen en bruggen en vanuit het niets werden complete dorpen opgebouwd, inclusief kerk, school en winkels. Op de 1250 nieuwe boerderijen konden vluchtelingen uit de voormalige *Ostgebiete* aan het werk. Vanaf het midden van de jaren 60 verschoof de nadruk in het Emslandplan officieel naar industrialisatie. In de praktijk ging echter het leeuwendeel van het budget nog op aan afwatering, infrastructuur en landbouwprojecten. Wel werden overal industrieterreinen aangelegd om bedrijven van buiten aan te trekken. Het Emsland, en daarbinnen vooral Lingen, bleek een populaire vestigingsplaats voor risicovolle ondernemingen, zoals kern- en gascentrales, olie- en kunststofverwerkers en fabrieken die met lood en nucleair materiaal werkten. Vanaf het einde van de jaren 70



De Meyer Werft in Papenburg is gespecialiseerd in de bouw van gigantische cruiseschepen. Als de nieuwe AIDAmar via de Ems naar de Noordzee wordt gesleept, trekt dat duizenden toeschouwers.

Industrietoerisme in Papenburg

Aan de grens met Ostfriesland ligt Papenburg, de noordelijkste stad van het Emsland. Door de binnenstad lopen kanalen, met

een lengte van in totaal 40 kilometer. In 1630 is Papenburg als eerste veenkolonie van Duitsland gesticht. Uit het Emsland, Ostfriesland en Groningen werden arbeiders naar de plaats gelokt om turf te steken. Toen de turf afgegraven was, begonnen de kolonisten met het bouwen van schepen. In het midden van de 19^e eeuw had de stad 24 werven. Slechts één heeft het overleefd: de Meyer Werft, sinds 1795 in handen van de familie Meyer. De laatste 30 jaar heeft de Meyer Werft zich gespecialiseerd in de bouw van steeds grotere en luxueuzere cruiseschepen. In die nichemarkt staat de firma in de wereldtop. De werf is niet alleen een grote werkgever in het Emsland, maar ook een toeristenmagneet. 'Industrietoeristen' kunnen in een bezoekerscentrum zien hoe een cruiseschip wordt gebouwd. Zeker als er een schip klaar is en door de Ems naar de Noordzee wordt geloodst, vergapen duizenden bezoekers zich aan 'de zwemmende stad', zoals directeur Bernard Meyer zijn cruiseschepen typt. Naast kanalen- en schepenstad is Papenburg ook bloemenstad: de gemeente telt 70 tuinderijen. In 2014 vindt in Papenburg de *Landesgartenschau* plaats, een soort Duitse Floriade. Bij het evenement speelt ook de Meyer Werft een rol. De organisatie hoopt op een half miljoen bezoekers.

richtte de Emsland GmbH de aandacht op het uitbouwen van de bestaande bedrijvigheid en het wegennet. Om te laten zien dat het Emsland innovatief was, haalde men de magneetzweeftrein Transrapid naar de regio. Tussen Lathen en Dörpen werd de Transrapid Versuchsanlage Emsland (TVE) ontwikkeld, een traject van 31 kilometer waar ook bezoekers een rit konden maken met de *hightech* trein. Na een dramatisch ongeval met de Transrapid in 2006 – er vielen 23 doden – werden de testritten geruime tijd gestaakt. In 2011 is het traject definitief stilgelegd.

Mentaliteit

Het Emslandplan heeft het Emsland veel goeds gebracht. Het programma legde de basis voor verdere economische ontwikkeling, eerst in de landbouw en later in de industrie. Dankzij het werk van de Emsland GmbH verbeterde de

bereikbaarheid van steden en dorpen in de regio, wat een grote rol speelde bij de beslissing van bedrijven om zich in het Emsland te vestigen. Mede daardoor kon het *Armenhaus der Nation* uitgroeien tot een van de meest industriële regio's in Niedersachsen. Niet alleen de economie, maar ook de bevolking van het Emsland groeide sterk. Tussen 1950 en 1980 nam het aantal inwoners met 22% toe. Toch mogen we deze prestaties niet allemaal toeschrijven aan de Emsland GmbH. Het is ook aan de Emslanders zelf te danken dat de regio zo sterk kon groeien. Blij dat ze bevrijd waren van jarenlange armoede grepen de inwoners de impulsen tot vernieuwing met beide handen aan – ook toen er vanaf de jaren 60 controversiële sectoren naar de streek kwamen, zoals kernenergie en zware chemische industrie. De Drentse econooms geograaf Wever noemt dit het 'elk nadeel heb zijn voor-

deel'-effect van regio's die als niemandsland bekend staan: het nadeel van periferie en achterstand kan een aantrekkelijke locatiefactor zijn voor activiteiten die dichtbevolkte gebieden liever kwijt dan rijk zijn.

