Onderbouwing agendapunt

Rapport d.d. januari 2012 inzake " Lobbyanalyse van Noord-Nederland Op nationale en Europese schaal" opgesteld door de heer Frank Menger

Geagendeerd door: PvdA statenfractie

Vergadering: Statencommissie B&F.

Datum vergadering: 11 april 2012

Motivering voor agendering.

Het betreffende rapport dat een analyse geeft van de effectiviteit van de lobby in SNN verband ademt een kritische sfeer uit van: te beperkt van inzet, te laat ingezette acties, te weinig over de landsgrens kijkend, dus al met al onvoldoende.

Steller dezes heeft, samen met collega statenlid Albert Kerstholt, een gesprek gevoerd met de heer Menger. Tijdens dat gesprek gaf de heer Menger aan dat niet zozeer de betrokken medewerkers (lobbyisten) een verwijt valt te maken maar dat zij onvoldoende voor hun taak zijn geëquipeerd (qua aantal en qua middelen) om op essentiële zaken daadkrachtig in te kunnen spelen.

Juist in een situatie waarin door gewijzigde verhoudingen in Brussel en Den Haag scherper in de wind moeten worden gezeild dan in het verleden in het geval was, zou het vervolgen van de huidige gedragslijn het noorden kunnen opbreken. De merknaam Samenwerkingsverband Noord Nederland zou niet meerin alle opzichten volstaan. Daarbij worden vergelijkingen gemaakt met ontwikkelingen in met name Brainport Eindhoven, maar ook met die in andere delen van het land.

Visie van de fractie.

De effectiviteit van de lobby activiteiten is in de vergadering van het Algemeen Bestuur – niet met enige regelmaat maar zo nu en dan – aan de orde geweest. In dat kader ging het niet zozeer om het verruimen van de middelen maar meer om de vraag in hoeverre de inzet effectief is. In de beantwoording door het DB SNN werd destijds niet de conclusie getrokken dat bijstelling van beleid nodig zou zijn.

Hoewel het voorliggende rapport voortkomt uit slechts deskresearch is de PvdA fractie van opvatting dat een nadere bespreking van de inhoud daarvan wenselijk is, met de analyse van het rapport als vertrekpunt. Daaraan toegevoegd de vraag of de lobbyactiviteiten op de toekomst gericht ook bijstelling behoeven.

Vragen aan de overige fracties.

Kunt u zich vinden in deze wijze van bespreken van het rapport

Lobbyanalyse
Van Noord-Nederland
Op nationale en Europese schaal

Voorwoord

Het onderliggende rapport is door veel deskresearch gemaakt. Met intensief gebruik van het internet. Dit komt voort uit mijn behoefte om te weten hoe de regio Noord-Nederland in staat is haar belangen op nationale en Europese schaal te behartigen.

Tijdens dit onderzoek ben ik helaas tot een aantal schrikbarende conclusies gekomen die eigenlijk acuut ter hand zouden moeten worden genomen. De suggestie voor de basis van dit rapport is gelegd door de heer Arnoud Hoogsteen de vice-voorzitter van de SER Noord-Nederland. Dit is een verdere uitwerking van twee zogenaamde Quick Scans op een bepaalde situatie.

Tevens geeft dit een beeld op bepaalde gebieden waar ik zelf in de praktijk vanaf 2004 tot op heden tegen aanloop. In de politieke wandelgangen heb ik vaak verschillende dingen geopperd. Maar men weet blijkbaar niet hoe ernstig de situatie op het moment is.

Ik hoop dat dit rapport een beetje als een 'Eye-opener' gaat werken en er veel beter gecoördineerde acties in de toekomst plaats gaan vinden. In het clusterbeleid ontbreken ook clusters die als cement fungeren. Tevens tekortkomingen op plaatsen waarop dit moment totaal geen structurele samenwerking plaats vindt! Dit hoort op een gerichte politieke agenda.

Frank Menger
Januari 2012

Inhoudsopgave

Bladzijde 1: Lobbykracht vergelijking Noord-Nederland – Randstad – Brainport
Noordvleugel Randstad
Bladzijde 2: Zuidvleugel Randstad
Bladzijde 3: Brainport
Bladzijde 4: Noord-Nederland
Bladzijde 7: Den Haag
Bladzijde 8: Korte samenvatting met de spelers per regio
Bladzijde10: Welke rol kan Duitsland spelen in het geheel?
Bladzijde11: Per deelstaat
Bladzijde13: Noord-Duitsland in de lobby
Bladzijde14: Leermomenten voor het noorden in de lobby
Bladzijde15: Begint de Noordoostas aan de Zuidas?
Bladzijde17: Welke rol kan het SNN met Nordconnect spelen?
Bladzijde18: Noorden zal moeten denken als een strafpleiter
Bladzijde20: Bronvermelding

December 2011-januari 2012

Lobbykrachtvergelijking Noord-Nederland-Randstad-Brainport

In de meest recente periode lijkt het Noorden niet in staat haar belangen goed te kunnen behartigen. Dit blijkt vooral merkbaar op de belangrijke infrastructuurdossiers. In progamma 'Meerjaren Investeringen Ruimte Transport' blijkt het Noorden volledig geschrapt voor de komende jaren wat investeringen aangaat.

Dit roept dus vraagtekens op hoe dit heeft kunnen gebeuren. Men is blijkbaar niet instaat draagvlak te kweken bij anderen zonder dat meteen het 'Calimero' effect optreedt. Hierdoor is een regio genaamd de Noord-Vleugel van de Randstad (Haarlem-Amsterdam-Almere) in staat miljarden bij elkaar te harken ten koste van de rest van het land. Men ziet de noodzaak van investeringen in zware infrastructuur, boven de lijn Almere en Zwolle niet in. Mede door deze reden is de hogesnelheidsverbinding naar het noorden van het land afgeschoten.

In deze casus is het dus handig om te kijken wat de spelers zijn in het geheel en hun potentiële lobbykracht in het Haagse krachtenveld te bekijken. Juist de veelheid van spelers die van belang zijn voor de *Mainportstrategie* vanuit het Rijk. In de regio groot Amsterdam is het een leuke vergelijking te maken van hoeveel menskracht men daar gecoördineerd in kan zetten in Den Haag en de mobiliteitsnetwerken.

Noordvleugel Randstad

Binnen dit kader valt de alliantie tussen de gemeente Amsterdam en de gemeente Almere op. Hierdoor is men een belangrijke verbinding op de kaart te zetten; IJ-meer, die ook onderdeel was in het dispuut rond de 'Zuiderzeelijn'. Het begint dus wrang voor het noorden te worden als die investering doorgaat als een metroverbinding met kosten rond 2.2 miljard Euro. Dat is meer dan de drie provincies in het noorden mogen verdelen na de afkoopsom van 2.16 miljard na het afserveren van de Zuiderzeelijn.

