

Betrekken bij
PS-vergadering van
10 november 2021

Transcript (woordelijk verslag)

**van de vergadering van de
Statencommissie Omgevingsbeleid**

gehouden op 13 oktober 2021

Transcript

Vergadering van de Statencommissie Omgevingsbeleid

Woensdag 13 oktober 2021

Locatie: Statenzaal

Aanwezig:

de heer A. Udinga (voorzitter)
de heer M.A.M. Berends (PvdA)
de heer E. Bos (GroenLinks)
de heer J.F. Bos (Forum voor Democratie)
de heer R.A.A. Bosch (PvdA)
de heer R.W. Camies (JA21)
mevrouw L. van Dijken-te Velde (ChristenUnie)
de heer F.P. Duut (JA21)
mevrouw A.M. Kleine Deters (D66)
de heer T.A. Koopmans (PVV)
de heer R. Mäkel-van Luttikhuisen (SP)
de heer J.J. Moes (VVD)
de heer W.L.H. Moinat (SP)
de heer H. Omlo (JA21)
de heer K. Neutel (CDA)
mevrouw S.J. Peeks (Partij voor de Dieren)
de heer H.J. Pragt (D66)
de heer R.R. Pruisscher (ChristenUnie)
de heer A.K. Schoenmaker (Sterk Lokaal)
de heer J.G.M. Schomaker (PvdA)
mevrouw E. Slagt-Tichelman (GroenLinks)
de heer J. Smits (VVD)
mevrouw E.C. Vedder-Monaster (CDA)
de heer S.J. Vegter (CDA)
de heer H.H. Veldsema (ChristenUnie)
de heer A. Vorenkamp (PVV)
de heer H. van de Weg (SP)
de heer J.R. Wiersema (Sterk Lokaal)
mevrouw B. Zouine (D66)
mevrouw F. Zwaan-Alberts

Voorts aanwezig de leden van GS:

de heer C. Bijl (PvdA)
de heer H. Brink (VVD)
de heer H.G. Jumelet (CDA)
de heer J.N. Kuipers (GroenLinks)

Afwezig:

de heer R.A.A. Bosch (PvdA)
de heer J.W. Drukker (JA21)
de heer E.E.A.A. van Liempd (GroenLinks)
de heer J.R. Oosting (VVD)
de heer P.A. Zwiers

gedeputeerde:

de heer T. Stelpstra (ChristenUnie)

mevrouw R. Veenstra, statenadviseur

1. Opening

De voorzitter: Goedemorgen en welkom aanwezig in de zaal en de mensen die luisteren en kijken via internet. Ook een bijzonder welkom aan de heer Van Zomeren die vandaag gaat inspreken bij agendapunt 7. Het is een heuglijke dag, want vanaf vandaag gaan we weer spreken vanaf het katheders en alle interrupties gaan plaatsvinden vanaf de interruptiemicrofoon. Het is verder een bijzondere dag, omdat mevrouw Van Dijken van de ChristenUnie vandaag haar laatste commissievergadering in de commissie OGB gaat meemaken. Tijdens de PS-vergadering zal er nog extra aandacht worden besteed aan haar afscheid, maar ik bedank haar nu alvast voor haar inzet bij deze commissie en ik wens haar heel veel succes in haar verdere loopbaan. Afwezig zijn vandaag de heren Zwiers en Bosch van de Partij van de Arbeid, de heer Drukker van JA21, de heer van Liempd van GroenLinks en de heer Oosting van de VVD en ook afwezig is gemeld gedeputeerde Stelpstra.

2. Vaststelling van de agenda

De voorzitter: Dan ga ik nu over naar de vaststelling van de agenda. Er zijn geen opmerkingen over de agenda binnengekomen, maar misschien wil iemand daar nog iets over zeggen? Ik kijk rond en ik zie geen vingers. Dat is fijn. Dan is de agenda bij deze vastgesteld.

3. Mededelingen

De voorzitter: Dan de mededelingen. Er zijn geen verzoeken voor het doen van een mededeling binnengekomen en dat klopt? Ja, dat klopt. Dat gaat vlot.

4. Besluitenlijst van de vergadering van 8 september 2021 en de Lijst van Toezeggingen

De voorzitter: Dan gaan we naar punt 4, de besluitenlijst. U heeft allen de besluitenlijst in kunnen zien en mevrouw Zuiker heeft daar vragen over. Gaat uw gang, mevrouw Zuiker van de Partij voor de Dieren.

Mevrouw Zuiker: Dank u wel. Kan ik hier blijven zitten?

De voorzitter: Nee, we hebben afgesproken dat we eigenlijk alles vanaf het katheders gaan doen, dus ook dit.

Mevrouw Zuiker: Wij hebben een vraag over de toezegging van gedeputeerde Jumelet over het Uitvoeringsplan Drentse Boerenlandvogels 2021-2025 en daar zou een Faunabeheerplan bij horen en die tekst in het Uitvoeringsplan vinden wij, nu wij weten hoe het bedoeld is, best wel misleidend, want in het plan staat: 'FBE Drenthe maakt mede op basis van het protocol en de kaders die de provincie aangeeft een Faunabeheerplan en de Provinciale Staten stelt kaders en regels waaraan het Faunabeheerplan dient te voldoen.' En nu zien wij in uw beantwoording dat het hier niet gaat over hét Faunabeheerplan, maar over één Faunabeheerplan, dus niet dit specifieke Faunabeheerplan en dat die regels niet vastgesteld gaan worden, maar dat die al in 2018 zijn vastgesteld. Dus bent u het met ons eens dat dat best misleidend is?

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Zuiker. Ik stel vast dat u vragen heeft over de Toezeggingenlijst en niet over de Besluitenlijst. Dus dan zou ik even voor de goede orde eerst de Besluitenlijst vast willen stellen, dan is daar in ieder geval geen verwarring over. Dan is dat bij dezen gedaan en dan geef ik nu graag het woord aan de heer Jumelet. Gaat uw gang.

Gedeputeerde Jumelet: Voorzitter, volgens mij was de bedoeling juist om de vraag die gesteld was in de commissievergadering te verhelderen en u geeft daar nu een reactie op. Het is denk ik goed om met elkaar nog even te kijken wat er nou precies staat, maar uw conclusie deel ik uiteraard niet. Maar het is vooral bedoeld om te verhelderen wat uiteindelijk ook de gang van zaken is, wat we hadden afgesproken. Als dat leidt tot vervolgvragen dan stel ik voor dat we er even op terugkomen.

De voorzitter: Mevrouw Zuiker, nog één keer.

Mevrouw Zuiker: Ja, het is wel helder wat er staat. De Provinciale Staten stelt de kaders vast voor hét Faunabeheerplan en uw uitleg daarvan is: Provinciale Staten heeft al een keer de kaders vastgesteld voor één, in het algemeen, Faunabeheerplan. Dus mijn conclusie is dat het misleidend is, maar wat mij betreft hoeven we er niet op terug te komen.

De voorzitter: Maar mijnheer Jumelet wil nog één keer antwoorden.

Gedeputeerde Jumelet: Voorzitter, dan hecht ik er toch aan om op te merken dat het niet misleidend is.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Zuiker, u bent klaar en gaat weer terug naar uw plek. Of heeft u nog een vraag?

Mevrouw Zuiker: Ja, wij hebben nog een vraag. In dezelfde brief is als bijlage toegestuurd de rapportage Basiskwaliteit Natuur Drenthe en die willen we graag agenderen voor de OGB.

De voorzitter: Dat is een mededeling en u kent de procedure hoe u iets moet agenderen. Dan denk ik dat hiermee ook de Toezeggingenlijst is vastgesteld.

5. Ingekomen stukken

De voorzitter: Goed de Ingekomen stukken. Toegezonden aan u is een Lijst met ingekomen stukken: A1 tot en met A12, B1 tot en met B26 en twee voorhangprocedures C1 en C2. Ik hecht eraan om te vertellen dat er schriftelijke vragen kunnen worden gesteld tot dinsdagmorgen 9.00 uur voorafgaand aan de commissievergadering. Er zijn dit keer bij twee brieven vragen gesteld en deze vragen zijn ook op het SIS gezet en aan u en de gedeputeerden gemaild. Ik begin vandaag met A7 Start Bouwteam Transferium De Punt. Dat is een brief van 28 september 2021 en hierover heeft de fractie van de PVV, de heer Vorenkamp een vraag gesteld en dat gaat dus over de Bouwteamconstructie. We gaan de vraag niet helemaal herhalen, maar ik geef meteen het woord aan gedeputeerde Bijl. Gaat uw gang.

Gedeputeerde Bijl: Voorzitter, dank u wel. We hebben bewust gekozen voor een Bouwteamconstructie met een specifieke opdracht, omdat wij zo zeker mogelijk wilden zijn dat we ook echt

tot uitvoering kunnen komen van dit werk. Om een aantal redenen: het duurt al heel lang, maar er is ook inhoudelijk veel voor te zeggen. Niet alleen voor het OV-punt daar, maar ook voor de h Haarlemmermeeraansluiting die we op deze manier ook kunnen gaan aanbrengen. Volgens mij is dat ook een punt, dat bij de gemeenteraad van Tynaarlo zwaar weegt. We hebben expres twee plafondbedragen genoemd in dit verhaal. Een plafondbedrag voor de bouwfase, een bouwteamfase van € 300.000 en één van € 10 miljoen voor de investering zelf. We hebben daarbinnen niet gerekend wat het meer of minder zou kosten dat we het op deze manier doen, want dit is gewoon de keuze hiervoor. We hebben wel als één van de gunningscriteria gekeken naar de borging van het op een goede manier opbouwen van de bouwkosten van het hele project. Dat is één van de gunningscriteria geweest om het aan dit bedrijf te geven. Daar wil ik ook nog bij gemeld hebben dat we van het rijk nog een bijdrage van € 3 miljoen hebben gekregen in het kader van de MIRT. Dus het is ook goed dat we dat op een goede manier kunnen gaan besteden. Voor zover de beantwoording voorzitter, dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, gedeputeerde Bijl. Mijnheer Vorenkamp, is dit voor u voldoende?

De heer Vorenkamp: Het moet maar, voorzitter. Ik moet het er maar mee doen. Dank u.

De voorzitter: Fijn, dank u wel. Dan gaan we over naar de volgende vraag van de fractie van de PVV en deze gaat over LIS B4, de brief Klankbordgroep Bewonersinitiatief Daalkampen van 14 september, over de informatiebrief. Even kijken, dat gaat over de behandeling van de ingezonden klachten en ik geef daarover het woord aan gedeputeerde Brink. Gaat uw gang.

Gedeputeerde Brink: Voorzitter, dank u wel. De vraag van de PVV is met name of de provincie hier actie op ondernomen heeft. Wij constateren dat deze brief ook ter kennisname gestuurd is aan GS en PS. Als je kijkt naar de inhoudelijke zaken waar het over gaat, dan zijn er geen zaken bij waar wij het bevoegd gezag zijn. Dus het is ook niet aannemelijk dat wij daar actie op ondernemen. Dus in die zin, de brief was gericht aan de gemeenten, of de acties moeten allemaal uitgevoerd worden door de gemeenten en dan is de provincie daar geen partij in. Dus in die zin is de vraag hier misschien niet op de goede plek. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: De heer Vorenkamp, misschien een reactie?

De heer Vorenkamp: Ja, dank voor de beantwoording. Die is heel kort en duidelijk. Gaat de provincie, want de provincie is natuurlijk ergens wel medeverantwoordelijk op zijn minst voor de aanleg van het uitstrooien van de zonneparken over Drenthe, gaat de provincie dan toch nog goed kijken of de gemeenten dit allemaal volgens Bartje gaan doen?

De voorzitter: De heer Brink.

Gedeputeerde Brink: Mijn antwoord was bewust wat kort voorzitter, want ik was hier al een beetje bang voor. We weten dat de heer Vorenkamp geen voorstander is van de zonneparken, maar het heeft ook geen en dat zeg ik maar helder, niet zo veel nut om het te agenderen als het hier niet thuishoort. In dit geval hoort het hier niet. Als het gaat om hoe wij met zonneparken omgaan, dan hebben we denk ik hier met elkaar een diepgaande discussie gehad over ten eerste de ambitie die in de RES is geformuleerd door de gemeenten en in tweede instantie hoe wij in onze Omgevingsverordening, die we trouwens net vastgesteld hebben in de vorige vergadering, hoe wij omgaan met die ruimtelijke component en hoe wij omgaan met welke hectares waar.

Daarnaast hebben wij die handleiding en de handreiking gedaan voor aan de ene kant de landschappelijke inpassing en participatie. Dat is waar wij op toezien. Als u in deze brief nog één ding terug zou kunnen halen is het archeologie, wat toevallig bij de heer Bijl in portefeuille zit, maar we weten dat die is uitgevoerd. Verder zijn er in dit verhaal dus geen stukken bij die voor ons van belang zijn. En ja, wij zullen conform wat hier vastgesteld is door u als Staten, zullen wij met de gemeenten in gesprek blijven over landschappelijke inpassing, participatie en kijken hoeveel hectare zon per gemeente wordt ingevuld. Dat is wat wij hier afgesproken hebben en daar mag u ons aan houden. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel, meneer Brink. Dan zie ik een vinger van de heer Van de Weg van de SP.

De heer Van de Weg: Dank u wel, voorzitter. Allereerst onze excuses. Door een fout mijnerzijds in de procedure door een verkeerde mail te hebben gestuurd, was die niet op tijd binnen bij de gedeputeerde. Vandaar onze excuses daarvoor en blij met de ruimte van de voorzitter om alsnog een aanvullende vraag te mogen stellen op A3 van de Lijst ingekomen stukken. In die brief van Gedeputeerde Staten van 14 september jongstleden met betrekking tot de veiligheid op de pendelbus tussen COA en Ter Apel, lezen wij dat er voor veiligheid wordt gezorgd bij beide opstapplaatsen, bij het COA en in Ter Apel. Niet wordt vermeld, zoals wel bij de Vechtdallijnen, dat er ook beveiliging op de bus aanwezig is tijdens de rit. Met andere woorden, dat het dan weer toch alleen op de chauffeur neer komt. Klopt deze interpretatie en is dit in overleg met of met instemming van bijvoorbeeld de buschauffeurs gegaan, c.q. met de vakbonden? Misschien kan de gedeputeerde daarop reageren? Maar misschien overvalt de vraag hem.

De voorzitter: Gedeputeerde Bijl.

Gedeputeerde Bijl: Voorzitter, dank u wel. De ruimte die de fractie van de SP is geboden, is mij niet geboden. Dus ik kan op dit moment daar even geen antwoord op geven, maar daar komen we zo snel mogelijk op terug. Dank u wel.

De voorzitter: Dat lijkt mij prima, mijnheer Van de Weg. Klopt dat? Fijn. Dan gaan we nu verder met de voorhangprocedures. Voorhangprocedure C1, het voornemen van GS om € 250.000 subsidie te verlenen aan de gemeente Noordenveld voor uitvoering van de activiteiten 'Trafo Westerbaan' en de 'Ontwikkeling Oosteinde 6'. Hier zijn geen vragen of opmerkingen over gekomen. Dat klopt. Er zijn geen bedenkingen. Dat moet ik specifiek zeggen. Dan ga ik over naar de Voorhangprocedure C2, het voornemen van GS om € 2.650.000 subsidie te verlenen aan de gemeente Hogeveen voor uitvoering van de 'Uitvoeringsagenda stadscentrum Hogeveen 2021-2025'. En ook hier zijn geen vragen of opmerkingen overgekomen, maar de heer Vorenkamp wil daar heel kort iets over zeggen.

