

F.R. Menger

Groningen, 19 november 2012

Algemeen Bestuur SNN
Westenbrink 1
Assen

Onderwerp: Inhoud en Begroting 2014

Geachte bestuursleden,

De begroting voor 2013 is al gereed, maar nu bent u samen met uw collega's in de drie noordelijke provincies al verplicht na te denken over de begroting 2014. Dit wordt weergegeven in agendapunt 5, waarover ik praat in een heel plastisch schema. Maar u weet netzo als ik dat er meer achter die schema's schuil gaat.

Binnen de verschillende dingen die onder andere via het SNN lopen werken samen in een 'tripel helix' verband. De Energy Valley is er een voorbeeld van die vorm samenwerking. Met de huidige economische omstandigheden om maar het motto van dit coalitieakkoord in de provincie Groningen te gebruiken, zal men 'Scherp aan de wind' moeten zeilen. Dit vraagt kundige stuurlieders om opduikende klippen en zandbanken te omzeilen.

Een van de grotere klippen voor onze regio zit in de hoogwaardige bereikbaarheid. Wat mij opgevallen is dat er geen gestructureerde lobby rondom de **Gebiedsagenda Noord-Nederland 2009** opgezet is. Dit raakt alle provincies en de NG4 gemeenten; Assen, Emmen, Groningen en Leeuwarden. Eind dit jaar of begin volgend jaar zal de bijgewerkte **Gebiedsagenda Noord-Nederland 2012-2015** gepubliceerd worden.

Vanwege de bezuinigingen kijkt men teveel naar kosten. Zonder de opbrengsten goed op het netvlies te hebben. Juist in tijd van bezuinigingen bij het Rijk hoort men haar huiswerk riant op orde te hebben. Blijkbaar gaat men op het gebied van ruimte en mobiliteit nog teveel haar eigen gang binnen het SNN gebied? Iets wat intussen bekend is dat het contraproductief werkt. In dit kader kan de opmerking van de heer Van den Berg in het Dagblad van enige weken terug ook geplaatst worden. Dit ging over de ruzie tussen de Stad en Provincie die enige tientallen of honderden miljoenen kost voor Stad en Regio? Dit juist op het Ruimtelijke en Mobiliteitsdeel van de hele Noordelijke regio?

Juist op dit punt hoort het te gaan om niet alleen het *gezamenlijke economisch beleid* met de 5 noordelijke topsectoren. In feite hoort het te gaan om één *ruimtelijk economisch beleid* voor de hele regio. Juist omdat het meteen om significante bedragen op het gebied van juist de infrastructuur die voor de regio zo van belang is. Dat de regio dezelfde kwaliteit voor het spoor en waterverbindingen krijgt; die onder de lijn Zwolle allang de norm is!

Juist het beste voorbeeld Brabant en Brabant/Limburg en Brabant/Zeeuws-Vlaanderen werken ook nauw samen. Hierin is het verschil tussen west en oostelijk Brabant onderkend. Maar de ballen die in gemeenschappelijk belang zijn worden ook opgepakt. Verder gebruikt men daar alle genoemde topsectoren. Want ze zijn flankerend van belang voor de Top sectoren van de Regio **Brainport**. Hier is kennis genoeg omdat ook georganiseerd te krijgen. Voor logistiek en infrastructuur onder andere de **Stichting MCA**. Die een kanaal verlegd kan krijgen en wij nog steeds strijd voeren voor een hoogwaardiger sluis bij Delfzijl?

Bij de regio Brabant/Brainport is in de trippel helix ook zeer veel ruimte en menskracht begroot voor planvorming op ruimtelijk en mobiliteitsgebied inclusief de lobby. Daarom dring ik ook op deze manier aan om binnen de verschillende ruimtelijke visies die komen aan op professionalisering. Dat ook binnen de kaders waarbinnen de topsectoren ruimtelijke opereren er professionele lobbyisten in de begroting van 2014 worden meegenomen. Dus een man voor mobiliteit en eentje voor ruimte. De heren Munniksma en Moorlag hadden zich begin dit jaar een hoop stress kunnen besparen. Dit met het dossier 'Wind op land' waar het Noorden met voorrang de parkeerplaats wordt? Met een paar extra ogen en oren te plaatse(Den Haag) waren ze al vroegtijdig gewaarschuwd. Dan had er al veel eerder er goed op gestuurd kunnen worden.

