

Op te bergen  
in de band van  
19 maart 2003

*de leden van de commissie wordt  
verzocht hun eventuele opmerkingen  
binnen acht dagen na ontvangst aan  
de secretaris van de commissie  
mede te delen.*

## *Verslag*

---

### **van de vergadering van de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit**

---

gehouden op 17 februari 2003

---

## INHOUD

Opening	2
Mededelingen	2
Vaststelling van de agenda	2
Verslag van de vergadering van 13 januari 2003	3
Ingekomen stukken	3
IPO-aangelegenheden	3
Startnotitie vrijwillige milieueffectrapportage	
Roden/Leek-A7	3
Koers voor het Stedelijk Netwerk Zuid-Drenthe	4
Spreekrecht	4
- <i>de heer Urlings, burgemeester van Hoogeveen, namens de zes netwerk- gemeenten in Drenthe</i>	
Herstel vaarverbindingen Zuidlaardermeer - Oost-Groningen	12
Cultuurtoerisme II	14
Project Omzien naar ontwikkeling; pers- pectieven voor Veenhuizen	16
Procedure regiodebatten POP II	18
Sluiting	18

## **STATENCOMMISSIE RUIMTE, INFRASTRUCTUUR EN MOBILITEIT**

Verslag van de vergadering van de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit, gehouden op 17 februari 2003 in het provinciehuis te Assen.

### **Aanwezig:**

F.A.J. Harleman (voorzitter, GroenLinks)  
H. Baas (ChristenUnie)  
L. Bomhof (VVD)  
J.W.M. Engels (D66)  
A. Faber (CDA)  
G.A.W. Fonk (VVD)  
A.J. Gaasbeek (OSD)  
mevrouw I.J. Huisman-Holmersma (PvdA)  
K. Jonker (CDA)  
mevrouw H. Kamphuijs (PvdA)  
W.H. Kuiper (GroenLinks)  
J. Langenkamp (GroenLinks)  
mevrouw J. Medema (OPD)  
A.G.H. Peters (CDA)  
B. Popken (OPD)  
J.H. Schaap (PvdA)  
S.A. van der Schoot (Ouderenpartij)  
J.P. Sluiter (D66)  
A. Wendt (ChristenUnie)

### **Voorts aanwezig:**

Joh. Dijks (VVD, gedeputeerde)  
S.B. Swierstra (VVD, gedeputeerde)  
mevrouw G. de Vries-Leggedoor (CDA, gedeputeerde)  
H. Weggemans (PvdA, gedeputeerde)  
J. Kuiper (secretaris)  
J.P. de Vries

### **Afwezig met kennisgeving:**

Ch.C. de Haas (OPD)  
mevrouw E.H. Mellink (PvdA)  
K.H. Smidt (VVD)

## 1. Opening

De VOORZITTER opent de vergadering.

## 2. Mededelingen

De VOORZITTER geeft het woord aan de heer Dijks.

De heer DIJKS wijst op een van de afspraken in de staten over het Noord-Nederlands Bureau voor Toerisme (NNBT): vervanging van het bestuur van het NNBT voor 1 maart 2003. Mevrouw Schepers is benoemd tot voorzitter. De overige kandidaten zullen aantreden voor de genoemde datum, in overleg met de nieuwe voorzitter en conform de nieuw op te zetten structuur. Een andere afspraak is dat de rekening 2002 begin dit jaar aan het college zou worden gestuurd. Deze rekening is inmiddels ontvangen en het accountantskantoor van de provincie Fryslân bekijkt de cijfers. Zodra de bevindingen duidelijk zijn, zullen die aan de staten bekend worden gemaakt. Overigens zal waarschijnlijk, overeenkomstig het advies-Reitsma, besloten worden om de aflossing met een jaar te vertragen. De liquiditeit is immers vanwege eenmalige kosten behoorlijk onder druk komen te staan. De staten zullen hierover zo snel mogelijk op de hoogte worden gebracht.

## 3. Vaststelling van de agenda

Mevrouw HUISMAN merkt op dat een programma van eisen is ontvangen, onder de vermelding dat ook de adviezen van het consumentenplatform mee worden verstuurd. Die adviezen zijn echter niet ontvangen. Wat betekent dit voor de besluitvorming, aangezien het hier een bevoegdheid van gedeputeerde staten (GS) betreft?

De heer VAN DER SCHOOT wijst erop dat in het stuk te lezen valt dat de inspraak- en reactiemogelijkheid is beperkt tot 6 januari 2003. Wat houdt bespreking dan nog in?

De heer SWIERSTRA legt uit dat het stuk op de agenda is gezet in de verwachting dat de inspraakreacties inmiddels verwerkt zouden kunnen zijn. Het besluit is aan GS, maar het college wil een en ander graag met verschillende groeperingen en dus ook met de staten bespreken. De nota van reacties en de adviezen van het consumenten-

tenplatform zijn nog niet beschikbaar. Er is overigens een flink aantal reacties verkregen, soms met fundamentele aanzetten. De provincies Drenthe en Groningen en de gemeente Groningen zijn in druk overleg over de wijze van reageren. Reacties na 6 januari 2003 worden zonder meer meegenomen.

Een voorgenomen presentatie tijdens de vergadering is door ziekte en technische mogelijkheden niet mogelijk. Het vormt echter geen probleem als het agendapunt niet indringend kan worden behandeld.

De VOORZITTER stelt voor het onderwerp te agenderen voor de volgende commissievergadering.

De heer SWIERSTRA denkt dat, gelet op omvang en gewicht van het thema, een aparte bijeenkomst met de statencommissie aan de orde is.

De heer FABER vindt dit voorstel aansprekend. Behandeling volgens de agenda heeft echter als voordeel dat de gemaakte opmerkingen meegenomen kunnen worden.

De heer SWIERSTRA is van mening dat hetgeen in de bestekken wordt opgenomen het belangrijkste is. In de uitwerking van de bestekken kunnen veel opmerkingen een plek krijgen, mits zij niet haaks staan op het programma van eisen.

De VOORZITTER stelt vast dat het onderwerp behandeld zal worden tijdens een aparte commissievergadering als de eerstvolgende, geplande commissievergadering te lang op zich laat wachten.

Hij stelt tevens vast dat het aangekondigde verzoek van de fractie van GroenLinks om de Regiovisie Assen-Groningen te agenderen, is komen te vervallen gezien de recente ontwikkelingen. De fractie van D66 heeft eveneens aangegeven de regiovisie te willen behandelen.

De heer ENGELS geeft aan hierover een vraag te zullen stellen bij agendapunt 4.

De heer LANGENKAMP ziet graag dat de regio-debatten/hoorzittingen over het Provinciaal omgevingsplan (POP) II worden geagendeerd. De staten hebben uitgesproken de burger over het

POP II ruim op tijd te willen informeren en horen. De mogelijkheid dat GS en provinciale staten (PS) dat gezamenlijk doen is niet meer reëel. De staten moeten er dan ook op korte termijn mee aan de slag. Een en ander moet voor half mei zijn gebeurd.

De VOORZITTER constateert dat de regiodebatten over POP II, zij het in procedurele zin, worden behandeld bij agendapunt 12.

De agenda wordt met inachtneming van het voorgaande vastgesteld.

#### **4. Verslag van de vergadering van 13 januari 2003**

Het verslag wordt conform het ontwerp vastgesteld.

#### **5. Ingekomen stukken**

De heer ENGELS wijst erop dat de commissie een stuk heeft ontvangen dat niet op de lijst van ingekomen stukken staat. Het betreft een brief over de financiële aspecten van de regiovisie. Dit stuk moet voor een volgende commissievergadering worden geagendeerd.

De VOORZITTER constateert dat de commissie hiermee instemt.

De ingekomen stukken worden voor kennisgeving aangenomen.

#### **6. IPO-aangelegenheden**

Van de gelegenheid om vragen te stellen over IPO-aangelegenheden wordt geen gebruik gemaakt.

#### **7. Statenuk 18, Startnotitie vrijwillige milieueffectrapportage Roden/Leek-A7**

Mevrouw HUISMAN is blij dat gewerkt wordt aan een vrijwillige milieueffectrapportage (m.e.r.) voor een eventuele nieuwe verbinding van Roden en Leek naar de A7. Het gaat om een zeer kwetsbaar gebied met uitzonderlijke kwaliteiten op het vlak van natuur, flora, fauna en cultuurhistorie. Bovendien zijn de bewoners van het grootste samenhangende potkleigebied van Nederland zeer be-

trokken. De ontwikkeling van de bijzondere vegetatie van het gebied hangt af van een intact patroon van grondwaterstromen.