De heer Vorenkamp: Voorzitter, ik ben mij er niet van bewust dat wij vooraf bedenkingen of bezwaren moeten indienen voor C-stukken. Dus voor stukken waar subsidie van toepassing is. Voor de C-stukken mogen altijd onbeperkt alsnog vragen gesteld worden. Voorzitter, temeer daar deze stukken dus niet rondgezonden zijn en ik een half uur eerder hiernaartoe moest komen om die stukken in te zien, wat ik gedaan heb overigens. En ik wil daar graag een paar opmerkingen over maken en een paar vragen.

De voorzitter: Waarvan akte. U gaat naar het kathedertje? U gaat naar mij toe.

De heer Vorenkamp: Ik begreep van u voorzitter, dat alles vanaf dit kathedor moet, dus dat zal ik doen.

De voorzitter: Heel goed. Dank u wel.

De heer Vorenkamp: Al doe ik dat eigenlijk liever vanaf mijn plaats.

De voorzitter: Het is zoals het is. Gaat uw gang.

De heer Vorenkamp: Ik heb die stukken zonet ingezien. Het gaat over tussen de € 2 en € 3 miljoen subsidie voor de gemeente Hoogeveen. Met het meeste kunnen wij wel instemmen. Dit is echter ook een behoorlijk ..., maar allereerst wil ik trouwens de vraag stellen: waarom zijn die stukken ter inzage gelegd? Waarom zijn die zo geheim? Ik zie dat daar bijvoorbeeld bij is een 'Actualisatie ontwikkelingsvisie stadscentrum' van 2017. Ik zie daar een stuk van april met als titel 'Strategische sturing op ontwikkelingen in het stadscentrum', april 2021. Het lijkt mij dat dit aangenomen stukken zijn van de gemeenteraad en dat die helemaal niet geheim zijn. Dat is dus de eerste vraag: waarom zijn ze ter inzage gelegd? En konden ze niet rondgezonden worden? Is dit wel zo geheim? Ik ga dus ook geen bedragen noemen, maar ik ga wel zeggen dat ik in ieder geval op één punt niet instem met het voorstel. Het gaat om een paar ton, ik ga geen bedragen noemen, want dat zal wel ultrageheim zijn, maar het gaat om een paar ton. Verbetering cultureel aanbod. En dan staat er bij 'fysieke kwaliteit poppodium'. Dan moet je wel even verder lezen voordat je er achterkomt wat het is, want dan denk je podium, fysiek, dan denk je aan iets concreets, maar fysiek betekent in dit geval uitvoerende muzikale groepen. Oftewel het betreft hier niet een investering. Het betreft hier niet een structurele verbetering van het stadscentrum, maar het gaat hier om een incidentele uitgave in de vorm van leuke dingen voor de mensen. Dat zie ik niet als iets wat past bij de uitgaven vanuit de fondsen die we daarvoor ter beschikking stellen. Tot zover. En ik maak dus bezwaar tegen die paar ton die dus uitgegeven wordt in dit kader. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Vorenkamp. Ik denk dat de heer Bijl wil reageren. Gaat uw gang.

Gedeputeerde Bijl: Voorzitter, dank u wel. Op verzoek van de gemeente Hoogeveen hebben we de bijlagen vertrouwelijk ter inzage gelegd. Dus ik kan niet beoordelen of alles wel op basis van openbare raadsbesluiten is. Ik denk het dus niet, want anders dan zou dat niet zo zijn. Althans het gaat inderdaad ook om bedragen, maar dat is een antwoord op de vraag waarom het vertrouwelijk ter inzage lag. Het tweede punt dat is het totaalpakket. We hebben gezegd met de regeling die u ook hebt vastgesteld: die vier steden geven wij financiële ruimte om op een aantal onderdelen de kwaliteit van die steden te bevorderen. Daar zit ook cultuur bij. We hebben ook gezien dat op een aantal onderdelen het programma dat is voorgelegd nog wat aan de magere kant is, want wij dringen er ook op aan om bij de jaarrapportages een nadere invulling te geven, dat geldt onder andere voor vergroening, maar het zou ook voor cultuur kunnen gelden, om de komende jaarrapportages nog beter aan te geven waar dat geld precies ingestoken wordt. Dus die doelen houden we overeind. Maar ik denk dat we ook even de gemeente de ruimte moeten geven om dat verder te ontwikkelen. Ze hebben in vrij korte tijd de programma's moeten maken. Dit is de eerste gemeente die de beschikking krijgt, de andere drie komen er achteraan. Ik denk dat wij ook even die ruimte moeten geven aan de vier colleges om die invulling te geven. Maar ik denk dat de opmerking van uw kant een heldere is. Wij hebben ook aangegeven dat wij die investeringen vooral ook willen zien in de voorzieningen en niet in losse

projecten, programma's. Dat is ook een stukje discussie. Misschien dat het een tot het ander kan leiden, maar we houden de vinger wel aan de pols wat dat betreft. Dus de jaarrapportages zou ik graag in uw aandacht willen aanbevelen. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Bijl.

De heer Vorenkamp: Voorzitter, mag ik een conclusie trekken?

De voorzitter: U mag een korte conclusie trekken en dat mag vanaf uw eigen plek.

De heer Vorenkamp: Dank u wel, voorzitter. Ik trek de conclusie uit het betoog van de heer Bijl, dat men kritisch is op die incidentele uitgaven voor zo'n cultureel poppodium dat niet fysiek is, maar in de vorm van incidentele uitgaven gedaan wordt. Voorzitter, dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Vorenkamp.

6. Rondvraag

De voorzitter: Dan gaan we nu over naar agendapunt 6, de rondvraag. Er is een rondvraag binnengekomen van de fractie van de VVD over de wolf in Nederland en ik geef het woord aan de heer Moes. Achter het kathedraal graag.

De heer Moes: Dank u wel, voorzitter. Afgelopen week is het rapport 'De wolf terug in Nederland' verschenen, dat input gaat geven voor Wolvenplan 2.0, waar op dit moment aan gewerkt wordt. In het rapport staat beschreven dat de wolf van nature schuw is en niet in de nabijheid van mensen zal komen. In diezelfde week, dus ook afgelopen week, is ook bekend geworden dat wolven op klaarlichte dag of 50 meter afstand van de schaapherder een schaap gegrepen hebben. Voor de mensen thuis: ik heb de linkjes waar mijn artikel naar verwijst in de rondvraag vermeld. De rondvraag: is het college het met de VVD eens dat één van de conclusies van het rapport 'De wolf terug in Nederland' alweer achterhaald is? Hoe denkt het college in de toekomst de veiligheid van de herders en de schapen te garanderen en ondanks de aanwezigheid van de wolf de heide door begrazing in het stand te houden? Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Moes. Zijn er wellicht nog andere fracties met aanvullende vragen hierover voor de gedeputeerde? Ja, mevrouw Zuiker Partij voor de Dieren.

Mevrouw Zuiker: Ik wil graag weten of de kudde bewakingshonden ook subsidiabel worden voor professionele schapenhouders.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Zuiker. Nog iemand anders? Nee, dan geef ik nu het woord aan gedeputeerde Jumelet. Gaat uw gang.

Gedeputeerde Jumelet: Dank u wel, voorzitter. Inderdaad is het uitgekomen rapport, een rapport van de WUR in samenwerking met nog twee andere instituten, ook met een Duits instituut, in opdracht van BIJ12 en provincies en LNV. Het rapport 'De wolf terug in Nederland' is uitgekomen om ons vooral voor te kunnen bereiden op de verdere uitbreiding van de populatie wolven in Nederland, maar ook vooral met het idee: hoe gaan we daar met elkaar als maatschappij, als samenleving mee om? De vraag gaat dan heel specifiek over, in dit geval een incident dat heeft

plaatsgevonden en of dat dan betekent dat één van de conclusies van het rapport achterhaald is. Het rapport betreft volgens mij 160 pagina's. Ik kan het u allen aanraden om dat eens te lezen, met heel veel informatie over de wolf in Nederland en hoe daar internationaal naar wordt gekeken. Op bladzijde 90 en 91 staat ook iets geschreven over in dit bijzondere geval hoe de wolf zich verhoudt tot mens en andere dieren. Ik denk dat het goed is om dat te beschouwen, maar duidelijk is wel dat begrippen 'schuw' en 'nabijheid van mensen' in het rapport ook worden toegelicht en daar gaat het al heel snel over ervaringen, ook als het gaat om het gegeven hoe die schuwheid verloren kan gaan. Dan gaat het vaak over het menselijk gedrag en is het ook zeker het geval als er gewenning is bij de wolf, dat er inderdaad gevaar kan zijn. Als u dan heel concreet vraagt of één van die conclusies achterhaald is, dan moet ik naar aanleiding van het rapport zeggen: nee. Want in die opsomming van en zeker ook die beschrijving van het gedrag van de wolf ten opzichte van mens en dier wordt nadrukkelijk aangegeven dat er toch wel heel verschillend naar kan worden gekeken, maar dat het bijvoorbeeld gaat om een afstandsgrens van 30 meter. Ik raad u maar gewoon aan het rapport te lezen, want het is te veel om hier te beschouwen en over de bühne te brengen. Als het gaat over de tweede vraag die de heer Moes stelt: hoe denkt het college in de toekomst de veiligheid van de herders en schapen te garanderen, zeker als het gaat over de heide en de begrazing om die in stand te houden, dan wijs ik erop dat de input van dit rapport moet leiden tot een nieuw wolvenplan, waarin we met elkaar vooral de aspecten zoals ze hier aan de orde zijn, aan de orde komen. Zeker als het gaat om bescherming van herders en schapen op heidevelden. Dus vooralsnog antwoord 'Nee' op de eerste vraag en het tweede is vooral dat we de input meenemen voor het uiteindelijke nieuwe wolvenplan waar we met elkaar als provincies en LNV aan werken, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Jumelet. En mijnheer Moes, ik wilde vragen: is dit voor u voldoende? Maar u loopt al naar de interruptiemicrofoon, dus hartstikke goed. Gaat uw gang.

De heer Moes: Voorzitter, de VVD maakt zich grote zorgen, want we hebben heel veel heide in Drenthe. Daar zijn we allemaal trots op en die moet onderhouden worden. De schapen zijn daar een onmisbare schakel in. Dat weet u, dat weet ik, dat weten we allemaal. Maar als ik dan berichten hoor dat er ongeschepen kuddes, nu al minder ingezet worden op de heide, dat ze toch vanwege de wolf echt niet meer dag en nacht op de heide lopen en het voorval dat vorige week in Nunspeet gebeurd is, dat al het tweede voorval was in Nederland, dan maken wij ons grote zorgen. Vanmorgen las ik toevallig nog een reactie van BIJ12 op dit incident bij Nunspeet. En ze waarschuwen er ook voor. Bewakingshonden, wat de Partij voor de Dieren al opperde, is misschien een mogelijkheid, maar dat kan per hond op jaarbasis € 1.000 gaan kosten. Dat bedenk ik niet, dat meldde BIJ12. Dus onderschat dit echt niet. U bent heel algemeen in uw antwoord en het is een rondvraag, ik zal er verder niet op ingaan, maar het heeft ons niet gerustgesteld. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Moes. Wil mijnheer Jumelet nog reageren?

Gedeputeerde Jumelet: Voorzitter, ik heb in zijn algemeenheid geantwoord, omdat het te veel is om hier in de rondvraag te bespreken. Ik denk dat dat het antwoord is op uw vragen, mijnheer Moes. Het heeft ook zo veel aspecten in zich en ik denk dat het goed is om daar op een ander moment over te spreken. Zeker als het over het nieuwe Wolvenplan 2.0 gaat. U heeft terecht nog even de bewakingshonden genoemd. Ik was het niet vergeten, maar ik had het nog wel even in gedachten om dat ook nog te noemen of die subsidiabel zijn. Dat wordt allemaal meegenomen in dat Uitvoeringsplan, het nieuwe Uitvoeringsplan. Maar weest u zich er ook van bewust dat de meeste schade als het gaat om schapen die worden aangevallen, wordt veroorzaakt

door honden, loslopende honden in kuddes. En de bewakingshonden brengen ook weer nieuwe aspecten met zich mee. Daar wordt toch ook weer met zorg naar gekeken, omdat zij wellicht ook weer ander gedrag richting toeristen veroorzaken. Dus ik meld u dat het een complex vraagstuk is, maar de veiligheid staat voorop en als provincie en LNV moeten we zorgen dat we daar goede stappen in zetten. Maar de wolf is Europees beschermd en dat is uiteindelijk waar we het mee hebben te doen, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Jumelet.

7. Tijdelijke verkeersmaatregelen N34, incl. onderbouwing Statenfractie Partij voor de Dieren

De voorzitter: Dan gaan we nu over naar agendapunt 7, de tijdelijke verkeersmaatregelen N34. Dit betreft een brief van het college van GS van 6 juli en de brieven A10 en A35 van de LIS van de OGB van 8 september. Bij dit agendapunt heeft zich een inspreker gemeld. Dat betreft de heer Van Zomeren, namens de Groep Gasselte. Mijnheer Van Zomeren, u mag naar voren komen en plaatsnemen achter het kathedertafel en dan heeft u vijf minuten om uw verhaal te doen. Gaat uw gang.

De heer Van Zomeren (inspreker): Geachte voorzitter en leden van de commissie. Ik ben Jan van Zomeren uit Gasselte, lid van de Groep Gasselte en omstreken die zich zeer betrokken voelt bij en tracht te participeren in de discussie over de toekomst van de N34. Die groep bestaat momenteel uit 30 personen. De N34 heeft volgens de provincie tot 2040 geen capaciteitsproblemen. De veiligheid van de weg kan en moet echter beter. Althans, niet de veiligheid van de weg, want die is prima, maar de veiligheid veroorzaakt door het gedrag van weggebruikers. De N34 is ook geen dodenweg, zoals wel eens door populistten wordt aangeduid, maar een weg die aanleiding geeft tot onjuist en onveilig gedrag. Dat onjuiste en onveilige gedrag wordt gelukkig door niemand bestreden. Dus moeten we het daarover hebben. Elke maatregel die het gedrag kan beïnvloeden, valt toe te juichen. Dankzij initiatieven van fracties tijdens de Statenvergadering van 16 december toonde gedeputeerde Bijl zich bereid na te gaan of er tijdelijke maatregelen konden worden genomen. Er werd nagedacht, er werd volgens RTV Drenthe op 22 april gebrainstormd met Statenleden en er werd een bustocht georganiseerd om de N34 nog eens te verkennen, met als resultaat de aankondiging in de N34-nieuwsbrief van juli 2021 dat de provincie met een voorstel komt voor het nemen van tijdelijke maatregelen ter vergroting van de verkeersveiligheid. Onze groep kon zich dus gaan voorbereiden op het meedenken hierover, omdat Gedeputeerde Staten naar aanleiding van onze betrokkenheid bij de behandeling van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en de Reactienota op de ingebrachte zienswijzen bij herhaling waardering daarvoor uitspraken, met de toevoeging dat onze inbreng bij de verdere procedures op prijs werd gesteld. Anderzijds, omdat ze mochten verwachten dat het voorstel van GS zou worden behandeld door de commissie, waardoor inspreken mogelijk zou zijn. Helaas, niets van dat alles. Bij brief van 6 juli 2021 delen GS aan PS mede dat, ik citeer: "Op basis van bovenstaande afwegingen de volgende maatregelen worden uitgevoerd." Einde citaat. Geen commissie, geen inspraak, geen participatie, maar een voldongen feit. Dat vinden wij jammer. Bij brief van 25 augustus jongstleden zonden wij een brief aan Provinciale Staten waarin wij stilstaan bij de aanpak en de door GS uit te voeren tijdelijke maatregelen. Tevens dragen wij in deze brief alternatieven aan. Gelukkig was er één Statenfractie die aanleiding zag om van onze brief een bespreekpunt te maken. Daarom zijn wij nu hier. Inhoudelijk. Wij merken het volgende op: door vanaf het begin

