Eemsdelta: Groningen krijgt alles

DvhN, 14-2-2009

Door Frank von Hebel

GRONINGEN ■ De stad Groningen krijgt alles en de Ommelanden hebben het nakijken. Ondernemingsraden in het Eemsdeltagebied zijn woest over de verdeling van de miljarden euro's die het Noorden als compensatie heeft gekregen.

Werknemers in het Eemsmondgebied zijn verbijsterd over de verdeling van de miljarden euro's voor het afblazen van de Zuiderzeelijn. "Het Noorden heeft circa 2,2 miljard euro als compensatie gekregen. Maar het Eemsmondgebied krijgt bijna niets", aldus woordvoerder Jan Wierenga.

Ondernemingsraden hebben gisteren een brandbrief naar Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen en de Tweede Kamer gestuurd. De brief wordt ondersteund door FNV en de Samenwerkende Bedrijven Eemsdelta, waarbij circa 80 bedrijven zijn aangesloten. Zij vinden dat er te veel geld naar de stad Groningen is doorgesluisd. 'Wij hebben het gevoel dat er wel een Stad is, maar geen Ommelanden', schrijven ze in de brief. 'De vrijgekomen gelden voor Noord-Nederland hebben hoofdzakelijk een bestemming gekregen in en nabij de stad Groningen. De Eemsdelta is vergeten'.

En het Eemsmondgebied heeft het geld volgens de werknemers dringend nodig. Wierenga: "Neem nu de provinciale weg N360 tussen Groningen en Delfzijl. Deze weg is het bedrijfsleven al jaren een doorn in het oog."

Het slakkentempo waarmee het verkeer over 'het karrenspoor' hobbelt zorgt al jaren voor een hoop ergernis. Werkgevers in Delfzijl en omstreken zeggen dat ze daarom moeite hebben personeel aan te trekken. Wierenga: "En uit onderzoek blijkt dat de komende jaren in dit gebied duizenden vacatures moeten worden vervuld."

Ook de zeesluizen van Delfzijl moeten nodig worden aangepakt. De sluizen moeten geschikt worden gemaakt voor de steeds grotere schepen. Vervanging van de sluizen kost zo'n 300 miljoen euro.

■ Verbijstering over verdeling Zuiderzeegeld

Verder pleiten de ondernemingsraden voor een veerverbinding tussen Delfzijl en Emden. "Hiermee krijgt zowel het economisch als toeristisch verkeer een stimulans", zegt Wierenga. "We pleiten daarom voor een veerverbinding die elk uur zowel passagiers als vrachtverkeer vervoert."

Ook de ontsluiting via het spoor moet onder de loep worden genomen.

De raden willen dat er hiervoor een project in het leven wordt geroepen. Wierenga: "Wij willen dat de mogelijkheden worden onderzocht voor een nieuwe en betere railontsluiting van het Eemsdeltagebied richting het zuiden, Duitsland en de Baltische staten."

De provincie wil nog niet reageren op de kritiek.

Zuiderzeelijn blijft sluimeren

Een supersnelle verbinding tussen Schiphol en Groningen. Veel bestuurders droomden er van, maar op 28 november 2007 werden zij ruw wakker geschud. De Tweede Kamer stemde op deze dag in met het besluit van minister Eurlings om een streep door de plannen te zetten.

Hij baseerde zich op het rapport Structuurvisie Zuiderzeelijn. De onderzoekers beweerden dat de investering van miljarden euro's voor de aanleg van dit traject nauwelijks iets op zou leveren. De economische structuur van het Noorden werd hierdoor niet versterkt.

Onlangs kwam de Zuiderzeelijn weer even in het nieuws. VVD-Tweede Kamerlid Hans van Baalen opperde in januari om de snelle verbinding alsnog aan te leggen. Hij denkt dat zo de economie een behoorlijke oppepper krijgt. Maar hoogleraar regionale economie Jouke van Dijk uit Groningen zegt dat dit niks helpt. Van Dijk is al jaren een voorvechter voor de Zuiderzeelijn. Hij denkt echter dat het te lang duurt voordat de aanleg effect heeft.

Eurlings zette vorig jaar zijn handtekening onder het alternatieve pakket. Hierdoor komt tot 2020 bijna 2,2 miljard euro beschikbaar voor projecten in het Noorden.