Het lijkt dat men overal aanwezig is; de 'netwerken' rond de mobiliteit optimaal benut om zijn zin te krijgen. In dit kader is een quickscan van de belangrijkste spelers in de Noordvleugel van de Randstad.

De stad Almere heeft alleen al in het kader van haar project Almere2030 twee eigen lobbyisten in dienst. Die het ruimtelijke en verkeersbeleid laten zien. Dit is naast de eigen wethouder van RO Adri Duijvestijn. Voor Almere2030 had de gemeente Almere een eigen kantoor in het centrum Amsterdam om fysiek dichterbij Den Haag te zijn.

Verder is de Stad Amsterdam een grote speler met in haar 'bedrijf' nog de Amsterdamse haven. Bijna alle wethouders zijn actief op de economische en ruimtelijke dossiers. Het actuele college wat daarvoor verantwoordelijk is bestaat uit; Carolien Gehrels (EZ), Maarten van Poelgeest(RO), Eric van den Burg (Schiphol), Frank Ossel(Zeehaven) en Eric Wiebes(verkeer&vervoer).

Daarnaast is de Luchthaven Schiphol en de Zeehaven Amsterdam ook zelf een actieve deelnemer in het veld. Naast de directie Schiphol(Jos NijhuisCEO) en zijn staf beschikt men ook nog over meerdere mensen die de verkeersbelangen in Den Haag vertegenwoordigen. De vraag is wie zijn het?

Ook de Haven van Amsterdam is zelf in het spel vertegenwoordigd door de directeur Dertje Meijer, maar de organisatie zal zelf ook mensen in Den Haag hebben. Bekend thema de zeesluis bij IJmuiden. De vraag is wie zijn de lobbyisten van de Amsterdamse haven?

Daarnaast hebben ze nog een behoorlijk steunfractie in de Kamer van Koophandel Amsterdam en VNO-NCWwest. De Kamer van Koophandel in Hoofddorp en de gemeente Haarlemmermeer waarin Schiphol feite ligt. Trekken gemeenschappelijk op om het gemeenschappelijke belang zo goed mogelijk te kunnen promoten en verdedigen bij het Rijk. De Greenport Aalsmeer is ook een partner in het geheel.

Is er een strategische agenda van de Noordvleugel? Als die er is hoe kunnen wij die gebruiken om de doelen voor Noord-Nederland te verwezenlijken.

Zuidvleugel Randstad

De Zuidvleugel van de Randstad bestaat uit het gebied vanaf Hoek van Holland tot ongeveer Gorichem. De grootste interessante speler is voor ons Rotterdam cq de Rotterdamse haven. Daar zijn een aantal activiteiten die een crossover hebben met de eigen agenda van het Noorden van het land. Vooral op de secties Energy en Biobased Economy kunnen wij er last van hebben.
Ook in het kader van de bereikbaarheid van de haven Rotterdam zijn er voor onze regio wel kansen. Puur om de kaarten op de externe bereikbaarheid in te zetten van de Rotterdamse haven.

Het college van Rotterdam is zelf ook een belangrijke speler in het systeem. Maar men zal ook nog enige fulltime lobbyisten op bepaalde agendapunten. Voor ons zijn van belang Wethouder Baljeu(Verkeer, Haven, Regionale Economie), Wethouder Krakus(RO, Vastgoed en Stedelijke Economie), Wethouder Van Huffelen(Duurzaamheid, Binnenstad, Buitenruimte) en Wethouder Louwes(Arbeidsmarkt, Hoger Onderwijs, Innovatie en Participatie.

Natuurlijk is de haven van Rotterdam een niet te missen speler in het hele veld. Vanwege de meerdere belangen die er op economisch gebied spelen in de haven. Zie hoe succesvol de lobby voor de Tweede Maasvlakte en Betuwelijn zijn geweest. De haven beheerst ook het spel van het aangaan van strategische allianties met andere haven partijen. Het meest recente feit is de samenwerking met haar grootste concurrent Antwerpen. De samenwerking met Amsterdam bestond al langer. Verder vervullen juist de havens van Zeeland Seaports en die van Moerdijk een strategische en tactische plek in het netwerk.

Voor de haven van Rotterdam is natuurlijk de CEO Hans Smits de eerst aangesprokene is. De tweede persoon de COO Thessa Menssen vanwege alle operationele activiteiten en de daaraan gebonden zaken zoals infrastructuur. De sectie logistics van Emile Hoogsteden is ook één die niet over het hoofd te zien is. Puur alleen al vanwege de containerstromen van en naar de Port of Rotterdam.

Hier heeft het college en de haven ook twee natuurlijke partners in het systeem. Dat is de Kamer van Koophandel in Rotterdam en ook weer VNO-NCWwest. Rotterdam is de logisitieke hotspot van Nederland. Verder zijn er een aantal netwerken en initiatieven daar die niet te missen zijn. De vraag is misschien welke is bruikbaar voor ons?
Dit betreft *Deltalinqs* waarbij de heer Bas Janssen (directie)verantwoordelijk is voor de sectie economie. Voor infrastructuur Niels Dekker(achterlandverbindingen). Wim van Sluis als voorzitter. Hierbinnen is ook een sectie Energie.

Sinds 2010 bestaat ook het *Rotterdam Climate Initiative*, dat geleid wordt door Paula Verhoeven. Dit is een netwerk dat zijn kracht echt heeft ook door naar de raad van advies te kijken en de spelers daarin. Op het gebied van Agribusiness zijn beide Geenports Bleiswijk en…..

Brainport

Met Brainport bedoeld men de stad Eindhoven en gelieerd daaraan is de maintenance valley. Dit gebied is groter dan alleen de stad en beslaat het oostelijke deel van Brabant en het gebied van Noord en Midden Limburg. De twee dragers van de Brainport zijn de TU Eindhoven en het voormalige Natlab van Philips dat nu een broedplaats is van hoogwaardige technologie. Eindhoven is als stad wel weer te vergelijken met Groningen. Voor RO is Mary Fiers op dit moment verantwoordelijk. Voor EZ is Henk Brink actief met als opvallende portefeuille Brainport, Hoger Onderwijs, Studentenstad. Naast een stuk arbeidsmarkt beleid.

Aangezien het vanwege de schaalgrote niet mogelijk is gebeurt er veel in overleg met de Provincie Brabant. Voor de provincie is het gebied extra van belang met extra veel aandacht. Naast West-Brabant. Gedeputeerde Yves de Boer (VVD) doet RO en heeft met connectie met de noordelijke havens de Haven Moerdijk en Logistiek Park Moerdijk. Ruud van Heugten (CDA) voor Mobiliteit. Voor Economische Zaken Bert Pauli(VVD).
Het cluster waarvan Eindhoven deel uitmaakt heet Brabantstad. Dit komt omdat deze steden heel nauw met elkaar verbonden zijn ook geografisch.