F.R. Menger

Twee professionele lobbyisten op gebied van Mobiliteit en Ruimte kosten tussen de 75.000 tot 100.000 Euro per man bijvoorbeeld. Maar per persoon hebben ze al een verantwoordelijkheid over investeringen binnen MIRT; wat meer dan 250 miljoen Euro bedraagt per jaar? Dat is meer dan 25 miljoen Euro die op het ogenblik puur door de huidige (lobby)bezetting binnen gehaald wordt. Tevens hebben ze functie van waakhond; om te voorkomen, dat investeringen voor juist speciaal het Noorden geschrapt of uitgesteld worden. Iets waar de betrokken gedeputeerden vaak te laat achter komen is de afgelopen decennia wel gebleken. Het Noorden wordt structureel het eerste geschrapt bij bezuinigingen, door I&M, in het MIRT. Dit is zelfs bevestigd door een bron intern bij het Rijk aan mij. Dit vergroot onze achterstand in bereikbaarheid en indirect schaadt het ook de bereikbaarheid vanuit het Noorden van Europa richting onze Mainports.

Indien ze samen met de NG4 betaald worden valt de investering per provincie ook nog mee. Dit is in tijden van bezuinigingen strak en geolied samenwerken voor gemeenschappelijke doelen. Een hoogwaardige investering bij Drachten daar profiteert Drenthe ook van. Netzo als de stad Groningen.

Verder zijn de professionele lobbyisten heel actueel op hoogte van wat er leeft in Den Haag. Zeker op dagen dat de gedeputeerden en wethouders vaak verplichtingen hebben richting Staten of Raad. Zij kunnen ook een hoop voorwerk doen voor de gedeputeerden en wethouders. Het wordt nog leuker als dit binnen een Tripel Helix georganiseerd wordt. Dan komen er nog een paar professionals die naast de overheid stevig de kaart van haar belang trekken. In plaats van 2 lobbyisten actueel in Den Haag kan dat uitgekookt groeien naar een bezetting van 12 tot 14 personen. Dit geeft ook rust in verschillende bestuurlijke agenda's, want men hoeft niet overal zelf meer aanwezig te zijn. Vraagt u de Noordelijke 2^e Kamerleden eens hoeveel actieve lobbyisten zij zien vanuit de regio Brabant?

Waarom ontwerpt men niet een stichting als Brainport? Het paraplu-label 'Energyport' is al erkend in Den Haag. Want binnen onze kennisinstellingen is veel kennis aanwezig, maar wordt niet strategisch en tactisch gebruikt. Zeker niet op het gebied van de ruimtelijke economie. Ook in Brussel zou de TEN kaart (TransEuropeesNetwerk) op het gebied van spoor en binnenvaart veel sterker gespeeld moeten worden. Overijssel is ons al mijlen voor ook gezien het debat; Twentekanaal naar het Mittellandkanaal doortrekken.

Het SNN nam afstand van mijn rapport van begin dit jaar over haar lobbygedrag. Als u eens in Den Haag bent, maak dan eens een afspraak met de heer Rinus van Schendelen. Hij heeft mijn rapport ook gelezen en onderstreepte zwaar mijn waarnemingen. Ons enige verschil was de factor menskracht, hoe die factor effectief in te zetten is? Gezien de geografische positie van onze regio. Lijkt het omgerekend op 1 lobbyist betaald door de 3 provincies plus de NG4 algeheel acceptabel per deelgebied van specialisatie. Kan men effectief horizontaal in de netwerken groeien in plaats van actueel verticaal, wat door 2 personen amper te doen is.

Verder houdt u bestuurlijk tijd over om Noord-Duitsland de aandacht te geven die het verdient. Den Haag kan vaker alleen 'schaakmat' gezet worden door via Duitsland(Berlijn) en Brussel te werken. Dus meer lobby personeel in de begroting van 2014 levert zeker geld op. Verder hoe wordt de Noordervisie2040 in de begroting SNN 2014 verwerkt? Anders veel gevraagd voor 0.0 aan resultaat aan de inwoners van het Noorden.

Dank voor uw aandacht.

Frank Menger