

PROV. BESTUUR VAN DRENTHE
No.: 20040008946
Ingek.: 9 SEP 2004
Class nr.:
TE BEH. DOOR: SG

Open brief

Emmen, september 2004.

P van Wingerden
Noorderplein 17
7811 MB Emmen
Tel: 0591 – 618065
06.11115804

Aan de Provinciale Staten van Drenthe
Westerbrink 1
9405 BJ Assen

Onderwerp: Niet alleen meedenken maar vooral doordenken bij de voorbereiding van de
Zuiderzeelijn met een Magneetzwefstrein (MZB) of Hogesnelheidslijn (HSL).

Geachte Statenleden,

Graag wil ik U herinneren aan de periode 1970 – 1980, een periode waarin de Eemshaven en de
daarbij behorende industriegebieden werden gerealiseerd.

Het begon in 1967 toen de provincie Groningen een antwoord gaf met haar rapport: Visie voor
de komende jaren.” Groningen op weg naar 2000 “ op een eerder gemaakt rapport van de
commissie “Noorden des Lands”

In dat rapport werd de ‘grondslag’ gelegd voor het voeren van het Provinciaal beleid in de
komende jaren. Het beleid was er op gericht gunstige voorwaarden te scheppen voor: werken ,
wonen en recreëren.

De provinciale planologische commissie gaf in deze structuurschets qua inwonertal drie
mogelijkheden aan, resp.:

- 750.000 Inwoners in de provincie bij een natuurlijke aanwas.
- 1.000.000 Inwoners in de provincie bij de ontwikkeling van de Eemshaven.
- 1.300.000 Inwoners in de provincie bij de ontwikkeling van de Eemshaven als groeipool met
daarnaast de stad Groningen als verzorgingskern.

De groei van het industriële apparaat in de Eemshaven zou voor de provincie de motor van de
ontwikkeling worden, de zware en midden zware industrie stond te trappelen om zich in de
toekomst in de Eemshaven te vestigen.

Een ieder stond de ontwikkeling van een groot havengebied voor ogen met een sterke groei in de
dienstensector. Men was van mening dat de beide rapporten voldoende informatie zouden
opleveren voor het Ministerie van Economische Zaken om duidelijk te maken dat er geld nodig
was; veel geld voor wonen, werken en alles wat daarmee samenhang - het moest nu maar eens
afgelopen zijn met het papieren lijnenspel -- “geen woorden maar daden”.

Vele P.v.d.A. coryfeeën trokken aan de ‘bel’ om de kamerleden wakker te schudden en zich in te
zetten voor ‘Het Noorden’ en in het bijzonder voor de provincie Groningen waarin de
toekomstige Eemshaven de hoofdrol moest gaan spelen. Groningen moest uit haar isolement
worden gehaald; de overheid moest basisbedrijven bewegen hun ‘tenten’ in de Eemshaven op te
slaan.

Zo rond 1970 werd dit infrastructuurplan op de lijst gezet van Provinciale Werken en werd voor het voorbereidende werk f. 30 miljoen uitgetrokken. Gelijktijdig werd door de Provinciale Waterstaat de eerste subsidie van f.101 miljoen aangevraagd voor de aanleg van een spoorwegaansluiting op het havenproject.

Vele miljoenen guldens volgden voor de uitvoering van de havenwerken en het in structuur brengen van de industrieterreinen.

Nauwelijks drie jaar later, op 7 juni 1973, werd de Eemshaven door de Koningin geopend; een groot feest, gepaard gaand met een rondvaart, vuurpijlen en 'voetjes van de vloer'.

Men ging in het provinciehuis zover, door te roepen: "De Eemshaven moet na Rotterdam de tweede grootste haven worden van Nederland."

Tijdens de voorbereiding van dit project hadden zich twee potentiële kandidaten aangemeld resp.: Korf en Dow Chemical. Beide bedrijven meldden zich in het zelfde jaar nog af omdat men geen overeenstemming kon bereiken ten aanzien van de subsidie mogelijkheden en milieuvoorschriften. Daarna kwamen er nog enkele bedrijven, maar ook deze haakten om dezelfde redenen af.

