



Net als de Friezen in ons land koesteren de Ostfriezen in Noord-west-Duitsland hun sterke identiteit. De economie van Ostfriesland is echter kwetsbaar en staat of valt met invloeden van buitenaf.

# Ostfriesland

## Karakteristiek, maar kwetsbaar

**T**hee. Dat is het eerste waar Duitsers bij Ostfriesland aan denken. En inderdaad: de Ostfriezen zijn theeleuten. Met 2,5 kilo thee per persoon per jaar is de theeconsumptie in de regio tien keer zo hoog als in de rest van Duitsland. In de 17<sup>e</sup> eeuw lieten Hollanders en Britten de Ostfriezen kennismaken met thee. De kerk zag de nieuwe drank als oplossing voor het overmatige biergebruik in de streek en stimu-

leerde het onder alle lagen van de bevolking. De Ostfriezen ontwikkelden zich tot ware theespecialisten en werden actief in de theehandel. Zo ontstonden de firma's Bünting in Leer, Thiele & Freese in Emden en Onno Behrends in Norden. Nog altijd hebben deze drie bedrijven het alleenrecht op de productie van *Echter Ostfriesentee*. Thee is niet de enige associatie van Duitsers bij Ostfriesland. De regio roept ook beelden op van

groene weiden, grazende koeien en onverstoorbare boeren. Als de Ostfriezen al wat zeggen, zouden ze plat praten. Een typisch plattelandsimago dus, dat nog eens wordt versterkt door de *Ostfriesenwitzje* die sinds de jaren 70 in heel Duitsland de ronde doen. Zoals Nederlanders Belgenmoppen vertellen, maken Duitsers grappen over Ostfriezen. De moppen volgen altijd een vast vraag-en-antwoordpatroon. Neem deze: 'Waarom kent Ostfriesland eb en vloed? Toen de zee aan land spoelde en de Ostfriezen zag, schrok ze zo dat ze zich meteen terugtrok. Nu komt de zee elke dag twee keer terug om te kijken of de Ostfriezen er nog steeds zijn'.

### Regionale identiteit

De meeste Ostfriezen lachen vrolijk mee als buitenstaanders zulke grappen maken. Ze weten wel beter en houden hun geschiedenis, taal en cultuur levendig. Voor hen staan het karakteristieke landschap, de kust en de wind van hun *Heimat* voor vrijheid. '90% hemel en 10% aarde – dat is 100% Ostfriesland', zoals de inwoners het zelf zeggen. Van oudsher voelt de streek zich verbonden met Nederland, en dan vooral met de provincie Fryslân. Ooit maakten beide regio's deel uit van het rijk der Friezen. In de hoogtijdagen rond 1300 omvatte het grondgebied bijna dertig 'vrije Friese landen' aan de Nederlands-Duitse Noordzeekust. Jaarlijks kwamen de Friezen samen bij de Upstalsboom bij Aurich om recht te spreken en politieke besluiten te nemen. Ook toen deze 'Friese vrijheid' in 1498 eindigde en de regio's onder nationaal gezag kwamen, bleven de Friezen hun taal en cultuur trouw. In Ostfriesland maakte het Fries echter geleidelijk





In 1964 vestigde Volkswagen zich in Emden, mede vanwege de zeehaven. Met 7600 eigen werknemers en 12 toeleveranciers op het aangrenzende Frisia-bedrijvenpark is VW nu de grootste werkgever van de regio.