Ook later heeft de mentaliteit van de Emslanders en hun verbondenheid met de *Heimat* bijgedragen aan de succesvolle ontwikkeling van de regio. Toegegeven, de meeste streken buiten de economische centra van een land profileren zich met een nuchtere, hardwerkende en samenwerkingsgezinde bevolking. Maar in het Emsland lijkt de instelling van de inwoners inderdaad een factor van betekenis. Toen de deelregio's Lingen, Meppen en Aschendorf-Hümmling in 1977 samengingen in de *Landkreis* Emsland, accepteerden de bewoners dat zonder veel gemopper. Het regiogevoel bleek het te winnen van lokale sentimenten – mensen realiseerden zich dat schaalvergroting nodig was om als gebied vooruit te komen. Illustratief is ook het megaproject Lückenschluss A31. Op de *Autobahn* van Oberhausen naar Emden ontbrak in 1995 nog een traject van 42 kilometer dat deels in het Emsland lag. Volgens de planning van het ministerie van Verkeer zou het ontbrekende stuk weg pas in 2010 of in 2015 klaar zijn. Dat duurde de Emslanders te lang. De *Landkreis* Emsland en het regionale bedrijfsleven mobiliseerden de buur regio's en overtuigden ze van het belang van een versnelde aanleg van de Emslandautobahn. Samen brachten ze 53,7 miljoen euro bijeen, waarmee het project in de tijd naar voren gehaald kon worden. Eind 2004 lag de 42 kilometer asfalt er – ruim vijf tot tien jaar eerder dan gepland.

Familiebedrijven

In de loop der jaren heeft de economische structuur van het Emsland aan diversiteit gewonnen. De regionale landbouwsector bestaat nu vooral uit moderne bedrijven in de intensieve veehouderij. Voor steeds meer boeren is de opwekking van duurzame energie een extra inkomstenbron. Het Emsland heeft zo'n 500 windmolens en 160 biogasinstallaties die samen met talloze zonnepanelen ruim tweederde van de regionale stroombehoefte afdekken. In de industriële sector valt het grote aantal familiebedrijven op. De bekendste ondernemingen uit de regio zijn de Meyer Werft in Papenburg (kader), jeneverstokerij Berentzen in Haselünne, gordijnenfabrikant ADO in Aschendorf, en Krone, producent



maar 180.000 toeristen naar het gebied. Toch blijkt ook dit nadeel z'n voordelige kanten te hebben: vooral de groeiende groep fietstoeristen van 50 jaar en ouder vindt het vlakke en rustige Emsland een eldorado. Ze hebben de keus uit verschillende fietsroutes, zoals de 300 kilometer lange Emsland Route en de grensoverschrijdende United Countries Tour, met bagagetransfer van hotel naar hotel. Naast goed bewegwijzerde fietspaden heeft de streek veel ruiterpaden, 1100 kilometer in totaal. Interessant is hier de optie van *Bett-und-Box*: op boerderijen kunnen ruiter én paard terecht voor een slaapplek. Dankzij voordelige toeristische arrangementen en goede marketing van attracties zoals vakantiepark Schloss Dankern, de Meyer Werft en barokslot Clemenswerth groeit het aantal bezoekers gestaag. Met 1,9 miljoen overnachtingen per jaar (2011) is het toerisme voor het Emsland intussen een belangrijke economische pijler.

Krimp

In het Emsland is economische groei altijd hand in hand gegaan met bevolkingsgroei. Volgens de prognoses blijft het aantal inwoners toenemen – pas na 2025 vlakt die groei wat af. Maar uit het verhaal achter de cijfers komt naar voren dat het Emsland wel degelijk voor een demografische uitdaging staat: de bevolking verandert sterk van samenstelling. Steeds meer 18- tot 25-jarigen verlaten het Emsland om in Oldenburg, Münster of een andere stad te studeren en een baan te zoeken. De regio verliest zo niet alleen jongeren, maar ook de kinderen die ze krijgen. De nieuwkomers in het Emsland zijn bovendien vaak op leeftijd, onder wie veel Nederlanders die vanwege lage huizenprijzen net over de grens gaan wonen. Door deze ontgroening, de toestroom van senioren en het feit dat mensen steeds ouder worden, vergrijst het Emsland sterk. Tot 2025 krimpt de groep inwoners onder de 45 jaar met 26%, terwijl het aandeel ouderen in de bevolking sterk stijgt. Tussen 2005 en 2025 neemt het aantal 80-plussers zelfs met 85% toe, ver boven het gemiddelde in de rest van Duitsland. Het bedrijfsleven in het Emsland merkt de gevolgen van de krimp nu al: het wordt steeds moeilijker om aan personeel te komen. Zo bleek uit een recente enquête onder 125 bedrijven in de regio dat ze in totaal 1400 openstaande functies hadden – dat komt neer op gemiddeld 11 vacatures per bedrijf.

Voor het Emsland is het niet eenvoudig de

van landbouwvoertuigen met fabrieken in Spelle en Werlte. Lingen is een centrum van de zware industrie. De stad wordt wel *Energy Valley* genoemd, omdat ze naast een kerncentrale ook een gascentrale, stoomturbinefabriek en olieraffinaderij heeft. In Haren aan de Ems, een stadje van niet meer dan 23.000 inwoners, zit een bedrijventcluster dat je in het Emsland niet meteen verwacht: er zijn 20 rederijen gevestigd, bijna net zo veel als in havenmetropool Hamburg. Zo'n 300 binnen- en zeeschepen varen onder Harense vlag. Een deel daarvan is nog nooit in de haven

van Haren geweest. Het stadje ligt ver weg – het is nog bijna 100 kilometer tot de Noordzee – en voor grote zeeschepen is de Ems te smal.

