

Maarten Duijvendak

De perfecte periferie

Turf, gas en Oost-Groningen

Rijdend door Oost-Groningen ontstonden ideeën over de grote continuïteit in dit deel van de provincie en rees de vraag hoe recente literatuur hierover schreef. Bieden nieuwe publicaties extra argumenten voor de stelling: turf en gas verbinden Oost-Groningen met de Randstad, zoals de kanalen en wegen in de regio naar de stad Groningen leiden? Lezen en fietsen verscherpt het beeld van Oost-Groningen als perfecte periferie.

De Langeleegte is voor veel mensen een bekend stukje Groningen. Bij noordelijke voetballiefhebbers wekt het nostalgische gevoelens. De Langeleegte is immers de naam van het sportcomplex waar SC Veendam haar successen vierde en failliet ging. De Veendammer cabaretier Bert Visscher kan er hartstochtelijk over vertellen; hij speelde daar als jongen, droomde weg bij dameshockey en fietste er verdrietig langs. Zijn fans hoorden de prachtigste anekdotes. Langeleegte heet ook de weg die leidt van Veendam naar Borgercompagnie. Beiden zijn onderdeel van een laaggelegen veld ('leeg' is Gronings voor 'laag').¹ Het geheel ontstond door het afgraven van een perceel veen. Hier was turf gewonnen, de fossiele brandstof waar de Nederlandse economie eeuwen op draaide. De velden in deze omgeving werden vanaf het einde van de achttiende eeuw verveend en dit stukje Veendam kwam rond 1800 'aan snee', met de Langeleegte als resultaat.² Het afgraven van veen was nijverheid waarin veel mensen hun werk vonden. Het steken en drogen van de turfjes was handarbeid, net als het laden van de schepen die richting de stedelijke consumptiecentra voeren. De turf ging naar Groningen, en vaker nog als exportartikel verder weg, naar Amsterdam, Rotterdam, en ook naar Bremen en Hamburg. De arbeiders en hun gezinnen woonden verspreid in het veen of langs de kanalen in dorpen als Veendam, Scheemda, Pekela en Sappemeer.³

Vanaf de Langeleegte is het driekwartier naar het noordwesten fietsen tot je in Kolham komt. Hier, in de huidige gemeente Midden-Groningen, werd op woensdag 22 juli 1959 aardgas aangeboord.⁴ Op verschillende plaatsen werd er in die jaren gezocht naar olie- en gasbronnen ter vervanging van de steenkool, die op zijn beurt rond 1900 de turf als brandstof had vervangen. Steenkool, olie en aardgas bezitten een hogere verbrandingswaarde, daartegen was turf geen concurrent. In het Drentse Schoonebeek werd in 1944 een eerste aardoliebron aangeboord, hetgeen leidde tot de oprichting van de Nederlandse Aardolie Maatschappij, de NAM. Bij Winschoten stuitte men op een andere waardevolle delfstof. Diep in de grond zaten zoutlagen die voor productie geschikt bleken. In Delfzijl startte spoedig een sodafabriek en wat later vestigde zich in Nieuwesches een kuuroord dat dit mineraalwater gebruikte. Tot slotte was er in 1959 het gas. Enkele weken na de vondst verschenen daarover twee zinnnetjes in *Het Vrije Volk*: 'De Nederlandse Aardolie Maatschappij heeft in haar exploratieboring bij Slochteren aardgas aangetroffen. Er zullen productieproeven worden genomen.'⁵ De NAM was voorzichtig in zijn schattingen, maar bij elke nieuwe boring werden de contouren van het aardgasveld groter en met het aantal boorputten nam het optimisme in de provincie en daarbuiten toe, zowel bij pers als politiek.⁶

Delfstoffen hebben dit deel van Groningen gevormd. De Veenkoloniën danken hun naam en geschiedenis aan de turfwinning. De grond was sinds de Reductie van Groningen in 1594 eigendom van provincie en stad Groningen en werd verpacht aan commerciële ondernemingen die het veen in exploitatie namen. In de uitgestrekte Groningse en ook in de aangrenzende Drentse hoogvenen ontwikkelde zich vanaf dat moment een energieproducerende bedrijfstak en op de verveende percelen volgden later landbouw en nijverheid. De turfgraverij leverde in eerste instantie vooral veel werk op voor de matig betaalde arbeiders, goede verdiensten voor de lokale veenbazen, aanzienlijke rendementen voor de investeerders in de compagnieën, en enorme inkomsten voor de stad Groningen, als grootste eigenaar van de grond en als eigenaar van de kanalen en bruggen waar het turftransport tot tolbetaling leidde. De stad Groningen werd de kampioen van de turf; hier daalden de meeste verdiensten neer.⁷

Vanaf 1900 was het gedaan met de vervening; steenkool en later aardolie en aardgas namen de rol als energiebron over, met een korte herleving van de turf rond de Eerste Wereldoorlog. De overgang van turf naar steenkool was onderdeel van de industriële revolutie, de grootscheepse modernisering van Nederland, die ook in de Veenkoloniën een economische transitie opleverde

richting nijverheid én landbouw. De vondst van aardgas in Groningen veroorzaakte in de jaren zestig en zeventig van de twintigste eeuw opnieuw een ingrijpende verandering, met een nationale energietransitie en een economische heroriëntatie tot gevolg. De brandstof veranderde, maar de rol die deze regio speelde in de Nederlandse economie niet. Noordoost-Groningen bleef een periferie, een perfecte periferie.