De werkgevers zijn vertegenwoordigd in Brabants Zeeuwse Werkgevers die een regionaal steunpunt zijn van VNO-NCW. Vanwege de nauwe banden met Limburg vooral het Noorden en Midden. Voor Limburg het LWV. Limburgse Werkgevers Vereniging. Vertegenwoordigd door Wim Weijen. In bepaalde dossiers is er echt wel een samenhang met het noorden. Dit betreft zeker het dossier ‘krimp’ wat in onze regio ook een belangrijke rol speelt.

Wat wel opvalt is dat deze regio zich zeer goed weet te manifesteren in Den Haag en Brussel. De vraag speelt dan op? Hoe hun lobby vorm wordt gegeven? Wat maakt wel het verschil tussen een succes of een domper?

Hoe zit de netwerkstructuur in elkaar plus de ondersteunende organisaties in zuidelijk Nederland? Valt er een lobby patroon te ontdekken wie voor welke belangen opkomt en wie ondersteunend bezig zijn in dit perspectief?
Het bovenstaande geeft een beeld van eigenlijk drie regio’s die zich goed in de kaart weten te spelen in Den Haag. Kan het Noorden ervan leren?

Noord-Nederland

Tot op heden weet het noorden van het land zich veel te beperk in de kijker te spelen. Bij de verdeling van Rijksgelden staat de regio onderaan aan de ladder. Berucht voorbeeld is het FES. Dit was een potje gefinancierd door de aardgasbaten. De regio waar het Aardgas vandaan kwam heeft in totaal maar 1% van de gelden gekregen.

Om wel de juiste middelen voor structuurversterking te krijgen die meestal niet via de normale financieringspaden in Den Haag liepen. Daar heerst toch een beetje een credo van ‘Het Noorden bestaat niet’. Vooral bij de ambtelijke top en de nodige adviesraden. Blijkbaar staat het gebied op de negeerlijst; eigenlijk al decennia lang.

De regio heeft altijd strijd moeten voeren voor voldoende Rijksmiddelen zonder zich aan het bekende *'calimero-effect'* te kunnen onttrekken. Het noorden heeft de laatste 20 jaar na moeizame gevechten in Den Haag twee keer wat redelijke bedragen gekregen voor de economische structuurversterking.

De eerste was het 'Langmangeld' genoemd naar de onderzoeker. Hieruit zijn langzaam zes clusters ontwikkeld, waarop het noorden zich is gaan richten ter onderscheiding van de rest van Nederland. Het betreft: *Toerisme, Water, Healthy Aging, Sensor en Energy*. Naast de nodige gelden voor verbetering van de infrastructuur. Het bedrag was groot 5 miljard gulden.

Het tweede redelijke bedrag is gewonnen na een lange strijd voor een veel hoogwaardiger spoorverbinding met de Randstad. Dit heet het 'Zuiderzeelijndossier'
Het pakket dat als afkoopsom heeft de naam 'Regio Specifiek Pakket – Zuiderzeelijn' is groot 2.16 miljard Euro. Dit is hoofdzakelijk voor infrastructuurverbetering. Er staan projecten op de lijst die het Rijk stilletjes al vanaf het MIRT gehaald had. Het Noorden is bij het Mininsterie van Infrastructuur&Milieu de eerste bezuinigingspost als het gaat om projecten uit- of af te stellen. Verder is binnen dit bedrag 600 miljoen gereserveerd voor educatie en onderzoek.

Toch blijft de vraag open? Waarom we er maar niet in slagen uit de reguliere middelen voor onder andere infrastructuur voldoende naar het noorden te krijgen? Voor sommige projecten blijken de geldstromen uit Brussel gemakkelijker te verkrijgen dan de reguliere middelen uit de Rijksbegroting.

Voor het Noorden is wel het **Samenwerkingsverband Noord-Nederland** actief. Dit is de samenwerking van de drie noordelijke provincies. Men heeft een paar lobbyisten in Den Haag die in het Huis der Provinciën. Verder nog een delegatie in Brussel in het Huis der Provinciën. De actuele staf bestaat daar uit 3 mensen. De Noordelijke bestuurders doen teveel zelf zonder soms een duidelijke strategie en tactiek. Door een optimale afstemming van de agenda's valt er al meer te bereiken. De stad Groningen; de grootste speler qua inwoners in de regio is niet al te actief betrokken bij het SNN behalve een donatie van een bepaald bedrag. Het is ook niet duidelijk of de stad zelf mensen op de loonlijst voor lobby activiteiten heeft staan. Met daarbij de vraag over welke dossiers gaat het dan? Lobbyen de wethouders zelf?

Het Noorden van het land is niet prominent aanwezig op de verschillende ruimtelijke en mobiliteitsbijeenkomsten landelijk. Hierdoor ontbreek de kracht door het gebruik van de tweede , derde en vierde lobbylaag. Dat spel heet beïnvloed de penvoerders. Door het ontberen van een sterk netwerk in juist de Randstad zelf missen we de mogelijkheden om het spel mede te bepalen. Hierbij moet ook rekening worden gehouden met het weerleggen van 'slechte' of 'extreem gekleurde' rapporten.

Een paar andere spelers van formaat in de regio zijn de Rijksuniversiteit te Groningen (dean Elmer Sterken). De Hanze hogeschool met de bestuurder Willem Smink. Voor de zorg is het UMCG een grote speler en werkgever. De voorzitter van het bestuur is de heer Bruggeman. Op het gebied van energie in de stad Groningen de Gasunie(Paul van Gelder) en in Assen de NAM (Barend Botter).

Hier is ook het VNO-NCW aanwezig met als secretaris de heer Lambert Zwiers. In hetzelfde gebouw zit ook MKB-noord vertegenwoordigd door de heer Van Gent. Ook de Kamer van Koophandel Noord Nederland is een partner.

Samen met de werknemersvertegenwoordiging in zitten ze in de SERnoord-nederland. De huidige secretaris is Fleur Gräper.

Hoe brengen we bepaalde dingen beter aan de 'man'? Met de gedachte voor de ontwikkeling van de ***NorthEastCorridor*** ook in fysieke vorm. Zal een goede samenwerking met juist de vijf noordelijke deelstaten van Duitsland van belang zijn voor de agenda bepaling in Berlijn en Brussel om een gemeenschappelijk geluid te laten horen.

Welke rol kunnen de politieke partijen in beide landen spelen; vooral in de vijf noordelijke deelstaten van Duitsland. Op het ogenblik is het vizier teveel gericht op Niedersachsen alleen als het gaat om Noord-Duitsland. Hoe valt dit effectiever te organiseren; SNN?

