

# ‘Er moeten nu infrastructurele maatregelen genomen worden’

*De havens van Delfzijl en de Eemshaven groeien hard. Zo hard zelfs dat verschillende knelpunten, over de weg, het water en per spoor, nodig moeten worden aangepakt. „Er moet iets gebeuren om te voorkomen dat infrastructuur en beperkte logistieke mogelijkheden een verdere ontwikkeling van de havens en dus van de regio gaan beperken”, zegt Erik Bertholet, verantwoordelijk voor de logistiek binnen Groningen Seaports.*



Jildou Posthuma Erik Bertholet en Pieter van der Wal

Woorden die door havenmeester Pieter van der Wal en Jildou Posthuma, public affairs manager bij Groningen Seaports, van harte worden onderschreven. „Delfzijl is het eindpunt van de Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl”, zegt Van der Wal. „Een vaarweg waarover dagelijks vele tientallen binnenvaartschepen varen. Schepen die steeds langer worden, een aantal meet inmiddels 135 meter. En dat geeft problemen bij de zeesluis, een sluis die nooit bedoeld is om deze lengtes te faciliteren, het kan wel, maar niet 24/7. Onze verwachting is dat er steeds meer schepen van 135 meter zullen gaan varen, wat ook beter is voor het milieu, daar moet een oplossing voor komen.”

„Er wordt steeds meer vervoerd met binnenvaartschepen”, gaat Posthuma verder. „De verwachting is dat die groei doorzet. De vaarweg wordt steeds belangrijker, onder meer vanwege de ontwikkeling van een circulaire en biobased economie in Delfzijl. Er zal steeds meer grootschalige aanvoer komen van bio grondstoffen, denk bijvoorbeeld aan SkyNRG. Die zal voor de productie van hun biokerosine deels gebruik maken van binnenvaart, voor de aanvoer van gebruikte olie en vetten. Dit past overigens uitstekend in onze ambities om bedrijven te stimuleren hun grondstoffen en producten zoveel mogelijk per schip en per spoor te vervoeren.”

## **Brug N33**

Een gevolg van de enorme toename van de binnenvaart op het Eemskanaal is dat de brug in de N33 regelmatig open staat, waardoor er lange wachttijden en congestie ontstaat. Bertholet: „Het komt voor dat de rij wachtende auto’s dermate lang is dat de laatste in de rij de brug nog niet eens over is of hij gaat alweer open om het volgende schip door te laten.”

„De N33 is sowieso een bottleneck voor de regio”, gaat hij verder. „Niet alleen rijden er, mede door de toenemende bedrijvigheid, steeds meer vrachtauto’s overheen. Alle bedrijven die zich hier in de afgelopen jaren hebben gevestigd en nog gaan vestigen, hebben mensen aan het werk, die niet allemaal in de regio wonen. Dit alles brengt dagelijks heel veel verkeersbewegingen met zich mee, waarop de N33 niet is berekend.”

*‘Niet op tijd investeren in infrastructuur kan een beperkende factor worden voor het vestigingsklimaat in deze regio’*

## **Ferryverbinding**

Dat is één van de redenen waarom Groningen Seaports pleit voor verdubbeling van de N33. „De N33 speelt ook een cruciale rol als verbinding tussen de havens en het Ruhrgebied in Duitsland. De nieuwe ferryverbinding van en naar Kristiansand legt niet voor niets in de Eemshaven aan. Het wordt voor vervoerders uit de rest van Nederland, een groot deel van Duitsland en uit Noorwegen straks heel aantrekkelijk om met deze ferry de overtocht te maken. Je bent dan vanuit de Eemshaven sneller in het Ruhrgebied dan via Rotterdam. Het is schrijnend dat de N33 de enige weg op de route is die nog niet is verdubbeld.”

## **Aquaduct**

De verdubbeling van de N33 is niet de enige wens waar de regio op inzet. „Klopt, de brug over het Eemskanaal zorgt voor zoveel congestie en oponthoud, dat het verstandig is om daar een

aquaduct aan te leggen”, geeft Posthuma aan. „Waarbij dan rekening moet worden gehouden met het transport van windturbines, die moeten wel door het aquaduct kunnen, anders creëren we meteen een volgend probleem.”

## **Elektrificatie**

Dan het spoor, zowel Delfzijl als de Eemshaven zijn per spoor bereikbaar, maar de bottleneck ligt volgens Bertholet bij Onnen, waardoor elektrische locomotieven niet de regio Delfzijl/Eemshaven en Groningen Railport in Veendam kunnen bereiken. „Dat is, zo blijkt telkens weer, een groot probleem voor bedrijven die hun grondstoffen en producten via het spoor willen vervoeren. In feite knip je het tijdspad in tweeën, omdat de elektrificatie niet doorloopt. Dat is anno 2021 toch te gek voor woorden. Kortom, Groningen Seaports zet in op elektrificatie, waardoor we ook meteen kunnen aansluiten op het Duitse spoor.”

## **Vestigingsklimaat**

Het is vijf voor twaalf, zo vinden ze bij Groningen Seaports. „Niet op tijd investeren in infrastructuur kan een beperkende factor worden voor het vestigingsklimaat in deze regio. Wij willen de bestaande problemen zo snel mogelijk oplossen, zeker gezien de ontwikkelingen die er nog allemaal aan zitten te komen. In deze regio is nog ruimte om te ondernemen en dat zien steeds meer ondernemers in. Niet voor niets wordt de Eemshaven uitgebreid met het gebied de Oostpolder, waardoor de Eemshaven qua oppervlakte anderhalf keer zo groot wordt. We kunnen de problemen nu nog tackelen, het is van het allergrootste belang om daar met elkaar op in te zetten en mee aan de slag te gaan.”