steeds te spreken over tijdelijke verkeersmaatregelen, wekken GS sterk de indruk dat de tijdelijkheid een belangrijke factor is. Tijdelijk betekent een begin en een eind. Het betekent per definitie ook: na afloop evalueren. Dit alles ontbreekt in de brief van 6 juli. Uit informeel contact hebben wij begrepen dat het GS met name gaat om maatregelen die toekomstige ontwikkelingen niet in de weg staan en dat het woord tijdelijk in deze context zou moeten worden gezien. 2: Het is ook heel verstandig om aan maatregelen de tijdelijkheid te koppelen en dus te evalueren. Het is in het belang van de verkeersveiligheid om maatregelen te nemen die zo ver mogelijk afstaan van de huidige situatie en die tevens toekomstige ontwikkelingen niet in de weg staan. Dan valt er ook echt wat te evalueren. Zoals in onze brieven aangegeven, vinden wij de maatregelen van GS volstrekt onvoldoende. Wat ribbels herstellen. Een informatiecampagne die weggebruikers moet verleiden hun bewustwording te vergroten en hun gedrag te verbeteren. Een toch wel kolderieke en ongetwijfeld averechts werkende en niet tot een ontspannen rijstijl leidende maatregel gericht op het sneller rijden van langzaam-rijders, alsmede de overigens prima maatregel om opsporingscamera's te plaatsen, met de kanttekening dat het niet mee zal vallen met de handhaving. Het moge duidelijk zijn dat wij deze maatregelen, voor zover effectief, veel te mager vinden. Het kan veel beter zonder dat in strijd met de randvoorwaarden van GS wordt gehandeld. Wij stellen dan de volgende - onderstreept - tijdelijke maatregelen voor: A: een volledig inhaalverbod van Emmen tot De Punt; B: het voor zover dat mogelijk is fysiek onmogelijk maken van inhalen door middel van ribbels of op een juiste afstand van elkaar plaatsen van plastic paaltjes of iets dergelijks, die bij calamiteiten niet tot schade kunnen leiden; C: flitspalen aanbrengen, al dan niet gecombineerd met de opsporingscamera's en vooral flitscontroles houden, vaak en onverwacht. D: bevorderen dat de handhaving geen farce wordt. E: aandacht voor invoegen bij een oprit. Op 4 oktober jongstleden kwamen volgens RTV Drenthe vier auto's met elkaar in botsing bij invoeghandelingen. Er waren twee gewonden. Overigens gebeurde dit wel op een reeds verdubbeld deel van de N34. F: een lagere maximumsnelheid waarbij gedacht wordt aan 80 km/uur. Weliswaar wenst gedeputeerde Bijl niet te tornen aan het huidige maximum vanwege de doorstroomfunctie van de N34, maar dat deed hij ook niet ten aanzien van de N373 Norgervaart, die ook een doorstroomfunctie heeft, totdat de druk uit de samenleving en vooral uit de politiek vergroot werd. Toen toonde hij bereidheid. Alle reden dat hij zich thans ook flexibel opstelt, zeker als het om een tijdelijke periode gaat. Daarnaast wijzen wij in dit kader op het mogelijke voornemen van het rijk om de maximumsnelheid op de A27 bij Amelisweerd terug te brengen van 100 naar 80 km/uur, waardoor verbreding van de weg niet noodzakelijk is. Het is dus goed mogelijk als er maar een wil is. De datum van ingang, de duur van de tijdelijkheid, de datum van beëindiging en vooral ook een professionele evaluatie, uitgevoerd door een onafhankelijk en deskundig bureau, zijn de uitgangspunten van onze voorstellen. Verder bepleiten wij om onze voorstellen eerst door onafhankelijke deskundigen te laten toetsen, net zoals dat ten aanzien van de maatregelen van GS had moeten gebeuren. Wij vertrouwen op een goed besluit waarbij, als het even kan, uitsluitend de verkeersveiligheid voorop staat. Voorzitter, dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Van Zomeren. Wie van de commissieleden heeft nog een korte, verhelderende vraag voor de heer Van Zomeren? Ik zie de hand van mijnheer Pragt D66.

De heer Pragt: Dank u, mijnheer Van Zomeren voor het inspreken. Ik heb een vraag betreffende de betrokkenheid van de Groep Gasselte, hoe dat gegaan is. Want u bent wel betrokken bij de eerste aanbevelingen en inspraak en u hebt schijnbaar de verwachting gehad dat u ook zou worden betrokken bij de besluitvorming. Hoe is dat traject gegaan? Hoe is de verwachting gewekt? Dat is mij nog niet helemaal duidelijk.

De voorzitter: Mijnheer Van Zomeren, gaat uw gang.

De heer Van Zoomeren (inspreker): Door brieven van Gedeputeerde Staten, waarin dat met name staat. En ook door gesprekken die wij hebben gevoerd met het Projectbureau.

De voorzitter: Iemand anders? Mevrouw Zuiker, Partij voor de Dieren.

Mevrouw Zuiker: Dank u wel. U praat over gedrag, dat voornamelijk het probleem is op die N34. Kunt u omschrijven welk gedrag u dan aan denkt?

De voorzitter: Mijnheer Van Zomeren.

De heer Van Zoomeren (inspreker): Sorry, welk gedrag ik bedoel?

Mevrouw Zuiker: Ja, het problematische gedrag.

De heer Van Zoomeren (inspreker): Het gaat met name om inhalen, het gaat met name om sowieso veel te hard rijden, veel harder dan 100 km/uur. Dat staat dan natuurlijk wel in schril contrast met de langzaamrijder, die 70 km/uur rijdt. Maar dat maakt het alleen maar gevaarlijker, onveiliger. Als je kijkt naar de gegevens van het afgelopen jaar, ik refereer even aan het verschrikkelijke ongeluk bij Borger in juni van dit jaar, waarbij, althans volgens de politie, veel te hard en roekeloos rijden de oorzaak was van wat er toen allemaal is gebeurd. Daarnaast kan ik nog zeggen en ik vind het altijd een beetje vervelend om te zeggen: 'uit eigen ervaring weet ik ...', dus ik zal de ervaring van anderen gebruiken. Die wordt overigens ook vermeld in onze brief aan Provinciale Staten van 25 augustus. Als u tussen 6.00 uur 's morgens en tussen 7.30 uur 's morgens van Gieten naar De Punt gaat, dan rijdt de automobilist die netjes 100 km/uur rijdt daar zeer eenzaam.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Van Zomeren. Bedankt voor uw inbreng en u kunt weer plaatsnemen op uw plek, want wij gaan verder met de bespreking van dit agendapunt en zoals eerder gemeld, iedereen doet dit vanaf het katheders en in de eerste termijn is er twee minuten spreektijd en de indiener van dit agendapunt, de fractie van de Partij voor de Dieren, mevrouw Zuiker heeft drie minuten spreektijd. Zoals gezegd, de interrupties vinden weer plaats vanaf de interruptiemicrofoon. Ik geef het woord aan mevrouw Zuiker. Gaat uw gang.

Mevrouw Zuiker: Hij staat nog aan. Voorzitter, de Partij voor de Dieren kon de brief over de maatregelen N34 niet voor kennisgeving aannemen. Ten eerste vanwege het gevoerde proces. Een voorstel blijkt toch ineens een genomen besluit te zijn, de inspreker heeft hier ook op gewezen. Graag hier een reactie op van het college. Ten tweede de niet te volgen logica waarmee het college onderbouwd waarom voor bepaalde maatregelen is gekozen en waarom niet. Volgens het college zou uit de ongevallenanalyse blijken dat inhalen of afgebroken inhaalacties niet tot ongevallen hebben geleid. Maar ondanks deze constatering wil GS wel graag inhaalacties voorkomen en daarom moeten alle personenauto's minstens 100 km/uur gaan rijden, ook al mogen vrachtwagens nog steeds niet harder dan 80 km/uur. Dus minimale snelheidsverschillen heb je pas als alle voertuigen maximaal 80 km/uur gaan rijden. Maar dat idee wordt subiet door GS van tafel geveegd. Uit antwoord ... Zal ik even wachten?

De voorzitter: Dank u wel. Een interruptie van de heer Smits, VVD.

De heer Smits: Dank u wel, voorzitter. Mevrouw Zuiker, ik maak bezwaar tegen uw formulering dat alle personenauto's minstens 100 km/uur moeten rijden. Ik wil graag dat u dat even corrigeert. 100 km/uur is de maximumsnelheid op de weg en niet de minimumsnelheid, zoals u suggereert.

De voorzitter: Mevrouw Zuiker.

Mevrouw Zuiker: Mijnheer Smits, kunt u toch nog even wachten, want ik heb een tegenvraag aan u. Want dat is namelijk precies wat het college wel wil. Die wil namelijk aandacht voor mensen die niet 100 km/uur rijden en die wil ze graag 100 km/uur laten rijden. Of heb ik dat verkeerd begrepen en mogen mensen ook gewoon 85 km/uur rijden?

De voorzitter: De heer Smits.

De heer Smits: Laten we nou eerst even vaststellen dat u nog geen antwoord geeft op mijn vraag, maar een wedervraag stelt. Ik maak bezwaar tegen uw formulering van minstens 100 km/uur. De strekking van het college is om weggebruikers op te roepen zich zoveel mogelijk aan te passen aan de verkeersstroom. Wanneer dat gebeurt, dan wordt het totale verkeersgedrag veiliger. Maar dat was niet mijn punt. Dit is het antwoord op uw vraag. Mijn vraag was: neemt u nog even dat minstens 100 km/uur terug, want dat staat nergens in de stukken en dat moet u ook niet zeggen. Dat staat u niet. Dat is niet aan de orde.

De voorzitter: Mevrouw Zuiker geeft antwoord op de vraag.

Mevrouw Zuiker: Ja, ik geef antwoord op de vraag. Ik zal dat kunnen terugnemen als de gedeputeerde uitlegt dat dat inderdaad niet de bedoeling is van GS.

De voorzitter: Mevrouw Zuiker vervolgt haar betoog.

Mevrouw Zuiker: Uit antwoorden op onze schriftelijke vragen blijkt dat maximaal 80 km/uur niet eens onderdeel is van een milieueffectrapportage en waarom niet? Kan het college dat toelichten? Want het zou namelijk logisch zijn als snelheidsverlaging onderdeel uitmaakt van het niet verdubbelen- scenario. Dat heeft namelijk allerlei positieve milieueffecten: minder fijnstof, minder CO₂, minder geluidsoverlast en bovendien minder asfalt, minder kosten en vooral minder ongelukken. Maar nee, 80 km/uur kan echt niet, want de weg is ingericht voor 100 km/uur en dat is nodig voor de doorstroming. Is er ooit onderzocht wat het effect van snelheidsverlaging precies is op die doorstroming? Weegt dat op tegen een toegenomen veiligheid? Graag een toelichting of we hier te maken hebben met aannames van het college of met onderzochte feiten.

De voorzitter: Mijnheer Koopmans van de PVV heeft een vraag voor u.

De heer Koopmans: Dank u, voorzitter. Uit allerlei publicaties van allerlei autofabrikanten, zowel van BOVAG als de ANWB blijkt dat auto's zuinig, veilig en vooral economisch, en dat betekent ook qua uitstoot, het beste rijden tussen 80 en 100, 110 km/uur. Dat varieert een beetje van model, maar 80 km/uur is over het algemeen voor de meeste auto's de ondergrens om zuinig te rijden. Daarboven heb je minder uitstoot en dan kun je beter 80 tot 100 km/uur rijden. En die 80 km/uur die u het liefste heeft, is arbitrair. Dan kun je ook 60 km/uur gaan rijden en de N34 vervangen door een zandpad of maak er een karrenspoor van. Waar eindigt dit?

De voorzitter: Mevrouw Zuiker.

Mevrouw Zuiker: Voorzitter, ik moet concluderen dat de PVV hier gewoon een grapje van maakt en dat is het niet. Het zijn serieuze dingen. We hebben het over ernstige ongevallen. We hebben het hier over een heel gevaarlijke weg, vooral door gedrag van mensen. En we kunnen dit hier niet belachelijk maken.

De voorzitter: Mijnheer Koopmans.

De heer Koopmans: Ik woon in Gasselte langs de N34, ik ben een zeer frequent gebruiker van de N34 en heel veel problemen worden veroorzaakt door mensen die zich aan geen enkele regel houden. 80 km/uur maximum? Niet van belang. 100 km/uur maximum? Niet van belang. Waarom denkt u dan dat 80 km/uur een oplossing is?

De voorzitter: Mevrouw Zuiker.

Mevrouw Zuiker: 80 km/uur is in ieder geval een oplossing voor minder fijnstof en 80 km/uur wordt niet voor niets door de provincie Utrecht overwogen om de verdubbeling bij Amelisweerd niet door te hoeven laten gaan. Dus 80 km/uur is echt wel degelijk een onderzochte oplossing voor heel veel problemen. Even kijken waar was ik? Het toppunt van de onlogica in de brief van het college zijn de afstands aanduidingen voor veilig keren. Dat gaan we niet doen, want dat stimuleert waarschijnlijk het keren. Dat vinden we echt niet te begrijpen. Alsof mensen ineens van bestemming gaan veranderen, omdat ze een bordje zien. Samenvattend is de brief van het college geen weldoordachte afweging van de te nemen maatregelen. En het proces richting de burgers verdient wederom weer eens niet de schoonheidsprijs. Daarom lijkt het ons beter dat het college het huiswerk over gaat doen en met een nieuw voorstel richting de Staten komt. Tot zover.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Zuiker. Dan geef ik nu het woord aan mijnheer Pragt van D66. Gaat uw gang. En de volgende op mijn lijst is de heer Duut van JA21. Dan kan hij zich alvast voorbereiden.

De heer Pragt: Dank u, voorzitter. De verkeersveiligheid van de N34 is erg belangrijk en verdient onze aandacht. Dit geldt trouwens voor alle wegen in Drenthe. We staan positief tegenover het nemen van extra tijdelijke maatregelen voor de verkeersveiligheid van de N34. Op basis van de verstrekte informatie kunnen wij niet goed beoordelen of de maatregelen volledig en voldoende zijn of dat er andere maatregelen zijn die effectiever kunnen zijn. Wij vinden het wel vreemd en onjuist dat bij de overwegingen voor het invoeren van bepaalde maatregelen argumenten gebruikt worden, zoals handhaving is moeilijk, we denken dat ..., we hebben het altijd zo gedaan ... enzovoort, enzovoort. Wel vinden wij het echt een gemiste kans dat een groep betrokken bewoners niet is betrokken bij het voorstel en de uitwerking van de tijdelijke maatregelen om de N34 veiliger te maken, zoals de heer Van Zomeren net verwoordde. Het kan zijn dat de procedure gevolgd is die bedoeld was door PS, maar dan is er niet goed gecommuniceerd met betrokkenen en zijn er verkeerde verwachtingen gewekt en dat vinden wij echt een gemiste kans voor participatie. Tot zover, voorzitter. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Pragt. Dan de heer Duut van JA21 en daarna de heer Moinat van de SP.

De heer Duut: Dank u wel, voorzitter. Ik maak inmiddels nu al zo'n zeven jaar discussies mee over de N34 en in de afgelopen periode hebben we tot ons aller instemming in de vorige bestuursperiode al vastgesteld dat er maatregelen moeten komen. En het belangrijkste markeringsmoment wordt straks volgend jaar, als ik het goed heb, de MER en ik kreeg zojuist even het idee alsof we de MER al een beetje aan het bespreken waren. Desalniettemin neemt het college nu maatregelen, omdat er weer de nodige ongelukken hebben plaatsgevonden en dat vindt mijn fractie een goede zaak. Want het gaat nog even duren voordat de MER er is en daarna volgen er nog een paar jaren voordat daadwerkelijk de schop in de grond kan. Dus wij vinden het verstandig en goed dat de tijdelijke maatregelen genomen worden.