Het is goed dat de nul-variant en de nulplus-variant onderdeel uitmaken van de m.e.r. De voorgenomen uitbreiding van de gemeente Noordenveld ten westen van Nieuw-Roden en de dubbelkern Roden-Leek lijkt van de baan. Er moet dan ook serieus gekeken worden of aansluiting op de A7 bij Roden/Peize een beter alternatief is.

De heer LANGENKAMP is eveneens content met het opnemen van de nul-variant en de nulplus-variant in de m.e.r. In de bijlage valt overigens te lezen dat de keuze voor een westelijke verbindingsweg niet bij voorbaat vaststaat. De fractie van GroenLinks is tegen die weg, zoals bij de komende discussie over de m.e.r.-rapportage zal blijken.

De heer POPKEN is van mening dat de kosten en de ontwikkeling van de groei van de kernen Leek en Roden en de toenemende verkeersintensiteit het nodig maken om de infrastructuur daarop aan te passen. Het omliggende gebied is van dien aard, dat de keuze voorligt tussen optimalisering van de bestaande infrastructuur of aanleg van nieuwe infrastructuur. In de startnotitie worden enkele opties aangegeven en wordt tevens de onderzoeksmethodiek uitvoerig aangegeven. De startnotitie valt in goede aarde.

De heer VAN DER SCHOOT sluit zich aan bij de woorden van mevrouw Huisman en stemt in met het stuk.

De heer GAASBEEK is benieuwd of de provinciale staten van Groningen zich reeds over dit stuk hebben uitgesproken. Tevens is de vraag van belang welke consequenties een gewijzigd het POP kan hebben op de m.e.r. Ook zijn de reacties van de burgers van groot belang.

Een goede kant van de voorgestelde plannen is dat men probeert om bedrijventerreinen te ontsluiten en natuurgebieden te ontwijken. Het passeren van ecologische verbindingzones roept de vraag op of er aanpassingen te verwachten zijn, zoals tunnels en bruggen. Ook kan het passeren van een kwelgebied problemen opleveren. Ook kan het zijdelings aangestipte aspect van de verkeersveiligheid problemen opleveren.

De heer BOMHOF is zeer verheugd met deze vrijwillige m.e.r., waarmee de landschappelijke en natuurbezwaren tegen het licht gehouden kunnen worden in de context van verschillende open, nog uit te werken alternatieven. Een bijkomend voordeel is dat de milieuonderbouwing goed kan worden gebruikt voor eventuele procedures voor de rechter.

De heer FABER stemt in met de startnotitie en het plan van aanpak.

De heer WENDT vindt de vrijwillige m.e.r. een verheugende zaak, mede door de goede en heldere startnotitie.

De heer SWIERSTRA wijst erop dat deze m.e.r. te maken zal krijgen met een spanningsveld. Er moet dan ook een maatschappelijk probleem worden opgelost in een kwetsbaar gebied. Dat zal ongetwijfeld de nodige lastige keuzes inhouden. Een en ander is reeds in deze fase besproken met vele groeperingen in de regio en met de verschillende betrokken besturen. Straks liggen als gevolg daarvan alle ingrediënten klaar voor een politieke afweging.

De provincie Drenthe heeft haar verantwoordelijkheid als trekker overgedragen aan de provincie Groningen. Het is bekend dat de provincie Groningen instemt met de m.e.r.-aanpak. De startnotitie wordt op 17 februari 2003 ook in Groningen in de statencommissie behandeld. Uiteindelijk moet een afweging worden gemaakt op basis van het vigerende omgevingsplan van de provincie Drenthe.

De VOORZITTER concludeert dat het statenstuk de A-status behoudt.

#### **8. Statcommissiestuk van 23 januari 2003, kenmerk 4/6.5/2003000635, Koers voor het Stedelijk Netwerk Zuid-Drenthe**

##### **Spreekrecht**

De heer URLINGS, burgemeester van Hoogeveen, spreekt namens de zes netwerk-gemeenten in Zuid-Drenthe die de Koers voor het Stedelijk Netwerk Zuid-Drenthe zijn overeengekomen. In de beleidsbrief staat terecht dat de gemeenten het voortouw nemen en dat de

provincies een ondersteunende rol innemen. De gemeenten hebben zich dan ook kunnen vinden in een complementair bestuur oftewel het als grote mensen dingen regelen in het openbaar bestuur. Het is dan ook verrassend dat GS over de band van de steden een hoge toon aanslaat. Het standpunt van het college is immers dat men alleen kan instemmen als het nodige aan de koers wordt gewijzigd. Dit roept een ouderwets beeld op van gemeenten die bij de provincie onder toezicht staan. De vraag aan de commissie is dan ook om het college ertoe te brengen, alsnog het akkoord te ondertekenen dat in goed overleg tot stand is gekomen.

Een eerste punt is het voorstel van GS om de term "betere infrastructurele ontsluiting" te wijzigen in "duurzaam verbeteren van de bereikbaarheid". Duurzaamheid op het vlak van infrastructuur is echter moeilijk te bewerkstelligen in Drenthe. Zuid-Drenthe kent bovendien forse achterstanden op het vlak van de bereikbaarheid. De infrastructurele ontsluiting, als het kan zo duurzaam mogelijk, is voor het gebied dan ook een economische en sociale noodzaak. De mogelijkheden van de verbinding van Emmen in de richting van Groningen en Zwolle en de problemen in Meppel spreken voor zich. Hoogeveen zal over een jaar of tien, vijftien, eveneens opnieuw ontsluitingsproblemen kennen bij het regionale verkeer en de koppeling met het plaatselijke verkeer. Een tweede punt is de Zuiderzeelijn, waarbij sprake is van een onjuiste suggestie. Het Noorden des lands heeft gekozen voor een snelle verbinding tussen Amsterdam en Groningen over het spoor. Daarbij zijn vijf varianten voor handen, waarbij het Noorden bij voorkeur kiest voor de Zuiderzeelijn. De zes gemeenten zien graag het vijfde alternatief, de Hanzelijn-plus, gehandhaafd. Bij een keuze voor de Zuiderzeelijn moet in de infrastructurele fondsen aandacht zijn voor Zuid-Drenthe. De Zuiderzeelijn heeft immers negatieve gevolgen voor Zuidoost-Drenthe.

Een derde punt betreft de stationsgebieden. Het heeft de voorkeur om stationsgebieden te ontwikkelen voor de werkgelegenheid. Zie Hoogeveen, Meppel, Emmen en Steenwijk. Het gaat echter te ver om het openbaar vervoer de drager van verdere economische ontwikkelingen te maken. Dit is illusiepolitiek, wat iets anders is dan het openbaar vervoer betrekken bij het bevorderen van duurzaamheid.

De heer GAASBEEK vraagt of de heer Urlings het idee heeft dat GS het voortouw overneemt van de gemeenten.

De heer URLINGS blijft bij de afspraak dat de gemeenten het voortouw nemen. De toonzetting van het stuk van GS is in dat licht betreuenswaardig.

De heer VAN DER SCHOOT vraagt om concreet aan te geven wat er bij de stationsgebieden moet gebeuren op het vlak van verkeersinfrastructuur.

(De heer Weggemans verschijnt ter vergadering.)

De heer URLINGS geeft aan dat de situatie verschilt per gemeente. De filosofie is dat stationsgebieden gebruikt moeten worden om het openbaar vervoer zo veel mogelijk een functie te geven bij de werkgelegenheidsontwikkeling. GS draait de zaken om en stelt dat de werkgelegenheid alleen gedragen moet worden door het openbaar vervoer. In het dunbevolkte Drenthe, drie inwoners per hectare, is dat een illusie. Het betekent dat men zich tekort doet bij de economische en sociale ontwikkeling.

De heer LANGENKAMP is het eens met de kritiek van de heer Urlings, zei het niet op het vlak van de stationsontwikkeling. In de gewijzigde tekst is immers geen sprake van het openbaar vervoer als drager van economische ontwikkeling, maar als drager van bereikbaarheid.

