

Eemshaven moet hopen op doorstart van HNL

Twee partijen onderzoeken mogelijkheden van een doorstart van Holland Norway Lines. Groningen zal ervan profiteren als ze opnieuw uitvaren vanaf de Eemshaven.

RICHOLD BRANDSMA

Voorafgaand aan het bankroet torste Holland Norway Lines een schuldenlast van 31 miljoen met zich mee. In zeker een geval kostte de openstaande rekening van HNL een bedrijf de kop: detacheerder Global Crewmanagement dat personeel op de MS Romantika plaatste, is failliet.

Kortom de schade die HNL achterlaat is groot. Maar omgedraaid laat het ook zien dat een veerdienst die wel goed gedijt de economie in het algemeen, en de noordelijke economie in het bijzonder, veel kan opleveren. „Holland Norway Lines heeft veel gewinkeld in het Noorden”, zei een ondernemer in Delfzijl onlangs.

Je mag verwachten dat een doorgestarte Scandinavië-lijn in de Eemshaven opnieuw boodschappen doet in de provincie. Daarbij aantekend dat het wel handig is dat die nieuwe onderneming de rekeningen kan betalen. Toerisme zou een ander pluspunt kunnen zijn. Nu de zomers in Zuid-Europa alleen maar heter worden en de sneeuw in Alpenlanden langzaam verdwijnt, is Scandinavië op steeds meer vlakken een mooi alternatief. De directe verbinding naar Noorwegen geeft Eemshaven een aanzuigende werking op toeristen die onderweg naar de boot in elk geval een indruk krijgen van de provincie.

Andersom zijn er de Noren die hier komen. Toegegeven, de Scandinavische vakantieganger die tot nu toe in Eemshaven arriveerde, zal daar direct de auto hebben gestart om door te rijden naar Amsterdam. Maar dat komt ook doordat het oosten en noorden van de provincie Groningen de toerist weinig te bieden hebben, zegt hoogleraar Jouke van Dijk. Om voorzieningen in de provincie overeind te houden, pleit hij er al jaren voor meer te investe-

ren in recreatie en toerisme.

Heel anders dan in Drenthe zijn er voor toeristen weinig voorzieningen in Groningen, zegt Van Dijk om er met gevoel voor drama aan toe te voegen: „Wil je boven Garnwerd een fietstocht maken, moet je brood meenemen.”

Dat is jammer, zegt Van Dijk, „want er is hier veel te halen.” Hij wijst daarbij ook op onderzoek onder Nederlanders die in coronatijd noodgedwongen op vakantie gingen in eigen land en verrast waren over Groningen. En daar moet op gebouwd worden, meent Van Dijk. Hij spreekt van een kralenketting. „Het Werelderfgoedcentrum Waddenzee in Lauwersoog is een kraal aan die ketting, en wat ondernemer Patrick Beijck in Scheemda met De Toe-

Gekissebis over een aanlegplek mag niet weer tot ondergang leiden

komst doet is er ook een. Een goede verbinding naar Noorwegen vanuit de Eemshaven kan ook een kraal zijn. Als je op die manier toeristen trekt en je hebt ze wat te bieden, zullen ze hier langer blijven ook.”

Wat het oplevert? Van Dijk: „Voorzieningen in kleine dorpen, zoals het dorpscafé, die toch open kunnen blijven. En banen. Banen die, zeker in de toeristische sector, ook geschikt zijn voor mensen die het niet makkelijk hebben op de arbeidsmarkt.”

Goedertransport is ook niet uit te vlakken. Het vervoer van vrachtwagens was bij Holland Norway Lines nog een onderschoven kindje volgens curator Hans Silvius. De eventueel nieuwe onderneming die serieus werk maakt van transport via de ferry, zou daar naar de

mening van de curator een aardige stuiver mee kunnen verdienen.

Wat heet. Vastgoedmakelaars hadden de mogelijkheid van vrachttransport via de veerboot al opgenomen in hun propositie van de Eemshaven. Over de weg duurt de route Eemshaven-Kristiansand volgens routeplanner een kleine 12 uur. Dik zes uur korter dan met een veerboot. Maar de veerboot heeft wel het unieke voordeel dat de vrachtwagenchauffeur op zee zijn verplichte uren rust kan pakken, terwijl het transport gewoon doorgaat.

Voor vastgoedontwikkelaar Neron was de aanwezigheid van Holland Norway Lines niet dé reden om een enorm distributiecentrum in Eemshaven te bouwen. Maar een stevig pluspunt werd het wel. Vertegenwoordigers van het bedrijf reisden zelfs al af naar Kristiansand om het Noorse bedrijfsleven te vertellen over de mogelijkheden van opslag en distributie in de Eemshaven.

En tot slot is het ook gewoon bijzonder voor Groningen dat er om de hoek in Eemshaven een internationale veerdienst is. Die is er vanzelf al in de vorm van AG Ems, maar Borkum is toch half een Nederlands eiland.

Welke partijen in de race zijn voor een doorstart van HNL is niet bekend. Als ze een doorstart maken, hoeven ze in elk geval niet meer de fouten te maken die start-up HNL, in misschien wel haar enthousiasme, maakte. Die missers ten spijt mag helder zijn dat HNL heeft laten zien dat een ferry naar Noorwegen toegevoegde waarde heeft. In anderhalf jaar tijd 400.000 kaartjes verkopen, is geen kattendrek.

Voor de door te starten veerdienst mag dan gekissebis over een aanlegplek in Eemshaven niet, zoals bij HNL, de aanleiding zijn voor de ondergang. Het zou het vertrekpunt moeten zijn voor een vrolijke reis naar Noorwegen. En weer terug.



Vrachtwagens aan boord van de MS Romantika. FOTO: DVHN