De voorzitter: Mevrouw Zuiker heeft een vraag voor u.

Mevrouw Zuiker: Voorzitter, het kan natuurlijk zijn dat mijnheer Duut dat nog gaat zeggen, maar vindt u ook de onderbouwing van die maatregelen van het college sterk?

De voorzitter: Mijnheer Duut.

De heer Duut: Ja, daar kom ik inderdaad aan toe. Ik schilderde even een stukje historie en waar we staan in het proces. Ik heb alleen tot nu toe gezegd dat wij op zichzelf het nemen van tijdelijke maatregelen, want er is elke dag verkeer uiteraard, dat wij dat een goede zaak vinden. Ik heb in de afgelopen zeven jaar ook mogen leren dat er veel deskundigheid nodig is als het gaat om mobiliteit, verkeersmaatregelen en de mobiliteit. Maar uiteindelijk gaat het erom hoe je het ook politiek waardeert en wat dat betreft zou ik zeggen: ik herhaal mezelf nu even, voorzitter: goed dat er tijdelijke maatregelen worden genomen. In hoeverre de suggestie van de heer van Zomeren en nu van uw partij, de Partij voor de Dieren of daar nog waardevolle extra zaken in zitten, dat weet ik niet. Dat zou ik één, twee, drie niet weten. Ik weet wel dat hier sprake is van adequaat bestuurlijk optreden en of dat met uitgebreide inspraak moet? Ik kan alleen maar zeggen: het is aan ons gemeld. Dus in die zin is het goed. Als u meent dat de maatregelen tekortschieten, dan hoor ik dat zo dadelijk graag van de gedeputeerde. Maar vooralsnog steunen wij het voorstel van het college. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Dan gaan we nu verder met de SP, de heer Moinat en hierna volgt de heer Pruisscher van de ChristenUnie.

De heer Moinat: Dank u wel, voorzitter. De vragen die de Partij voor de Dieren stelt, heeft iedereen voor zich, dus die ga ik niet oplezen. Ik heb het gewoon in mijn bijdrage verwerkt. Op het gelopen proces heb ik niet veel aanmerkingen. Als er verwachtingen zijn geschept bij de omwonenden, die dan onjuist blijken te zijn, dan is dat slecht en moet ervoor gezorgd worden dat zo iets niet weer kan gebeuren. Dus leren van dat soort dingen. Dat zijn open deuren, dat snap ik. Het is mooi dat de Partij voor de Dieren er door deze agendering voor zorgt dat er alsnog over dit punt gesproken kan worden op deze manier. Dan de onderbouwing. We hebben herhaaldelijk aangegeven het niet eens te zijn met de rigide opstelling van het college met betrekking tot de maximumsnelheid van 100 km/uur op de N34. Wij zijn het wel eens met de Partij voor de Dieren dat de focus op automobilisten die onder de maximumsnelheid rijden nogal vreemd overkomt. Exact 100 km/uur rijden is voor mensen zonder cruise control vrijwel niet te doen. Te hard rijden mag niet, dus dan zit je vanzelf aan de onderkant. Om daar nu een speciale campagne voor op te tuigen, lijkt ons niet de beste aanpak. Wij zouden liever zien en daar komt hij weer, dat de maximumsnelheid naar 80 km/uur gaat, zodat er inderdaad een homogener snelheidsbeeld ontstaat. En iedere weggebruiker kan en mag dan immers 80 km/uur rijden. En dat doet

mij even denken aan die interruptie van mijnheer Koopmans net. Hij had het over het gedrag van weggebruikers. Dat is inderdaad het probleem. Dat is het probleem, maar dat geldt voor iedere snelheid die we vaststellen. Dus waar wij actie op moeten ondernemen, zijn niet zozeer die langzaamrijders. Nee, dat zijn die asociale rijders. Daar moeten we actie op ondernemen. Enige tijd geleden, dat stond niet op papier hoor, enige tijd geleden is onze fractie bijgepraat door een verkeersdeskundige en volgens hem zou het zomaar kunnen zijn dat als gevolg van overal 80 km/uur er meer auto's tegelijk op dezelfde weg en dezelfde tijd kunnen rijden dan nu het geval is met verschillende snelheden. En hierdoor zou je ook als vanzelf een rustiger, lees veiliger wegbeeld creëren. Wat betreft de laatste vraag van de Partij voor de Dieren, willen wij er graag vanuit gaan en dat doen we ook, dat de verkeersdeskundigen in dit huis zeer deskundig zijn en misschien zelfs wel contacten hebben met verkeerspsychologen in hun netwerk. Op zich zou dat voldoende moeten zijn. Of toetsing bij onafhankelijke experts wat zou toevoegen, dat kan ik zo niet inschatten, maar ik zal daar niet voor gaan liggen. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Dan gaan we nu verder met de heer Pruisscher van de ChristenUnie en hierna is het woord aan de heer Bos van GroenLinks.

De heer Pruisscher: Voorzitter, dank u wel. Toch wel weer een genoegen om hier zo te staan en u vanaf deze kant weer toe te spreken en ook de gedeputeerde aan die kant weer. Dat voelt weer vertrouwd. Om direct maar even op de vragen van de Partij voor de Dieren in te gaan, te beginnen met het gevoerde proces. Naar aanleiding van de besprekingen over de partiële verdubbeling van de N34 heeft de gedeputeerde toegezegd te onderzoeken welke maatregelen we op korte termijn kunnen nemen om de weg veiliger te maken, mede omdat het hele project natuurlijk zo lang duurt. Maar daarbij begrijpen wij ook dat dergelijke maatregelen niet dusdanig ingrijpend zijn dat dat met diepgaand onderzoek onderzocht moet worden of misschien politiek controversieel moet zijn. Dat zou wederom een enorme procedure vragen met een politiek en participatief project. Bovendien loopt er zo'n groot onderzoek, namelijk die partiële verdubbeling. Wel merkt onze fractie op dat het goed zou zijn dat wij als commissie gehoord zouden worden over eventueel te nemen maatregelen en dan niet in een bijeenkomst, maar ook formeel in een commissievergadering als deze. Dat hoeft niet altijd met een besluit, maar wel in ieder geval vragen naar een gevoel van. Er worden ook vraagtekens geplaatst bij de motivering van de maatregelen. Als we alleen op deze brief zouden afgaan, dan kan ik me daar wel iets bij voorstellen. Maar en dat zei de heer Duut net ook, dit is niet de eerste keer dat we hierover praten en dat betekent ook dat je dergelijke brieven moet plaatsen, moet inbedden in alle onderzoeken en brieven en besluiten die al gedeeld zijn. Dat maakt wel dat je anders naar zo'n brief kunt kijken. En ten aanzien van de derde vraag sluit ik ook aan bij de woorden van de heer Moinat, dat er voldoende capaciteit is binnen de ambtelijke organisatie om dit soort kerntaken uit te kunnen voeren. Tot slot, mevrouw de voorzitter, de heer Van Zomeren heeft in zijn brief en net ook hier wel terecht vragen gesteld over de tijdelijke aard van de maatregel. Vragen waar ook onze fractie graag antwoord op zou willen. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Dan gaan we nu verder met de heer Bos van GroenLinks en hierna volgt dan mevrouw Vedder van het CDA.

De heer Bos: Voorzitter, GroenLinks wil beginnen met te stellen dat wij een uitgesproken voorstander zijn van het verlagen van de maximumsnelheid op de N34. Het liefst in combinatie met trajectcontroles en de meer recente MONOCam, maar helaas bevinden wij ons in een gremium, waarin de meerderheid dit niet ziet zitten en waardoor we vooralsnog in ieder geval met een N34 zitten, waar 100 km/uur gereden mag worden. Wij kijken dan ook reikhalzend uit naar de

vorderingen op het gebied van zelfrijdende auto's, zodat de haastige bestuurder door zijn auto gekalmeerd gaat worden. En tot die tijd is het wel zaak om ervoor te zorgen dat we iedere welwillende weggebruiker proberen tegemoet te komen binnen de infrastructuur die er nu ligt, om te komen tot een veiligere N34. Dat hebben wij als Staten in december 2020 ook besloten en hier is het college mee aan de slag gegaan. Een prima proces in samenwerking met de Staten, met als resultaat een besluit dat nu geagendeerd is door de Partij voor de Dieren. Deze fractie heeft ons onder andere gevraagd wat wij van dit proces vinden, maar GroenLinks kan zich hier achter scharen. We hebben gestuurd op hoofdlijnen en zijn in de gelegenheid gesteld om op uitvoeringsniveau mee te denken, om vervolgens in te gaan op de onderbouwing van de maatregelen. Ja, deze hadden zeker uitgebreider gekund, maar de overwegingen waren in eerste instantie helder genoeg en zoals de heer Pruisscher zonet al aanhaalde, ik kan me het SWECO-onderzoek naar aanleiding van de verdubbeling van de N34 nog voor de geest halen. Niet iedere pagina exact, maar in grote lijnen wel. Waar was ik? GroenLinks is wel degelijk blij met de scherpe lezing van de Partij voor de Dieren, in ieder geval met betrekking tot de ongevalanalyse op inhalen en inhaalverboden. Hier zit toch een tegenstrijdigheid in, merken wij ook op. Wij zien graag een uitleg hierover tegemoet. We zijn niet van mening dat het huidige pakket aan maatregelen onderzocht moet worden door onafhankelijke verkeersdeskundigen en verkeerspsychologen. Binnen deze provincie zijn er vast genoeg specialisten aanwezig om deze maatregelen te kunnen beoordelen. Met betrekking tot het onderzoek naar de verdubbeling van de N34, dat ook gedeeltelijk over veiligheid gaat, kunnen wij ons voorstellen dat innovatie, klimaatopgave en corona-effecten gaan leiden tot andere inzichten. Maar daar komen we op een ander moment vast nog over te spreken. Voorzitter, dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Dan gaan we nu luisteren naar mevrouw Vedder van het CDA en daarna is het woord aan de heer Wiersema van Sterk Lokaal.

Mevrouw Vedder: Dank, voorzitter. De CDA-fractie had naar aanleiding van dit ingekomen stuk al eerder vier vragen gesteld. Die zijn door de agendering van de fractie van de Partij voor de Dieren naar vandaag doorgeschoven en omdat onze spreektijd beperkt is, begin ik misschien een beetje onorthodox met die vier vragen. En als ik dan niet voldoende op de vragen van de fractie van de Partij voor de Dieren inga, dan ga ik ervan uit dat ze de interruptiemicrofoon weten te vinden. Gedeputeerde, naar aanleiding van dat ingekomen stuk over de tijdelijke verkeersmaatregelen hadden wij de volgende vier vragen. De eerste vraag is: zijn er verkeerskundigen geraadpleegd? Dat is misschien een beetje vragen naar de bekende weg, want we gaan ervan uit dat dat zo is, alleen konden we dat niet opmaken uit het stuk. Dus we willen het graag even zeker weten. De tweede vraag is: zijn er ook andere tijdelijke maatregelen overwogen dan in de brief worden vermeld? De reden waarom we daarnaar vragen, is omdat SWECO, daar werd al eerder aan gerefereerd, in 2019 in haar onderzoek heeft geconstateerd dat er vier afwijkingen zijn voor de uitgangspunten voor een duurzaam, veilig wegontwerp en drie ervan gaan over het voorkomen van het op de verkeerde weghelft raken van verkeer en dat is natuurlijk de rijbaanscheiding. Daar hebben we die zorgvuldige procedure voor. Maar er is ook geconstateerd dat het inhaalverbod niet geheel consistent en herkenbaar is voor weggebruikers en dat de weginrichting bij aansluitingen, tankstations en verzorgingsplaatsen keren op de weg toelaat, terwijl dit zorgt voor gevaarlijke situaties. Dit hebben we al een paar keer eerder genoemd, maar toch zien we die geconstateerde gebreken niet terug in het nemen van de tijdelijke maatregelen. Vandaar dat we daarnaar vragen. Voorzitter, vraag drie is: acht het college met de aangekondigde tijdelijke maatregelen de verkeersveiligheid sterk te bevorderen? En de vierde is: tijdens de gedachtewisseling op 21 april meldde gedeputeerde Bijl dat de minister € 500 miljoen voor verkeersveiligheid beschikbaar heeft, dat een deel daarvan bestemd is voor innovatie en dat Noord-Nederland

voornemens was een plan innovatieve verkeershandhaving in te dienen. En onze vraag naar aanleiding van die mededeling is: ziet de gedeputeerde ook mogelijkheden om de N34 daarvoor in aanmerking te laten komen als bijvoorbeeld een pilot? Ik zie geen tijd van mijn spreektijd. Is die om? Dat had ik al verwacht en daarom begon ik met mijn vragen. Dank, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Vedder. Dan nu het woord aan de heer Wiersema van Sterk Lokaal en daarna de heer Smits van de VVD.

De heer Wiersema: Dank u wel, voorzitter. Vandaag voeren we weer eens opnieuw een discussie over het proces en de maatregelen als inhalen, niet inhalen, helemaal niet inhalen, te hard of te langzaam rijden op de N34. Een discussie die volgens ons helemaal niet nodig is en die is niet nodig als je gewoon een optie kiest, die hier al meerdere keren aan de orde is geweest om de veiligheid, de doorstroming, de ontsluiting en bereikbaarheid van de grootste gemeente van Drenthe gewoon op een goede manier te bedienen. Geen tijdelijke maatregelen die ook nog weer eens heel veel geld kosten, maar verdubbelen van de N34. Dat is de oplossing voor nu en naar de toekomst. En we zien daar goede voorbeelden van. In Friesland waar ze de N381 verbreed hebben, de N356 geheel of gedeeltelijk is verdubbeld en dichterbij huis, enkele jaren geleden de N33 Assen tot voorbij Veendam, aansluiting op de A7 is dat geloof ik. En wat zijn we daar met deze weg ook blij mee. In één klap een einde aan alle problemen en eerdergenoemde discussies, want ik denk dat er in dit huis wellicht al tien jaar over gesproken wordt. Wanneer we dan meteen ook gewoon trajectcontroles aanbrengen om de hufters een beetje in de greep te houden, zijn we ook af van dat te hard rijden. En een mooie bijvangst is nog eens geluidsreductie en door constante snelheid en doorstroming de CO2-winst, wat net ook al door een collega van mij is aangegeven. Wie wil dat niet? En dan zult u denken: ga je dan inderdaad niet in op de opmerkingen zoals ze gemaakt zijn en de vragen die gesteld zijn? Nee, dat doe ik niet en u hoort ook waarom. Omdat ik denk dat we altijd bezig blijven met schijnoplossingen in de marge als je niet kiest voor een goede structurele oplossing. Voorzitter, dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Dan gaan we nu verder met de heer Smits van de VVD en als laatste in de rij daarna de heer Schomaker van de Partij van de Arbeid.