Er bestaat uitgebreide historiografie over Midden- en Oost-Groningen, de Drentse en Groningse veenkoloniën, en inmiddels is er ook veel literatuur over de gaswinning en de gevolgen daarvan. Studies die turf en gas met elkaar verbinden zijn er echter nauwelijks. Enkele decennia terug schreef de Groningse historicus Pim Kooij een boeiend artikel over de vraag of Groningen nu gezien kon worden als 'trekpaard of wingewest' en ook collega Erwin Karel had oog voor continuïteiten in de relatie tussen Oost-Groningen en 'Holland' als economisch centrum.⁸ Hun opvatting dat de Groningse turfwinning, landbouw en gaswinning positief hebben bijgedragen aan de economie van Nederland, kwam op verschillende plekken terecht in de provinciale *Geschiedenis van Groningen*, die ruim tien jaar terug verscheen.⁹ Sedertdien zijn er een aantal studies gepubliceerd die een bijstelling op dit onderwerp wellicht wenselijk maken. Mijn bijdrage hier wil de betekenis van de begrippen als 'periferie', 'trekpaard' en 'wingewest' met behulp van deze nieuwere literatuur exploreren en richt zich daarbij op aspecten die turf- en gaswinning met elkaar gemeen hebben en zal deze vanuit een historisch perspectief belichten.

De periferie in historisch onderzoek

Het begrippenpaar 'centrum' en 'periferie' vormt een ruimtelijke metafoor die betekenis geeft aan de langdurige relatie tussen een meer ontwikkeld, urbaan 'centrum' en een minder ontwikkelde, rurale 'periferie', op nationale of mondiale schaal. De relatie duidt op een vorm van economische afhankelijkheid en onderschikking; de periferie staat in dienst van het centrum. Het centrum ontwikkelt zich mede door gebruikmaking van hulpbronnen uit de periferie. Het model veronderstelt dat marktwerking leidt tot relatief hoge kosten voor kapitaal en arbeid in het centrum en in vergelijking lage kosten voor arbeid en grondstoffen in de periferie. Dit heeft als gevolg dat met name arbeidsintensieve bedrijvigheid in de periferie zal plaatsvinden en kapitaal zich concentreert in het centrum omdat hier de rendementen hoger zijn. Er ontstaat een voortdurende stroom van goederen,

mensen en kapitaal van de periferie naar het centrum, terwijl omgekeerd een betrekkelijke kleine stroom van centrum naar periferie leidt. In de periferie is de rol van elites daarbij van belang. Deze elites trachten hun consumptieniveau hoog te houden door een zo groot mogelijke export vanuit de periferie. Zo ontstaat naast de economische relatie ook een belangrijke sociaal-politieke afhankelijkheid. De krachten van de markt en de bestuurlijke hiërarchieën verbinden de periferie intensief met het centrum.

Vanaf het midden van de twintigste eeuw werd het centrum-periferie model door economen, geografen en historici gebruikt als verklaring voor ongelijkheid in sociaaleconomische ontwikkeling, met Immanuel Wallerstein als wellicht één van de bekendste namen.¹⁰ Door het gebruik in verschillende wetenschappelijke velden ontstond variatie in de uitwerking van het model. Belangrijk werd de variant waarin de 'semi-periferie' als schakel dient tussen 'centrum' en 'periferie'. De toevoeging van een 'semi-periferie' levert een soort Droste-effect op. Waar centrum en periferie op mondiale schaal bestaan, zijn er op nationale schaal allerlei kleinere centra, die in feite als periferie mogen gelden ten opzichte van de mondiale centra, en zelf ook weer een periferie onderhouden verderop in de regio. Op deze wijze ontstaan er trappen van afhankelijkheid. Het model toegepast op onze regio veronderstelt dat Noord-Nederland een periferie is van West-Nederland, en de stad Groningen een semi-periferie. En zo is Oost-Groningen op haar beurt dan de periferie van de stad Groningen. Ook van belang is de nuancering dat deze relaties in voortdurende ontwikkeling zijn. Fasen van intensivering en extensivering kunnen elkaar opvolgen, en economische groei in de (semi-)periferie is zeker niet uitgesloten.¹¹