De heer URLINGS is van mening dat bereikbaarheid een essentieel onderdeel is van een poging om bedrijvigheid aan te trekken en tot bloei te laten komen. Drenthe kent dan ook niet de twee grote problemen van de Randstad en het zuiden van het land: krappe arbeidsmarkt en onbereikbaarheid. Het inlopen van het faseverschil betekent dat ingezet moet worden op bereikbaarheid als drager van economische ontwikkeling.

De heer ENGELS merkt op dat op 22 november 2002 in overleg de concepttekst is vastgesteld. De beleidsbrief van het college is gedateerd op 23 januari 2003. Zijn er in de tussentijd contacten geweest tussen stuurgroep en college over meningsverschillen over de tekst?

De heer URLINGS meent van niet. Er is contact ontstaan toen de beleidsbrief uitging naar de provinciale staten. Toen werd duidelijk dat het college van GS de wijzigingen in de tekst enkele weken geleden had vastgesteld. Ook bleek dat GS alleen tekent als de wijzigingen overgenomen worden. Dat valt te betreuren, omdat het erop lijkt dat de nagestreefde verbetering van economische en maatschappelijke ontwikkelingen in de regiovisie terug wordt gedraaid.

De heer POPKEN maakt uit het bijgeleverde kaartmateriaal op dat de regiovisie een uitstraling kent naar de plattelandsgemeenten Westerveld, De Wolden en het Duitse gebied. Zijn deze gemeenten ook bij een en ander betrokken?

De heer URLINGS geeft aan dat in de regiovisie met Westerveld en De Wolden volstreekte overeenstemming is bereikt. Er is sprake van een apart traject, met De Wolden als trekker. De stedelijke netwerkproblematiek is aan de zes kerngemeenten. De rapportages worden overigens regelmatig teruggekoppeld naar de deelnemers in de regiovisie.

De VOORZITTER geeft het woord aan de heer De Gruil voor een toelichting op de Koers voor het Stedelijk Netwerk Zuid-Drenthe.

De heer DE GRUIL, voorzitter van de ambtelijke werkgroep ter voorbereiding, noemt de volgende aanleidingen voor de koers. Het gebied is een van de vijf economische kernzones van het Kompas voor het Noorden. De Vijfde nota ruimtelijke ordening maakt een splitsing binnen het gebied van de regiovisie tussen Zuid-Drenthe en Noord-Overijssel. Dit leverde twee netwerken binnen de regiovisie: Zuid-Drenthe en Kampen/Zwolle. Deelnemers aan de koers zijn zes gemeenten, waarvan vier uit Drenthe: Coevorden, Emmen, Hoogeveen en Meppel, en twee uit Overijssel: Hardenberg en Steenwijk, en de provincies Drenthe en Overijssel. Het totale aantal inwoners is 320.000. Het aantal arbeidsplaatsen is 117.000 en de totale oppervlakte bedraagt 147.000 ha. Het gaat dus om een groot gebied, te vergelijken met de helft van de provincie Drenthe of Overijssel. Steenwijk en Meppel hebben veel met elkaar te maken aan de westkant. Emmen, Coevorden en

Hardenberg hebben eveneens veel met elkaar te maken. Hoogeveen is in deze context een centrumgemeente.

De uitdaging bestaat erin om te bezien of het stedelijk netwerk Zuid-Drenthe een inhoudelijke meerwaarde heeft. De zes steden willen de verstedelijking bundelen en op elkaar afstemmen. Er moet samen gezocht worden naar kansrijke ontwikkelingen op lokaal en regionaal niveau, mede in het licht van de concurrentiepositie ten opzichte van andere regio's. Netwerken zijn van belang om binnen een groter schaalgebied een positie te verwerven.

Een grote kans ligt bij de ruggengraat, A28/A37, die een internationale transportas moet worden. Tijdens het onderzoek is naar voren gekomen dat de regio te maken heeft met water in allerlei vorm: waterberging, waterbeheer, recreatie en transport. Het samen met de waterschappen bekijken van de watersystemen biedt eveneens een kans. Het gaat bovendien om een "stedelijk" netwerk dat landschappelijk erg mooi is ingepast. Die kwaliteit moet ten volle benut worden.

Het onderscheid tussen het westen en het oosten van de regio maakt dat niet alleen gekeken wordt naar de meerwaarde voor het totale gebied. Er bestaat de mogelijkheid van strategische allianties tussen gemeenten. In het westen is de druk van de Randstad voelbaar op Meppel, Steenwijk en zelfs Hoogeveen op het gebied van wonen, kantoorruimte en bedrijvenruimte. In het oosten bestaat een geringere economische dynamiek.

Modernisering en diversificatie zijn daarbij nodig, wat vraagt om een ontwikkelingsplanologie. De ambitie is om maximaal gebruik te maken van de groene en blauwe kwaliteiten. De schakelfunctie van het gebied tussen de Randstad en het Noorden en de link naar Duitsland moeten uitgebouwd worden. De economische onderdrukgebieden moeten geïnteriseerd worden. De economische overdrukgebieden moeten zorgvuldig ontwikkeld worden.

Er is een studie gedaan, te vinden in het werkdocument bij de koers, waaruit blijkt dat de A28/A37 belangrijk is als infrastructurele drager, gekoppeld aan het werken. Een andere ontwikkelingslijn is het mooie landschap, langs de lijnen: wonen, water en landschap. Het landschap kan eveneens gebruikt worden voor toerisme en recreatie. Een laatste ontwikkelingslijn is bestuurlijke samenwerking, die gaandeweg steeds meer noodzakelijke binding voor het gebied geeft.

Het resultaat moet een uniek evenwicht opleveren tussen rood, groen en blauw. Wees zuinig op het landschap. Zie problemen op het vlak van water als kansen. Zorg voor een evenwicht met wonen en werken. In het westelijke deel zijn de bindmiddelen het realiseren van voldoende woonkwaliteit in een mooi landschap, het herontwikkelen van stationsgebieden, de waterproblematiek en de combinatie en diversificatie van bedrijvigheid en woningmarkt. In het oostelijke deel zijn de bindmiddelen het stimuleren van logistieke bedrijvigheid, overslag en diensten. De internationale transportas moet gebruikt worden om handelingen toe te voegen en overslag plaats te doen vinden met het oog op werkgelegenheid. Diversificatie van de woonomgeving is ook hier nadrukkelijk aan de orde. Het groen kan gebruikt worden voor recreatie en toerisme, dat nu reeds miljoenen mensen trekt. Hier kan een waardevol gebied ontstaan door verbinding van verblijfsrecreatie en gewone recreatie. Ook het vitaliseren van de binnensteden is van groot belang.

Voor het totale netwerk geldt als bindmiddel het knooppunt van de infrastructuur: A28/A32/A37/A31. Dat zijn tevens de railverbindingen Zwolle-Emmen, Hanzelijn-plus en de blauwe impuls, de groene kwaliteit, netwerkbreed toerisme en profilering.

Uit het geheel zijn een aantal projectprogramma's afgeleid die voor bijna alle steden gelden. Hierop kan gezamenlijke actie ondernomen worden. Het eerste programma is het knooppunt A37/A31, in Duitsland ten oosten van het netwerk, dat volgens de planning in november 2005 gereed is. Zowel het Nederlandse wegennetwerk als de A31 zijn dan compleet, zodat de regio is aangesloten op een internationaal netwerk. Ook bij de stationsomgeving wordt gezamenlijk bekeken hoe daarmee om te gaan. Waterberging, omgeving en wonen bieden extra kansen die in deze tijd benut moeten worden.

Het netwerk wil verder met dit programma en deze opbouw. De inhoud is bepaald en de intentieovereenkomst geeft hieraan invulling. Als die ondertekend wordt, kan men aan het werk. Er zal een organisatie opgezet worden die werkt aan ruimtelijke planvorming waarbij doorwerking naar provinciaal beleid plaatsvindt. Uitvoering van de programma's leidt tot meer samenhang binnen het netwerk, meer variatie, meer kwaliteit en meer uitstraling.



De heer BAAS vraagt hoe intensief de link met Duitsland is en op welk niveau de contacten plaatsvinden.