Door intensieve samenwerking met Noord-Duitsland als geheel valt er meer georganiseerd te krijgen. Helaas in het kader van juist de infrastructuur is inzetten op logistiek als een belangrijke bouwsteen de juiste. Hier mist me n nog steeds een duidelijke visie en richting. Dit is nadelig voor de NorthEastCorridor in fysieke vorm. Vooral de rail versie. Voor zowel goederen als hogesnelheids spoorverbinding. Onze railontsluiting is niet van die kwaliteit grensoverschrijdend zoals bij de Brainportregio.

Hierop zal een strategische agenda op los gelaten moeten worden. Die er op dit moment niet is. Dit behoort onderdeel te zijn van een totaal lobby plan waarbij infrastructuur & logistiek van nature horen worden meegenomen. Daar infrastructuur wel een bindmiddel is tussen de verschillende gebieden waarin de drie noordelijke provincies zich onderscheiden.

Voor de provincie Groningen zijn de volgende personen in de actuele stand van zaken de belangrijkste spelers: William Moorlag(RO), Wilma Mansveld (EZ) en Mark Boumans (Mobiliteit)
Voor Drenthe: Van der Tuuk(EZ), Brink(Mobiliteit) en Munniksma(RO)
Voor Friesland: Poepjes(Mobiliteit), Konst(RO)
Groningen-stad: De Vries (RO), Dekker(Mobiliteit) en Schroor(EZ)

Juist kan deze crises gebruikt worden om grondig een analyse te maken wat beter kan. In een recente publicatie van oktober vond het economisch bureau van de ING dat het schrappen van middelen voor de verbetering van de spoorverbinding naar Duitsland een slecht idee voor de noordelijke economie.

Vanaf mei zijn een aantal publicaties en beleidvoornemens in Den Haag gepubliceerd die bij de verschillende spelers en politici alarmbellen hadden af moeten laten gaan. Dit is niet gebeurd. Lijkt hier sprake van 'struisvogelpolitiek'?

De geschatte schade van het schrappen van Noord-Nederland uit het MIRT is grofweg 200 miljoen Euro. Investeringen die noodzakelijk zijn om de basisinfrastructuur naar een hoger plan te trekken. De kwaliteit van de spoorinfrastructuur is van de slechtste categorie.

De vraag blijft praten we wel met de juiste mensen; zitten we in de goede netwerken? Hoe kunnen wij ons op dezelfde manier in de picture spelen als 'Brainport'?

Den Haag

Voor het noorden zijn in Den Haag twee ministeries van levensbelang om dingen georganiseerd te krijgen. Het betreft de volgende ministeries:

Economische Zaken, Landbouw en Innovatie

Infrastructuur en Milieu

Publicaties en Rapporten die negatief kunnen zijn voor het noorden op het gebied van infrastructuur.

Structuurvisie Infrastructuur & Milieu 2010-240; juni 2011

NMCA 2011; juli 2011

Planbureau voor de Leefomgeving

Analyse van de Structuurvisie Infrastructuur & Milieu 2010-2040; september 2011

Concurrentie van de regio's 2010-240; december 2011

Economische Zaken, Landbouw en Innovatie

10 rapporten over de Topsectoren in de economie.

Het belangrijkste rapport hierover in context met de infrastructuur is:

'Partituur naar de top'; juni 2011

Nationale spelers van belang die extra aandacht verdienen:

Nederlandse Spoorwegen
Prorail
Keyrail (50% Prorail, 25% haven van Rotterdam, 25% haven van Amsterdam)
CPB
Planbureau voor de Leefomgeving
Railforum
Taks Force Mobiliteits Management

Korte samenvatting met de spelers per regio

Noord-Vleugel Randstad:

Gemeente Almere
Gemeente Amsterdam
Gemeente Haarlemmermeer

Haven van Amsterdam
Schiphol Group
Greenport Aalsmeer

Kamer van Koophandel Amsterdam
Kamer van Koophandel Hoofddorp

VNO-NCWwest
VNO-NCWmidden(VNO-NCW Flevoland)

Universiteit van Amsterdam
Vrije Universiteit
Amsterdams Medisch Centrum

Zuidvleugel Randstad:

Gemeente Rotterdam

Haven van Rotterdam

Kamer van Koophandel Rotterdam

VNO-NCWwest

Erasmus Universiteit
TU/Delft

Greenports

Deltalinqs

Rotterdam Climate Initiative

Zeeland Seaports

Vereniging Deltametropool

Brainport

Provincie Brabant
Provincie Limburg
Gemeente Eindhoven
Gemeente Venlo
Brabantstad

Kamer van Koophandel Eindhoven

Brabants Zeeuwse Werkgevers
Limburgse Werkgevers Vereniging

TU/ Eindhoven

Greenport Venlo.

Noord-Nederland

Provincie Groningen
Provincie Friesland
Provincie Drenthe
Gemeente Groningen
Gemeente Leeuwarden
Gemeente Assen
Gemeente Emmen

Kamer van Koophandel Noord-Nederland

VNO-NCWnoord

Rijksuniveristeit Groningen
Hanzehogeschool
UMCG

SNN/EDR

Plafrom Verkeer Vervoer Noord-Nederland

Groningen Seaports/ Groningen-Railport

Haven van Harlingen

Euro Terminal Coevorden

Welke rol kan noordelijke Duitsland spelen in het geheel?

Bij de aanpak van de hogesnelheidslijn zijn er een paar strategische fouten gemaakt. Zeker met betrekking tot het gebruik van de deelstaten in het noorden van Duitsland.

In de hernieuwde aanloop voor een hogesnelheidslijn zal het speelveld breder en dieper moeten. Met de actuele kaarten van de Europese corridor met betrekking tot TEN-T zal iedereen het gapende gat op moeten vallen tussen Amsterdam en Hamburg als het gaat om een hogesnelheidsverbinding. Hetzelfde kan gezegd worden over de goederen verbindingen. Dit gat is ongeveer 275 kilometer lang en 150 kilometer gemiddeld diep.

In alle processen staart men zich blind op vooral Rotterdam/Amsterdam – Berlijn of de Rhine – Rhone verbinding. Maar over een logische verbinding net achter de Noordzee langs komt niet in de hoofden op. Dit verbindt niet alleen de twee grote haven clusters Nordrange en ZARA, maar tevens een verbinding met de havens gelegen aan de Oostzee.

Binnen het noorden is blijkbaar logistiek een beetje een vies woord. Maar mits goed toegepast kan men voldoende geldstromen genereren vanuit Europa. Op dit moment zijn mij drie verschillende programma's bekend. Dryport, Ambercoastlogistics en Flavia.

Naast de regeringen van de verschillende deelstaten zijn er meer spelers die zich met infrastructuur bemoeien. Helaas zitten die blijkbaar niet in het netwerk van het noorden van Nederland. Of zal er iets aan de organisatiestructuur moeten wijzigen om wel een volwaardige gesprekspartner te worden. Nationaal is *Deltalinqs* een goed voorbeeld.