Recent hebben twee auteurs expliciet zo'n model toegepast op Groningen en Noord-Nederland.¹² De historicus Richard Paping analyseerde de relatie tussen de stad Groningen en de Ommelanden eind achttiende eeuw. In zijn analyse gedroeg de stad zich als 'parasiet' ten koste van het Noord-Groningse Ommeland. Hij toont hoe de stad baat had bij inkomsten die stedelingen verwierven uit hun bezittingen op het platteland, hoe de opbrengsten van belastingen daarop ten goede kwamen aan instellingen in de stad, en bovendien hoe de stedelingen een inkomen verdienden door levering van economische diensten aan de bevolking in het Ommeland. Hij beschouwt hier de Ommelanden als een wingewest voor de economisch op zichzelf staande stad. Bij dit fenomeen speelde het bekende Groninger stapelrecht een centrale rol. De stad dwong bij verschillende gelegenheden af (onder andere bij de Reductie van 1594) dat zij bleef fungeren als de centrale marktplaats

voor de Ommelanden. Stedelijke handelaren kregen een belangrijk deel van de winstmarges en de stad hief daar belasting over. Op deze wijze eigenden de stedelijke elites zich inkomsten uit de omgeving toe die anders terecht hadden kunnen komen bij de inwoners van het Ommeland: de periferie. Paping schrijft niet over Oost-Groningen, maar zoals we zullen zien, deed zich daar een vergelijkbaar fenomeen voor.

Meer recent publiceerde de geografe Floor Milikowski een boek over de stedelijke ontwikkeling in Nederland gedurende de laatste decennia. Zij gebruikt letterlijk de centrum-periferie metafoor en typeert de Randstad als onderdeel van een mondiaal netwerk van centrale mainports, de *global cities*, waaraan de 'uithoeken' overal ondergeschikt zijn. Veel aandacht besteedt ze aan de verschillen en de dynamiek tussen de Randstad en zijn periferie. In de 'uithoeken' hebben mensen minder kansen, wonen geen expats die veel geld besteden, leven minder succesvolle rijken en hoogopgeleiden, en verminderen de faciliteiten steeds verder door de 'bevolkingskrimp'. De vrije markt beloont vooral de fortuinlijke actoren en maakt alleen indien nodig gebruik van de productie of het arbeidsaanbod uit Delfzijl, Emmen, Heerlen, Terneuzen, Winschoten of elders in de periferie. Het wegtrekken van kansrijke jongeren voor onderwijs of betere banen versnelt het proces. Deze 'braindrain' versterkt de bevolkingsafname, het wegvallen van draagvlak onder faciliteiten zoals theaters, bibliotheken, scholen, kledingwinkels, en uiteindelijk de plaatselijke supermarkt. Perioden van overheidsingrijpen om deze ontwikkelingen tegen te gaan hebben belangrijke, maar vaak tijdelijke betekenis gehad, is een van de bittere conclusies die Milikowski trekt.¹³ Bij Milikowski en bij Paping is helder dat de relatie tussen centrum en periferie niet alleen economisch van aard is, maar ook een institutioneel, bestuurlijk component heeft.

Energieproductie en economische specialisatie

Een zomerse fietstocht vanuit de stad langs het Winschoterdiep naar het oosten, ter ontspanning en ter voorbereiding op dit artikel, leidt langs weilanden, bosjes, scheepswerven, fabrieken en velden met eerst aardappelen en suikerbieten en later ook graan. Er is historische kennis en verbeelding nodig om te bedenken hoe het landschap er hier één of twee eeuwen geleden uit zag. De turfwinning gaf Oost-Groningen een specifieke rol in de Nederlandse economie en bepaalde de structuur van dit gebied. Veel van de activiteiten langs dit kanaal komen voort uit de turfwinning en bestaan nog

steeds vanwege de bestendige en specifieke relatie van deze 'uithoek' tot het economisch centrum. Het voortbestaan van de relatie wordt geholpen door de aanwezigheid van de nieuwe energiebron: aardgas.

Erwin Karel besprak in verschillende publicaties de wijze waarop de regio werd ingeschakeld in de economische ontwikkeling van het centrum en hoe in de negentiende eeuw onder meer landbouwindustrie en de scheepsbouw zich hieruit ontwikkelden. De pramen en andere schepen die nodig waren voor het transport van de turven werden in de regio gebouwd.¹⁴ Recent gaven andere auteurs hier nader reliëf aan. Na het einde van de turfexport rond 1900 ontwikkelde de scheepsvaart en scheepsbouw zich verder. De krimpende vraag naar platbodems (voor de turfvaart) werd gecompenseerd door een grotere vraag bij deze goedkope werven naar grotere, meer zeewaardige schepen. Reders, en ook voor eigen rekening varende kapiteins, met soms een achtergrond in de Veenkoloniale turfvaart, werden de motor achter een vernieuwde Groningse kustvaart. Deze kustvaart maakte een forse groei door, beginnend met de turfvaart rond 1800 tot ver in de twintigste eeuw. Veel schippers uit Oost-Groningen voeren op 'de kleine oost', zoals de havens bij Bremen, Hamburg en Zuid-Denemarken. Schippers uit onder meer Pekela voeren begin negentiende eeuw via de Sont naar de Baltische zee. Allerlei vrachten gingen heen, en ze kwamen terug met hout en graan, zoals recent onderzoek met nieuw bronmateriaal laat zien.¹⁵