Plat

Het Emsland is zo plat als een dubbeltje, afgezien van enkele heuvels van 60 tot 70 meter ten oosten van de Ems. Vergeleken met andere Duitse regio's is het landschap niet echt spectaculair. Tot het eind van de jaren 70 profileerde het Emsland zich dan ook bescheiden als *Südliche Nordsee: Land im Nordwesten*. In 1980 kwamen er nog

Rechts: Lingen wordt wel *Energy Valley* genoemd, omdat ze naast een kerncentrale ook een gascentrale, stoomturbinefabriek en olieraffinaderij heeft. Op de voorgrond de A31 - Emslandautobahn.

Onder: De Emsland RADexpress is een van de initiatieven om het toerisme in de regio te stimuleren. Het vlakke en rustige Emsland leent zich prima voor een fietsvakantie.



FOTO: RWE POWER A.G.



FOTO: EMSLAND TOURIST

denkomslog te maken van groei naar krimp. De meeste bestuurders van gemeenten en bedrijven komen uit de generatie die het Emsland altijd heeft zien groeien. Voor hen blijft groei het credo. Zo wordt het succes van wethouders in het Emsland nog altijd gerelateerd aan het aantal kavels dat ze tijdens hun termijn hebben uitgegeven. Zo'n cultuur is fnuikend voor een goede omgang met krimp. Afgezien daarvan leiden de demografische veranderingen in het Emsland tot specifieke problemen. Om te beginnen is de huidige woningvoorraad voornamelijk gericht op gezinnen: nergens in Duitsland staan er relatief zo veel *Einfamilienhäuser* (eengezinswoningen). Onder invloed van ontgroening en vergrijzing zal de vraag naar dit woningtype echter sterk dalen. Verder heeft het dunbevolkte Emsland veel afgelegen dorpen, waar je zonder auto maar weinig

kunt beginnen. Sommige daarvan zijn lintdorpen en *Streusiedlungen*, nederzettingen waarin de huizen willekeurig, als het ware verstrooid, in het landschap liggen. Voor een vergrijzende bevolking zijn zulke dorpen verre van ideaal; veel 'oude' ouderen zijn beperkt mobiel, waardoor eenzaamheid op de loer ligt. En in de dorpen die wel een centrum hebben, zijn de laatste jaren vooral nieuwe woningen aan de dorpsrand bijgebouwd, zodat ook hier een *donut*probleem (dorp zonder kern) dreigt. Voor bestuurders is het nog taboe, maar ook in het Emsland zijn er grenzen aan de groei.

Succesverhaal

Het Emsland is gewend aan groei, en dat al jarenlang. Wat zestig jaar geleden nog een armoedig niemandsland was, is nu een wel-

varende en zelfbewuste regio. Natuurlijk is er bij die groei voor een deel sprake van een inhaal-effect: direct na de Tweede Wereldoorlog stond de regio er zo slecht voor, dat het eigenlijk alleen beter kon worden. Maar zonder het Emslandplan en het vooruitgangsgeloof van de bevolking was het allemaal niet gelukt. Het succes in het Emsland heeft ook een keerzijde: verblind door de groei uit het verleden bestaat het risico dat bestuurders symptomen van de krimp blijven negeren. Hoe het ook zij, vooralsnog kijken steeds meer Duitsers met bewondering naar de prestaties van het Emsland. David McAllister, de voormalige minister-president van Niedersachsen, noemde de groei van het Emsland niet zo lang geleden een *Erfolgsgeschichte* (succesverhaal) waarvan andere Duitse regio's kunnen leren. Het is dan ook de hoogste tijd voor een nieuwe bijnaam voor de aanduiding EL op Emslandse autokentekens: *Erfolgsland* in plaats van *Entwicklungsland*. •

Bronnen

- Danielzyk, R. & C. Wiegandt 2005. Das Emsland: ein prosperierender ländlicher Raum. *Geographische Rundschau*, 57 (3): 44-51.
- Landkreis Emsland 2012. *Kurzinformation über den Landkreis: Daten, Fakten, Entwicklungen*. Landkreis Emsland, Meppen.
- Molema, M. 2011. *Regionale kracht: economisch beleid in Noord-Nederland en Noordwest-Duitsland, 1945-2000*. Van Gorcum, Assen.
- Nurmman, J. 2012. *Regionalentwicklung und Zukunftsperspektiven im Landkreis Emsland*. Bachelorscriptie. HafenCity Universität, Hamburg.
- Wever, E. 2012. 'Elk nadeel heb zijn voordeel': ontwikkelingen in de Drentse economie. In: J. Bos e.a. (red.) *Nieuwe Drentse volksalmanak 2011*. Van Gorcum, Assen.