De heer Smits: Voorzitter, dank u wel. Dank aan de Partij voor de Dieren voor het agenderen van dit onderwerp en dank aan de heer Van Zomeren voor zijn reactie. Zo ziet u maar, het werkt wel. Eén van de bezwaren van de Partij voor de Dieren en ook van de heer Van Zomeren is: waarom zijn wij niet geraadpleegd? Waarom is ons de mond niet gegund? Nou, bij dezen. Het is een beetje langs een omweg, maar het komt wel goed. Tijdelijke verkeersmaatregelen voor de N34. Wij hechten eraan om die tijdelijkheid ook te benadrukken. Dus laten we het nou niet te groot maken, want over de grote maatregelen voor de N34 loopt een hele andere discussie, met alle onderzoeken en alle inspraakrondes die daarbij horen. Maar nu gaat het om de tijdelijkheid, gegeven de urgentie, de breed gevoelde noodzaak om wel iets te doen op de korte termijn. Dus wij zijn daar voorstander van. Dat is ook het antwoord naar de vraag op het proces. Wij hebben geen moeite met het gevolgde proces door het college. Dat geldt ook voor de onderbouwing van de maatregelen. Wat het inschakelen van externe deskundigen betreft, hebben wij ook het gevoel dat er binnen dit huis voldoende deskundigheid aanwezig is, in het kader nogmaals, van de tijdelijkheid van deze maatregelen. Wij hechten eraan om duidelijkheid te scheppen en afstand te nemen van de opvatting van de Partij voor de Dieren. 20 kilometer afstand nemen wij, want wij zijn voorstander van de maximumsnelheid van 100 km/uur, zoals die nu is. U zult begrijpen dat wij dat zijn. Ik rijd vaak op de N34. Ik woon in Eelde en ik heb een baantje in Emmen en dan is de N34 de voor de hand liggende verbinding. Ik rijd er ook op de uren die door de heer

Van Zomeren zijn genoemd. Ik rijd netjes 100 km/uur, ik rijd er niet harder, met de cruise control, dat gaat allemaal keurig en ik voel mij bepaald niet eenzaam op die weg. Ik stel vast dat er nog heel veel andere weggebruikers zijn die dat ook doen. Ik rijd er ook 's avonds en dan overkomt mij hetzelfde: ik word niet links en rechts ingehaald door hardrijders. Ik ben het eens met alle sprekers die zeiden: de kern van dit punt is gedrag. Het gaat ook om gedrag en het gaat om die maatregelen die het gedrag bevorderen, zodat er een homogeen verkeersbeeld ontstaat. En dat kan volgens onze fractie heel goed met een maximumsnelheid van 100 km/uur samengaan. Tot zover. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Smits. Dan verder met de Partij van de Arbeid, de heer Schomaker en ik zag net nog een vinger van de heer Koopmans van de PVV, want hij had zich niet ingeschreven, maar wil wel graag het woord voeren. Dus daarna nog de heer Koopmans.

De heer Schomaker: Voorzitter, dank u wel. Voorzitter, allereerst een hartelijk woord van dank aan de heer Jan van Zomeren die namens een aantal betrokkenen en belanghebbenden het woord heeft gevoerd. Het is wel duidelijk dat hier iemand spreekt met een meervoudige deskundigheid. We kunnen hiermee zonder meer ons voordeel doen. Voorzitter, onze fractie is van mening dat bij de ontwikkeling van beleid, daar waar de wet dit voorschrijft, het proces van ontwikkeling altijd volledig en zorgvuldig dient te worden doorlopen. Belanghebbenden moeten in de gelegenheid worden gesteld om in te spreken en het kan niet zo zijn dat besluiten onomkeerbaar zijn genomen als inspraakmomenten zijn overgeslagen. Behalve de wettelijke verplichtingen naleven, moet voorkomen worden dat de indruk gewekt wordt dat inspraak niet op prijs gesteld wordt. Op de eerste vraag van de Partij voor de Dieren, tevens punt 1 uit de brief van de heer Van Zomeren, antwoordt onze fractie dat GS hun voornemen aan de commissie OGB had kunnen voorleggen om hiermee een inspraakmogelijkheid te bieden. Dat zou naar de betrokken belanghebbenden zorgvuldig zijn geweest. Graag horen we de mening van GS hierover. Als men naar de onderbouwing kijkt, dan is die wat ons betreft passend bij de maatregelen die als tijdelijk gelden, in de zin van vooruitlopend op de uitkomsten van de MER en verdere stappen om de N34 te verbeteren. In de MER worden onder andere milieueffecten uitgebreid onderzocht. De maatregelen zijn een reactie van GS op de wensen van PS om op korte termijn maatregelen te nemen om, in afwachting van verdere grotere ontwikkelingen, iets te doen aan de verkeersveiligheid. De verkeersdeskundigen van de provincie, onderzoek naar de effecten door verkeerspsychologen, een enquête, dat lijkt ons toereikend. Tot slot, voorzitter, nog een paar opmerkingen naar aanleiding van de brief van de heer Van Zomeren. Zijn opmerkingen over het begin en het einde van de tijdelijke maatregelen, de geraamde kosten en de te trekken conclusies na evaluatie, zijn wat onze fractie betreft relevant. Misschien kan de gedeputeerde hier iets over verklaren. Als laatste nog een opmerking: we spreken veel over gedragsverandering, we spreken over 80 km/uur, we spreken over 100 km/uur, we spreken over inhalen, maar wat helemaal niet aan de orde komt en ik heb hier een artikel uit het Dagblad: we blijven appjes lezen tijdens het rijden. Het is technisch mogelijk volgens Veilig Verkeer Nederland, dat telefoons onklaar gemaakt kunnen worden tijdens het rijden. Zou dat zo langzamerhand, als je toch wilt praten over gedragsverandering, niet een serieus iets zijn om eens te onderzoeken? Voorzitter, dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel en dan tenslotte de PVV, mijnheer Koopmans. Gaat uw gang.

De heer Koopmans: Dank u wel, mevrouw de voorzitter en excuses voor het niet tekenen van de lijst. Ik ben, dat heb ik al aangegeven, als inwoner van Gasselte woon ik langs de N34 en ik rijd die N34 dan ook best regelmatig. Ik wil u even meenemen naar de rit van vanmorgen. Ik ging om half negen weg en dan rijd je eerst een stukje N34 tot aan de flessenhals in Gieten. Nou, dat

schiet niet op, want toevallig kwam er een grote vrachtwagen net voor mij de oprit Gasselte op en daar blijf je dan achterhangen. Oké, dat kan. Dan kom je op de N33 van Gieten naar Assen en dan ineens is die weg een stuk breder en daar kom je ook vrachtwagens tegen, maar daar kun je rustig voorbij en dat verkeer op die weg is ook veel rustiger. Rustiger dan op de N33 ..., op de N34, je raakt in de war met die nummertjes. En de ervaring die ik heb in die vergelijking van de N33 en de N34 is dat de N34 hectisch is. De N34 is onregelmatig. Dat komt mede door het gedrag van mensen, maar dat komt ook door het wegbeeld. Op sommige plekken is die heel breed. Niet qua asfalt, maar qua ruimte eromheen, al voorbereid op verdubbeling. En op sommige stukken rijd je bijna door de berm van de bomen en de bossen. Hartstikke mooi, maar daardoor oogt de weg smal en mensen geven daar minder gas, gaan minder hard rijden, omdat dat op de een of andere manier een beetje benauwend is. Dus wat dat betreft is de N33 voor mij als berijder gewoon een prettiger, rustiger en veiliger weg. Maar er zit nog een ander voordeel aan een bredere weg als de N33 en de N34 en dat is als je kijkt naar de regelmatige onderbrekingen die we hebben op de N34, ook op de N33 maar dan minder erg. Maar op de N34 gaat de complete weg eruit. En dan hoor je de inwoners van Sleen en Schoonoord en ook van Borger en daaronder allemaal klagen dat zij het weekend weer ontzettend veel verkeer door hun dorpen hebben gehad. En dat verkeer? Ja, dat gaat daar langs. Op het moment dat de N34 een brede echte stroomweg gaat worden – hij hoeft geen 120 km/uur te worden, 100 km/uur is prima - dan zul je zien dat in de dorpen langs de N34 de verkeersdruk afneemt. Daarmee wordt het daar prettiger, veiliger en de N34 in een bredere uitvoering kan dat prima hebben.

De voorzitter: Mijnheer Koopmans, wilt u afronden?

De heer Koopmans: Het laatste nog even de antwoorden op de vragen van de Partij voor de Dieren. Ja, wij zijn het er wel mee eens: het had beter gekund, het had beter gemoeten en in die zin wachten we even de reactie van de gedeputeerde af. We zijn het er inderdaad niet mee eens om nog externe deskundigen te vragen om al die maatregelen nog een keer te laten onderzoeken. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Dan gaan we nu luisteren naar gedeputeerde Bijl en u heeft zes minuten voor uw beantwoording in de eerste termijn.

Gedeputeerde Bijl: Nou, dat is een mooie ambitie voor alles wat te berde is gebracht om daar goed, inhoudelijk recht aan te doen, voorzitter. Maar niettemin dank u wel. Nou, ik denk dat er heel veel gezegd is wat eigenlijk thuishoort in de grotere discussie die we nog gaan krijgen naar aanleiding van de MER en dat is door een groot aantal van u ook al gememoreerd. Dus we gaan niet de discussie overdoen die we in december hebben gehad over 100 of 80 km/uur. Daar hebben we een helder standpunt ingenomen. Er komt nu een MER met een flink aantal varianten en dan is het aan u om daar richting in te kiezen. Ik denk wat hier aan de hand is, is dat we ook naar aanleiding van die discussie ...

De voorzitter: Excuses, heel goed. Fijn dat u meewerkt. Mevrouw Zuiker, Partij voor de Dieren heeft een vraag.

Mevrouw Zuiker: Ja, hier moet ik toch even wat over zeggen, want u zegt: 80, 100 km/uur, die discussie doen we niet, want we doen de MER. Maar het opvallende is dat in die MER 80 km/uur helemaal niet wordt onderzocht.

De voorzitter: De heer Bijl.

Gedeputeerde Bijl: De MER gaat uit van de verschillende systemen, of de verschillende oplossingen die kunnen worden gekozen. Maar een maand geleden hadden we hier ook al een discussie over snelheden. Dat is een verkeersbesluit en dat doe je niet bij ruimtelijke besluiten of wat dan ook. Dat zijn aparte besluiten. Maar het is aan u om bij die discussie wel of niet de 80 of 100 km/uur te betrekken. Dat ga ik vandaag in ieder geval niet doen. Ik kan u sowieso niet ontzeggen wat dan ook te betrekken bij welke discussie dan ook, maar ik geef maar even de lijn van het college aan. Wat er aan de hand is, is dat we ook in die discussie - en ik herinner me nog dat mevrouw Vedder met name daar toen ook erg op hamerde: wat kunnen we dan doen aan tijdelijkheid? - toen hebben we gezegd: laten we dat een keer in een aparte bijeenkomst bespreken. Dat is op 22 april gebeurd. Een groot aantal fracties was aanwezig in die call. Ik weet niet of alle fracties erbij aanwezig waren. In ieder geval was iedereen uitgenodigd om daarin mee te doen en daar hebben we over een aantal maatregelen gediscussieerd. Toen hebben we gezegd: oké, dat gaan we verder uitzoeken wat wel en niet kan. Wat in ieder geval helder moet zijn: je moet geen dingen doen waar je later spijt van krijgt, de zogenaamde 'no regrets' in goed Drents. En dat moet ook wel een beetje uitvoerbaar zijn, want het is toch een tijdelijke situatie. Daar kom ik zo direct op terug. En wat bijvoorbeeld - dat was toen ook al aan de orde en dat is ook nu weer door mevrouw Vedder naar voren gebracht - dat drie van die vier oorzaken van die gevaarlijke situaties op de andere rijbaan komen. Als je daar nu in de tijdelijkheid wat mee gaat doen, dan ga je wel heel erg zwaar investeren, want een rijbaanscheiding gaat niet zonder heel veel investeringen. En eigenlijk loop je daarmee vooruit op andere zaken. Dus als we kijken naar wat hebben we gedaan? - en dan loop ik maar even die vier vragen van het CDA langs - er zijn verkeerskundigen geraadpleegd in huis, er is een verkeerspsycholoog betrokken bij de maatregelen die we gaan nemen. Dus in die zin zijn er meerdere mensen bij betrokken.

De voorzitter: Mevrouw Vedder van het CDA heeft een vraag.

Mevrouw Vedder: Dank. Nee, helemaal begrip voor het antwoord van de gedeputeerde dat één van die drie geconstateerde gebreken, die rijbaanscheiding, dat doen we nou juist in die MER-procedure, dus daar nemen we zorgvuldig de tijd voor. Helemaal mee eens, maar een andere geconstateerde afwijking was dat dat inhaalverbod niet consistent en niet herkenbaar voor weggebruikers op de weg is vormgegeven. Dat is volgens mij nou typisch een maatregel die niet veel investeringen vraagt, maar waar wel de veiligheid mee verhoogd kan worden. Dus ik denk dat niet, maar SWECO heeft dat geconstateerd en daar hecht ik dan waarde aan, want dat zijn experts. Dus in die zin begrijp ik ook het antwoord in die brief ..., ik kan dat niet met elkaar rijmen. Dus graag zou ik toch willen horen van de gedeputeerde waarom dat op dit moment niet mogelijk zou zijn.

De voorzitter: Gedeputeerde Bijl.

Gedeputeerde Bijl: Nou, dat punt om bijvoorbeeld de inhaalverboden te verlengen, daarvan zeggen de deskundigen ook: als je zonder een goede reden een inhaalverbod hebt, dan houdt men zich daar slecht aan. De inhaalverboden die wij hebben, hebben te maken met zichtlijnen die er zijn. Daar is het systeem op gebaseerd. Dat is een verklaring. Ik zeg ook niet dat ik die deskundigheid heb, ik geef ook maar door wat ik hoor, maar het klinkt mij niet helemaal onlogisch in de oren. Dus dat is een verklaring. Dan over die € 500 miljoen die beschikbaar zou moeten komen voor verkeersveiligheid. Daar is nog maar een beperkt deel van beschikbaar, maar daar gaan we wel de MONOcam uit doen, die ook aangekondigd is, om te kijken hoe het gedrag is van de automobilisten, dat we dat via de camera kunnen volgen. Dus dat is in ieder geval een