Voor het noorden is wel van belang om met goede argumentatie te komen. Juist een 3^{e} parallelle lijn in noord – zuid kan een toevoeging zijn in het netwerk van TEN-T. Op dit moment zijn de Rhine – Rhone en Baltica – Adria in beeld, maar zoals al eerder betoogt de Meditaranee-Noordzee – Oostzee verbinding is letterlijk niet in het hoofd voorgekomen.

Dit kan het noorden van Nederland niet alleen en zal stevig hulp nodig moeten hebben van het noorden van Duitsland. Dit ook vanwege een gemeenschappelijke deler in de infrastructuur op spoorgebied. Wat zijn voor ons dan de gesprekspartners? Wie zijn mensen om logisch zaken mee te doen naast de deelstaat regeringen?

Op de volgende bladzijden werk ik het per Deelstaat kort uit van wat de mogelijkheden zijn en in het oog lopende spelers. Verder in dit verhaal speelt vooral het vrachtdeel een hoofdrol om te gebruiken als hefboom voor het andere onderdeel. Dit is de gewenste hogesnelheidslijn Hamburg-Groningen-Deltametropool.

Per deelstaat

Niedersachsen Bevolking 8 miljoen

De deelstaat Niedersachsen in de directe buurman van de provincies Groningen en Drenthe. Binnen de Bondsrepubliek wordt ook amper aandacht besteed aan het gebied genaamd Emsland. Dit ligt net als de provincies midden in Europa en om politieke redenen liggen we er buiten als het gaat om hoogwaardige internationale verbindingen gaat.

Politiek
Een goed voorbeeld in de praktijk is de spoorverbinding vanuit Groningen naar Hamburg. Dit is maar een enkelspoor Diesellijntje via Bad Nieuweschans. Naast de bestuurlijke verbindingen tussen gedeputeerden zal ook een veel zwaardere lijn opgezet moeten worden op partij politieke kleuren. Dat het probleem ook in het partijpolitieke netwerk in de haarvaten gaat zitten.

Economie
Verder is vooral een strategische samenwerking met de logistieke clusters van Niedersachsen, dat is van levensbelang. Een eerste stap zou een samenwerking tussen de havens aan de Eemsmonding kunnen zijn.

Praktisch in de eerste lijn met Niedersachsen Ports bijvoorbeeld.

Bremen Bevolking 550.000 Bremerhaven 114.000 Metropoolregion 1.2 miljoen

Politiek
Voor Groningen en Drenthe geen onbekende vanuit de NHI(Neue Hanze Initiative), maar dit netwerk is vanwege bestuurlijke twisten en economische redenen helaas ter ziele gegaan. Naast het bestuurlijke deel moet er ook een gezamenlijke agenda geschreven worden door de verschillende politieke partijen. Juist in het kader van EU parlementsleden. Zodat vanuit het noorden van de Bondsrepubliek een stem gaat komen. Bremen is verder nodig in de Bondsraad als het om een gemeenschappelijke agenda gaat. Dit inzicht is niet bij de politieke partijen in het noorden aanwezig. Met alleen Niedersachsen gaan we het zeker niet redden.

Economie
Binnen de economie van Bremen is de Haven een zeer aanwezige factor. Door juist in te zetten op ook goede contacten met deze spelers zoals de *Bremen Logistic Group* of *Eurogate*. Die ook belanghebbende zijn in goede achterlandverbindingen. In het blikveld van de haven is nooit gedacht aan een directe uitbouw van de spoorlijn Bremen-Oldenburg-Leer. De inzet loopt nog steeds op een dossier genaamd de Y-trasse. De hoofdafvoer Noord-Zuid richting Hannover. Deze is momenteel tot nader order uitgesteld. Dit biedt ook kansen om de Oost naar West verbinding net achter de kust langs ter tafel te brengen.

Vanaf Bremen waar de spoorverbinding rap slechter wordt naar de aansluiting in Bad Nieuweschans.

Hamburg Bevolking 1.9 miljoen, metropoolregion 4.6 miljoen, 3e economie

Politiek
Dit is voor politiek noordelijk Nederland al een onbekende grote in het netwerk. Er zijn wat kleine contacten geweest in het verleden. Maar van een structureel politiek-economisch contact is er geen sprake. Dit is dus een gemiste kans voor Noord-Nederland. Zeker gezien het gewicht van de Deelstaat Hamburg in de Bondsraad en haar economische kracht die daar mede verantwoordelijk voor is. Hamburg 3e economie van de deelstaten. Een van de eerste dingen die op de politieke agenda hoort te staan is een tegenbezoek van Hamburg. De stad Groningen(2007) en de provincie Groningen(2008).

Economie
Als het om infrastructuur en achterlandverbindingen gaat is de haven van Hamburg een niet te missen speler in het geheel. Verder zijn er wat kleinere verbindingen met de stad Groningen en het UMCG/RUG. Binnen de havengemeenschap heeft me n ook nooit aan verbetering van de westelijke ontsluiting gedacht. Hoewel het probleem pas 100 kilometer naar westen begint bij Bremen.
Binnen de haven zijn een paar spelers echt van levensbelang; naast de *Hamburg Port Authority* is ook een bedrijf als de **HHLA** een speler van belang bij de grootste logistieke speler in de Nordrange.
Daarbij speelt binnen het net werk van Handelskammers de IHK te Hamburg een rol van regionale betekenis. De IHK Hamburg is tegelijk de IHK Nord. Haar werkgebied is op bepaalde dossiers alle vijf de noordelijke deelstaten van Duitsland.

Schleswig-Holstein Bevolking 1.5 miljoen.

De deelstaat heeft niet meer inwoners dan het noorden van Nederland.

Politiek
De grote onbekende voor de drie noordelijke provincies samen met de andere Deelstaat Meckelenburg-Vorpommern. Juist gezien de samenstelling van dit bondsland zijn er wel vergelijkingen te treffen met de 3 provincies in het noorden. Er wonen ongeveer ook 1.5 miljoen mensen.
Ook bij het progamma 'Nordconnect' van het SNN is er te weinig aandacht voor deze deelstaten. Juist deze deelstaten hebben een brugfunctie tussen de Noordzee en Balticregion. Door hier de contacten zowel ambtelijk als politiek niet aan te boren laat men kansen liggen. Juist als het om een gemeenschappelijke Europese agenda gaat. Daarbij hebben alle deelstaten een eigen Landesvertretung in zowel Berlijn als Brussel.
Hier moet nog veel werk verzet worden.