Is de bloei van de Groningse kustvaart nu te zien als een zelfstandige economische dynamiek die dwars staat op de ontwikkeling van een periferie? Varen voor eigen rekening of niet, de primaire havens voor deze vervoerders bleven Amsterdam, Hamburg en later Londen en Rotterdam. Hier waren de belangrijkste handelaren, reders en scheepsbevrachters gevestigd. De havens van Groningen, Delfzijl, of ook het Friese Harlingen, waren hieraan volledig onderschikt. Wel sloegen verdiensten van deze schippers neer in de regionale centra, dus ook een beetje in plaatsen zoals Veendam, Pekela of in het zeer vergelijkbare Friese Makkum.¹⁶ Echter, recente studies nuanceren de betekenis hiervan. Het Groningse Pekela, net als Makkum, werd vanaf 1800 steeds meer agrarisch. De in deze periode relatief hoge landbouwprijzen leverden een lokkend alternatief. De schippers trokken weg, en in hun kielzog veel van de commerciële en industriële voorzieningen. De plaatsen werden gespecialiseerde agrarische, perifere dorpen. Dit was een ontwikkeling die toen in meer delen van Nederland zichtbaar was. Veel urbane commerciële centra groeiden in deze periode minder hard dan de rurale gebieden.¹⁷ Het semi-perifere Veendam kende in de tweede helft van de negentiende

eeuw nog wel een duidelijke met deze zeevaart verbonden bloeiperiode en ontwikkelde zich in de twintigste eeuw verder als regionaal verzorgend en industrieel centrum.¹⁸

De bloei van de kustvaart is goed te zien op de scheepswerven waarover Ingrid Wormgoor een studie schreef.¹⁹ Tussen 1900 en 1960 ontwikkelde zich een relatief klein stalen schip, de 'coaster' genaamd, dat thuis was in de grote riviermondingen, op de Noordzee en in het Balticum. In aanvang werden veel van deze schepen voor de Europese markt in Noordoost-Nederland gebouwd, veelal langs het Winschoterdiep en in de Eemsmonding. In deze jaren halveerde het aantal werven, maar groeiden de grootsten en nam het aantal werkzame personen in de sector toe. Enkele werven werden dominant en bepaalden de ontwikkeling van dit type schip. Wormgoor noemt o.a. Niestern bij Delfzijl en de bedrijven Smit en Boon, beiden te Hoogezand. Hun innovaties vonden een weg naar coasters gebouwd op andere werven. Echter de regionale scheepsbouw kwam na 1960 in een diepe crisis terecht. De stijging van de loonkosten, de voortgaande economische eenwording in Europa en de vergroting van de schepen stonden deze regionale werven in de weg. Aan het einde van de twintigste eeuw was er in Groningen geen sprake meer van scheepsbouw in de klassieke zin, maar vooral van assemblage en onderhoud. Daarbij bleef wel een deel van de toeleveranciers van de scheepsbouw bestaan. Het mindere belang van de scheepsbouw werd gecompenseerd door nieuwe producten, waardoor werkgelegenheid in het 'hout' en de 'metaal' redelijk op peil bleef rond de stad Groningen, in het Eemsmond gebied en rond Veendam.²⁰

Meer sectoren, zoals de baksteenindustrie en de aardappelmeel, hadden een grote behoefte aan brandstof, waarin turf kon voorzien. Rond 1880 telde de provincie Groningen een maximum van 61 steenfabrieken. Door de verstedelijking groeide de vraag naar klinkers, wat leidde tot uitbreiding en vernieuwing van het productieproces. Dit betekende ook hier minder, maar grotere fabrieken en de introductie van een nieuwe oven met andere brandstof: kolen en later gas. Echter de bedrijven bleven waar ze waren, immers de nabijheid van klei was belangrijker dan die van de lichtere turven of kolen.²¹ De aardappelmeelindustrie in de regio kende een vergelijkbare geschiedenis. Deze fabrieken ontwikkelden een dubbele relatie met de Veenkoloniën. Tussen 1900 en 1920 waren zij de laatste bedrijven die van turf overschakelden op een andere brandstof.²² En het feit dat de aardappels hier werden geteeld was zelf een eerste resultaat van de ontwikkeling van de veengebieden. Beiden, de baksteen- en de aardappelmeelnijverheid,

produceerden voor meer dan de regionale markt.

