

# Bedrijven in Skandinavische Havens kunnen geen kant op



Directeur Jelte Hoving van het bedrijf Rusthoven legt uit wat de Scandinavische Havens voor Groningen betekenen. Rechts op de foto Willemien Onrust van Hunzetrans die het werkbezoek organiseerde.

JOHAN DE VEER

**K**osten noch moeite zijn gespaard om de gemeenteraad op het water te laten zien wat zich in en rond de stad-Groningse kanalen afspeelt. Onbekend maakt onbemind, zeggen de bedrijven die gespecialiseerd zijn in waterbouwkundige werkzaamheden. Raadsleden zijn aan boord van de sleepboot Anna 6 en de werkschepen P18 en P20 (speedboot) van de provincie. In een voor deze gelegenheid gemaakt magazine staat dat de huidige locaties in de Scandinavische Havens onmisbaar zijn voor reparaties, opslag van materiaal en transport.

Een deel van de bedrijven in de Scandinavische Havens voelt zich in zijn voortbestaan bedreigd. Het college van burgemeester en wethouders wil dat naast de bouw van de nieuwe wijk Stadshavens ook het havengebied van Ring Zuid tot de Sontbrug onder handen wordt genomen. Wonen aan het water is zeer populair. Wat nog niet bekend is, is welke bedrijven vanwege de huisbouw moeten verdwijnen of worden verplaatst.

Willemien Onrust is eigenaar van sleepbedrijf Hunzetrans aan de Bornholmstraat. Jaren geleden besloot ze zich te storten op het transport van schepen over water, na gewerkt te hebben als schipper in de zeilende passagiersvaart en als lasser en bouwer van scheepsinterieur. „Van een simpele woonark tot een ingewikkelde tewaterlating. We onderhouden schepen en rukken uit bij noodsituaties. Alles wat ik geleerd heb kan ik daarin kwijt.”

Nu groeien bij Onrust en haar tientallen collega's in de Scandinavische Havens de zorgen. „Onze toekomst is onzeker. De wijk Stadshavens strekt zich uit tot en met de Deense Kade. Hier dreigt de belangrijkste laad- en loskade op het terrein van Ritsema te worden vervangen voor een recreatief

Gebonden aan het water zien Groningse bedrijven in de havens langs het Winschoterdiep de woningbouw op zich afkomen. De stad heeft huizen nodig.

“**DEZE AANLEGGKADE IS EEN BELANGRIJK EN DUUR DING. HET ZOU JAMMER ZIJN ALS JE DIE ALLEEN NOG ALS DUIKPLANK GEBRUIKT**”

gebied voor de bewoners van Stadshaven. Harry Bouma, voorzitter van Bedrijvenvereniging Zuidoost kan er met zijn verstand niet bij. „Deze aanlegkade is een belangrijk en duur ding. Het zou jammer zijn als je die alleen nog als duikplank gebruikt.” GroenLinks-raadslid Ceciel Nieuwenhout is voor meer groen in de stad, maar zegt wel: „Je moet niet beginnen met het inzaaien van bloemetjes in het park terwijl je de kade goed kan gebruiken.”

Het lukt de bedrijven in de havens niet om direct betrokken te raken bij de plannenmakerij, stelt Onrust. „We hebben namelijk geen idee waar we straks naar toe moeten. Die onzekerheid knaagt aan je. Na jaren van het kastje naar de muur te zijn gestuurd, kunnen we niet lijdzaam toezien wat er gebeurt. Daarom nemen we de gemeenteraad mee het water op.”

Volgens Onrust begint het alles met de vraag of de stad waarde hecht aan nautische dienstverlening. Als dat zo is, moet ze de bevaarbaarheid en onderhoud van het Winschoterdiep, Noord-Willemskanaal, Hoendiep, Van Starckenborghkanaal, Reitdiep en Eemskanaal op peil houden. „De kwaliteit van de havens is op enkele plaatsen slecht. Een deel van de kades is verzand en ingestort. Bijvoorbeeld bij de Finse Haven, waar een feestlocatie is opgezet. Er moet wat gebeuren. De damwanden hebben onderhoud nodig en de vaarwegen slibben dicht.”

De Groningse vaarwegen worden steeds belangrijker. Door klimaatverandering krijgen we steeds vaker te maken met periodes van droogte. Om die reden daalt het waterpeil in de grote rivieren en zijn deze minder goed bevaarbaar. De vrachtauto zoekt naar en van het achterland Duitsland alternatieve routes via Groningen. Onrust: „Dan is de bevaarbaarheid van juist kanalen erg belangrijk. Daar kun je water inpompen. Vervoer per schip is nog altijd een veel betere optie (CO<sub>2</sub>-uitstoot, verkeersdruk) dan de inzet van vrachtauto's.”

Dat laatste is iets waar raadslid Nieuwenhout (GroenLinks) op aanslaat. „Ik vind het voor de stad een *eyeopener*. Als we met goedertransport op het water de verkeersdruk rond de stad kunnen verminderen, is dat prima. Laten we ons daar meer in verdiepen.”

Onrust praat tijdens de raadsexcursie de blaren op haar tong. Ze heeft gemerkt dat kade-onderhoud een klassiek impopulair onderwerp is bij de gemeente. Want het is heel duur. „En het publiek ziet er niet per se de noodzaak van in. Het is onwetend. Als je de stad vanuit het water bekijkt, zie je andere bedrijvigheid, maar ook wat ervoor nodig is om een waterstad te zijn.” Het materieel van aannemers die in de havens van de stad werken ligt opgeslagen in de Deense haven. Als de woningen van Stadshavens op die plek komen, dan verdwijnt die mogelijkheid.

