

**SEAN-ADVIES, nr. 7 betreffende het Noordelijk Infrastructuur Concept.**

- Gevraagd advies
- Behandeld in vergadering d.d. 3 september 1993
- Uitgebracht op 8 september 1993 aan de SNN-Bestuurscommissie Verkeer, Waterstaat en Milieu en aan de Interprovinciale Statencommissie.

**Noordelijk Infrastructuur Concept.**

1. De SEAN onderstreept het grote belang van en heeft veel waardering voor de presentatie van de integrale strategische visie op infrastructuur (beleid), met name ontwikkeld vanuit een economische invalshoek (inschatting van economische potenties en gedachten over het proces van internationalisering). De visie kan een belangrijke aanzet en ondersteuning vormen bij de ontwikkeling op korte termijn van een door SEAN bepleite noordelijke geïntegreerde ruimtelijk-economische structuurvisie, waarin met name ook de specifieke economische functies en potenties van de stedelijke knooppunten en kernregio's, de toplocaties van bedrijventerreinen en de visie van de Multimodale Transportregio-NN worden opgenomen. De huidige infrastructuurvisie zou nog aan zeggingskracht hebben gewonnen indien zij in internationaal (NHI-)perspectief zou zijn geplaatst. Bij een dergelijke presentatie zouden immers ook de samenhangen en lacunes in de verbindingen met Duitsland duidelijk in beeld komen, hetgeen ook voor het verkrijgen van Europese financiering van belang is. Bovendien is een "grensoverschrijdende" presentatie uit een oogpunt van beeldvorming en acquisitie aantrekkelijk (Noord-Nederland als onderdeel van een Europese regio).
2. De constatering dat infrastructuuraanpassingen het grootste effect hebben indien er sprake is van economische potentie achten wij een kernpunt. De economische potenties zijn bepaald op basis van inwonertallen, aantallen arbeidsplaatsen en belangrijke vervoergenererende activiteiten. Vanuit de economische invalshoek is dit o.i. een goede benadering. Wat evenwel ontbreekt is de verkeerskundige onderbouwing, waarbij de verkeersinfrastructuur als een netwerk wordt benaderd (maatregelen op het ene traject hebben effecten op andere). Ook zijn maatschappelijke en milieuaspecten (nog) onvoldoende meegewogen. Het NIC biedt derhalve een goede start voor het verdere beleid, maar zal moeten worden aangevuld met onderzoek naar genoemde aspecten.
3. In principe wordt de overweging onderschreven, dat de bereikbaarheid van Noord-Nederland zelfs van excellente kwaliteit moet zijn om bepaalde nadelen in het vestigingsmilieu, zoals de afstand tot economische centra en de beperkte markt te compenseren. Het lijkt ons echter, gezien de beperkende voorwaarden (financieringsmogelijkheden, beperkte verkeers- en vervoersstromen) niet reëel op korte termijn over een al te breed front aanpassingen na te streven. Slechts als stringente prioriteiten worden gesteld gericht op maximale economische effecten, maakt het Noorden kans zich in de toekomst van andere (internationale) regio's te kunnen onderscheiden.
4. Het doel van het NIC is het formuleren/uitwerken van een concept dat ertoe leidt dat deze regio binnen 20 jaar een hoog-kwalitatieve infrastructuur heeft. Om deze doelstelling operationeel te maken, en tot

afspraken in het politiek beraad te komen wordt voorgesteld de te kiezen topprioriteiten zorgvuldig te rangschikken in:

- a. projecten die uit een oogpunt van economische rentabiliteit voorrang moeten krijgen en waarvan de uitvoering derhalve in de nieuwe periode van (Europees) regionaal beleid (1994/95 - 1999) zou moeten starten. Hierover zouden met het Kabinet en Brussel concrete afspraken moeten worden gemaakt.
- b. projecten, waarvan regering en provincies gezamenlijk verklaren dat zij van strategisch belang zijn voor de verbetering van de internationale positie van Noord-Nederland op wat langere termijn, en die in uitvoering kunnen komen in de periode 2000 -2010 bij voldoende (economische) potenties/perspectieven. Op basis van deze principe-verklaring kunnen in volgende politieke overleggen steeds concretere afspraken worden gemaakt.

ad.a. Gegeven de in het NIC geconstateerde criteria (onderdeel van internationale corridor, geschat groot belang voor de economische ontwikkeling, verbetering imago, groot knelpunt) zouden, naar onze voorlopige opvatting, in ieder geval in aanmerking voor uitvoering moeten komen (in willekeurige volgorde):

- A7: snelle ombouw zuidelijke ringweg Groningen tot autosnelweg (asw) en aanleg van een autosnelweg Groningen - Delfzijl
- A7: optimalisering zuidelijke ringweg Sneek (ook i.v.m. plannen voor industrieterrein bij Heerenveen)
- N37/deels N34: versnelling ombouw tot asw
- versnelling verruiming en verhoging watertraject Lemmer - Groningen tot klasse V
- verbetering spoortraject Leeuwarden - Groningen -Bremen, geschikt voor regionaal verkeer, gecombineerd met het geschikt maken van Zwolle - Groningen voor hogere snelheden
- in NHI-verband: snelle voltooiing Emslandautobahn/aansluiting met A7/N37.

ad.b.

- betere ontsluiting Eemsmondhavens door:
  - \* N33 Assen - Veendam - Eemsmond: ombouw tot asw
  - \* verbetering spoorverbinding Groningen - Eemsmond
- verbetering traject Afsluitdijk - Midlum - Leeuwarden
- aanleg Zuiderzeelijn IC/EC + IC/EC status traject Groningen - Bremen.

De komende afspraken met het Kabinet kunnen worden vertaald in een Noordelijk Infrastructuurplan, dat ook een belangrijke functie heeft voor promotie en acquisitie.