De heer DE GRUIL legt uit dat er verschillende initiatieven bestaan in de samenwerking met Duitsland. Er is een stedenkring waarvan Duitsland deel uitmaakt. De gemeente Emmen en de gemeente Coevorden hebben bilaterale contacten met onder meer het multimodale overslagpunt: het knooppunt van weg, water en rail. Er vindt overleg plaats, opdat deze contacten qua structuur beter aansluiten bij de problematiek. Het gaat erom wat het knooppunt voor het gebied betekent in de zin van werkgelegenheid en positionering. De contacten zullen dan ook zeker geïntensiveerd worden.

De heer PETERS merkt op dat bij de kansen de A28 en de A37 worden genoemd als ruggengraat. De problematiek van de aansluiting op de A32 krijgt echter geen aandacht.

De heer DE GRUIL wijst erop dat in het rapport zeker aandacht bestaat voor de A32. Het is prima als dit opgenomen moet worden als een vierde actiepoint.

De heer POPKEN hebben geluiden bereikt dat in Duitsland de financiering stagneert met betrekking tot het gehele project. Ligt er een vraag aan Nederland om mede te financieren?

De heer DE GRUIL geeft te kennen dat de A31 als project goed loopt. Het kan zijn dat er knelpunten liggen bij de E233, bij de doortrekking van de A37 naar de A1, voorbij de A31.

De heer SWIERSTRA vult aan dat enige maanden geleden een Stuurgroep E233 is opgericht, waarin de Duitse overheden en de provincie Drenthe vertegenwoordigd zijn. Daarbij is inderdaad sprake van financieringsproblemen.

De heer BAAS kan in algemene zin akkoord gaan met de koers, inclusief de drie gestelde prioriteiten. Kan de gedeputeerde uitleggen wat de relatie is met de Regiovisie Zuid-Drenthe/Noord-Overijssel? Is het akkoord tussen de samenwerkende partijen later door de provincie opengeboren door met tekstwijzigingen

te komen? Hoe is dit precies gelopen? De heer Urlings heeft gelijk als het gaat om de tekstwijziging over de Zuiderzeelijn. Het moet open en eerlijk gesteld worden dat die lijn negatieve effecten met zich meebrengt voor Zuid-Drenthe. De andere voorgestelde tekstwijzigingen kunnen op instemming rekenen.

De heer KUIPER wijst erop dat oorspronkelijk tekst luidt dat een snelle spoorverbinding wordt aangelegd langs de Zuiderzeelijn of via de Hanzelijn en Hanzelijn-plus. Dat is iets anders dan de redelijk breed gedragen mening dat de Zuiderzeelijn gecombineerd moet worden met het aanleggen van de Hanzelijn.

De heer BAAS vindt het terecht dat in de oorspronkelijke tekst wordt gewezen op de negatieve effecten van de aanleg van de Zuiderzeelijn voor (Zuid-)Drenthe. Daarnaast moet het standpunt gehandhaafd blijven dat het gaat om een en/ensituatie, mits er geen sprake is van een magneet-zweeftrein.

De heer KUIPER is van mening dat de heer Baas in feite een derde tekst creëert.

De heer BAAS denkt duidelijk aangegeven te hebben wat het verschil van mening is met het college over de voorgestelde tekstwijziging op dit vlak.

De heer PETERS ziet het beeld ontstaan van twee overheden die met elkaar aan het kibbelen zijn over een tekst waarover aanvankelijk overeenstemming was bereikt. Heeft de vertegenwoordiger van de provincie op 22 november 2002 zitten slapen? Of was er toen reeds sprake van een andere opvatting? Er moet duidelijkheid geboden worden over welke tekst geldend is. Het college heeft aangegeven dat niet getekend wordt als de tekstuele aanpassingen niet overgenomen worden. Wat heeft dat voor gevolgen voor de voortgang van de projecten? Bestaat ook de mogelijkheid dat na aanvaarding van de tekstwijzigingen de gemeenten niet zullen ondertekenen? De suggestie is om de partijen eerst rond de tafel te brengen en het eens te worden over de tekst. Vervolgens kan het rapport aan de commissie voorgelegd worden. De kwalificatie "negatief en klagend" in de beleidsbrief doet geen recht aan de

opstelling van de gemeenten. Als de prognoses minder positief zijn, moet dat vervolgens duidelijk worden gesteld.

De heer FONK vindt het moeilijk om te overzien waaruit het spanningsveld precies bestaat. Het betoog van de heer Urlings lijkt erop te wijzen dat de verschillen vooral in de toonhoogte liggen. Het gevaar bij aanvaarding van de tekstwijzigingen is dat de zes gemeenten vervolgens niet bereid zijn te ondertekenen in februari. In dat licht lijkt het goed om de tekst terug te nemen, opnieuw met elkaar in gesprek te gaan en de tekst opnieuw aan de commissie voor te leggen. Levert het eventuele tijdsverlies onoverkomelijke problemen op?

De heer ENGELS ziet als kernpunt van bespreking de interpretatieverschillen tussen de partners over de tekst van de intentieverklaring. De gemeentelijke partners stellen dat er overeenstemming is bereikt over de tekst van de intentieverklaring. De provincie heeft daar op 22 november 2002 instemming mee betuigt. Wat is precies de betrokkenheid geweest van de provincie? Is hier de bestuurlijke zorgvuldigheid in het geding? In hoeverre toont de provincie zich bestuurlijk een betrouwbare partner? Wat is de interpretatie van het college van dit alles?

Een beoordeling van de tekstverschillen is erg lastig, zeker omdat de emoties hoog op lijken te lopen en de verschillen van groot belang lijken. Voor een meer objectieve lezer is het belang echter niet direct duidelijk.

Als mocht blijken dat de provincie in juridische zin op een eerder moment heeft ingestemd met de tekst, moet die simpelweg getekend worden. Zo niet, dan moeten de tekstwijzigingen goed worden bekeken en besproken.

De heer GAASBEEK is blij met de aandacht voor de regio Zuid-Drenthe, waarbij bovendien de gemeenten het initiatief nemen. De status van het rapport is echter juridische niet-bindend en dus vrijblijvend. Die vrijblijvendheid geeft blijkbaar ruimte aan veel verschillen van mening.

In de Vijfde nota ruimtelijke ordening zou Emmen een prioriteitenstad zijn en zou het geheel een regionaal stedelijk netwerk zijn. Die nota is echter nog niet vastgesteld. Wat betekent dit voor de omgang met de Kompas-gelden? Hoe staat het met de Koers voor het Stedelijk Netwerk in relatie

tot het POP? Bepaalt het stedelijk netwerk de veranderingen in het POP of bepaalt het POP wat voor de gemeenten zal gelden? Voorkomen moet worden dat de gemeenten erop wijzen in eigen gebied het recht hebben op een vinger in de pap. Er lijkt overigens sprake te zijn van een tanende belangstelling voor de Zuiderzeespoorlijn en een toenemende belangstelling voor de Hanzelijn-plus, dit in het licht van de ontwikkeling van het gebied van Zuid-Drenthe.

In het verleden zijn diepgaande discussies gevoerd over de slechte ontwikkeling van Meppel-Staphorst. De huidige cijfers laten een explosieve groei zien van de economie in Staphorst, terwijl in Meppel alleen het percentage voor de handel groeit. Betekent dit een keuze in de regio voor Meppel als handelsstad en Staphorst als industriegebied?

De heer VAN DER SCHOOT vindt het opmerkelijk dat het college inmiddels dreigt met het niet ondertekenen van de intentieverklaring. Deze psychologische blunder van de provincie getuigt niet van een concrete, volwassen opstelling. Het onderwerp is te belangrijk om op een soort burenruzie uit te laten lopen. Het college doet er dan ook goed aan een minder arrogante toonzetting te kiezen en een gesprek te openen met de partners. Het is van belang dat er in Zuidoost- en Zuidwest-Drenthe draagvlak bestaat voor de Zuiderzeelijn. De regio ziet immers graag enige "spin-off". Als die er niet is, moet de provincie ervoor zorgen dat dit gebied alsnog mee kan profiteren.

Mevrouw MEDEMA wijst erop dat het doel niet uit het oog verloren moet worden. Het is dan ook zaak overeenstemming te bereiken. Overigens valt de samenwerking van gemeenten, ook in grensoverschrijdende zin, slechts toe te juichen.