"Och", zei de toenmalige P.v.d.A. gedeputeerde Prins, van Economische Zaken en Werkgelegenheid, als eerste verantwoordelijke voor het totale project: "Ik ben hier niet van onder de indruk en raak hier niet van in mineurstemming; onze industriële activiteiten geven daartoe geen aanleiding, nog in het verleden, nog in het heden".

Gelijktijdig bij de bouw van het Eemshavenproject liet het bestuur van de E.G.D., waar Prins eveneens voorzitter van was, ten behoeve van de komende industrie nog eens een energiecentrale bouwen van f. 500 miljoen die **volstrekt** overbodig was. Daarnaast sloot men voor hetzelfde doel een tienjarig contract af met de Bergumcentrale in Bergum, waarmee men zich verplichtte om afbouwend jaarlijks twee honderd vijftig megawatt af te nemen.

Kortom het "bedje" was gespreid en de opvolger van gedeputeerde Prins moest het 'matras' er in leggen.

Maar helaas, ook P.v.d.A. gedeputeerde Heering kon geen vuist maken. Men ging op zoek naar een echte commerciële 'topper' om te lobbyen in Den Haag maar die was er niet en kwam ook niet. Men kon geen invulling geven aan de Eemshaven.

Maar wel of geen commerciële 'topper', Den Haag was niet van plan om deze ontwikkeling te stimuleren. Bij het aantreden van het nieuwe Kabinet Den Uil in 1973/1974 waren er enkele ministers en kamerleden die dit **niet** zagen zitten maar dat niet in het openbaar durfde te zeggen, omdat zij daarmee de vele Noordelijke P.v.d.A. coryfeeën voor het hoofd zouden stoten. Het stimuleren van de ontwikkelingen op de Maasvlakte had hun voorkeur.

Het werd trekken aan een 'dood paard'.

Het project heeft een paar miljard gekost en nagenoeg geen arbeidsplaatsen opgeleverd. Wel werden de inwoners van de provincie Groningen en Drenthe met belastingverhogingen en tariefsverhogingen geconfronteerd.

Het beoogde doel van Groningen is niet bereikt; zelfs de geprognosticeerde natuurlijke aanwas van 750.000 inwoners is bij lange na niet gehaald.

Momenteel heeft de provincie Groningen 574.254 inwoners (in 1975 544.221 inwoners).

Er zijn momenteel in Groningen ± 30.331 geregistreerde werkzoekenden.

We zijn nu dertig jaar verder en Het Noorden komt weer met een project wat de economische motor en de werkgelegenheid van Noord Nederland moet aansturen. Hebben we net een misser achter de rug komt er een tweede aan:

“Magneetweefbaan (MZB) of een Hogesnelheidslijn HSL”

Het is evenals het Eemshaven Project een geldverslindend project dat na realisering geen extra werkgelegenheid c.q. arbeidsplaatsen op zal leveren.

Het verleden heeft geleerd dat de noorderling niet de behoefte had om in het westen te gaan werken, terwijl de westerling geen behoefte had om in het noorden zijn of haar brood te verdienen.

In de periode 1950 – 1965 werd de Noorderling min of meer gedwongen, in verband met het zoeken naar werk, om met zijn gezin naar het westen te trekken.

In de periode 1965 – 1975 werden in de noordelijke provincies vele gemeenten als industriekern of sub - kern aangewezen. Dit zijn gemeenten met gesubsidieerde vestigingsmogelijkheden waarvan vele westerse ondernemingen gebruik hebben gemaakt door het vestigen van een ‘dependance’ in het noorden.

Hierdoor kreeg de werkgelegenheid in Noord-Nederland een flinke stimulans en konden de noordelingen uit het westen terugkeren. Het werk werd immers ‘dichter bij huis’ gebracht.

Ook in de toekomst zal men niet staan te trappelen om in Het Westen te gaan werken; ook niet als de trein er dertig minuten korter over doet, terwijl de westerling zeker niet naar Het Noorden zal komen, hoogstens om te recreëren.