FOTO: BIN IM GARTEN

deze overheden het Ostfriesse belang, maar als het erop aankomt, kijken ze toch vooral naar zichzelf. Die 'kerktorenpolitiek' kan verklaren waarom de Landkreise Aurich, Leer en Wittmund in hun profilering weinig refereren aan hun gedeelde Ostfriesse identiteit. In plaats daarvan promoten ze zich vooral met functionele kenmerken, zoals een centrale ligging, goede transportverbindingen en een moderne economie. Ongetwijfeld heeft de identiteitsarme profilering van de Landkreise, Terlouw spreekt in dit geval van 'dunne' regio's, te maken met de economische geschiedenis van Ostfriesland. Decennialang was de streek arm en afhankelijk van hulp van buitenaf. Dat begon al na de Tweede Wereldoorlog, toen de Duitse regering Ostfriesland uitriep tot *Notstandsgebiet* en miljoenen Duitse marken in de regionale economie pompte. Sindsdien is de ene na de andere subsidie, lening en investering naar de streek gevloeid. Veel Ostfriesse bestuurders kijken nog altijd vragend naar de buitenwereld – een houding die oud-minister Hirche eens omschreef als 'het wachten op een redding van buiten'. Getraind in dat discours realiseren de Landkreise zich dat subsidieverstrekking en investeerders niet warmlopen voor Friese vrijheid en thee, maar liever een wervend verhaal horen over locatiefactoren en economische mogelijkheden.

### Maritieme industrie

In Ostfriesland is de industrialisatie pas laat begonnen. Eeuwenlang werkte men in de landbouw en visserij, hoewel de regio ook enkele scheepswerven, steenfabrieken en weverijen had. In de 20<sup>e</sup> eeuw kwam daar verandering in: Emden ontwikkelde zich tot de zeehaven van het Ruhrgebied en mede daarom koos Volkswagen deze stad in 1964 uit om er een fabriek te bouwen. Tot 1978 rolde hier de Keiver van de band, daarna de Passat. Intussen heeft Volkswagen Emden bijna zeven miljoen Passats geproduceerd, waarvan een deel via de haven naar alle uithoeken van de wereld is verscheept. Met 7600 werknemers in de fabriek en 12 toeleveranciers op het aangrenzende Frisia-bedrijvenpark is Volkswagen de

grootste werkgever van de regio. Daarnaast hebben relatief veel Ostfriezen een baan in de maritieme industrie, zoals de scheepsbouw, het havencluster en de rederijsector. Nergens in Duitsland werken zo veel mensen in de scheepsbouw als in de westhoek van Ostfriesland. In Emden vinden we bijvoorbeeld de SIAG Nordseewerke en de Cassens Werft, terwijl in Papenburg de Meyer Werft staat, bekend van de reusachtige cruiseschepen die er worden gebouwd (zie ook *Geografie* april). Papenburg ligt in het naburige Emsland, maar de helft van de 2500 Meyer-werknemers woont in Ostfriesland. Daarom nemen regionale instanties de Emslandse onderneming steevast in de economische statistieken mee.

Bijna een derde van de werkgelegenheid in de Ostfriesse industrie hangt af van Volkswagen. Door schade en schande wijs geworden zegt men dan ook: 'Als Volkswagen hoest, krijgt Ostfriesland longontsteking'. Gelukkig geldt dat ook in positieve zin: als Volkswagen het goed doet, heeft Ostfriesland daar baat bij. Door stijgende verkopen in Amerika en Azië laat de Duitse autobouwer de laatste tijd indrukwekkende groeicijfers zien. Omdat Volkswagen de haven van Emden gebruikt voor het autotransport *boomt* de overslag: in 2011 werd een record van 1,25 miljoen in- en uitgevoerde voertuigen bereikt. Toch is de dominantie van enkele werkgevers in de maakindustrie een risicofactor voor de Ostfriesse economie. Steeds meer grote industriële ondernemingen zijn immers *footloose*. Zo zit de top van Volkswagen in Wolfsburg en wordt SIAG aangestuurd vanuit het Saarland. Wereldspelers hebben meestal maar weinig boodschap aan hun betekenis voor de regio. Dat zien we bij de SIAG Nordseewerke, waar eerder dit jaar zo'n 450 werknemers hun baan verloren. En ook als een bedrijf wél regionale wortels heeft, is de werkgelegenheid nooit gegarandeerd. Door het mislopen van een grote opdracht bezuinigt de Meyer Werft dit jaar 50 miljoen euro op de bedrijfskosten. Ontslagen vallen er niet, maar dat komt misschien nog.