De heer LANGENKAMP is verbaasd over de strenge opstelling van het college: als de tekst niet wordt gewijzigd, tekent men niet. Blijkbaar hebben de verschillende partijen langs elkaar gewerkt. Na lezing van de wijzigingen lijkt het op het eerste gezicht geen probleem voor de partijen om overeenstemming te vinden. Het betoog van de heer Urlings heeft echter laten zien dat het niet zo simpel ligt. De partijen moeten dan ook opnieuw in overleg treden met elkaar. Men moet met deze regiovisie aan de slag.

De heer SCHAAP vindt de nota Koers voor het Stedelijk Netwerk Zuid-Drenthe prima. Die reageert immers op de wens dat steden elkaar vinden, met eigen programma's komen en vervolgens aansluiting zoeken bij het Kompas. Dat is precies de bedoeling van een regiovisie. Bij dit proces nemen de gemeenten het voortouw en schuiven vervolgens de provincies aan. Bij het te tekenen convenant blijken echter tekst-exegeten van de provincie alle rapporten nog eens door te hebben gesnuffeld. Dat levert voorstellen voor tekstwijzigingen op die op het eerste oog niet duidelijk maken wat de verschillen zijn.

Bij het onderwerp van het openbaar vervoer als drager van de bereikbaarheid en de bereikbaarheid als drager van economische ontwikkeling is er echter geen sprake van het zoeken van spijkers op laag water. Hierbij slaat het college de spijker mis. Deze tekstwijziging moet dan ook nader onder de loep worden genomen. De ondertekening van het convenant moet vervolgens zo snel mogelijk plaatsvinden.

De fractie van de PvdA heeft enige tijd geleden het voorstel gedaan om enige infrastructurele projecten sneller te realiseren via voorfinanciering: de A28, de bocht om Meppel. Kan dit niet meegenomen worden als aanjager?

De heer WEGGEMANS geeft aan dat er bijzonder veel gesproken is tussen de provincie en de verschillende partners, uitmondend in een slotvergadering in november in aanwezigheid van de gedeputeerde. Met de opmerkingen die toen zijn gemaakt is een ambtelijke werkgroep, onder voorzitterschap van de heer De Gruil, aan de slag gegaan. De inzet van de provincie is daarbij helder. Zo kan het college niet instemmen met het hoofdstukje over de Hanzelijn-plus. De uitspraak van de staten van Drenthe is niet of/of, maar houdt een duidelijke keuze voor de Zuiderzeelijn in. Op dit punt heeft men niet goed geluisterd naar de provincie. Daarnaast zijn er nog verschillende wijzigingen die slechts neerkomen op tekstuele veranderingen. Die staan een eventuele ondertekening niet in de weg. Meer in het algemeen wordt in elke werkgroep gewerkt met de formule: onder voorbehoud van goedkeuring van GS en staten.

Over de tekstwijziging inzake het openbaar vervoer lopen bij de gemeenten de emoties hoog op. Het college is flexibel genoeg om te trachten er op dit punt uit te komen. Er kan echter niet ingestemd

worden met formuleringen die niet stroken met het provinciale beleid. Het uiteindelijk wat strengere optreden van het college verdient wellicht niet de schoonheidsprijs. Dat was echter het gevolg van het feit dat de opmerkingen van de provincies geen weerslag kregen in de tekst.

Met name de passage over de Hanzelijn-plus is van belang, ook al geeft de heer Baas aan zich te kunnen vinden in de opstelling van de gemeenten op dit vlak.

De heer BAAS verduidelijkt dat het hem ook te doen is om een en/en-opstelling. De pijlen zijn gericht op de opmerkingen van het college: negatief en klagend.

De heer WEGGEMANS herhaalt dat de passage over de Hanzelijn-plus niet door de staten van Drenthe kan worden geaccepteerd, omdat de staten zich anders hebben uitgesproken. Het college, de uitvoerder van de uitspraken van de staten, kan de tekst dan ook niet tekenen als die niet wordt veranderd. Wellicht dat de staten er inmiddels anders over denken. Dat zal echter zeker Noord-Nederlandse problemen opleveren. Op de andere punten is het college in staat om enige soepelheid te betrachten en de discussie over de verschillende formuleringen niet te hoog op te spelen. Zo wil het college op bladzijde 15 van de koers bij de capaciteitsverruiming A28 en bij de aansluiting A28/A32 graag een meer positieve en actieve formulering kiezen.

De heer ENGELS begrijpt dat de heer Weggemans op 22 november 2002 geen mandaat had om met de tekst in te stemmen en dat hij dat ook niet heeft gedaan. In de brief van de gemeentelijke partners staat dat de heer Weggemans de indruk heeft gewekt dat de provincie akkoord was en dat er dus overeenstemming bestond over de intentieverklaring. Is dat onjuist?

De heer WEGGEMANS is niet van zins om zand in de machine te gooien. De intentie is om te tekenen, met inachtneming van de besluiten van de staten over, bijvoorbeeld, de Zuiderzeelijn. Het college kan niet instemmen met een intentieverklaring als vervolgens in Groningen en Leeuwarden uitgelegd moet worden dat de provincie Drenthe toch een andere positie inneemt.

De heer ENGELS herhaalt de vraag of de stelling van de gemeentelijke partners dat de heer Weggemans op 22 november 2002 heeft ingestemd onjuist is.

De heer WEGGEMANS neemt aan dat dit de beleving is geweest van het gesprek door de gemeentelijke partners.

De heer SWIERSTRA merkt op dat het college het volstrekt eens is met de gemeenten dat het gestelde doel realistisch en haalbaar is. Vervolgens moet het kader waarbinnen de provincie opereert helder zijn. Dat moet niet opgerekt worden, wat vervolgens in de praktijk allerlei problemen kan opleveren. Als de opmerkingen van de provincie geen weerklank vinden, ligt de bal weer bij het college. Vandaar dat de commissie het kader is voorgelegd waarbinnen de provincie moet opereren. Het integrale, totale beleid van het provinciale beleid, langs de lijnen van het POP, is leidend.

De voorgestelde tekst over de Zuiderzeelijn is uitermate positief en benadrukt de positie van Zuid-Drenthe ten opzichte van de Hanzelijn. Er bestaat overigens ook geen misverstand over de verdeling van de eventuele Essent-aandelen in dit verband.

De heer KUIPER is van mening dat de formulering van de heer Swierstra zo-even de indruk wekt dat de opbrengst van de Essent-aandelen wordt ingezet voor een "upgrading". Dat staat echter niet in de tekst.

De heer SWIERSTRA legt uit slechts te refereren aan de besluiten van de staten omtrent de Zuiderzeelijn en het beleid van het college over eventuele verkoop van Essent-aandelen en het gebruik daarvoor voor de Zuiderzeelijn. Dat laat onverlet dat er nog vele, vastgestelde, keuzemomenten liggen in het te volgen proces.

De provincie is driftig bezig met bekijken hoe de afspraken van eind november met de minister over het project van de A28 een stap verder gebracht kunnen worden. Als de staten daarover binnenkort bericht worden, kan daaruit een discussie voortvloeien over al dan niet meefinancieren.

Het is overigens verbazingwekkend dat de heer Schaap de indruk wekt dat de noodzaak van

stimulering van het openbaar vervoer bij de fractie van de PvdA naar de achtergrond is verdwenen.

De heer SCHAAP noemt dit een verdraaiing van zijn woorden. Als het openbaar vervoer de drager is van de bereikbaarheid en de bereikbaarheid de drager moet zijn van economische ontwikkeling komt dat neer op een versmalling. In die optiek is het begrijpelijk dat de regio vraagt om harde infrastructuur met het oog op het dunbevolkte gebied.

De heer SWIERSTRA vindt het goed dat er tegenwoordig genuanceerder wordt nagedacht over het openbaar vervoer dan een aantal jaren geleden.

De heer SCHAAP merkt op dat de heer Swierstra er beter aan doet zijn inspanningen erop te richten om de bussen te laten rijden.

De heer SWIERSTRA verwijst naar bladzijde 4 van de beleidsbrief, waar duidelijk staat dat aansluitend op de herontwikkeling van de stationsgebieden van de grote steden voor de bereikbaarheid van de steden en het stedelijk netwerk het openbaar vervoer als drager van die bereikbaarheid maximaal moet worden benut. Dit moet gezien worden in relatie tot de nieuwe infrastructuur en de keuzes in de nieuwe locaties en nieuwe inrichtingen van de woon- en werkgebieden. Wellicht dat het misverstand weggenomen kan worden als het openbaar vervoer als "een van de dragers" wordt benoemd. Daar kan de heer Schaap toch niet op tegen zijn?