Mogelijk zijn deze projecten gericht op een ”hele verre toekomst”. Als men kijkt naar het aantal inwoners dat er in de laatste dertig jaar in de provincie Groningen is bijgekomen ± 30.000 zal het rendement van een MZB of een HSL nog heel ver weg liggen; zelfs zover weg dat het niet zinvol is om te praten over: “kosten gaan voor de baat”.

Om een dergelijk project rendabel te maken moet je aan beide einden van de ‘lijn’ een stedelijke concentratie hebben van minimaal 10 miljoen inwoners die rijkelijk zijn voorzien van zware, middenzware en lichte industrie.

Ook een behoorlijke kosten – baten analyse kan niet worden gemaakt om de doodeenvoudige reden dat men niet over dergelijke concentraties beschikt.

De trajectafstanden zijn ook veel te kort voor een MZB of een HSL trein; Amsterdam - Almere – Lelystad – Emmeloord – Heereveen – Drachten – (met een ‘zijtak’ naar Leeuwarden) – Groningen, geeft meer een ‘boemeltjes’ effect. Daar komt nog bij dat de aansluitingen slecht verdeeld zijn over de noordelijke provincies. De provincie Drenthe is op geen enkele wijze aangesloten, maar mag wel meebetalen.

Het wordt een geld en energie verslindend project waarvan het treinkaartje voor de man/vrouw in de ‘straat’ onbetaalbaar wordt. Wel zullen zij in de toekomst het financiële gelag moeten betalen.

Dames en heren bestuurders, het is duidelijk dat een dergelijk project niet haalbaar is; waarom dan toch door 'dik en dun' Uw zin doordrijven en de gemeenschap nu al met de voorbereidende kosten confronteren.

Ook al, gezien het gedram over de Langman – gelden, moet U zich afvragen of U voldoende steun vanuit Den Haag kunt verwachten.

Noord Nederland kan zich geen tweede financiële misser permitteren waarvoor straks de bevolking, voor extra belastingen en tariefsverhogingen, moet opdraaien.

Of kunnen, na een mislukking van de genoemde projecten de noordelijke bestuurders financieel worden aangesproken voor het nemen van deze verkeerde beslissing?

Kwistig met gemeenschapsgeld omgaan door overheidsbestuurders zou eigenlijk bestraft moeten worden met een extra aanslag op hun portemonnee en wel zodanig dat het zo'n jaar of dertig voelbaar blijft.

“Als men in het bedrijfsleven zo met bedrijfsgelden omgaat, zonder 'kosten – baten' analyse, staat de hele onderneming op zijn kop. Men wordt door de ondernemingsraad teruggefloten met de kans dat de beleidsvoerders worden weggestuurd”.

Dames en heren bestuurders, blijf met beide benen op de grond staan en steek Uw 'kop niet in het zand'.

Zet U in voor projecten in eigen 'parochie' dichterbij huis. U hebt dan Uw handen vol en betere scoringskansen waarmee U de werkzoekende man/vrouw uit het sociale slop kunt trekken.

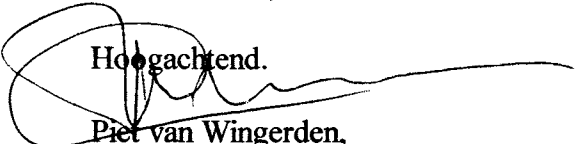
Zet U met elkaar in om het bestaande spoorwegnet te verbeteren binnen de noordelijke provincies (inclusief de provincie Drenthe) en voor aansluiting met het westen door gedegen intercityverbindingen.

Wist U dat..... Emmen de zesde industriestad is van Nederland? Maar er is geen rechtstreekse treinverbinding tussen Groningen/Assen - Emmen (106.000 inwoners).

Misschien toch iets om over na te denken.

Ik wens dat U, als dat aan de orde komt, een verstandig besluit neemt.

Hoogachtend.


Piet van Wingerden,
(Oud lid van de Staten van Groningen)

Deze brief is bestemd voor publicatie en gericht aan :

- Provinciale Staten van Groningen.
- Provinciale Staten van Friesland.
- Provinciale Staten van Drenthe.