

BRIEVEN

Mijn lieve stad verdient beter

De gemeente Groningen heeft aan burgers van de omliggende wijken gevraagd om mee te denken over het Stadspark onder leiding van wethouder P. de Rook (D66, u weet wel de democratische partij voor meer inspraak). Er werd een tiental personen verwacht, uiteindelijk gaven ongeveer 200 personen gehoor aan deze oproep. De algemene tendens van de burgers van Groningen over het Stadspark was: laat het zoveel mogelijk zoals het nu is. Maar verbeter het onderhoud en kleine evenementen mogen er best wel zijn. Nu moet alles en iedereen wijken voor het geldtekort van de gemeente. Er moeten meer evenementen komen – lees: meer pachtopbrengsten. Fijn dat wij als omwonenden onze mening mochten geven. Dit houdt in dat meer dan twaalf keer een volledig weekend het Stadspark is afgesloten voor doorgaand fietsverkeer (Groningen Fietsstad?). Dat het twaalf weekenden niet mogelijk is rustig van het park te genieten. Dat er twaalf weekenden geluidsoverlast is voor omwonenden. Waarom geen evenemententerrein op de voormalige suikerfabriek?

Groningen, J. Mulders

Geen groei is een verademing

Wat eens verademing dat er eens geen groei is, dankzij corona. Jaar in jaar uit is er groei en maakt men maar winst en winst. Aan producten waar niemand om vraagt, en waar sommige mensen schatrijk van worden. De wereld wil groei en nog eens groei en dat wordt de ondergang van ons mensdom. Eens groeit het kapot en barst het uit zijn voegen en is het gedaan. Het wordt hoog tijd om pas op de plaats te maken.

Haren, Bertus Hulshof

Ziek van vaagheid en willekeur

'De coronacrisis' is niet zozeer die virusziekte en niet zozeer het grote aantal doden – hoe verdrietig ook – en zelfs niet het voor velen zeer akelige 'social distancing'-beleid. De echte crisis is dat we sinds maart niet meer weten wie ons regeert en op grond van welke feiten en doelen. Regeren per keizerlijk decreet is natuurlijk ook een staatsvorm en niet per se slecht, maar laat 'keizer' Rutte dan eens wat opener zijn over zijn cijfertjes, ingewonnen adviezen en doelstellingen. En laat de kranten die duidelijkheid eisen. 23 juni schrijft *Dagblad van het Noorden* dat volgens 'Haagse bronnen' na de zomer alle scholen open mogen 'mits het virus nog onder controle is'. Impliciet staat daar dat het virus nu onder controle is, maar wie beslist dat, op grond van welk criterium? Precies dit soort vaagheid en dus willekeur die al ruim drie maanden over ons uitgestort wordt, daar worden mensen goed ziek van.

Groningen, Albert Appelo

OPINIE

ICE naar de Eemshaven? Het kan!

Het ontbreekt de noordelijke overheden aan een brede visie en een actief beleid op de ontwikkeling van de internationale spoorverbindingen. De kansen zijn er.

FRANK MENDER



Een snelle ICE-trein op het hoofdstation van München, dat deze zomer rechtstreeks te bereiken is vanuit Emden en Meppen. FOTO SHUTTERSTOCK

Begin juni werd bekend dat Deutsche Bahn in de zomermaanden een rechtstreekse snelle ICE-trein laat rijden naar Norddeich en Emden via Meppen naar München. Onze bestuurders in het Provinciehuis praten wel over duurzame treinen op waterstof, maar nemen dit soort nieuws in geen enkel onderzoek mee. In de onderzoeken naar verduurzaming van de huidige regionale dieseltreinen is bijvoorbeeld alleen maar naar het marktsegment 'regionale trein' gekeken, niet naar de internationale verbindingen.

Door deze beperkte vraagstelling hebben de noordelijke provincies een deel van de mogelijkheden van het personenvervoer nooit goed onderzocht. In het onderzoek naar mogelijke elektrificatie van de noordelijke lijnen is ook nooit de aansluiting op Duitsland en de rest van Europa op de juiste manier meegewogen. Dit is overigens iets waarvoor de rekening in Den Haag hoort te liggen en niet bij de provincies.

Het tekortschieten van het noordelijke spoorbeleid wordt nog duidelijker bij het lezen van de actuele brief van Inframinister Cora van Nieuwenhuizen aan de Tweede Kamer over de ontwerp *Havennota 2020-2030*. Daarin wordt gewezen op het grote economische belang

van de Nederlandse zeehavens met hun logistieke netwerk van binnenhavens en achterlandverbindingen over weg, water en spoor. Infrastructurele maatregelen voor een goede bereikbaarheid van de havens zijn volgens de minister daarom belangrijk: 'Met het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) geef ik hier onverkort invulling aan, zowel voor de maritieme toegang tot de havens als op de multimodale achterlandverbindingen en goederenvervoercorridors. De Havennota gaat voor deze investeringen uit van vijf havens van nationaal belang: Rotterdam, Moerdijk, Amsterdam/Noordzeekanaalgebied, Groningen (Eemshaven en Delfzijl) en North Sea Port (in Nederland Vlissingen en Terneuzen).'