De heer SCHAAP noemt deze exegese buitengewoon boeiend. Het geeft aan dat er gemakkelijk onduidelijkheid over de tekst kan bestaan, bijvoorbeeld bij de heer Urlings. De heer Swierstra kan dan ook met gemak tegen de heer Urlings zeggen dat die in zijn gelijk staat en dat men er na enige aanpassing uit kan komen.

De heer SWIERSTRA geeft aan altijd buitengewoon soepel te zijn bij het zoeken naar teksten waarin men elkaar kan vinden. Is de heer Schaap het eens met de zo-even aangegeven zinsneden, die neerkomen op vastgesteld provinciaal beleid?

De heer SCHAAP is van mening dat het aan het college is om zaken zodanig te formuleren dat het

ook de gemeenten duidelijk is wat wordt bedoeld. Of is dat te moeilijk?

De heer SWIERSTRA vraagt of de heer Schaap de tekst begrijpt.

De heer SCHAAP antwoordt het blijkbaar ook niet goed begrepen te hebben.

De heer SWIERSTRA vraagt of de heer Schaap dat ook na herlezing volhoudt.

De heer SCHAAP vindt een zinsnede die niet in een keer te begrijpen is, niet goed geformuleerd.

De heer SWIERSTRA geeft aan dat aanpassing daarvan geen probleem is. De vraag is of de heer Schaap, gehoord de uitleg, het ermee eens is dat het hier vastgesteld provinciaal beleid betreft.

De heer SCHAAP beaamt dat.

De heer URLINGS kan zich er in vinden dat het openbaar vervoer wordt aangegeven als "een van de dragers". In de koers staat op bladzijde 16 dat de gemeenten en de provincie Drenthe het standpunt Samenwerkingsverband Noord-Nederland (SNN) voor een Zuiderzeelijn ondersteunen, maar dat er compensatie nodig is voor (Zuid-)Drenthe. Het of/of-scenario betekent dat zij het vijfde alternatief van een snelle spoorverbinding met Noord-Nederland, de Hanzelijn-plus, niet van tafel willen zien. Het zal echter duidelijk zijn dat de SNN-keuze, inclusief de prioriteit, wordt gesteund.

## TWEEDE TERMIJN

De heer BAAS kan zich na het gehoorde niet voorstellen dat de verschillende partijen het convenant niet zullen tekenen op de geplande datum. Hoe is de koers ingebed in de regiovisie?

De heer PETERS heeft er alle vertrouwen in dat de partijen eruit zullen komen.

De heer FONK wil het stuk alsnog behandelen.

De VOORZITTER ziet daarvoor geen ruimte.

De heer FONK geeft aan de indruk te hebben gekregen dat een beslissing ter behandeling van het stuk voorlag.

De heer ENGELS concludeert dat het college bestuurlijk correct heeft gehandeld. De partijen worden opgeroepen de intentieverklaring te tekenen.

De heer GAASBEEK herhaalt twee vragen. Welke status heeft de Vijfde nota ruimtelijke ordening? Hoe staat het met Staphorst en Meppel? De angst van de heer Weggemans voor Noord-Nederlandse problemen is overigens onterecht. Het belang van Drenthe is belangrijk genoeg om problemen met naburige provincies niet uit de weg te gaan.

De heer VAN DER SCHOOT stelt vast dat er de nodige duidelijkheid is gekomen, zodat niets meer in de weg staat van een gezamenlijke ondertekening van de intentieverklaring.

De heer LANGENKAMP denkt dat een nieuw overleg inderdaad uitkomst zal bieden. Er blijven vragen leven over de volgende punten. Onder punt 2 van de beleidsbrief wordt een tekstwijziging voorgesteld waarbij het woord auto(snel)weg is veranderd in autosnelweg. Deze wijziging kan niet op instemming rekenen. Dat geldt ook voor de tekstwijziging over het benoemen van negatieve effecten en het compenseren van de gemeenten in het Zuiden.

De heer WEGGEMANS zal met genoegen de intentieverklaring ondertekenen. Het of/of-verhaal moet er dan wel uit met het oog op de besluiten van de provincie daaromtrent. Het koers-spoor spoort met de regiovisie. Die visie kent door de Vijfde nota inmiddels een netwerk Zwollen-Kampen en een Zuid-Drentse stedenband, inclusief Hardenberg en Steenwijk als regionaal stedelijk netwerk. Een totale regiovisiebrede uitwerking is daarmee een gepasseerd station. De regiovisie wordt echter, zij het in twee uitwerkingen, boven tafel gehouden. Staphorst trekt veel industrie aan en doet mee in het bedrijvenverhaal aan de westkant. De verhouding Staphorst-Meppel is uitstekend en duidelijk anders dan in het verleden. Meppel is heel gelukkig met de extra dienstverlening die men aantrekt. Staphorst wordt door de provincie Overijssel betaald, om te voorkomen dat men doorbouwt en dat Staphorst en Zwolle elkaar raken.

Een krachtig argument van Staphorst is dat alle bestemmingsplannen gericht zijn op uitbreiding van lokale bedrijven.

De E233 zal geen autosnelweg worden in de zin van een autobaan. Voorlopig is er overigens amper geld voor cofinanciering, zodat deze weg nog lang op zich zal laten wachten, in de vorm van een volwaardige autosnelweg in welke variant dan ook.

De heer LANGENKAMP vraagt wat de achtergrond is van de wijziging van de term auto(snel)-weg in autosnelweg.

De heer WEGGEMANS verduidelijkt dat de inzet een weg is met vier stroken, maar zonder vluchtstroken.

De heer SWIERSTRA legt uit dat onduidelijk is wat op welke termijn haalbaar is. Vandaar dat het woord snel tussen haakjes staat. Hoe kan de heer Langenkamp overigens tegen een autosnelweg zijn die van de A31 in Duitsland naar de A1 in Duitsland loopt?

De VOORZITTER concludeert dat het college na overleg met de partners het convenant zo snel mogelijk zal ondertekenen.

Mevrouw DE VRIES roept in herinnering dat besloten is om de brief over de financiën van het regiofonds op de agenda van de eerstvolgende commissievergadering te plaatsen. Als de staten conform het convenant gehoord wil worden over de financiën voor de regiovisie voor 2003 is de eerstvolgende commissievergadering daarvoor te laat. Er moet dus een andere vergaderstructuur gekozen worden of men kan per fracties op- en aanmerkingen meegeven aan de gedeputeerde.

De VOORZITTER geeft dit punt ter overweging aan de commissie. De brief zal geen deel uitmaken van de agenda van de eerstvolgende commissievergadering.

De heer JONKER wijst op de extra commissievergadering over het openbaar vervoer. Wellicht kan een en ander gecombineerd worden.

De VOORZITTER concludeert dat de brief bij een tijdige, extra commissievergadering op de agenda zal worden gezet.

De heer ENGELS vraagt om te overwegen de commissie-Bestuur, Financiën en Economie erbij te betrekken en de zaak in de volgende statenvergadering te behandelen.

(Mevrouw De Vries, de heer Weggemans en de heer Swierstra verlaten de vergadering.)

## **9. Statenstuk 25, Herstel vaarverbindingen Zuidlaardermeer - Oost-Groningen**

De heer SLUITER merkt op dat de provincie op een totale investering van € 16 miljoen een bijdrage gevraagd wordt van € 470.000,--, ongeveer 2,5% van het totaalbedrag. Het plan vormt onderdeel van twee totaalplannen: de Agenda voor de Veenkoloniën en de nota Varen in het land van turf en honing.

Wat zijn de verwachtingen van het college omtrent de groei van de vaarrecreatie in het gebied? De doelstelling is het bevorderen van vaarbewegingen. Het gaat immers om de verhouding tussen doel en middel. Er leven vragen over de te kwantificeren sociaal-economische effecten van het plan, met name in termen van woonklimaat, imagoverbetering en werkgelegenheid. Wat mag men hiervan concreet verwachten? Of hoopt men slechts dat het goed komt?

De dubbele doelstelling maakt dat er onduidelijkheid bestaat over doelen en middelen. Dat vertroebelt het zicht op het meest effectief inzetten van schaarse middelen. Er leeft al met al geen overtuiging dat de gevraagde bijdrage op verstandige wijze wordt besteed.