### Windenergie

In het vlakke Ostfriesland heeft de wind vrij spel, vooral aan de kust. Vroeger maakten daarom veel dorpen in de streek gebruik van windenergie om graan te malen of land te ontwateren. Intussen hebben de traditionele windmolens gezelschap gekregen van moderne windturbines, waarvan er

Na WO II vloei de ene na de andere subsidie, lening en investering naar *Notstandsgebiet Ostfriesland*.



FOTO: WILHELMUS VON DER WEGE

Ostfriesisch Teemuseum in Norden.

plaats voor het *Ostfriesisch Platt*, een variant van het Nederduits. Door de nabijheid van ons land zijn er veel Nederlandse elementen in het Ostfries terechtgekomen. Zo zeggen de Ostfriezen *smakelk eten* en begroeten ze elkaar met *moien*, dat afgeleid zou zijn van 'mooie dag'. Zo'n 40 à 50% van de Ostfriezen spreekt de taal en op sommige basisscholen is er zelfs tweetalig onderwijs.

Ostfriesland is een 'vette' regio, zoals de Utrechtse geograaf Kees Terlouw gebieden met een eigen karakter aanduidt. Door die regionale identiteit zou je verwachten dat Ostfriesland ook bestuurlijk een geheel vormt. Dat is echter niet het geval. De streek telt slechts 465.000 inwoners, maar is onderverdeeld in drie bestuurlijke deelregio's (de *Landkreise Aurich, Leer en Wittmund*) en de stad Emden. Op papier onderschrijven al





FOTO: CARSGHTEN

Ostfriesland telt veel windturbines, hier Krummhörn. Enercon, producent van het eerste uur, is na VW de grootste werkgever in de regio. Er zitten inmiddels ook andere grote spelers als de Bard Gruppe en SIAG Nordseewerke.

in Ostfriesland meer dan duizend staan. Omdat de Duitse overheid duurzame energieopwekking stimuleert met afnamegaranties en vaste vergoedingen, zijn de windmolens voor boeren en burgercollectieven een interessante inkomstenbron. Net als in ons land klaagde men aanvankelijk over landschapsvervuiling, in het Duits *Verspargelung* genoemd: de turbines zouden als reusachtige asperges (*Spargel*) het uitgestrekte landschap verstoren en toeristen afschrikken. Langzamerhand zien mensen de molens steeds meer als visitekaartje van het moderne Ostfriesland – ook toeristen die zich, zo blijkt uit enquêtes, helemaal niet aan de turbines storen. Er staan in de regio niet alleen veel windmolens, de Ostfriezen fabriceren ze ook. Het verhaal lijkt op dat van Steve Jobs' Apple: het begon allemaal in een garage in Aurich, waar Aloys Wobben in 1984 een prototype maakte, de Enercon E-32. Vanaf 1989 werd de turbine op een aantal Ostfrieze windparken getest. Anno 2013 is Enercon na Volkswagen Emden de grootste werkgever van Ostfriesland. In fabrieken te Aurich, Emden en Georgsheil werken meer dan 3000 mensen op een totaal van 13.000 Enercon-medewerkers wereldwijd.

Het succes van Enercon heeft andere bedrijven in Ostfriesland verleid om eveneens actief te worden in de windenergie. In Emden vinden we bijvoorbeeld de Bard Gruppe en de al eerder genoemde SIAG Nordseewerke. Anders dan Enercon richten die zich op *offshore* windenergie: de bouw en exploitatie van windparken op zee. 100 kilometer voor de kust van het Ostfrieze eiland Borkum bouwt Bard op dit moment zo'n windpark. Als het klaar is, moeten 80 windturbines 400.000 huishoudens van stroom gaan voorzien. Maar zover is het nog lang niet, want de aansluiting van 'het stopcontact in zee' op