Economie
De deelstaat beschikt over een paar belangrijke havens aan de Oostzee die passen binnen de lijn van Nordconnect. Die bevinden zich in Kiel en Lübeck. Juist voor deze havens zijn verbeterde Oost-West verbindingen per spoor ook van economisch belang. Dit betreft vooral dan 2 soorten transporten. Het gaat om containers maar zeker net zo belangrijk om ferryopleggers die tussen bijvoorbeeld Zeebrugge en Rotterdam richting de Oostzee gaan. In het Hupac vervoer valt nog een wereld te winnen.
Verder houdt de deelstaat zich ook bezig met Duurzame energie en Biobased Economy door haar landbouw achtergrond. Dit zijn zowel kansen als bedreigingen van het noorden van Nederland. Juist door het vinden van alliantiepartners is er veel mogelijk.
Een ander deel van de economie betreft de scheepsbouw.

Mecklenburg-Vorpommern Bevolking 1.5 miljoen

De deelstaat heeft ook ongeveer hetzelfde aantal inwoners als het noorden van Nederland.

Politiek
Op het gebied van goederenvervoer richt de regering zich in de eerste plaats op de spoorverbinding tussen Baltica en Adria. Het is een verbinding op de lineaire op de noord-zuid as. Maar er is geen visie op TEN-T van het noordoosten naar het zuidwesten. Binnen deze kaders is er een goede kans van slagen om dit ook aan te kaarten dat een verbinding direct achter de Noordzeekust langs ook effectief is.

Economie
De economie van de deelstaat beslaat voor een groot deel de agribusiness. Naast de logistieke knooppunten van de havens aan de Oostzee. In de casus van het verbinden van het noorden zijn de havens van Wismar, Rostock, Stralsund en Sassnitz interessant als partners. Men is bezig met het heroriënteren van de economie naar duurzame economie en biobased industrie.
Ook deze havens zijn interessant om te betrekken in de transitoroute per spoor op het gebied van piggybackvervoer. Dit tussen vooral de havens vanaf Rotterdam en Zeebrugge. Waar een groot aanbod is van Ro-Ro verkeer.

Noord-Duitsland in de lobby

Iets dat opvalt ook bij de kleinere deelstaten dat als ze net zo bevolkt zijn als het noorden van Nederland dat ze in staat zijn twee grote lobbykantoren te hebben. Men heeft in de term twee; **Landesvertretungen**. Dit zijn als het ware kleine ambassades van het Bundesland. Deze zijn gevestigd in **Berlijn**(Bundesebene) en in ***Brussel***(EU-belangen).
De kwaliteit van de bezetting is hoog. Voor ieder dossier is er wel iemand verantwoordelijk. De belasting van de medewerkers is vaak niet meer dan 3 of 4 algemene dossiers. Dit is ook om de werklast dragelijk te houden. De kantoorgrote is grofweg 8 personen per kantoor per deelstaat. Blijkbaar is het rendement van de *lobby kantoren* in zowel Berlijn als Brussel groot genoeg om er deze zware externe staf op na te houden.

Leermomenten voor het noorden in de lobby

Al rondkijkend naar de beste methode om als regio beter zichtbaarder te worden op nationaal niveau, bilateraal en Europees vallen er een aantal dingen op in de organisatiegraad van elkaar versterkende netwerken. Blijkbaar zijn er ook minder 'hoekse en kabeljauwse twisten' tussen de verschillende bestuurders in de verschillende andere provincies of het wordt eerder door hun staf de kop ingedrukt. Juist vanwege het algemene belang voor de regio. Helaas laat het noorden van Nederland zich nog te snel tegen elkaar uitspelen, in Den Haag.

Er zijn wel een paar dingen opgevallen in de organisatiegraad van de verschillende belanghebbenden. Er zijn een aantal koepels opgericht die het lokale belang van de verschillende speler overstijgen. Voor de Randstad in algemeen; de vereniging Deltametropool waarin alle gremia vertegenwoordigd zijn van overheid, bedrijfsleven en wetenschap. Men is in staat goede symposia te organiseren met het versterken van de onderliggende netwerken. Binnen de regio Rotterdam zijn ook 2 uitstekende voorbeelden te vinden. Dit betreft *Deltalinqs* en het *Rotterdam Climate Initiative*. Het gevolg is ook dat men over extra lobbykanalen beschikt en dingen op de politieke agenda kan zetten zowel lokaal als regionaal en landelijk.

De vraag is dus hoe gaan wij het organiseren; daar de verschillende kleine belangclubjes elkaar wel danig in de wielen gaan rijden. Op infrastructuur en logistiek gebied kan iets zoals een Logistiek Initiatief ook een prima middel zijn; zie in dit geval Duitsland. Hierin nemen ook spelers deel van zowel overheid als de commerciële sector. Dit zal wel heel het noorden van Nederland moeten bestrijken. Anders missen we de massa die wel nodig is.

Hoe kan het SNN haar representatie verbeteren? In dit geval hebben we drie borden waarop figuurlijk geschaakt en gepokerd moet worden. Dit betreft Den Haag, Brussel en Berlijn. Wat zijn inventieve en noodzakelijke zetten of oplossingen.

Wat echt zal moeten gebeuren is dat de externe bezetting zowel kwalitatief als kwantitatief verbeterd. Gezien de zwaarte van de dossiers en de veelheid daarvan is er met een bezetting van 2 personen in Brussel sprake van structurele onderbezetting. De bezetting in Den Haag gaat tijdelijk naar 2 personen voor 2 jaar. Dit is nog steeds onder de maat. Voor een goed bruikbaar netwerk is minimaal 5 jaar nodig. Met actueel ondersteuning voor 2 jaar. Dit is nog structureel te weinig.

Vanwege de lobby op Berlijn ontbreekt ook nog een kantoor ergens in het noorden van Duitsland. Dit om zowel contacten met de regeringen in de Deelstaten als de parlementen te houden. Een logische optie lijkt Hamburg. Centraal tussen de deelstaten in en Berlijn. De grote van de bezetting blijft nog even een vraagteken.

Dit naast de representatie van de bestuurders en ambtenaren bij verschillende symposia in zowel Randstad als Noord-Duitsland. We zijn niet echt 'zichtbaar' aanwezig op tal van fronten. Persoonlijk aanwezig zijn is toch zakelijk gezien de helft van de deal.

Begint de Noordoostas aan de Zuidas!

Dit is een interessante thesis om de vraagstelling duidelijk te hebben. Begint of eindigt de *North East Corridor* in Groningen of toch in Amsterdam?

In het Europese denken in elkaar verbindende regio's via de zogenaamde corridor. Juist voor de Deltametropoolregio zoals de Randstad zich omschrijft is er een blinde vlek als het gaat om het noorden van Nederland en de mogelijkheden richting Scandinavië en de Baltic. Vooral als we het over de hogesnelheidslijn spreken. Die een dubbel functie heeft in deze gedachte. De eerste is alle hoogwaardige economische centra hoogwaardig per spoor te verbinden. De tweede functie is het beter ontsluiten van de tussen liggende agrarische gebieden.

Voor de noordoostelijke as zijn er twee verschillende varianten. Dit heeft te maken met het soort transport dat zich erop gaat bevinden. Op de ene verbinding gaat veel meer goederentransport plaatsvinden. De andere is de hogesnelheidsverbinding door Flevoland via Groningen naar Hamburg.