Het eerste contact met een ambtenaar die Stadshavens (3300 woningen) ontwikkelt, verliep allesbehalve bemoedigend. Onrust: „We moesten ons melden op het stadskantoor aan het Gedempte Zuiderdiep. We kregen direct te horen dat we weg moeten. Die boodschap en het hele gesprek hebben we als overweldigend ervaren, maar ook intimiderend. Hier moest even duidelijk worden gemaakt hoe de verhoudingen liggen.”



Onlangs verklaarden de PvdA-wethouders Carine Bloemhoff en Rik van Niejenhuis dat er genoeg tijd is om met de ondernemers te spreken over de invulling van de Scandinavische Havens en eventuele alternatieve locaties voor de bedrijven. „Dat lijkt me een betere houding. Voor het gebruik van de haven zijn we allemaal in bezit van de juiste ontheffingen. Die kunnen ze ons niet zomaar afpakken”, zegt Onrust.

De havenbedrijven hopen dat de gemeenteraad zich in de zaak verdiept. Ze vrezen dat er met de oprukkende woningbouw een stoelendans ontstaat. Wie kan blijven en wie moet weg? Nieuwenhout vindt niet dat het ene deel van de bedrijven moet vertrekken en het andere niet. „Ze zijn met elkaar vervlochten. Met hun werkzaamheden vullen ze elkaar aan.”

Het werkgebied bestaat uit een knooppunt van vaarwegen: Winschoterdiep, Noord-Willemskanaal, Hoendiep, Van Starckenborghkanaal, Reitdiep en Eemskanaal. „Houden bedrijven hier hun plek? Wat je ziet is dat steeds meer steden het water als decor gebruiken. Kijk naar plaatsen waar ze grachten en vaarwegen hebben gedempt. Dat is hoe spijt eruitziet.”

Met een verlies aan bedrijvigheid komt ook de pleziervaart onder druk te staan, want de wateren vragen om onderhoud. Denk aan baggeren, kades of damwanden vernieuwen, onderhoud en reparaties aan bruggen en sluisen: daarvoor heb je ruimte nodig voor



Bedrijven in de Zweedse Haven leggen uit waar ze mee bezig zijn. FOTO'S: CORNÉ SPARIDAENS

goede laad-, los- en overslagmogelijkheden. Onrust vindt dat de stad ook het watergebonden toerisme meer moet omarmen. „Als Groningen een onneembare vesting wordt met kapotte bruggen en gebrek aan ligplaatsen en dienstverlening, wordt het ook nooit wat in de rest van de provincie.”

De havenondernemers hebben de koppen bij elkaar gestoken. Bokschoten Sleepdienst, Droogdok Groningen, No Limit Ships, Sterk Waterwerken, Scheepswerf SBG, Kuiper Engineering, Hunzetrans en Machinefabriek Rusthoven zitten met Bedrijvenvereniging Zuidoost om tafel. „Stuk voor stuk bedrijven die hun sporen hebben verdiend en hier niet meer weg te denken zijn”, zegt Bouma.

In een deel van de Scandinavische Havens liggen pontons, beunbakken, kraanschepen en sleepboten. Onrust: „Het is voor Groningen belangrijk dat er ruimte blijft om bij calamiteiten en spoedreparaties snel te kunnen handelen. Bijvoorbeeld bij aanvaringen met bruggen, sluisen of schepen onderling. Je moet ook kunnen uitrukken bij motorische problemen of olie- en brandstoflekkes.”

Als het om milieu en veiligheid gaat, vragen de havenbedrijven aandacht voor het toemend transport van gevaarlijke stoffen over het water. Dat gebeurt in zogenaamde kegelschepen die niet te dicht bij de bebouwing mogen varen. Steeds meer kegelschepen maken gebruik van de Oostersluis. „Die is eigenlijk te klein. Bij vervoer van gevaarlijke



Bij het bedrijf DRTC worden (reddings)vaardigheden voor de zeevaartbemanning getraind.

stoffen moet je afstand houden tot de huizen. Wij vragen ons af of de gemeente genoeg rekening houdt met de veiligheid als in het havengebied en bij de Oostersluis een grotere sluis en meer woningen komen.”

Zelf hebben de sleepdiensten van Hunzetrans en Bokschoten hun huiswerk gedaan. Ze willen investeren in een langwerpig werk-ponton met kantoren en ruimtes geschikt voor onderhoud. Dat is hard nodig. De bedrijven maken gebruik van drijvende objecten en houten keten die rommelig en verouderd ogen. „We willen vernieuwen, maar hebben garanties van de gemeente nodig om leningen aan te kunnen gaan”, zegt Onrust.

Zelf heeft Onrust het oog laten vallen op De Noordborg. „Dat is een heel bijzonder schip, zeg maar gerust historisch erfgoed.” De nog originele houtcoaster, gebouwd in 1962 voor rederij Wagenborg in Delfzijl, is één van de meest spraakmakende scheepstypen van na de Tweede Wereldoorlog. Het schip dat nog de oorspronkelijke Brons scheepsmotor heeft, kon zowel op zee als op de binnenwateren varen. Het had een belangrijke rol in het vervoer van hout en bouwmaterialen en daarmee in de wederopbouw van Nederland.

Voor Onrust is het een droom om De Noordborg te kunnen gebruiken als werkschip en paradepaardje in de Groningse Haven. „Ik zou me graag inzetten voor behoud en gebruik van het schip, maar dan moet je wel de zekerheid hebben dat je hier verder kunt.”