De heer BOMHOF gaat akkoord met het voorstel, dat past in de twee genoemde plannen. De bijdrage van Drenthe is relatief gering, met de nodige effecten in de zin van recreatieve baten. Het voorstel is overigens aan de zuinige kant omdat een overzicht ontbreekt op begroting en planning van de deelprojecten die nog worden uitgevoerd in de komende jaren.

De heer GAASBEEK wijst erop dat het in feite oude plannen betreft uit de periode 1990-1997, waarvoor toen geen geld beschikbaar was. Blijkbaar is er nu wel geld beschikbaar en wordt er tevens gekozen om in te zetten op twee plannen. Al met al valt het dan ook in goede aarde. De schriftelijke garantie die vooraf gevraagd wordt aan de andere partners is een goede zaak bij een

dergelijk groot bedrag. Het statenstuk kan dan ook de A-status verkrijgen.

De heer VAN DER SCHOOT denkt te weten dat het plan reeds stamt uit het jaar 1972. Toen was er reeds oog voor een watercircuit (het Paterswoldsemeer, het Zuidlaardermeer, het Leekstermeer en het Schildmeer) in de noordelijke provincies. Dit plan is in 1994 door de VVD-fractie opnieuw op de agenda gezet. Nu ligt het plan opnieuw voor. Het plan kan de goedkeuring wegdragen, maar moet toch vooral gezien worden in het grotere verband van het eerdergenoemde watercircuit. Een marktonderzoek naar het gebruikspotentieel en de sociaal-economische factoren is overigens op zijn plaats. Alleen zo kunnen de investeringen onderbouwd worden.

De heer PETERS vindt het positief dat het plan een van de prioritaire projecten is van de Agenda voor de Veenkoloniën, waarmee die agenda wat reliëf krijgt. Een opening naar het Groninger vaarwegenstelsel betekent een enorme stap vooruit in het toeristisch-recreatieve beeld van Drenthe. Deze vaarweg kan veel kansen bieden, ook al is het onderzoek ter zake van de Grontmij nog niet beschikbaar. Het plan verdient dan ook steun.

De heer BAAS stipt aan dat herstel van de vaarverbinding een van de top 10-projecten is van de Agenda van de Veenkoloniën. Ontwikkeling van deze vaarroutes kan een impuls betekenen voor het gebied. Alhoewel het stuk in goede aarde valt, moet wel duidelijk zijn dat in het plan geen meter Drents vaarwater is opgenomen. Welke bijdrage levert de provincie Groningen aan dit project?

Mevrouw MEDEMA laat zich positief uit over het stuk, dat voorstelt om een ontbrekende schakel te herstellen zodat de boten een circuit kunnen volgen. Het stuk is akkoord.

De heer KUIPER staat achter de top 10-projecten van de Agenda voor de Veenkoloniën. Alles wat een bijdrage kan leveren aan toerisme in eigen land moet op een goede manier worden benaderd. Dit project is daar een goed voorbeeld van, al moet meer nadruk gelegd worden op de ruimte voor fietspaden en wandelroutes. Een bijkomend voordeel van het plan is dat er een onderscheid ontstaat tussen vrachtvervoer en recreatievervoer.

Slecht is dat in het stuk te weinig informatie is opgenomen over de financiering. Zo bleek bij telefonische navraag dat de provincie Groningen € 1,54 miljoen bijdraagt. Ook is onduidelijk hoe de waterschappen bij het project betrokken worden. Daarnaast is niet helder wat de financiële consequenties zijn van de opgenomen deelprojecten.

Mevrouw KAMPHUIJS staat positief tegenover dit project als onderdeel van onder meer de Agenda voor de Veenkoloniën. Herstel van de vaarverbinding vormt een belangrijke impuls voor de toeristische ontwikkeling van het Zuidlaardermeer en de Veenkoloniën. De daaruit voortvloeiende werkgelegenheid is van belang voor het gebied.

De heer DIJKS wijst erop dat het oude Annerveensche kanaal naar Bareveld op Drents grondgebied ligt. Dit kanaal wordt geheel hersteld en zal opnieuw bevaarbaar worden. Daarop is de bijdrage van de provincie gebaseerd. Het huidige voorstel geeft gehoor aan een reeds lang gekoesterde wens van de Noordelijke provincies. In dat verband is het verheugend dat de Stichting Recreatietoervaart Nederland het plan ondersteunt.

Het effect op het toerisme is moeilijk in beeld te brengen. Bij het project Zuidlaardermeer is aan de Groningse kant hierop stevig ingezet. Ondernemers investeren immers alleen als er sprake is van activiteiten in de omgeving. Naar verwachting zal dit ook gebeuren bij dit project, zoals het rapport Van turfvaart naar toervaart duidelijk maakt. Er zullen allerlei kleine activiteiten plaatsvinden, zie het Zuidlaardermeer, in de zin van fietspaden, wandelpaden en vogelkijkhoeken. Die komen pas in een later stadium aan bod omdat dergelijke zaken veel overleg vergen.

Het is betreuenswaardig dat over de financiering onvoldoende informatie is opgevoerd in de stukken. Duidelijk moet zijn dat het gevraagde bedrag is gerelateerd aan het aantal meters. Tevens is in onderhoud voorzien. Een klein probleem kan opdoemen in Veendam, waar zich toch buizen van de Gasunie blijken te bevinden.

## TWEEDE TERMIJN

De heer SLUITER herhaalt de vraag naar de concrete verwachtingen, gezien het in euro's uitgedrukt behoorlijke bedrag.

De heer DIJKS wijst erop dat in het rapport een gigantische onderbouwing is opgenomen. Die beantwoordt veel van de vragen van de heer Sluiter.

De heer SLUITER vindt dat ernaar gestreefd moet worden dat de beleidsbrief precieze doelstellingen aangeeft. De doelstelling bij dit statenstuk kan dan ook specifieker gesteld worden. Dat stelt de staten in staat om na uitvoering te controleren of de doelstelling ook is gehaald. Op dat vlak is dit stuk niet sterk.

De heer VAN DER SCHOOT merkt op dat het project wellicht in aanmerking komt voor een Europese subsidie gericht op stimulering van recreatie in achterstandsgebieden.

De VOORZITTER constateert dat het statenstuk de A-status verkrijgt en dat de commissie positief adviseert.

## **10. Statenstuk 26, Cultuurtoerisme II**

De heer GAASBEEK heeft moeite met dit statenstuk. Het is niet duidelijk hoe zeker de Kompasbijdrage is. Tevens is vreemd dat bij de inkomstenbronnen de NNBT wordt genoemd als een structurele financier, terwijl bekend is dat die instelling op zwart zaad zit. Het statenstuk maakt de indruk van een opgeblazen verhaal. Zo zijn de resultaten, onder meer op bladzijde 8, niet overtuigend. Een aantal zaken wordt twee keer vermeld. Ook wordt het Nationaal Hunebedden Informatiecentrum (NHI) uit Borger aangegeven als een spilfunctie. De problemen aldaar zijn echter groot, bijvoorbeeld door enkel bezwaarprocedures.

De heer VAN DER SCHOOT sluit zich hierbij aan. Zo wordt bij de marketing/"concepting" duidelijk dat er geen doelgroepenbeleid in acht wordt genomen. Er wordt ingezet op een onduidelijke totaalervaring, terwijl bekend is dat de ene toerist afkomt op attracties terwijl de andere aangetrokken wordt door rust. Er moet dan ook diversiteit toegepast worden. Er is inderdaad sprake van een opgeblazen verhaal, bijvoorbeeld als op bladzijde 21 wordt gesteld dat € 50.000,- aan investeringen in de toeristische sector leidt tot 1 arbeidsplaats, zodat het project 19 tot 20 arbeidsplaatsen zal opleveren. Waar is de onderbouwing op dit

punt? Tevens is onduidelijk waarom het Van Gogh-succes al wordt ingecalculeerd terwijl de prestaties nog geleverd moeten worden.

Mevrouw MEDEMA kan zich vinden in de woorden van de vorige sprekers. Er worden allerlei groeicijfers genoemd, terwijl onduidelijk blijft in hoeverre Cultuurtoerisme I directe effecten heeft gehad. Groei betekent immers niet automatisch dat die op het conto van de NNTB kan worden geschreven. Zijn er metingen die de prestaties van het NNBT relateert aan de ontwikkelingen?