het Duitse elektriciteitsnet verloopt moeizaam. Om de stroom over land te transporteren, moet het hoogspanningsnet worden uitgebreid en dat gaat vanwege juridische procedures jaren duren. Ook zijn er politieke en financiële problemen: de Duitse regering begint zich te realiseren dat de *Energiewende* onbetaalbaar wordt. Bijna wekelijks komen er bezuinigingsvoorstellen langs, waarbij zelfs wordt gezinspeeld op de afschaffing van de financiële prikkels voor duurzame energieopwekking. Van die politieke onrust in Berlijn heeft Ostfriesland veel last. Windmolenbouwer N-prior energy in Leer heeft intussen faillissement moeten aanvragen. De Bard Gruppe zoekt nieuwe investeerders en heeft de productie van windrotorbladen al gestaakt. Ook het lot van SIAG Emden, die onder meer funderingen van windmolens in zee bouwt, hangt af van de toekomst van het Duitse energiebeleid.

#### Toerisme

Lange tijd was toerisme in Ostfriesland beperkt tot de eilanden voor de Noordzeekust (kader). In de 19<sup>e</sup> eeuw was vooral Norderney een populaire vakantiebestemming, omdat het in 1797 de officiële status van *Nordseeheilbad* kreeg. Deze titel werkte als een magneet: tal van bemiddelde Duitsers kwamen naar het eiland om er te kuren. Dankzij de veerverbindingen van en naar de

eilanden konden ook kustplaatsjes als Norddeich en Bensersiel zich toeristisch ontwikkelen. Na de Tweede Wereldoorlog ging de gewone man vakantie vieren in Ostfriesland, op de eilanden of aan de kust. Sinds de jaren 70 doen de steden en dorpen in het binnenland hun best om bij toeristen in beeld te komen. Daarbij ligt de nadruk op de natuur en cultuur van Ostfriesland. In het verlengde van de marketing wordt er volop geïnvesteerd in fiets-, wandel- en vaarroutes. Verder worden de Kunsthalle in Emden, regionale musea en de Ostfrieze kerken met hun karakteristieke orgels gepromoot. Toch komt het leeuwendeel van de toeristen in Ostfriesland nog altijd voor een vakantie aan het strand of aan het wad. Zo ging van de 2,5 miljoen bezoekers in 2011 de helft naar de eilanden – Norderney staat met stip bovenaan – en een kwart naar Norddeich, Carolinensiel en de overige badplaatsen aan de kust.

Voor de economie van Ostfriesland is de toeristische sector van groot belang. De meeste bezoekers zijn geen dagjesmensen, maar verblijven meerdere dagen of zelfs weken in de regio. Dat brengt veel geld in het laatje van lokale ondernemers. Naast de horeca profiteren ook de detailhandel en toeleverende branches zoals de bouw daarvan. Daar komt bij dat toerisme een plaatsgebonden activiteit is: deze banen worden niet zomaar naar het buitenland verplaatst. De toeristische ontwikkeling van Ostfriesland heeft echter ook een keerzijde. Veelzeggend is de bijnaam *Nordrhein-Vandalen* voor bezoekers uit Nordrhein-Westfalen: veel Ostfriezen ergeren zich aan het luidruchtige en onhebbelijke gedrag van vakantievierende landgenoten 'uit het zuiden'. Verder is in Ostfriesland het weer altijd een onzekere factor; het is geen bestemming met mooi-weer-garantie. Een regenachtige zomer werkt direct door in de bezoekersaantallen en de omzet. Daarnaast geldt dat toeristische ondernemers en hun personeel buiten het hoogseizoen nauwelijks werk en inkomen hebben. Als de nood hoog is, zoals in de wintermaanden, kunnen ze terecht bij lokale voedselbanken die Ostfriesland al sinds de jaren 90 heeft. Ten slotte is het de vraag of het toerisme in sommige regionale trekpleisters niet tegen z'n grenzen aanloopt. Neem Greetsiel, een schilderachtig vissersplaatsje aan de kust: in 2011 hebben de inwoners in een referendum massaal gestemd tegen de bouw van het vakantie- en recreatiepark Greetland. Op nog meer toeristen zaten de dorpsbewoners niet te wachten.