Reeds vroeg bepaalde het stadsbestuur van Groningen dat de veengebieden die werden afgegraven in cultuur dienden te worden gebracht. Voorschrift werd dat de bovenste veenlaag, ongeschikt voor turf, moest worden bewaard, om na vervening vermengd te worden met de zanderige ondergrond en verrijkt met mest. Dit was het zogenaamde 'toemaken'. Deze eis werd onderdeel van de 'conditiën van verhuyringe' van de veenplaats, door Meindert Schroor gekarakteriseerd als de grondwet van de Veenkoloniën.²³ Die mest kwam uit de stad. Het was straatafval en de inhoud van de 'tonnetjes' die de stad 's ochtends buiten zetten. Dit vuil werd verzameld en vervoerd naar Hoogezand en Zuidbroek om daar te worden verkocht als compost aan de boeren die verplicht waren de voormalige veengrond te ontginnen.²⁴ Door deze regeling verbond het stadsbestuur vervening met landbouw. De toegemaakte grond bleek zeer geschikt voor de teelt van aardappelen en dit bracht welvaart voor de agrarische bedrijven, zeker toen naast de consumptieaardappelen, de fabrieksaardappel diverse nieuwe toepassingen mogelijk maakten. Nog steeds is de werkgelegenheid in de aardappelmeelfabrieken belangrijk. De AVEBE, op mondiale schaal één van de grootste in de sector, heeft moderne energie-intensieve productiecentra te Foxhol en Veendam.

De infrastructuur die door de turfafgraving was ontstaan met veel kanalen, kanaaltjes en wegen daarlangs, bleek positief voor de vestiging van nijverheid. Deze industriële bedrijven, maar ook de landbouwbedrijven deden (en doen) een beroep op vervoersdiensten. Het vervoer per praam over de kanalen en met paard en wagen over de wegen werd vanaf 1920 in toenemende mate vervangen door die van vrachtauto's. In de Veenkoloniën bestaan nog steeds diverse transportondernemingen, vaak gespecialiseerd in veevervoer, aardappel- of bietentransport, of verbonden met de nijverheid en het internationale transport.

De stad bepaalde in hoge mate wat er in de Veenkoloniën gebeurde. Ze was eigenaar van veel veenplaatsen en landbouwgrond, was eigenaar van kanalen, sluizen en bruggen, en ontleende daaraan inkomsten. Karel en Hurenkamp wijzen erop dat de gemeentewet van 1850 uiteraard ook voor Oost-Groningen gold, maar dat de stad via privaatrechtelijke constructies uiterst belangrijk bleef, wellicht dominant was tot ver in de twintigste eeuw.²⁵ We zien dat de economische motieven van het Groningse stadsbestuur en de door hen geformuleerde institutionele setting samengingen. Dit bepaalde wat in de Ommelanden gebeurde, zoals Paping beschreef, en ook in deze

oostelijke periferie. Belangrijke kanttekening is dat die bepalingen van het stadsbestuur voor de Veenkoloniën de basis vormden voor de latere agrarische ontwikkeling en bloei.

Een volgende energietransitie

Midden-twintigste eeuw, met de komst van het gas, bleken de instituties opnieuw belangrijk. Hoewel het gas in Groningen werd gevonden, was dat anders dan de turf geen eigendom van Groningers. Sinds Napoleons mijnwet van 1810 behoren bodemschatten aan de staat en niet aan de bezitter van de bovengrond. Daarom werd bietenboer Kees Boon in Kolham geen miljonair door het aardgas onder zijn land. Wel kreeg hij een schadevergoeding voor het plaatsen van de boortorens en keten. Dat kregen alle boeren bij wie werd geboord, ongeacht het resultaat.²⁶ In het gebied tussen Roodeschool, Harkstede, Nieuw Beerta en Veendam ontstonden een kleine honderd boorlocaties.²⁷ De opbrengst was voor de NAM, de productiemaatschappij waarin Shell, Esso en de Nederlandse staat samenwerkten. De gasopbrengsten, en de belasting daarop, droegen tot wel 18 procent bij aan het jaarinkomen van het Rijk.

Het verdiende geld is te volgen, onder andere via een zogenaamde 'regionale in- en output tabel'. De grootschalige aardgaswinning heeft, zo wordt op basis van deze tabellen met enig *understatement* gesteld, 'sterke voorwaartse uitstralingseffecten' op de gehele Nederlandse economie. De miljarden euro's die door het aardgas worden geproduceerd laten de miljoenen uit de landbouw, de winst van de AVEBE en het plattelandstoerisme ver achter zich. Met het aardgas werd de provincie Groningen een krachtig 'trekpaard' voor de Nederlandse economie. Was dit louter verlies voor de regio, of kwam van de aardgasbaten nog iets naar Groningen terug? De minister beloofde lagere energieprijzen voor Noord-Nederland. Dat maakte de komst van allerlei energie-intensieve bedrijven mogelijk, zoals de Aluminiumsmelterij te Delfzijl. Ook elders in de provincie profiteerden bedrijven van het goedkope gas, van gesubsidieerde industrieterreinen en het ruime aanbod aan arbeidskrachten. In het decennium na 1963 overheerste de groei van werkgelegenheid en economisch optimisme.