Mooi dat de havens van Eemshaven en Delfzijl worden genoemd, maar in het MIRT is daar qua investeringen in de bereikbaarheid helemaal niets van terug te zien. Het zijn de enige zeehavens die geen directe aansluiting hebben op welke Europese corridor dan ook. De havens staan ook niet genoemd in de plannen voor het spoorveiligheidssysteem ERTMS of voor elektrificatie, zodat er geen gelijk speelveld is met de andere vier zeehavens van 'nationaal belang'.

Pas door elektrificatie van het

De wereld van het spoor is groter dan Arriva en de NS

Noord-Nederlandse spoor en de aanleg van extra wissels voor de aansluiting op de Duitse Emslandstrecke naar Midden-Duitsland, kan de bereikbaarheid van Noord-Nederland internationaal per spoor echt toenemen. Niet alleen voor vrachtverkeer, ook de verdienst van Borkum ziet graag een ICE met passagiers uit Duitsland meerdere keren per dag bij het station Eemshaven arriveren. Daarbij zou zelfs doordringen naar Harlingen geen probleem moeten zijn. Maar in de visie van het internationaal personenvervoer per trein en in de onderzoeken gemaakt door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) is de enige stad die men kent Amsterdam. Blijkbaar is nooit naar andere verbindingen gekeken, verbindingen die in andere landen van Europa qua afstand gewoon nationale verbindingen zijn, maar voor Nederland internationaal.

In het coalitieakkoord van de provincie Groningen vinden we de vol-

gende zin terug: 'Wij blijven ook inzetten op een snellere spoorverbinding Groningen-Bremen/Hamburg. Tevens onderzoeken wij de Nedersaksenlijn, optimalisatie van de Hanzeroute via Noord-Duitsland richting Scandinavië en aansluiting op de Emslandstrecke richting Midden-Duitsland.'

Wanneer gaan de Staten van Groningen eindelijk eens aan het college van Gedeputeerde Staten vragen om serieuze onderzoeken met betrekking tot de Wunderline tussen Groningen en Bremen en de verbinding met Midden-Duitsland? Onderzoeken die verder kijken dan het niveau van de regionale Arriva-treinen. Aan welke voorwaarden moet de infrastructuur werkelijk voldoen om bijvoorbeeld een ICE uit Stuttgart in de Eemshaven te kunnen ontvangen? Welke consequenties heeft dit voor de Friesenbrücke? Waarom staan dit soort verbindingen niet in een gemeenschappelijke spooragenda van de provincies Groningen, Friesland en Drenthe en de grote steden Groningen, Leeuwarden, Assen en Emmen? Want de wereld van het spoor is groter dan Arriva en de Nederlandse Spoorwegen, als je het maar ziet.

Frank Menger uit Groningen is ov-specialist.

Tweede Kamer is vergeetachtig

„De zorg en de ic's, die hebben geëxcelleerd”, aldus RIVM-topman Jaap van Dissel (DVHN, 25/6). Je zou zeggen: een prima reden voor een structurele loonsverbetering van alle mensen die in de zorg werken. Immers, 40 procent van de werkmensen in de zorg overweegt deze sector te verlaten vanwege de te magere beloning voor hun werk dat levensreddend is gebleken in maart en april, op het hoogtepunt van de coronacrisis. De Tweede

Kamer ziet dat toch anders: 73 Kamerleden stemden tegen het voorstel voor een verbetering van de salarissen van zorgmedewerkers, en 71 voor. De salarisverbetering gaat dus niet door. Kennelijk is een meerderheid van de Kamerleden al weer vergeten welke bovenmenselijke inspanningen gevraagd werden van deze medewerkers, die hun extra werk vervulden met gevaar voor eigen leven. Onbegrijpelijk, en zeer betreurenswaardig.

Niebert, Bert Weggemans

Drank bij de kapper

Hierbij wil ik reageren op het artikel 'Anti-drinklobby in geweer tegen alcohol-bij-kapperwet' van het Asser Tweede Kamerlid Ziengs. De heer en mevrouw Ziengs hebben zelf een alcoholprobleem zonder dat zij dit zelf beseffen. Als zij alcohol willen schenken in hun eigen kapsalons moeten ze die verantwoordelijkheid zelf nemen. Maar gelet op het feit de overheid met goede gerichte acties studenten en scholieren wil aanmoedigen

om minder alcohol te nuttigen, dan faal je in dit geval om hier als te duur betaalde volksvertegenwoordiger serieus mee om te gaan.

Assen, J. Zonderman

DAGBLAD NOORDEN VANU HET
WWW.DVHN.NL
24 UUR NIEUWS