In het kader van een robuust spoorwegnet zijn er in het spoornetwerk al verschillende stemmen op gegaan om een betere ontvlechting van *goederenvervoer* van het *personenvervoer* op het kernnet. Dit kernnet is al behoorlijk overbelast. Niet alleen bij ons maar ook in Duitsland.

Een hele belangrijke suggestie daar was de volgende met betrekking tot de Betuwelijn. Voor het goederenvervoer naar het Noorden van het Europese continent de volgende route: *Havenspoorlijn-Betuwelijn-IJssellijn-Almelo-Mariënberg-Coevorden-Emmen-Veendam-Bad Nieuweschans*

Door deze verbinding profiteren beide Railterminals van een goede ontsluiting. Voor Veendam komt er een veel betere zuidelijke ontsluiting. Voor Coevorden juist een goede ontsluiting naar het noorden. *Dit betekent dan men in de praktijk hierdoor ook meer de spoorlijn Groningen-Zwolle en verder wat ontlast wat gunstiger is voor het personenverkeer.*

Als actueel onderwerp is dus de Oostboog voor de Groningen Railport van wezenlijk belang. Niet alleen voor de eigen ontsluiting, maar ook voor een betere ontsluiting in de nabije toekomst met het achterland. Met een ander spoorgebonden project in de regio komen er problemen bij het rangeerterrein in Onnen.

In dit kader hoe maken we de regionale politici duidelijk dat er binnen totaal andere kaders gedacht moet worden. ***In plaats van de lokale postzegel die Veendam is?*** De kaders horen zich veel meer te gaan bewegen in Trans Europees Netwerk – Trein.
Hoe verklaren we de politici zowel de Gedeputeerden als de leden van de Staten in de drie Noordelijke provincies dit? Enkelen hebben wel de term; TEN-T gehoord, maar weten het fijne er niet van.

Voor de verbetering van de spoorlijn Groningen - Bad Nieuweschans – Leer zal er mogelijk alleen maar geld gebruikt kunnen worden dat uit het *Europees Regionaal Fonds* komt.
Dit heeft twee redenen. De spoorlijn is geen onderdeel meer van zowel het kernnet als het nationale hoofdspoornet. De eerste randvoorwaarde die van belang is; dat het stuk spoor Groningen – Bad Nieuweschans
Hier luidt de vraagstelling van hoe gaan we het aanpakken en resultaat krijgen?

Voor de hogesnelheidslijn geldt letterlijk de vraag begint de Noord-Oost as aan de Zuidas?

Die vraagstelling heeft een grote kern van waarheid, daar de Zuidas in Amsterdam gecombineerd met Schiphol een onderdeel van het TEN-T denken in de Randstad is. Hier begint ook de HSL-oost naar het Ruhrgebiet. Deze verbinding is volgens de 'NS' wel rendabel zowel in bouw als exploitatie. *Deze stelling kan positief beantwoord worden dat de Hogesnelheidslijn Deltametropool-Groningen-Hamburg in Amsterdam op de Zuidas begint.*

De andere verbinding die juist de 'NS' hoogst interessant vindt, dat is de Amsterdam Berlijn lijn. Van Amsterdam via Bad Bentheim naar Berlijn. Op dit traject is al 286 kilometer gereed tussen Hannover en Berlijn. Als hogesnelheidslijn.

De directe verbinding met juist de 2^{e} stad van Duitsland Hamburg is altijd een blinde vlek in het denken van juist de NS geweest en de Deutsche Bahn vertoont hetzelfde gedrag. Men ziet blijkbaar niet de toegevoegde waarde van zowel uitbreiding van het bestaande spoor als de hogesnelheidslijn. Dit vergt het nodige aan missiewerk voor de 'ongelovigen' ten oosten en zuidwesten van ons.

Hierbij mag ook de opmerking geplaatst worden, dat Groningen nooit een onderdeel van het veel oudere TEE (Trans Europa Express) netwerk geweest is. Juist voor de verdere ontwikkeling van de hele noordelijke regio is dit wel van belang om nu wel in het TEN-T Hogesnelheidsnetwerk opgenomen te worden.

Dit vraagt om een totaal andere denkwijze van alle betrokkenen. Dus ook de sociale partners in dit verband. De leden van de SER Noord-Nederland.

Misschien is het beter de casus Noord Oost Corridor zo te draaien dat de Metropoolregio Amsterdam de voordelen van deze verbinding in gaat zien en dat zij het knooppunt belang wordt in het hogesnelheidslijnnetwerk. In de hele discussie rond de 'Zuiderzeelijn' was ook de zogenaamde Noordvleugel van de Randstad een notoire dwarsligger.

Als deze conclusie te trekken valt; wat kunnen we praktisch doen?

Welke rol kan het SNN met *Nordconnect* spelen?

Nordconnect heeft onder andere kantoren in St. Petersburg. In dit kader is het misschien handiger om 'out of the box' te denken en ook een kantoor aan de *Amsterdamse Zuidas* te openen? Dit kantoor zal dan meerdere functies moeten hebben. Voor *Hamburg* geldt in principe hetzelfde. Als we naar de hogesnelheidslijn bijvoorbeeld kijken. Kantoor in Brussel als optie?

Internet is een prima hulpmiddel in de communicatie, maar er zullen ook dingen fysiek moeten gebeuren om een bepaald resultaat te krijgen. Een van de kernen is wel het belang van bepaalde netwerken in te zien. Maar daar ook zelf onderdeel van te worden of te zijn.

Vanuit deze kantoren kan ook de fysieke lobbyactie gedaan worden. Die cruciaal is voor het slagen van de fysieke uitvoering van het project. Door het spreiden van de risico's en buiten de kaders van de reguliere afspraken om te werken die er zeker zullen zijn. Dit betreft afspraken in het IPO en Huis der Provinciën te Brussel.

Een *Nordconnect* kantoor kan een samenbindende functie hebben in bepaalde netwerken. In het Brusselse kan het ook als trefpunt gaan fungeren van Europarlementariërs, diplomaten en mensen werkzaam bij de regio's waar *Nordconnect* zich op richt. Waarbij het Noorden als de natuurlijke partner moet worden gezien in dit geheel. Dit om een gemeenschappelijke agenda te smeden. Bijvoorbeeld TEN-T.

Binnen de Randstad is het gebruik iets anders door ook minicongressen/symposia te organiseren vooraf gaand aan een 'werkbezoek' aan de regio. Dit natuurlijk in nauw contact met de verschillende spelers.

Dit betreft dan alle spelers van alle schragen in de noordelijke economische agenda.

Verbeter voorstel voor de lobby in het algemeen.