De verwachtingen waren hooggespannen, te hoog, bleek toen internationale economische problemen begin jaren zeventig leidden tot een recessie. Oude en gloednieuwe bedrijven sloten in Groningen als gevolg van 'noodzakelijke structurele aanpassingen'. De sterk stijgende prijzen van

olie en gas leverden problemen op voor de energie-intensieve bedrijven; de voortgaande (Europese) economische integratie leidde tot verplaatsing van arbeidsintensieve nijverheid naar perifere gebieden elders waar de lonen lager lagen, en de mechanisering en schaalvergroting veroorzaakten uitstoot van arbeid. Dit betekende het einde voor regionaal belangrijke bedrijfstakken zoals de strokarton, scheepsbouw en zuivelindustrie. In enkele jaren steeg de werkloosheid in sommige delen van de provincie tot boven de twintig procent. Grootschalige sociale onrust; stakingen, politieke polarisatie en algemene 'aardgasfrustratie' leidden tot hectische jaren in de lokale en provinciale politiek. Cynisch heb ik ooit gesteld dat de vele werklozen in Groningen (maar ook bijvoorbeeld in Limburg) het geluk hadden dat de aardgasbaten in Nederland een relatief sterk en royaal sociaal vangnet mogelijk maakten.²⁸ Dat verzachtte zeker, maar het sociale leed bleef.

De politieke spanningen in Groningen in de jaren zeventig en tachtig veroorzaakten druk op Den Haag, waardoor de decentralisatie van rijksdiensten werd doorgezet. De komst van bijvoorbeeld de dienst studiefinanciering, het hoofdkantoor van de PTT, het kantoor van de Gasunie naar de stad Groningen, en andere overheidsdiensten naar Veendam en Winschoten, leverde nieuwe banen op, nieuwe woonwijken en faciliteiten zoals zwembaden en winkelcentra. De rijksbijdrage in de financiering van de decentralisatie was belangrijk. Mede als gevolg hiervan werd de economische groei in Groningen in de jaren negentig bijna euforisch. De toenmalige Commissaris van de Koningin, Henk Vonhoff beklemtoonde dit in reclamespotjes op de radio met een krachtig 'Er gaat niets boven Groningen'. Diverse projecten brachten een deel van de aardgasbaten terug naar het noorden. Deze interventies, plus de internationale conjunctuur, leverden veel werk en welvaart. De Eemshaven, een niet zo succesvol project van de vroege jaren zestig, vulde zich nu met bedrijvigheid; de Universiteit Groningen en de Hanze Hogeschool trokken meer (internationale) studenten; en de stad kreeg van de Gasunie een gezichtsbepalend museum cadeau. In de semi-periferie vond groei en concentratie plaats, voor 'uithoeken' zoals Ganzendijk of Wedde bleef de toekomst onzeker.

De gasextractie bracht mogelijkheden voor de provincie en Oost-Groningen. Maar het aardgas leidde tevens tot problemen, zoals de bodemdaling die men vanaf het begin onderkende en monitorde. En vanaf de tweede kerstdag 1986 vonden regelmatig aardbevingen plaats. Het duurde meer dan tien jaar voordat de NAM erkende dat deze bevingen iets met de gaswinning te maken hadden. Het was de beving bij Huizinge in 2012 die

de relatie tussen gas en schade op de politieke agenda bracht. Ook langs mijn fietsroute dragen sommige gevels de sporen hiervan, een enkele maal geaccentueerd door stalen stijgers of houten verstevigingen. Lezing van de bundel *Ik wacht*, met verhalen van mensen uit de streek, levert krachtige woorden voor de frustratie en uitzichtloosheid van de bewoners.²⁹ Ik passeer diverse gasinstallaties van de NAM: een betonnen veld met grote glimmende buizen bij de Eekerweg in Scheemda, en soms weinig opvallend, zoals aan de Kielsterachterweg in Wildervank. In Veendam is het pompstation in ontmanteling. Aan de horizon rond het dorp Meeden zwiepen de wieken van de windmolens in een loom tempo en naar het noorden, in Kolham, bij het land van boer Boon waar het ooit begon, verrijst een zonnepark. Het voormalige bietenland is inmiddels bedekt met zonnepanelen. Bij Veendam, het centrum van de kolonie, wordt nieuwe energie opgewekt. De afbouw van de gaswinning is begonnen en herstel van de schade volgt traag.