Geruchten over afschaffing van de subsidies voor windenergie werken direct door in de Ostfrieze economie



Het schilderachtige vissersplaatsje Greetsiel trekt veel toeristen.

Ostfriesland is een karakteristieke regio en de inwoners zijn daar maar wat trots op. Het wel en wee van het gebied is echter sterk afhankelijk van externe ontwikkelingen. Natuurlijk, de streek maakt slim gebruik van haar fysisch-geografische kenmerken, zoals de ligging aan zee en voldoende wind. Met deze natuurlijke zegeningen kan Ostfriesland nog jaren vooruit, zeker in een tijd waarin duurzame energie belangrijker wordt. Tegelijkertijd is de economie van Ostfriesland kwetsbaar voor invloeden van buitenaf: een beslissing op een hoofdkantoor buiten de regio, onrust in de Duitse energiepolicies of een verregende zomer – de streek merkt het meteen. De regionaal-economische ontwikkeling staat of valt met een klein aantal grote ondernemingen

in de maakindustrie. Hoe concurrerend is Ostfriesland eigenlijk in de wereldwijde strijd tussen vestigingsplaatsen? Wat gebeurt er met de regionale economie als het in navolging van SIAG en de Meyer Werft ook minder gaat met Volkswagen

## De eilanden van Ostfriesland

Voor de kust van Ostfriesland liggen van west naar oost zeven bewoonde eilanden: Borkum, Juist, Norderney, Baltrum, Langeoog, Spiekeroog en Wangerooge. Wangerooge hoort officieel bij het Jeverland, maar de Ost-

en Enercon? Van landbouw en toerisme alleen kunnen de Ostfriezen niet leven. Hoe het ook zij, de bevolking lijkt zich er niet druk over te maken. Uit een recente studie blijkt dat de Ostfriezen tot de gelukkigste inwoners van Duitsland behoren. Misschien komt het wel door de rustgevende werking van de vele kopjes thee die ze drinken. •

### Bronnen

- IHK für Ostfriesland und Papenburg 2012. *Jahresbericht 2011: die wirtschaftliche Entwicklung*. IHK, Emden.
- Köpcke, F.D. 2011. *Einzigartiges Ostfriesland*. Isensee Verlag, Oldenburg.
- Kröger, S. 2006. *Das Ostfriesland Lexicon*. Isensee Verlag, Oldenburg.
- Molema, M. 2011. *Regionale kracht: economisch beleid in Noord-Nederland en Noordwest-Duitsland, 1945-2000*. Van Gorcum, Assen.
- Terlouw, K. 2012. From thick to thin regional identities? *GeoJournal*, 77: 707-721.

friezen rekenen het graag tot hun grondgebied.

Op de twee grootste eilanden, Borkum en Norderney, mogen auto's komen, terwijl de andere eilanden autovrij zijn. Elk eiland trekt een eigen publiek. Zo zijn Juist en Norderney populair bij toeristen die op zoek zijn naar luxe en vertier. Op de kleinere eilanden, zoals Baltrum en Spiekeroog, vind je geen kaviaar, maar *Kaffee und Kuchen*. Hier komen mensen vooral voor hun rust (zie het reisverslag van Gerrit Jan Zwier over Spiekeroog in *Geografie*, juni 2009). Voor de eilandbewoners is toerisme de belangrijkste bron van bestaan. Mede dankzij de toeristische infrastructuur is het voorzieningenniveau redelijk hoog. Naast winkels en horeca hebben alle eilanden een gezondheidspost en een school. Voor voorzieningen boven het minimum moeten de eilanders naar het vasteland. Wel experimenteert men met de techniek van videoconferentie. Zo kunnen leerlingen op Langeoog via het internet *live* lessen volgen op een gymnasium op het vasteland.

Baltrum, het kleinste bewoonde eiland van Ostfriesland, vooral geliefd bij rustzoekers.