Het label in de regiomarketing van de lobby zal de term *'Energyport'* moeten worden. Dit ook als voorbeeld naar de *'Brainport'* in de regio groot Eindhoven. Dit is een paraplulabel waaronder de rest van de delen waarin het noorden van het land een poging doet om de nummer 1 te worden op Europese of wereldschaal.

De personele externe inzet buiten de regio Noord-Nederland voor lobby werkzaamheden zal van 4 personen (2 Den Haag, 2 Brussel) totaal minimaal moeten verdrievoudigen om tot de gewenste resultaten te komen. Een logischer indeling van de lobby zal niet via scheiding van parlement of ministeries moeten lopen. Maar veel eerder per sector, elk gebied heeft toch gedeeltelijk zijn eigen 'taal' en 'codes'. Een goede lobbyist is niet van alle markten thuis, maar heeft een paar gebieden waarin hij of zij zeer goed in thuis is.
Dit communiceert beter met fractiemedewerkers van parlementsleden en ambtenaren of het nu in Den Haag of Brussel is.

Het noorden zal moeten denken als een strafpleiter

Tweede Kamer

Op elk belangrijk rapport wat naar de Tweede Kamer gaat die voor het noorden van het land ongunstig is. Hoort via het SNN of de SER; nog beter beide een eerste officiële reactie naar de Tweede Kamer te gaan. Graag in samenwerking met andere professioneel betrokkenen; die de gevolgen van een slecht besluit gaan ondervinden.

In samenwerking met de partners in de regio zal binnen 4 maand een officieel onderzoek geproduceerd moeten worden dat weer aan de Tweede Kamer aangeboden wordt. Dit om de 'gaten' of de ontbrekende informatie te leveren. Het in dit geval dus presenteert als een aanvulling op het al bestaande rapport. Ook eigen bevindingen goed rapporteren naar Den Haag.

Het organiseren van veel meer werkbezoeken naar het noorden van het land van complete commissies of delen van commissies die zich bezig houden met een belangrijk dossier. Dossier waar dit echt uit naar voren is gekomen: 'Zuiderzeelijn'. Uit mijn contacten blijkt dat dit amper gebeurd is.

Voor enkele Kamercommissies betekent het ook dingen organiseren met de partners in het Noorden van Duitsland. Dat er een eenduidig en goed verhaal staat. Bepaalde commissies zullen vaker naar Bremen of Hamburg moeten komen. In de Tweede Kamer in de commissie Duitsland is men vooral gefocust op Nordrhein – Westfalen. En verder Rijnafwaarts. Het noorden van Duitsland is dus ook een grote onbekende in de Tweede Kamer.
Wel een vereiste voor dit spel is zeer nauwe bestuurlijke, politieke, ambtelijke en economische banden met alle vijf de noordelijke deelstaten. Die zijn er actueel nog steeds niet.

'Zout aan de broek'

Deze term gebruikt Groningen Seaports om ondernemers naar de Eemshaven te lokken of Delfzijl. Het komt in feite op aanschouwelijk onderwijs neer.

Dit zal ook gebruikt moeten worden richting de ambtelijke top en haar ondersteunende kennisinstellingen. Wil men de perceptie over het gebied veranderen. Dan zal er wat inventiever en onorthodoxer gedacht moeten worden. Dit zijn de mensen die de staatsecretarissen en ministers adviseren.

Hiervoor zijn tal van middelen te bedenken zoals symposia, werkbezoeken. De agenda's voor dit soort dagen zal deze doelgericht vormgegeven moeten worden.

'Inlichtingen Dienst'

Wat verder in het totale plaatje ontbreekt is een meer dan uitstekend 'inlichtingen netwerk'. In het goed doorlichten van de media zowel nationaal als internationaal. Met maximaal gebruik van verschillende netwerken. In de praktijk ook al een klus van drie fulltime jobs.

Lobby van partners in het noorden in Den Haag/Brussel

Zijn er instellingen, ondernemingen of sectorale samenwerkingsverbanden die een eigen man of vrouw in Den Haag hebben vanuit het noorden van Nederland. Wie komen ervoor in aanmerking? In een groot aantal gevallen zal de afstemming van het 'verhaal' dat we vertellen cruciaal zijn. Dit lijkt een klein beetje te lukken voor de 'topsectoren' waar we ons letterlijk blind op staren. Hierdoor raken andere noodzakelijke belangrijke zaken buiten beeld die net zo van belang zijn voor de regio. Dus ook sectoren die sector overstijgend zijn.

Dat is in een lobby van uitermate van belang als er vele spelers zijn dat ieder hetzelfde liedje speelt in de passende toonsoort voor hem of haar. Wie zit waar en doet wat voor dossiers binnen het Noord Nederlandse netwerk?

Bij de sociale partners, verschillende samenwerkingsverbanden rond bepaalde clusters. Dit is ook van belang voor de zogenaamde netwerkanalyse en SWOT.
Hoe is samenwerking structureel te organiseren op plekken waar dit niet aanwezig is omdat de verschillende partijen elkaar in het commerciële gedeelte nog niet eens elkaar de kruimels willen gunnen. Deze versnippering is helaas zowel nationaal als Europees contra productief.

Dit vraagt binnen een team, mensen die van wanten weet en ook de betreffende personen op hun verantwoordelijkheid durft aan te spreken in het gemeenschappelijke belang. Dit mede door een goede ondersteuning in het kader van Business Intelligence. Momenteel wordt teveel cruciale informatie niet goed waar genomen. Dit in het kader van coalitie vorming of het volgen van concurrerende regio's binnen Nederland. Dit voorkomt onnodige schade door actief te handelen.

Bronvermelding

Noord-Nederland:
www.snn.eu
www.sernoordnederland.nl
www.provinciegroningen.nl
www.fryslân.nl
www.drenthe.nl
www.vno-ncwnoord.nl
www.groningen-seaports.com
www.harlingen.nl

Randstad Noord:
www.vno-ncwwest.nl
www.vno-ncwmidden.nl
www.amsterdam.nl
www.haarlemmermeer.nl
www.almere.nl
www.flevoland.nl
www.portofamsterdam.nl
www.schiphol.com

Randstad Zuid:
www.deltametropool.nl
www.rotterdam.nl
www.portofrotterdam.com
www.deltalinqs.nl
www.rotterdamclimateinitiative.nl

Brabant:
www.brabant.nl
www.eindhoven.nl
www.brainport.nl
www.bzw.nl
www.bom.nl
www.lwv.nl
www.liof.nl

Duitsland:
www.niedersachsen.de
www.bremen.de
www.hamburg.de
www.schleswig-holstein.de
www.mecklenburg-vorpommern.de

Vragen aan het college van gedeputeerde staten.

Herkent u zich in de analyse, zoals verwoord in de rapportage en ziet u aanleiding, mede gezien de gewijzigde omstandigheden, het “ lobby-beleid” aan tepassen.

Emmen, 3 april 2012.