De periferie en het centrum

Nieuwe literatuur over Oost-Groningen en de provincie verscherpt het beeld van de centrum-periferie relaties. Kooij stelde dat achtereenvolgens de turfwinning en de landbouw in Groningen positief bijdroegen aan de economische groei in Nederland. Hierdoor fungeerde de regio als een 'trekpaard' in de periode 1870-1910. Het effect van de latere industrialisatie was veel kleiner en dat van de gaswinning bleef bij hem onbesproken.³⁰ Echter de betekenis van het aardgas voor de Nederlandse economie is onmiskenbaar groot geweest. Dit blijkt uit de literatuur die gedeeltelijk zijn weg vond naar de *Geschiedenis van Groningen*. Maar het is inmiddels scherper te formuleren. Het gas, net als de turf, verwierf zijn waarde in het economische centrum, daar daalden de verdiensten neer. Voor de turf was dit vooral de stad Groningen, voor het gas is dat het Rijk te Den Haag. Via subsidies, uitkeringen en de spreiding van de rijksdiensten investeerde het Rijk een deel van deze baten in de regionale economie, met het centrum, de stad Groningen, voorop. De stad ontwikkelde zich verder als krachtige semi-periferie en elders, zoals in Delfzijl, Veendam en Winschoten, leidde het tot tijdelijke, hieraan meestal onderschikte, economische groei. De keerzijde hiervan, de schade van de gaswinning, is vooral zichtbaar in de 'uithoeken', de dorpen en het buitengebied, waar nu mondjesmaat de eerste tegemoetkomingen worden ontvangen.

Duijvendak

In dit opstel wilde ik de betekenis van begrippen als ‘periferie’, ‘trekpaard’ en ‘wingewest’ in relatie tot Oost-Groningen bespreken aan de hand van nieuwere literatuur. In het licht van deze literatuur, en kijkend naar de recente ontwikkelingen rond de gaswinning, de aardbevingsschade en de trage afhandeling daarvan, overheersen begrippen als ‘wingewest’ en ‘periferie’. Het voormalige veengebied, plus de meer noordelijke streek waar het aardgas wordt gewonnen, ontwikkelden zich tot een echt ‘buitengewest’. Ten noorden van het Winschoterdiep en de snelweg A7 domineert aan de oppervlakte de vertrouwde landbouw, met af en toe een gasinstallatie en vaker nog huizen en schuren door tijdelijke constructies versterkt. Ten zuiden van de snelweg, in de voormalige Veenkoloniën, is naast landbouw ook nijverheid aanwezig. Hier valt de bevingsschade minder op, maar domineren de windturbines met hun 150 meter hoge masten. Mijn fietstocht voert door een perfecte periferie, en als ik de stad nader, zie ik tegen de ondergaande zon het silhouet van de Rijkskantoren, met onder meer de belastingdienst, en wat verderop het gebouw van de Gasunie.

Noten

1. Bert Visscher ‘Langeleegte’ in: Paul Brood e.a. (eds.), *350 jaar Veendam en Wildervank* (Bedum, 2005), 211; Harm van Veen, ‘De Langeleegte’ in: *350 jaar Veendam*, 210.
2. M.A.W. Gerding, *Vier eeuwen Turfwinning. De verveningen in Groningen, Friesland en Overijssel tussen 1550 en 1950* (Wageningen, 1995), 110-111.
3. Jan Voerman, *Verstedelijking en migratie in het Oost-Groningse veengebied, 1800-1940* (Assen, 2001) en Martin Hillenga en Ties Tepper, ‘Aan snee en toegemaakt (1650-1798)’, in: *350 jaar Veendam*, 34; twee klassieke overzichten zijn: H.J. Keuning, *De Groninger Veenkoloniën. Een sociaal-geografische studie* (Amsterdam, 1933) en Meindert Schroor, *Stadstaat Groningen. De Groninger stadsrechten en buitenbezittingen 1612-2000* (Groningen, 1999).
4. Het dorp Kolham was toen onderdeel van de gemeente Slochteren. Deze alinea is gebaseerd op: Maarten Duijvendak, ‘Was het aardgas goud voor Groningen?’ *Historisch Jaarboek Groningen* (2014), 96-111, met name 98-99.
5. Het bericht in *Het Vrije Volk* wordt voor het eerst geciteerd bij Bart Tammeling, ‘Groningen: vijftien jaar aardgas’, *Jaarboek Groningen* (1974-75), 68.
6. *Nieuwsblad van het Noorden*, Groningen, 1-11-1960, en *Nieuwsblad van het Noorden*, Groningen, 21-12-1960.
7. Gerding, *Vier eeuwen*, 112-114 en 360 en H.G. Hurenkamp, *Een lang slepend Gronings-Drents conflict: het liquidatieproces van de stadsbezittingen en rechten van de gemeente Groningen* (Groningen, 2003).

