

Reacties | Noord-Nederland is blij met het goede nieuws over de Nedersaksenlijn en de 'flessenhals' op het spoor bij Meppel. Maar Friesland baalt.

Noorden blij met de infraplannen, ook al mist de route naar Ameland

Bert Nijmeijer
Groningen

"Kon minder", zegt de Groningse gedeputeerde Erik Jan Bennema in reactie op de infrastructuurplannen van het kabinet. De kwalificatie duidt in Groningen op enthousiasme. Voor zijn provincie pakken de keuzes van de regering gunstig uit, vindt Bennema. "De regio heeft een rol gespeeld in de plannen. Dat op zich is al positief."

De Nedersaksenlijn gaat voorlopig toch door en de 'flessenhals' bij Meppel, de spoorader waar alle treinverkeer naar het Noorden doorheen moet, krijgt ruimer baan. Een 'stevige commissie' gaat studeren op de Lelylijn, de droom van een snelle trein naar het noorden. Maar het kabinet had de Lelylijn ook helemaal kunnen schrappen."

Vooral de zegen die het kabinet aan de Nedersaksenlijn geeft, is goed nieuws voor het noorden, vindt directeur Anna Noorda van werkgeversorganisatie VNO-NCW Noord. De toekomstige trein van Groningen via Emmen naar Enschede verbindt Noord- en Oost-Nederland met elkaar, zorgt voor bedrijvigheid en brengt studenten op de hele route naar school en college. Noorda hoopt dat de spooronderdelen nu snel worden besteld.

De verdeling van een beperkt budget – het kabinet trekt landelijk 18 miljard euro uit voor de infrastructuur, terwijl alleen al de kosten van achterstallig onderhoud worden geschat op 80 miljard – is logischerwijs niet alleen maar glitter en confetti, zegt Noorda. Zo is de sluisver-

ruiming bij Kornwerderzand op de Afsluitdijk uitgesteld en stopt de verduubeling van de N33 straks bij Appingedam, zodat op het laatste stuk naar Eemshaven een nieuwe flessenhals ontstaat.

Zijn provincie is al bijna twintig jaar met de sluisen bij Kornwerderzand bezig, zegt de Friese gedeputeerde Matthijs de Vries. Vergroting van de entree geeft grotere schepen doorgang naar het IJsselmeer en verschaft superjachten van werven in Makkum en Urk een uitweg naar zee. Ondernemers en de regio willen meebetalen, bruggen zijn aangepast, maar nu gaat er zomaar een streep doorheen. Pijnlijk, vindt De Vries dat.

Vaarverbinding

Idem dito met een voorgenomen nieuwe vaarverbinding met Ameland. Een verkenning heeft de haalbaarheid aangetoond, zegt De Vries. De eilanders zijn ervan afhankelijk, de provincie en de burgemeester van Ameland maakten zich sterk en er was 250 miljoen toegezegd. "Nu wordt het er net zo hard weer uitgehaald."

Juist Noord-Nederland leek onevenredig hard te worden geraakt toen Rijkswaterstaat in juni meldde wegen en bruggen vanwege een uitgeput budget niet meer te kunnen onderhouden. Zulke berichten liggen in het noorden gevoelig, zegt de Drentse gedeputeerde Bart van Dekken. In de beleving wordt Calimero standaard benadeeld.

"Nu is dat soms feitelijk onjuist, maar vooral vanwege de aardbevingen zijn we in Noord-Nederland extreem gevoelig geworden als afspa-

18 miljard euro

trekt het kabinet landelijk uit voor de infrastructuur

"De regio mocht meedenken, dat op zich is al positief"

Erik Jan Bennema,
gedeputeerde Groningen

ken dreigen te worden geschonden."

De afgelopen weken berichtten regionale media dat de eerder toegezegde Nedersaksenlijn mogelijk toch niet door zou gaan. Voorbarig, zegt Van Dekken, want hij en collega Bennema waren nog druk in overleg met Den Haag. Bennema heeft RTV Noord gebeld, zegt Van Dekken: hoe kregen ze het verzonnen? Dat het spoor langs de noordelijke grens met Duitsland nu toch wordt aangelegd, vindt de Drentse bestuurder 'geweldig'.

Flessenhals

Wat er met het onderhoud aan noordelijke wegen gaat gebeuren, leest hoogleraar regionale arbeidsmarkt Jouke van Dijk van de Groningse universiteit niet zo gauw in de plannen terug. "Maar de flessenhals bij Meppel en de Nedersaksenlijn zijn heel dringend voor het noorden. De Lelylijn wordt op de lange baan geschoven, maar dat was al zo. Ik ben zeventig, ik heb de hoop opgegeven dat ik nog in die Lelylijn zal zitten."

De sluis bij Kornwerderzand vindt Van Dijk 'niet zo cruciaal'. "Er is een aantal jachtbouwers dat daar met hun producten doorheen moet, maar het vitale belang daarvan zie ik niet. En de boot naar Ameland blijft ook wel varen."

In het Friese plan wordt het veer verplaatst van Holwerd naar Ferwerd: een onwenselijke ingreep in Werelderfgoedgebied, zegt Van Dijk. Maar het uitbaggeren van de huidige vaargeul kost ook miljoenen. Op de verbinding met Ameland is ook een commissie gezet. Weér een commissie. "Maar er zitten verstandige mensen in."

Westen en zuiden zijn ontevreden

Waar Noord-Nederland tevreden is, zijn andere regio's dat minder. Zo gaat bij Rotterdam de uitbreiding van de Randstadrail nog even niet door en gaat er volgens de regio onvoldoende geld naar uitbreiding van het spoor, terwijl er veel extra woningen in de planning staan.

Er komt wel 262 miljoen bij om de A20 rond knooppunt Gouwe (bij de A12) in beide richtingen te verbreden van twee naar drie rijbanen, met het oog op de 8000 nieuwe woningen in de Zuidplaspolder.

In Amsterdam is voor een deel van de financiering van de Zuidas ook nog geen geld. Dat is onder meer de gedeeltelijke ondertunneling van de A10 Zuid en uitbreiding van station Amsterdam Zuid. Wethouder Moeskops zegt begrip te hebben voor de financiële keuzes die het Rijk moet maken. "Maar juist daarom moeten we voorkomen dat een keuze die op korte termijn geld bespaart, op de lange termijn leidt tot hogere kosten en meer vertraging."

In Noord-Brabant is teleurstelling over het uitstellen van de reconstructie van de N65 tussen Den Bosch en Tilburg. Afspraken over extra infrastructuur rond Eindhoven zijn wel overeind gebleven.

Luchttopname van de Afsluitdijk bij Breezanddijk. FOTO ANP