begin van die middeleninzet die daar is. Maar ook daar zijn we nog over in gesprek met het kabinet. Die schijnen demissionair te zijn, dat is dé populaire beantwoording vanuit Den Haag die we op dit moment krijgen als we iets vragen, dus dat ligt even stil, die middelen. De vraag was ook nog: denkt het college dat de veiligheid met de maatregelen die we hebben genomen, dat die sterk bevorderd is? Het zijn geen grote maatregelen en de kern van de zaak is en dat zegt u eigenlijk allemaal: het is het gedrag van de mensen, want we kunnen borden neerzetten wat we willen, we kunnen strepen trekken wat we willen, we kunnen ribbels maken wat we willen, maar als er inderdaad onverantwoord hard wordt gereden of ingehaald of wat dan ook, daar kun je niet altijd tegen zijn. Dus dat is wel een punt. En dan kom ik even op het verhaal van mensen die niet alleen te hard, maar ook te langzaam zouden rijden. Nou, volgens mij hebben wij in de beantwoording op de vragen van de Partij voor de Dieren aangegeven dat wij niet van mening zijn dat iedereen 100 km/uur moet rijden. Even kort gezegd zeggen wij: wij propageren dat je meegaat in de stroom van het verkeer en volgens mij is dat ook één van de eerste lessen die je krijgt als je rijles krijgt, dat je zoveel mogelijk meegaat in de stroom van het verkeer. Dat is eigenlijk wat we willen propageren. Respect van de degenen die te hard rijden voor degenen die wat minder hard rijden, maar andersom ook begrip als je afwijkend gedrag vertoont door veel zachter te rijden dan het gemiddelde. Dat is eigenlijk toch de kern van het verhaal. En in de campagne die we gaan voeren - dat is ook besproken met externe deskundigen, een verkeerspsycholoog - is ook aangegeven dat je niet de insteek moet kiezen dat je vooral 100 km/uur moet rijden, want dat kan ook een zeker risico in zich houden, dat je de indruk wekt dat je juist hard moet rijden. Maar we willen de nadruk erop leggen dat je zoveel mogelijk met de stroom van het verkeer meerijdt. Dat is eigenlijk de essentie die we in de campagne ook willen gaan benadrukken. Dan kom ik even over de tijdelijkheid te spreken. Een campagne is sowieso iets wat tijdelijk is in mijn beleving. Ik geloof dat alleen de Partij van de Arbeid de permanente campagne kent, maar ik weet niet of dat ook succesvol is, maar de campagne is tijdelijk. Wij evalueren die campagnes elk jaar en dat is eigenlijk ook mede de basis waarop wij deze maatregelen hebben genomen. Enquêtes, evaluaties van voorgaande zaken, wat geven mensen aan? Daar geven wij dus een reactie op in de zin van: we zouden dit kunnen doen, we zouden dat kunnen doen. Er zijn dus inderdaad meerdere dingen overwogen, maar niet alles is overgenomen. Ik heb wel bijvoorbeeld aangegeven dat wij een echt fysieke rijbaanscheiding te ver vinden gaan bij deze tijdelijkheid. Over 100, 80 km/uur heb ik het allemaal niet meer - 80, 100 km/uur, anders lijkt het net of ik 180 km/uur propageer, maar 80, 100 km/uur - dus op basis van die jaarlijkse evaluaties en die zullen ook blijven plaatsvinden, kijken we steeds wat we gaan doen. Dan het proces. De heer Van Zomeren geeft zelf in zijn inspraakreactie al aan dat het wat hem betreft gaat om Emmen tot De Punt en dat is een heel groot gebied met heel veel belanghebbenden, die daar wonen, die daar bedrijven hebben, die er overheen rijden en dat is een ingewikkeld proces als je iedereen bij alles wilt gaan betrekken. De procedures waar we over gesproken hebben in december, dat men er goed bij betrokken zou moeten zijn, dat zijn procedures in het kader van de MER. Dat moeten we wel even goed scheiden. Het treffen van dit soort relatief kleinschalige maatregelen, dat is GS-bevoegdheid. Nu zegt een aantal van u: we hadden het wel plezierig gevonden als u dat niet had verteld per brief, nadat je die bevoegdheid hebt gebruikt, maar van tevoren. In ieder geval door het sturen van de brief met de maatregelen bent u ervan op de hoogte, kunt u het agenderen - dat hebt u ook gedaan, het volste recht - en daar kunnen we wat van vinden. Maar het is een collegebevoegdheid. De nieuwsbrief, voor zover ik weet, spreekt niet over het doen van een voorstel aan PS, maar over het informeren van PS. Als iemand mij een andere letterlijke tekst kan leveren, dan hoor ik dat graag, maar ik weet niet beter dan dat we in de nieuwsbrief schrijven dat we PS voor de zomer informeren. Dus in die zin denk ik dat je niet kunt zeggen dat wij de indruk zouden hebben gewekt dat er hier een compleet voorstel aan de orde zou komen, waarover PS of wie dan ook zou moeten besluiten. Het voorstel is

gedaan in de collegevergadering, want het is een collegebevoegdheid. Het is een collegevoorstel geweest. Dus ik wil toch wat afstand nemen van het idee dat hier geen goede procedures gevolgd zijn.

De voorzitter: Mevrouw Zuiker van de Partij voor de Dieren heeft een vraag.

Mevrouw Zuiker: Klopt het dat u bij de informatiebijeenkomst op 22 april wel heeft gesproken over voorstellen die naar PS komen? Want zo heb ik dat wel gelezen in de pers.

De voorzitter: Gedeputeerde Bijl.

Gedeputeerde Bijl: Ik kan het me niet herinneren wat we precies gezegd hebben toen. Ik weet niet of u het zich kunt herinneren?

De voorzitter: De heer Pragt, D66.

De heer Pragt: Ik begrijp dat het een collegebesluit is en daar heb ik alle respect voor, maar wat ik van de heer Van Zomeren begrepen heb, is dat wel de toezegging en verwachting gewekt is, dat het besluit ook met hen gedeeld zou worden voordat het definitief werd. En dat vind ik wel jammer dat dat niet gebeurd is. Of het is verkeerd gecommuniceerd of er zijn verkeerde verwachtingen gewekt. Maar zo zorg je er wel voor dat mensen niet meer mee gaan denken en zich buitengesloten voelen en we moeten juist blij zijn met groeperingen zoals in Gasselte, die echt bewust meedenken aan oplossingen voor problemen die we hebben in de maatschappij.

De voorzitter: Gedeputeerde Bijl.

Gedeputeerde Bijl: Voorzitter, het is natuurlijk altijd jammer als mensen een andere verwachting hebben dan wat er gebeurt. Ik zit even te zoeken naar de objectieve kant van dat verhaal. Er is bij mijn weten geen toezegging gedaan vanuit het college of wat dan ook. Er is naar de nieuwsbrief verwezen. Daar hebben we nog even naar gekeken en daar staat dat PS geïnformeerd worden. Ik ben niet bij elk gesprek of telefoongesprek natuurlijk, dus dat kan ik niet beoordelen.

De voorzitter: Mijnheer Pragt, D66.

De heer Pragt: Dat begrijp ik, dat u niet overal bij bent, maar de heer Van Zomeren heeft letterlijk gezegd dat zij via e-mail op de hoogte gebracht zijn dat ze betrokken zouden worden bij de besluitvorming. Misschien is het verstandig om een keer met de groep in gesprek te gaan en te kijken waar het misgegaan is. Dat is een suggestie en geen vraag.

De voorzitter: Gedeputeerde Bijl.

Gedeputeerde Bijl: Voorzitter, ik gaf al aan: we hebben van Emmen tot De Punt te maken met heel veel belanghebbenden, dus ik denk dat het goed is als je dit soort processen dan wilt gaan doen, dat je dan geen stiefkinderen moet maken. Het gaat niet alleen om die paar kilometer bij Gasselte natuurlijk, dat zal de heer Van Zomeren ook begrijpen. Het gaat dan om het hele traject en ik denk dat je dan moet kijken hoe je dat zou willen inkleden, maar we hebben afgesproken dat we in het kader van de MER met allerlei focusgroepen en noem maar op spreken en daar zit ook deze groep bij.

De voorzitter: Voor de laatste keer de heer Pragt, D66.

De heer Pragt: Volgens mij ben ik niet helemaal duidelijk geweest. Het gaat mij erom dat er een groep inwoners is in Drenthe, die erg betrokken is bij de veiligheid van de N34, die geraadpleegd is aan de voorkant, er mailverkeer geweest is, waarin schijnbaar letterlijk gezegd is dat ze betrokken worden bij de besluitvorming. En misschien is dat verkeerd geformuleerd, misschien is dat een 'slip of the pen', maar ik denk dat we zorgvuldig moeten zijn met dit soort mensen en groeperingen en dat we wel moeten kijken waar het misgegaan is, want daar gaat het mij om. Er is een verwachting gewekt die wij als politiek niet zijn nagekomen. Dat is niet goed.

De voorzitter: Gedeputeerde Bijl.

Gedeputeerde Bijl: Voorzitter, de vraag is of dat zo is, want wij hebben bij mijn weten niet aan de voorkant met de Groep Gasselte gesproken over de tijdelijke maatregelen. En als dat anders is, dan hoor ik het graag. Maar er is met de Staten een werkbijeenkomst geweest om een aantal suggesties - u was daar ook bij, u had ook een actieve inbreng, dat kan ik me nog wel herinneren - dat we dat hebben uitgewerkt. Maar er is niet een inspraakproces of wat dan ook op georganiseerd. Bij mijn weten met geen enkel groepering. Dus kijk, als men een idee heeft van wat wordt geschreven in de reactie van de bewoners op basis van de nieuwsbrief, dan zeg ik: in de nieuwsbrief staat niet dat wij een voorstel gaan doen aan PS, dat wij PS gaan informeren voor de vakantie.

De voorzitter: Mijnheer Bijl, bent u aan het einde gekomen van uw beantwoording?

Gedeputeerde Bijl: Mijn klok staat al op de min, dus ...

De voorzitter: Heel erg.

Gedeputeerde Bijl: Voorzitter, afrondend. Ik denk dat wij proberen op deze manier de veiligheid te bevorderen. Het is een klein stapje, dat realiseren we ons. De echte maatregelen moeten worden genomen bij de besluitvorming, wat u in de toekomst wilt gaan doen met de N34. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, gedeputeerde voor uw reactie. Zoals u weet is er bij een agendapunt dat is geagendeerd door de commissie altijd maar één termijn en ik geef daarom het slotwoord aan mevrouw Zuiker van de Partij voor de Dieren.

Mevrouw Zuiker: Dank u wel, voorzitter. De fracties bedankt voor hun beantwoording van onze vragen en hun inbreng. Op een paar puntjes wil ik nog even ingaan. De deskundigheid in dit huis, het is niet dat we daaraan twijfelen. Het gaat erom dat deze ambtenaren ook gebonden zijn aan de wensen van het college en daarom denken wij aan onafhankelijke deskundigen. Het gaat vandaag dus niet over de MER, maar wij vinden het toch heel vreemd dat snelheid daar geen deel van uitmaakt, want we hebben nu een verkeersbesluit apart van de ruimtelijke inrichting, terwijl dat eigenlijk van alles met elkaar te maken heeft. Dus dat vinden we eigenlijk wel jammer dat dat niet in zijn geheel wordt bekeken. Wij vinden het fijn dat u heeft verhelderd dat de verkeersdeelnemers niet worden gemaand 100 km/uur te moeten rijden, maar dat ook inderdaad mensen die geen 100 km/uur rijden maar achter een vrachtwagen zitten, gewoon

daarachter kunnen blijven rijden. Ik mis nog even een vrij belangrijke conclusie uit de brief, namelijk dat inhalen het probleem niet zou zijn. Zou de gedeputeerde daar nog één ding over kunnen zeggen? Tot zover, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Zuiker. Het is niet de bedoeling dat de heer Bijl nog een keer in tweede termijn hierop gaat antwoorden. Ik stel een korte schorsing voor van vijf minuten voordat we overgaan naar agendapunt 8. Ik schors tot 11.02 uur.

8. Vaststellen voorkeursvariant en financiering Doorfietsroute deeltraject Vriezerbrug; Statenstuk 2021-27

De voorzitter: Ik verzoek u allen weer te gaan zitten, want dan gaan we weer verder met het tweede deel van deze vergadering. We gaan over naar agendapunt 8, de 'Vaststelling van de voorkeursvariant en de financiering van de Doorfietsroute deeltraject Vriezerbrug', Statenstuk 2021-27. In het Statenstuk wordt gevraagd om op zeven punten een besluit te nemen. Ik zal ze niet allemaal voorlezen, maar voor de toehoorders is het goed om te weten dat wordt gevraagd de Doorfietsroute 'de Groene As' te realiseren met een tunnel onder de N386 ter hoogte van de Vriezerbrug en daarvoor diverse kredieten beschikbaar te stellen. U heeft in de eerste termijn drie minuten spreektijd en ik geef als eerste het woord aan de heer Pragt van D66.

De heer Pragt: Dank u, voorzitter. De Doorfietsroute Assen-Groningen vinden wij als D66 een goede en belangrijke, infrastructurele investering. Het voorgestelde tracé en de aanleg van de tunnel ter hoogte van de kruising met de N386 heeft de instemming van de gemeenteraad van Tynaarlo en heeft de voorkeur van de bezoekers bij de inloopbijeenkomst. De financiële onderbouwing kunnen we goed volgen en de bijdragen van derden, groot € 3,7 miljoen geven het belang en het draagvlak van de Doorfietsroute aan. D66 kan zich dan ook vinden in het voorgestelde besluit. D66 heeft nog wel een vraag: of de gedeputeerde kan aangeven hoe het staat met de plannen van de andere doorfietsroutes? Als er plannen zijn. Dank u.

De voorzitter: Dank u wel. De volgende spreker is mevrouw Slagt van GroenLinks en daarna geef ik het woord aan mijnheer Pruisscher van de ChristenUnie.

Mevrouw Slagt: Voorzitter, kort en krachtig dit keer. GroenLinks is voor de fiets als een goede optie voor veilig woon-werkverkeer en ook willen we graag veilige, snelle fietsroutes voor scholieren. Gevraagd is ons in te stemmen met de vaststelling en financiering van de voorkeursvariant van de Doorfietsroute deeltraject Vriezerbrug. De gemeenteraad van Tynaarlo heeft al ingestemd met het tracé op de oostelijke Kanaaldijk en de realisatie van de tunnel ter hoogte van de Vriezerbrug. Als GroenLinks Drenthe staan we achter dit besluit en zijn we heel blij dat het besluit voor de voorkeursvariant op dat niveau genomen is, waar het besluit ook het meeste impact heeft. Wij staan ook achter de voorgestelde financiering. Wat ons betreft is dit een A-stuk. We willen wel graag nog wat meegeven. Een breed fietspad waar fietsverkeer met verschillende snelheden kan passeren, is momenteel belangrijk. Op het fietspad zijn momenteel naast gewone fietsen ook elektrische fietsen en speed pedelecs te vinden en nog meer variatie. We geven één ding mee: houdt bij de aanleg van de tunnel goed oog voor de veiligheid, zodat fietsverkeer met verschillende snelheden elkaar ook in de tunnel veilig kan passeren.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Slagt. De volgende spreker is de heer Pruisscher van de ChristenUnie en daarna geef ik het woord aan mevrouw Peeks van de Partij voor de Dieren.

De heer Pruisscher: Dank u wel, mevrouw de voorzitter. De ChristenUnie is een groot voorstander van de Doorfietsroute of, zoals we die zelf een paar jaar geleden nog noemden: fietssnelwegen. Want doorfietsen is natuurlijk altijd wel lekker, maar waar het ook om gaat, is dat die infrastructuur een alternatief biedt voor woon-werkverkeer met de auto. En bij Drenthe als fietsprovincie hoort dat wij het fietsgebruik stimuleren en daarin ook investeren. We zien dit als een duurzame en gezonde vorm van mobiliteit. Eerder dachten we ook nog dat dat een goedkope vorm was, maar daar kom ik zo op terug. Wanneer we kijken naar de verschillende varianten steunen we de conclusie dat het tracé over de oostelijke kade van het Noord-Willemskanaal het beste voldoet. Sneller, veiliger en directer en ook een aantrekkelijke route. Het is al genoemd, ook voor ons is belangrijk dat de gemeenteraad van Tynaarlo daarvoor kiest. Die raad uitte ook wel dat het een dure variant was en ook met enige opluchting dat zij niet over de financiën gingen. Nee, dat mogen wij dan wel weer doen. Wij constateren ook met genoegen dat het rijk daarin een mooie bijdrage levert. In het voorstel zien we dan allerlei verschillende prestaties met bijbehorende miljoenen en beschikbare budgetten en dan weten we eigenlijk al meteen: dit moet een voorstel van gedeputeerde Bijl zijn. En we moeten dat dan ook vaak een paar keer lezen, maar we komen er wel. Toch als vraag nog of wij goed begrijpen dat het voorstel is om het volledige krediet van bijna € 20 miljoen te beschouwen als één programma. Wat is daarvan eigenlijk het voordeel? Niet alleen voor de uitvoering van de projecten, maar ook voor ons als Staten is het bijvoorbeeld makkelijker om dan de informatievoorziening over de verantwoording van de middelen over het hele programma ook aan ons te rapporteren. Ik noem een zijstraat. Voorzitter, we moeten dus ook constateren dat het niet per se een goedkope variant is, een niet goedkope Doorfietsroute, maar we willen wel deze duurzame en gezonde vorm van mobiliteit stimuleren en erin investeren. Uiteraard hangt ons finale oordeel nog af van de beantwoording van de gedeputeerde. Dank u.

De voorzitter: Dank u wel, meneer Pruisscher. De volgende spreker is mevrouw Peeks van de Partij voor de Dieren en daarna de heer Smits van de VVD.