8. Pim Kooij, 'Het Noorden en de Nederlandse Economie: trekpaard of wingewest?' in: K. van Berkel e.a. (eds.), *Nederland en het Noorden* (Assen, 1991), 152-168; Erwin Karel, 'Oost-Groningen: de eeuwige periferie?' Uitgewerkte versie van een lezing gehouden voor het Sociaalhistorisch Centrum Limburg te Maastricht op 1 maart 2012, downloadbaar via de UB Groningen.
9. M.G.J. Duijvendak e.a. (eds.), *Geschiedenis van Groningen deel I Prehistorie – Middeleeuwen*, idem, *Geschiedenis van Groningen deel II Nieuwe Tijd*, idem, *Geschiedenis van Groningen deel III Nieuwste Tijd - Heden* (Zwolle, 2008 en Zwolle, 2009). Karel leverde een belangrijke bijdrage aan deel III, zie noot 14.
10. Immanuel Wallerstein, *The Modern World System. Capitalist agriculture and the origins of the European world-economy in the sixteenth century* (New York, 1974); idem, *The Modern World System II. Mercantilism and the Consolidation of the European World-Economy 1600-1750* (New York, 1980); Kees Terlouw, 'The Semiperipheral Space in the World-System' *Review Fernand Braudel Center*, Vol. 25, No. 1 (2002), 1-22.
11. Terlouw, 'The Semiperipheral Space', 10-11.
12. Richard Paping, 'Parasiteren op het platteland? De stad Groningen en de Ommelanden in de tweede helft van de achttiende eeuw' in: G.A. Collenteur e.a. (eds.) *Stad en regio. Opstellen aangeboden aan Pim Kooij* (Assen, 2010), 57-70; Floor Milikowski, *Een klein land met verre uithoeken. Ongelijke kansen in veranderend Nederland* (Amsterdam, 2020).
13. Milikowski, *Een klein Land*, o.a. 13-15, 67-82, 246-260.
14. Erwin Karel, 'Oost-Groningen', 1-9; De argumenten van Erwin Karel zijn verder uitgewerkt aanwezig in: Erwin Karel, 'Naar een nieuw regionaal bewustzijn' in: *Geschiedenis van Groningen deel III*, 207-299; en zie ook D. Bosscher, 'Groningen herontdekt zichzelf' in: *Geschiedenis van Groningen deel III*, 301-392.
15. J.W. Veluwenkamp en W. Scheltjens, 'Sound Toll Registers Online as an instrument for the study of shipmaster communities. The cases of Pekela and Papenburg 1750- 1800' in: M.A. Denzel & C. Dalhede, (eds.), *Preindustrial commercial history. Flows and contacts between cities in Scandinavia and North Western Europe* (Stuttgart, 2014), 165-196.
16. Jelle Jan Koopmans, *Vrachtvaarders van Europa. Een onderzoek naar schippers afkomstig uit Makkum in Friesland van 1600 tot 1820* (Hilversum, 2020).
17. Voerman, *Verstedelijking en migratie*, 329-331; ook Koopmans, *Vrachtvaarders*, 116-118; G. de Vries, 'Pekela in een veranderende tijd' in: P. Brood, e.a. (ed.), *400 Jaar Pekela* (Bedum, 2006), 80-93; Maarten Duijvendak, 'Balance between City and Countryside in the Netherlands' *BMGN - Low Countries Historical Review*, 127 (2012), 29-49; en voor een mooie verklaring: Merijn Knibbe, 'Regionale verschillen in urbanisatie-dynamiek in Nederland, 1796-1850', in: *Stad en regio*, 323-332.
18. Paul Brood, 'Bloeiende koloniën' in: *350 jaar Veendam*, 146-184 en Harm van der Veen, 'Geen Veendam maar Brussel' in: *350 jaar Veendam*, 306-314.
19. Ingrid Wormgoor, *Turfschuiten en kustvaarders. Een geschiedenis van de Groninger scheepsbouw* (Hilversum, 2016), 97-98 en 140-157.
20. Wormgoor, *Turfschuiten*, 246-251.

Duijvendak

21. M. Fontani en G. Collenteur, *Een bakstenen tijdperk. Steenfabricage in de Eemsmondregio* (Delfzijl, 1997); Gerding, *Vier eeuwen*, 314.
22. Gerding, *Vier eeuwen*, 323-324.
23. Schroor, *Stadsstaat Groningen*, 66; uitgewerkt in: G. de Vries, 'De leegte gevuld 1599-1780' in: *400 Jaar Pekela*, 36-37.
24. Henk van Zon, *Een zeer onfrisse geschiedenis. Studies over niet-industriële vervuiling in Nederland 1850-1920* (Groningen, 1986), 190-191.
25. Karel, 'Naar een nieuw regionaal bewustzijn', 207-299 en Hurenkamp, *Lang slepend conflict*, 275-284.
26. Deze paragraaf is gebaseerd op Duijvendak, 'Was het aardgas goud'; zie voor een vergelijkbaar recent relaas: Herman Damveld, *Gaswinning Groningen, een bewogen geschiedenis* (Bedum, 2020).
27. Zie <https://www.nam.nl/gas-en-oliewinning/locaties-en-activiteiten.html#iframe=L21hcHMvZGVmYXVsdC8> voor een overzicht van alle locaties (laatst bezocht 27-11-2020).
28. Duijvendak, 'Was het aardgas goud', 105.
29. Bosscher, 'Groningen herontdekt', 315-328; Erwin Karel, 'Groningen in beweging. Het debat in Den Haag en Groningen over de gaswinning 1959-2018'. *Jaarboek Parlementaire Geschiedenis*, 2018, 29-38; Bert Wagendorp e.a., *Ik wacht. 101 verhalen uit het aardbevingsgebied* (Amsterdam, 2019).
30. Kooij, 'Het Noorden', 165.