Mevrouw Peeks: Dank u wel, voorzitter. Er is een studie uitgevoerd naar diverse tracé-opties van 'de Groene As' Assen-Groningen. De Partij voor de Dieren is voorstander van minder autokilometers en dus minder uitstoot. Als forens tussen Assen en Groningen ken ik het stuk vrij goed. Zo ben ik een tijd op een speed pedelec op en neer gefietst tussen huis en werk. Op een zogenaamde snelfiets ben je snel van A naar B, maar er zijn ook wel wat risico's merkte ik, zoals bijvoorbeeld de snelheidsverschillen tussen fietsers onderling, gevaarlijke situaties met auto's, gladheid, noem maar op. Daarom vragen wij de gedeputeerde om de veiligheid van de fietsers nog meer te bevorderen. Ten eerste met betrekking tot de fietsstraat waar de auto te gast is. De Partij voor de Dieren vraagt zich af of dit fenomeen duidelijk is voor de automobilist. Want het kan voorkomen dat fietsers daar met 80 km/uur worden ingehaald. Dus wij stellen voor om nog eens even goed naar de inrichting van de fietsstraat te kijken. Dan het tracé. Er zijn verschillende opties en we hebben ze allemaal bekeken. We begrijpen dat de voorkeur is om het tracé routevariant Oostelijke Kanaaldijk – Noord-Willemskanaal te kiezen. Is dan de veiligheid te waarborgen? Omdat de fietser zeker in dit jaargetijde ook in het donker fietst. Mijn vraag is: hoe wordt dit opgelost? De Partij voor de Dieren staat achter de ambities van dit plan, maar over de uitvoering hebben we wat bedenkingen, vanwege de punten die ik net noemde. Kortom, een fijn fietspad is één ding, maar we willen ook aandacht vragen voor meer factoren die meespelen om mensen over te halen om op de fiets te willen gaan, uit de auto te gaan en om naar hun werk of school in Groningen te gaan. Concluderend: de Partij voor de Dieren kan instemmen met het tracé routevariant Oostelijke Kanaaldijk – Noord-Willemskanaal. Ook de tunnel zijn we wel voorstander

van, want de overige varianten zijn of te onveilig of ongezond of er moeten bomen gekapt worden. En dit laatste is vrij belachelijk als je onder andere voor het milieu forensen op de fiets wilt krijgen en vervolgens CO2-opnemers gaat kappen. Tot zover.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Peek. Het woord is aan de heer Smits van de VVD en daarna de heer Berends van de Partij van de Arbeid.

De heer Smits: Voorzitter, dank u wel. Nou hebben we het net gehad over een zo homogeen mogelijk verkeersbeeld en nu hebben we het over fietsers en een fietssnelweg. En de snelheidsverschillen op de fietspaden beginnen steeds groter te worden. Ik las gisteren nog weer een artikel over weer een nieuwe uitvinding van een tweewieler en die gaat nog weer harder dan die 45 km/uur die de speed pedelec al weet te halen. Dus fietsers razen je binnenkort ook met 60 km/uur voorbij. Dus die homogeniteit die we net zo belangrijk vonden, dat is nu eigenlijk ook best wel een dingetje. Wij zijn voor het voorstel, dat GS heeft geformuleerd. Laat daar geen twijfel over bestaan. Wij vinden het belangrijk om goede fietsmogelijkheden te bieden voor de forensen en dit is daar een prachtig voorbeeld van. Maar wij vragen wel aandacht voor dat punt, want zo belangrijk als verkeershomogeniteit op de autowegen is, zo belangrijk is het ook, misschien nog wel belangrijker op het fietspad, want daar kennen we ook voorbeelden van hele lelijke ongelukken die we eigenlijk niet willen. Tenslotte, u bent bekend - de ouderen onder ons zeker - met Barry Stevens, jurylid en danser volgens mij. Een gevleugelde uitspraak van hem was: 'Vooral doorgaan'.

De voorzitter: Dat roept een vraag op bij de heer Vorenkamp van de PVV, dus als u nog even blijft staan? Gaat uw gang.

De heer Vorenkamp: Ik vind het zeer interessant om te horen, voorzitter, dat er sprake is van enorme snelheidsverschillen op de fietspaden. Ik constateer dat zelf ook. Ik ben wel eens fluitend ingehaald, letterlijk, dat ik zat te schudden op de fiets. Maar mijn vraag aan u is: bent u voorstander van een maximumsnelheid op die fietssnelweg?

De voorzitter: Mijnheer Smits.

De heer Smits: Dank u wel. Nee, daar zijn wij geen voorstander van. We vinden dat wat kort door de bocht. Dat lost de kwestie ook niet op. Wij vragen wel aandacht voor dit punt, want verkeershomogeniteit is belangrijk als we het hebben over veiligheid, maar dat los je niet op met maximumsnelheden, want dan moet je ook weer handhaving gaan inrichten en volgens mij ga je dan een oplossing inrichten die mogelijk nog complexer is dan het probleem zelf. Dus laten we het eerst maar eens houden bij het vragen van aandacht voor deze kwestie. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Smits. De volgende spreker is de heer Berends van de Partij van de Arbeid en daarna de heer Camies van JA21.

De heer Berends: Dank u wel, voorzitter. Voorzitter, het thema past wat de PvdA betreft ook in de geschetste ambities: goede bereikbaarheid, stimuleren van een gezond leven, impuls voor toerisme en recreatie en bijdragen aan een duurzame samenleving. Hopelijk gaan veel mensen de overstap maken naar e-bikes en speed pedelecs zoals genoemd. Bij afstanden langer dan 10 kilometer wordt zelfs gemikt op 6.000 overstappers. Dat is nogal een behoorlijk aantal. Vier varianten zijn onderzocht van de Vriezerbrug enzovoorts. Gisteren ben ik er zelf nog even overheen gereden, want je moet natuurlijk wel weten waar je over praat. We hebben ook vastgesteld dat

de gemeenteraad van Tynaarlo akkoord is op 22 juni en met andere woorden: alles is integraal goed bekeken. Er is zelfs een cultuurhistorische waarde van een gewone weg bij betrokken via een quickscan. Er staat trouwens nog wel, maar dat is een detail, nog wel het e-mailadres van een private persoon en ik dacht dat dat niet meer de bedoeling was. Privacy, kortom. Voorzitter, dat valt voor ons wat de PvdA betreft onder het participatieproces. Met andere woorden: goed verlopen. Dus het kan wel. Er zijn inloopbijeenkomsten georganiseerd. Die zijn goed bezocht. Er zijn zelfs 65 mensen op één inloopbijeenkomst afgekomen. Zie hier dus de kracht van een interactief beleidsproces, zoals dat zo fraai heet. Ik heb het in een ander verband wel eens genoemd: de kwaliteit van dit plan is goed, de acceptatie is goed, dan is de effectiviteit ook goed. Het is gewoon een voorbeeldtraject. De PvdA is met andere woorden akkoord met de optimalisatie en een bedrag van € 4,2 miljoen. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Berends. Dan gaan we luisteren naar de heer Camies van JA21 en daarna naar de heer Wiersema van Sterk Lokaal.

De heer Camies: Dank u wel, voorzitter. Ik zal het kort houden. Dit hele plan kan de goedkeuring van de JA21- fractie wegdragen. Want wat wij heel erg mooi vinden om te zien, is dat ook de linkervleugel enthousiast wordt van meer asfalt of beton in dit geval. Dus dat zien we als een hele positieve ontwikkeling. Die optie voor de Oostelijke Kanaaldijk – Noord-Willemskanaal is ook een prima keuze in onze optiek. Juist omdat bij de andere varianten, bij de Hollandseweg, dat wat schade zou berokkenen aan de cultuurhistorische waarde die daar heerst. Dit ligt mooi langs het kanaal, lage aanlegkosten, er hoeven geen bomen te worden gekapt. Daar zijn we het ook volledig eens met de andere fracties. Ik heb alleen nog wel één vraag aan de gedeputeerde. In de eindbeeldstudie werd eigenlijk de komst van de tunnel afgeraden. Daar wordt nu dan wel voor gekozen. Is daar een specifieke reden voor? Er werd in de eindbeeldstudie gezegd dat dat maatschappelijk niet te verantwoorden was. Waarom dan wel gekozen voor deze optie? Ik neem een beetje een voorschot door te denken dat het gaat, omdat wij ervan uitgaan dat dat ding enorm veel wordt gebruikt, meer dan die 500 waarover werd gesproken.

De voorzitter: De heer Vorenkamp van de PVV heeft een interruptie.

De heer Vorenkamp: Dank u, voorzitter. Interessant dat u de tunnel noemt en de kosten van de tunnel en de maatschappelijke verantwoording van de tunnel. Weet u hoe duur die tunnel is? Weet u hoeveel geld die tunnel kost?

De voorzitter: De heer Camies.

De heer Camies: Een bedrag van € 4 miljoen werd genoemd, zo ik las.

De heer Vorenkamp: Je kunt in de stukken zien dat die ongeveer € 7,2 miljoen gaat kosten. Dus dat is een hele hoop geld.

De voorzitter: Mijnheer Vorenkamp, graag via de voorzitter de volgende keer en uw microfoon uitdoen als u klaar bent. Dat heeft u nu wel gedaan, maar tussentijds niet. De heer Camies vervolgt zijn betoog.

De heer Camies: Dank u wel voor uw vraag, mijnheer Vorenkamp. Voorzitter, natuurlijk kost het een hoop geld. Daar zijn wij ons ook van bewust. Desalniettemin is de fractie van JA21 wel voorstander van deze keuze, die dan in de eindstudie zelf wordt afgeraden. Juist omdat ik denk dat

wij het er met zijn allen wel over eens zijn dat wij fietsen meer moeten stimuleren als dit de doorstroming bevordert. Er ook van uitgaande dat daar veel meer gebruik van wordt gemaakt in de toekomst, dan zijn die kosten wel te verantwoorden, die € 7 miljoen waar u het over had. Maar ik wacht daar wat dat betreft graag het antwoord van de gedeputeerde af. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Camies. Dan gaan we verder met mijnheer Wiersema van Sterk Lokaal en daarna mevrouw Vedder van het CDA.

De heer Wiersema: Hij staat nog aan. Dank u wel, voorzitter. Soms kun je ervoor kiezen om zonder een woordmelding in te stemmen met een voorstel. Dat had ook bij dit voorstel gekund. Maar je kunt ook de keuze maken, al was het maar uit respect voor diegenen die hier heel veel werk verzet hebben om dit voorstel aan ons voor te leggen. En dat is dus wat wij nu doen. Als je het doet, doe het dan goed. Dat motto geldt ook min of meer voor de aanleg van deze fietssnelweg Assen-Groningen, zoals we die voor het gemak noemen. Een uitgebreide trajectstudie, een informatieavond, goedkeuring van de raad van Tynaarlo, ze hebben ons overtuigd. Het is een goed voorstel. Het heeft een goed participatieproces doorlopen en dat betekent dus ook dat zowel het tracé alsook de financiering kunnen rekenen op onze instemming.

De voorzitter: Kort maar krachtig. Dank u wel, meneer Wiersema. Mevrouw Vedder, u mag naar voren komen en hierna de PVV, mijnheer Vorenkamp.

Mevrouw Vedder: Dank, voorzitter. Zonder tablet, dat is altijd goed nieuws, want als je bijna aan het eind zit, dan heb je de gelegenheid om Staten-memory te spelen met elkaar. Dus bij deze meld ik dat de CDA-fractie zich van harte aansluit bij de woorden en de vraag van de Christen-Unie en vooral ook bij het enthousiasme van de GroenLinks-fractie en Sterk Lokaal dat het genomen besluit dichtbij degene is genomen die het ook betreft. Gespreide verantwoordelijkheid is één van de kernwaarden van het CDA. Dus mooi om te zien dat daar ook bij andere fracties enthousiasme voor is. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Vedder. Staten-memory, ik stel voor het woord van de dag bij deze. We gaan verder met de heer Vorenkamp, PVV. En dan als laatste de heer Bos van Forum voor Democratie.

De heer Vorenkamp: De microfoon moet wel aan natuurlijk. Voorzitter, wij kunnen ons heel goed voorstellen dat als uitkomst van de diverse alternatieven, dat zijn er drie/vier, de voorgestelde variant kanaal de voorkeur krijgt. Daar kunnen we wel mee instemmen, maar we stuiten al snel, met twee t's, op de kosten van de fietstunnel bij de kruising met de N386 bij de brug over het Noord-Willemskanaal. Die bedragen zo'n € 7,2 miljoen, op te maken uit het verschil in kosten met de variant met de gelijkvloerse kruising. Nou bedragen de kosten van een fietstunnel in het Westen van Nederland zo'n € 1,8 tot 2 miljoen. Dus waar zitten die meerkosten van ruim € 5 miljoen in? Die blijken er in te zitten, dat door de bouwkundige situatie ter plekke het plan door de provincie is opgekomen om de fietstunnel door het Noord-Willemskanaal te leggen. Klopt dat? En dan zal ook de brug er tijdelijk uit moeten, vernam ik. En er zijn nog wat complicaties, zoals het beschermen van de tunnel die in het Noord-Willemskanaal ligt, tegen aanvaringen door schepen in het kanaal, het waterdicht houden ervan, er zullen twee S-bochten in moeten komen et cetera, voorzitter. Vraag aan GS: klopt dit? En als het klopt: waarom wordt dan gekozen om juist deze overgang te ondertunnelen? Zijn er niet meer fietsovergangen over N-wegen in Drenthe waar 80 km/uur gereden mag worden? Gaan die ook ondertunneld worden? Zijn

daar niet ook behoorlijk druk gebruikte fietsovergangen bij, voorzitter? Mogelijk drukker dan hier geraamd wordt? Wordt dit niet een heel complexe oplossing met een groot afbreukrisico, respectievelijk een groot risico op budgetoverschrijding? Waarom niet gekozen voor een gelijkvloerse kruising met stoplicht, waar elders in Drenthe voor gekozen is? Omdat Veilig Verkeer Nederland de gemeente Tynaarlo geadviseerd heeft dat een tunnel het veiligste is? Heeft Veilig Verkeer Nederland de onveiligheid van een gelijkvloerse kruising met stoplichten ook gekwantificeerd, voorzitter? Zo nee, is de keuze voor deze tunnel dan ingegeven uit de wens om geld van het rijk van € 3,6 miljoen op te kunnen halen? Voorzitter, kunnen we ons eigen geld van zo'n extra € 4 miljoen dan niet beter anders besteden? Dan kan het rijk vast ook wel een betere besteding plannen voor zijn bijdrage. Voorzitter, er zijn meer vragen te stellen. Ik denk bijvoorbeeld aan de sociale veiligheid in de tunnel, die door de Partij voor de Dieren ook al aan de orde is gesteld, respectievelijk de beoordeling door gebruikers in verband met de onoverzichtelijkheid ervan. Tot zover, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Vorenkamp. En dan tenslotte de heer Bos van Forum voor Democratie.

De heer Bos: Dank u wel, voorzitter. Forum voor Democratie is voorstander van de Doorfietsroute Groningen-Assen. Zeker in deze tijden van hoge brandstofkosten en in tijden dat de elektrische fiets toch al eigenlijk in de hele maatschappij is geïntegreerd. Ik had eigenlijk gehoopt dat we niet een discussie zouden krijgen over een maximumsnelheid op de fietsroute. Helaas heb ik die toch al meerdere keren voorbij zien komen. Ja, wij zijn hier compleet voorstander van. Echter, één ding. De circa € 4 miljoen vanuit de begroting voor een tunnel vinden wij toch een beetje te veel. Als ik van Groningen naar Assen toe fiets of met de auto rijd, vind ik het ook niet erg om een keertje voor een stoplicht te moeten stoppen. Ik vind ook een Doorfietsroute - wat mijn collega van de PVV zei - gelijkvloers met een stoplicht, helemaal geen probleem. En dan kun je het budget gebruiken voor andere doorfietsroutes in Drenthe, zodat we nog meer in kunnen zetten op fietsen in Drenthe. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Bos. Dan geef ik nu het woord aan gedeputeerde Bijl en u heeft maar liefst negen minuten voor uw beantwoording in eerste termijn, maar die hoeft u natuurlijk niet helemaal vol te maken. Gaat uw gang.

Gedeputeerde Bijl: Voorzitter, dank u wel. Dank ook aan de commissie voor de veelal instemmende woorden. Ik kan me voorstellen dat wij natuurlijk oog hebben - zonder nou maximumsnelheden voor fietsers te gaan vaststellen, want dan krijg ik ruzie met mijn bestuursadviseur, want die haalt op basis van boerenkool al minstens 35 kilometer in het uur op zijn sportfiets - maar de serieuze ondertoon, die van de veiligheid, dat die wel degelijk opgepakt moet worden. Dus ik denk dat dat voor de verdere uitwerking van de plannen en niet alleen met deze fietsroute, maar ook met andere fietsroutes in de toekomst, dat je daarnaar moet kijken. Nou weet ik niet of we dat allemaal van oplossingen kunnen voorzien, maar het is natuurlijk wel een ontwikkeling dat we diverse soorten fietsen en snelheden naast elkaar hebben. En dan heb ik het ook nog maar niet over andere gebruikers van de fietspaden. Dus dat is wel een terecht punt van aandacht. Partij voor de Dieren vraagt ook aandacht voor de inrichting van de fietsstraat. Die wil ik in die zin honoreren dat ik die wil meenemen naar de projectorganisatie om daarnaar te kijken wat we daarmee kunnen doen. Dan het proces. Ik denk dat we een boeiend proces achter de rug hebben, want het is niet in een paar weken gegaan. Er waren best verschillende opvattingen in het gebied. Ook met de gemeente Tynaarlo hebben we daar goed over gesproken en de diverse varianten hebben we naast elkaar gezet. En inderdaad, er komt een afweging wat

een veilige route is. Wat is een korte route? Wat is een plezierige route? De cultuurhistorische waarde van een deel van de alternatieven. Wat doe je daarmee? Uiteindelijk is ervoor gekozen om de route te kiezen langs het kanaal. Dat is een korte route, relatief weinig obstakels, behalve dan die ene kruising bij de Vriezerbrug en dat was wel een behoorlijk obstakel. En dat is ook even, ik ben even kwijt wie die vraag stelde, maar dat maatschappelijk niet verantwoord, dat was de heer Camies volgens mij, die die vraag stelde, in dat eindbeeld-verhaal. Dan kom je ook op kosten terecht. Hoeveel geld heb je ervoor over om de optimale oplossing te gaan bereiken? Op het punt van de Vriezerbrug kunnen we niet spreken van een normale doorsnee situatie dat je even alleen maar onder de weg doorgaat en voor de rest niks. Er liggen de wereld aan leidingen en kabels. De heer Vorenkamp heeft zich uitgebreid laten informeren door de projectleider, dus hij weet van de hoed en de rand. Dus ik zeg niet dat hij naar de bekende weg heeft gevraagd, maar hij wil natuurlijk van mij ook nog een keer horen hoe het in elkaar zit. Maar het is razend ingewikkeld, die situatie daar. Er moet ook een deel worden gesloopt van dat bruggenhoofd en een deel van de tunnel zal ook in het water tegen het kanaal aan gerealiseerd moeten gaan worden. Dat zijn dure voorzieningen. Beroepsvaart gaat door het kanaal heen. We moeten niet het geval hebben dat er iemand verkeerd stuurt en dat het schip in de tunnel eindigt, met alle gevolgen van dien. Dus dat moet gewoon degelijk en goed gebeuren. Dus als je kiest voor de maatschappelijk gedragen oplossing van die route, als je kiest voor een deugdelijke en degelijke oplossing, dan kost dat meer geld dan normaal. En het is niet voor niks dat we van het rijk ook iets van € 2,5 miljoen krijgen. Dat is ook weer onderdeel van die € 500 miljoen van die strategische Projecten Verkeersveiligheid, dus dat zit hier ook mee in. Dat was voor ons wel een argument om te zeggen: oké, wij dragen het niet alleen als provincie, het rijk doet ook mee in dat verhaal. We vinden het belangrijk dat het goed gebeurt. Dus wij durven het aan u voor te leggen. Wat we nu vragen aan u - en dan kijk ik even naar de heer Pruisscher, want hij vond het een typisch Bijl-voorstel en ik ben er nog niet achter wat daar typisch aan is - ik probeer uiteraard namens het college de voorstellen zo volledig mogelijk naar u toe te brengen. En wat we nu eigenlijk doen, is wat we de afgelopen jaren op onderdelen gedaan hebben nu bij elkaar te brengen in één project. En eigenlijk is uw vraag denk ik: wij willen ook graag over één project goed geïnformeerd blijven als Staten. En die toezegging wil ik graag doen, want dat lijkt me ook heel belangrijk. De dekking hebt u eigenlijk al bij de Voorjaarsnota gegeven en wat we nu vragen is om de kredieten die daar onder moeten liggen, om die te verstrekken. Dat is de vraag hierbij die we financieel gesproken doen. En dan denk ik, voorzitter, het is een keuze. Als de heer Vorenkamp zegt: ik vind het te veel geld, ik kies liever voor een gelijkvloerse kruising met verkeerslichten, dan kan ik nog een heel verhaal houden over hoe dat interfereert met de brug, die opengaat met lichten daar en de risico's die je dan loopt, maar nogmaals, hij is dan ook uitgebreid ambtelijk geïnformeerd over dat deel van het verhaal. Dat is een keuze die je maakt en ik hoor tot mijn genoegen dat in ieder geval een heel groot deel van de Staten en hopelijk misschien wel allemaal zeggen: we hebben het er voor over dat wij het fietsen bevorderen, dat wij dat in een goed maatschappelijk proces hebben besproken en dat er een oplossing is die veilig is, deugdelijk en ja, we moeten hem over 80 jaar afschrijven, althans het deel van de tunnel. Dat is onze regel hier. Verder denk ik, voorzitter, dat ik de vragen heb gehad. Die drie minuten die ik de vorige keer teveel heb gehad, heb ik nu weer ingehaald. Dank u wel.

De voorzitter: Voortreffelijk. Dank u wel en toch is daar nog de heer Pragt van D66, die nog een laatste vraag wil stellen.

Gedeputeerde Bijl: De andere routes?

De heer Pragt: Ja, want ik begrijp dat u dat vergeten bent, omdat ik helemaal aan het begin was. Daar zit natuurlijk heel veel spreektijd tussen.

Gedeputeerde Bijl: De andere routes. Er komt binnenkort een studie naar u toe. Ik weet niet of dat ook weer van SWECO is of van een andere organisatie, maar die externen voor ons op een rijtje gezet hebben welke fietsmogelijkheden er in Drenthe zijn. Daar moet het college begin volgend jaar een beleidsstuk over voorbereiden in uw richting. Dat kan de basis bieden voor nog meer mooie routes in Drenthe. En bij de Voorjaarsnota heb ik ook al gezegd dat wij ook bereid zijn om daar ook fors financiële middelen voor beschikbaar te stellen, althans dat voorstel aan u te doen, want u stelt dat beschikbaar, de Staten. Dat kan in dat verhaal worden meegenomen. Dus dat zit in het eerste of tweede kwartaal van het volgende jaar.

De voorzitter: Ik zie dat mevrouw Peeks van de Partij voor de Dieren ook een vraag wil stellen, maar we hebben ook nog een tweede termijn. Zou u wellicht uw vraag ...? Gaat uw gang.

Mevrouw Peeks: Nog een korte detailvraag over de verlichting langs het Noord-Willemskanaal. Dat heb ik nog niet gehoord. Is dat slimme verlichting of staat dat constant aan?

De voorzitter: De heer Bijl.

Gedeputeerde Bijl: Voorzitter, deze Staten hebben in het vorige decennium een flinke discussie gevoerd over wel of geen verlichting in het buitengebied langs fietspaden en toen is ervoor gekozen om dat niet meer te doen. We hebben weer een beetje een kentering gemaakt in dat beleid, omdat sociale veiligheid ook heel belangrijk is en er veel nieuwere technieken zijn die ook rekening kunnen houden met de natuurbelangen van verlichting. Dus de Norgervaart en het fietspad tussen Schoonebeek en Coevorden hebben we aangewezen als projectgebieden met pilots om dat te doen. Ik kan me ook heel goed voorstellen dat je ook hier kijkt of we op die manier met innovatieve verlichting tegemoet kunnen komen aan de gerechtvaardigde wens van sociale veiligheid, want dat vind ik zelf ook heel belangrijk.

De voorzitter: Dank u wel, gedeputeerde Bijl voor uw reactie in eerste termijn. Dan zou ik nu graag van de leden van de commissie willen weten of er behoefte is aan een tweede termijn. Dan inventariseer ik eventjes. Dat is de heer Vorenkamp van de PVV en verder niemand. Nou, dan heeft u meteen het woord, mijnheer Vorenkamp.

Mevrouw Slagt: Voorzitter, ik ook.

De voorzitter: En dat is een minuutje dus. En mevrouw Slagt van GroenLinks ook. En de heer Camies ook?

De heer Camies: U wees naar mevrouw Slagt.

De voorzitter: Heel fijn. Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de heer Vorenkamp.

De heer Vorenkamp: Dank u, voorzitter. Ik wil alvast aankondigen dat wij een amendement overwegen op dit Statenstuk. En ik heb ook nog een suggestie om mee te denken, want je wilt als politicus ook meedenken. Een tunnel zou ook aan de rechterkant kunnen. Dat bespaart ons dan ongeveer € 5 miljoen, ruim € 5 miljoen. Die zou aan de rechterkant kunnen als het restaurant tijdelijk of duurzaam verplaatst wordt. Dat is een suggestie die ik doe.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Vorenkamp. Dan mevrouw Slagt van GroenLinks als laatste.

Mevrouw Slagt: GroenLinks wil graag GS complimenteren en we zijn heel blij met de toezegging dat er ook wordt gekeken naar de veiligheid van de diverse fietsen op dit snelle pad, deze Doorfietsroute. De opmerking van de Partij voor de Dieren zette ons wel enigszins aan het denken over de gladheid en toen dacht ik: ja, als fietser en ik fiets best veel, dan heb ik vaak in de herfst al last van gladheid met bladeren en soms in de winter door kou of door mist en vorst aan de grond en ik kan me voorstellen dat dit in de tunnel ook zal spelen. Dus het is ook fijn als er inderdaad, zoals de Partij voor de Dieren zegt, specifiek naar gladheid wordt gekeken in dit project.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Slagt. Ik kijk mijnheer Bijl nog even aan of hij nog als slotstuk iets heeft? En dat heeft hij. Gaat uw gang.

Gedeputeerde Bijl: Voorzitter, de heer Vorenkamp wil iets doen met het restaurant dat aan de rechterkant ligt, maar ik ben altijd slecht in links en rechts, dat haal ik nooit uit elkaar. Maar we zullen daar met oost en west misschien een oplossing voor kunnen vinden. En tot slot: er werd even een opmerking gemaakt over beton. Ik beschouw mezelf als een oprechte betonsocialist, dus in de richting van de heer Camies: met beton kun je hele mooie dingen doen, op het goede moment, op de goede plek. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, gedeputeerde Bijl.

De heer Vorenkamp: Voorzitter?

De voorzitter: Mijnheer Vorenkamp, vanaf uw plek een korte opmerking?

De heer Vorenkamp: Ja, het gaat natuurlijk om het restaurant aan de noordoostkant van de kruising, dat moge duidelijk zijn. Er is maar één restaurant.

De voorzitter: Waarvan akte. Dank u wel, mijnheer Vorenkamp. Dan concludeer ik dat dit verdergaat naar PS als B-stuk, omdat de PVV mogelijk een amendement gaat indienen op dit stuk.

9. IPO-, SNN-, EU-aangelegenheden, NRK en Verbonden partijen

De voorzitter: Dan nu agendapunt 9, een agendapunt waar wij normaal gesproken altijd snel doorheen zijn, maar waarvoor zich nu twee sprekers hebben gemeld. En als eerste geef ik graag het woord aan de heer Veldsema. Gaat uw gang.

De heer Veldsema: Dank u, voorzitter. Dit is in het kader van de EU-aangelegenheden. Donderdag 28 oktober vindt er een online treffen plaats, waarbij de Staten van Groningen, Friesland, Overijssel en Drenthe samen met collega's van Niedersachsen zullen overleggen. In een PS-vergadering is daar onlangs al eens een keer op gewezen. En omdat u dat mogelijk ontgaan is, wijs ik nog even op de mogelijkheid om u aan te melden. Zie hiervoor ook uw mailbox, datum 29 september. En omdat ik er nu toch ben: afgelopen week werd opnieuw een pompvoorziening voor waterstof in Drenthe geopend. Een mooie stap waar zichtbaar is dat er fysiek werk gemaakt wordt van de energietransitie en hoe ook Europa in onze provincie landt en daarom:

deze week vindt de Europese week plaats. Ook de collega's kunnen zich aanmelden voor de digitale bijeenkomsten die nog op het programma staan, waaronder waterstof en een en ander onderwerp met een hele lange titel over circulaire-economie, waar onze gedeputeerde Stelpstra ook een bijdrage zal leveren en dat is morgen. Dus even als reminder. Grijp uw kans, zou ik zeggen.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Veldsema, voor deze twee oproepen aan de collega's en dan geef ik nu graag het woord aan de heer Smits over IPO- aangelegenheden.

De heer Smits: Dank u wel, voorzitter. Ook even twee dingen. Op 2 november aanstaande is de eerstvolgende Algemene Ledenvergadering van het IPO. Daar zullen collega Moinat en ik Drenthe in vertegenwoordigen en op de agenda staan dan de goedkeuring van de IPO-begroting en de begroting van BIJ12. Die beide stukken staan op de Lijst ingekomen stukken van de commissie FCBE. Als u daar zelf in zit, kunt u daar natuurlijk zelf op reageren en anders misschien via uw collega's of fractiegenoten. U bent natuurlijk in de gelegenheid om uw beide vertegenwoordigers zaken mee te geven die voor de besluitvorming van de begrotingen van belang zijn. Daar kunt u gebruik van maken, dat hoeft niet. En als u dat niet doet, dan zullen wij ook in die ALV aangeven dat er vanuit de provincie Drenthe in ieder geval goedkeuring wordt verleend aan die beide begrotingen. En op persoonlijke titel: dat is ook mijn advies om dat te doen. De andere mededeling betreft mijn rol als voorzitter van de werkgeverscommissie. Met z'n twaalf, dus de werkgeversvoorzitters uit alle twaalf provincies, hebben samen een brief gestuurd naar het IPO over het onduidelijke proces rondom de functiewaardering van de griffier. In deze is dit natuurlijk een functie waar PS over gaat, niet GS en de werkgeversvoorzitters zijn van mening dat zij in deze procedure onvoldoende zijn gekend. Dus daar hebben we met zijn twaalf een brief over opgesteld en naar het IPO gestuurd. Daar is inmiddels een verhelderend gesprek over gevoerd, maar een formeel antwoord komt nog. Dus dat krijgen we dan ook een keer schriftelijk. Dan komen we hier weer met zijn twaalf bij elkaar om te beoordelen wat we willen met dat antwoord en hoe wij verbeteringen in de toekomst in dit proces zien, zodat u ervan op de hoogte bent dat dit thans speelt. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Smits voor uw mededelingen.

10. Sluiting

De voorzitter: En dan kijk ik op de klok en dan is het 11.45 uur en dat betekent dat we zijn aangekomen bij de sluiting van deze vergadering en dat ik u hartelijk dank voor uw mooie bijdrages en de volgende commissievergadering OGB waarop wij elkaar weer gaan treffen, is op 1 december. Hartelijk dank en tot ziens.