De heer LANGENKAMP sluit eveneens aan bij de vorige sprekers. Er is sprake van groei, bijvoorbeeld op bladzijde 9, maar uit de Toerdata Noord blijkt inmiddels dat er sprake is van een forse daling van de verschillende categorieën: minder overnachtingen, minder verblijf op logies en ontbijtadressen, minder verblijf op kampeerterrinen en minder bezoek aan dagattracties. Drenthe doet het bar slecht in verhouding tot Groningen en Fryslân. Heeft het NNBT soms bijgedragen aan deze afname van het toerisme?

De verhouding tussen NNBT en de recreatieondernemers blijft onderbelicht in het stuk. Er wordt van uitgegaan dat als de overheid niets doet, de sector tot mislukking is gedoemd. De RECRON heeft echter laten weten hiervan niets af te weten. Dat is een gemiste kans. Dat komt tot uitdrukking in de onduidelijkheid omtrent de begeleidingscommissie, die echter van groot belang is voor de feedback en de voortgang op dit vlak. Het statenstuk is dan ook niet overtuigend.

Mevrouw KAMPHUIJS kan zich ook vinden in de voorgaande betogen. Zo wordt een doelgroepenbeleid, toegespitst op het geboden product, node gemist. Het gaat immers om herkenbaarheid, bereikbaarheid en publiciteit omtrent het product. Het statenstuk kent bovendien de nodige aannames. Er wordt uitgegaan van samenwerking tussen alle participanten en recreatieondernemers. Er wordt ook aangenomen dat het project voortgang zal vinden na beëindiging. Het NNBT kan daar overigens een belangrijke rol in spelen. Het wekt bevreemding dat voor het Drents Museum een minimale deelname is weggelegd, terwijl daar veel kennis aanwezig is van archeologie, cultuur en kunst. Wat is hiervan de reden? Kan die rol vergroot worden door familiekring?



De heer ENGELS is van mening dat de in de beleidsbrief aangekondigde evaluatie neerkomt op een simplistisch verhaal, opgemaakt door een medewerker van het belanghebbende NNBT. Het provinciaal apparaat had dit kwaliteitsarme rapport, inclusief krakkemikkige onderbouwing, nooit mogen laten passeren. De conclusie moet dan ook zijn dat het recreatie- en toerismebeleid een structureel zwak onderdeel blijft in het collegebeleid. Dat roept de vraag op of met dit stuk ingestemd moet worden.

De heer BOMHOF is tevreden over de vermelde eindresultaten: onder meer 5% meer omzet en minimaal tien nieuwe producten. De planning van activiteiten is goed en ook de besteding van gelden is inzichtelijk. De evaluatie in bijlage 2 geeft ook de nodige duidelijkheid. Kanttekeningen moeten worden geplaatst bij de constatering dat de gemeenten het recreatieschap minimaal betalen en dat het bedrijfsleven niets betaald (of behoren zij bij de private bijdragen inclusief NNBT?). In de bijlage wordt op de bladzijden 9 en 10 een schets gegeven van de toeristische groei in het jaar 2001 die sterk afwijkt van de cijfers in Toerdata 2001. Daarbij blijft meer in het algemeen onduidelijk wat de relatie is tussen cultuurtoerisme en algemeen toerisme. Uit het voorbeeld van de omgeving van Norg, met een Gevangenismuseum en het dorp Veenhuizen, blijkt dat een toerist niets meekrijgt van aanzetten tot cultuurtoerisme. Hierbij moet gekozen worden voor een gebiedsgerichte benadering, zodat ook het Fochteloërveen, het dorp Norg met een hunebed en het Tonckensbos met oude kerk aandacht krijgen, bijvoorbeeld in de vorm van een dagprogramma. De VVV's lijken te passief en knokken te weinig voor het verkrijgen van klanten.

De heer PETERS geeft aan dat het logisch is dat na Cultuurtoerisme I een programma Cultuurtoerisme II volgt. Daar moet dan wel een goede evaluatie aan ten grondslag liggen. De geboden evaluatie is echter erg mager. Bovendien ontbreekt een beleidsmatige evaluatie. De genoemde cijfers zijn bovendien andere dan die vermeld zijn bij de Toerdata. Daarover moet dan ook snel duidelijkheid worden geboden. Meer in het algemeen lijkt het de provincie te ontbreken aan een totaalvisie of algemeen uitgangspunt op het gebied van recreatie en toerisme. Dat verklaart waarom het ontbreekt aan een doelgroepenbeleid.

Er wordt overigens gesproken van het succes van Veen en Van Gogh, omdat het een ware trekpleister aan het worden is. Op welke informatie is die waarneming gebaseerd?

De heer WENDT is blij dat zijn verbazing over het statenstuk wordt gedeeld door de commissie.

De heer VAN DER SCHOOT vraagt het college het stuk terug te nemen en te herschrijven.

De heer DIJKS roept in herinnering dat het idee van het cultuurtoerisme voortkomt uit de Stuurgroep Cultuurtoerisme, door het vorige college in het leven geroepen onder leiding van mevrouw Rensen. Het oubollige karakter van het Drentse toerisme zou via enkele speerpunten moeten veranderen. In overleg met onder andere RECRON en allerlei mogelijke instellingen zijn toen vier thema's bedacht. In fase een is gestart met twee projecten: archeologie, Veen en Van Gogh. De tweede fase bestaat uit Veenhuizen en de Maatschappij van Weldadigheid. De provincie zet daarbij de thema's in gang, waarna het bedrijfsleven en de samenwerkende partners de zaak moeten oppakken. Dat heeft erin geresulteerd dat veel partijen bij elkaar zijn gebracht onder de noemer van cultuurtoerisme. Dit project moet dan ook een totaalvisie en algemeen uitgangspunt bieden voor recreatie en toerisme in Drenthe. Het gaat erom cultuur te ontbloten en toegankelijk te maken. Een voorbeeld is Staatsbosbeheer, dat het mogelijk maakt om vanuit Nieuw-Amsterdam een fietstocht te maken naar het Bargerveen, waarbij te zien is op welke plaatsen Vincent van Gogh heeft geschilderd.

De heer VAN DER SCHOOT heeft geen behoefte aan dit tijdrovende verhaal. De gedeputeerde moet op een concrete en zakelijke manier ingaan op de kritiek.

De heer DIJKS geeft aan de nodige scepsis weg te willen nemen omtrent het functioneren van het NNBT.

De Kompas-bijdrage is veiliggesteld door middel van een toezegging. Het niet instemmen van de staten met dit statenstuk betekent dat dit geld weg is. Er zal dan de komende tijd niets meer gebeuren in Drenthe op dit vlak. Ondanks alle kritiek moet duidelijk zijn dat er enorm veel werk in gang is gezet.

De heer GAASBEEK wijst erop dat in de beleidsbrief te lezen valt dat het college de Kompas-subsidieaanvraag met een positief advies heeft doorgeleid naar het SNN.

De heer DIJKS merkt op dat deze aanvraag inmiddels is goedgekeurd.

De heer GAASBEEK kan dat niet terugvinden in het stuk.

De heer DIJKS legt uit dat het stuk achterloopt qua planning door de malaise met het NNBT.

De heer GAASBEEK zou het prettig vinden dat het statenstuk dienovereenkomstig was bijgesteld.

De heer DIJKS wijst erop dat stukken niet altijd aan de actualiteit kunnen worden aangepast.

De heer GAASBEEK merkt op dat het college hiertoe twee maanden de tijd heeft gehad.

De heer DIJKS laat weten dat het effect van het cultuurtoerisme ligt in de uitstekende samenwerking met het Drents Museum en het NHI in Borger, dat overigens een stijging van 18% kende in de bezoekersaantallen. Veel andere dagattracties hebben als gevolg van de mond- en klauwzeer minder toeloop gehad.

Het plan is opgehangen aan de archeologie, zodat een bezoeker aan Drenthe met een verhaal naar huis kan. De bedoeling is dat het bedrijfsleven en de samenwerkende partijen een en ander oppikken.

Hopelijk stemmen de staten ermee in om de in gang gezette weg te blijven volgen.

De heer VAN DER SCHOOT vraagt zich af of dit een antwoord moet vormen op alle geuite kritiek. Het is beter om het voorstel terug te nemen en beter te onderbouwen. Een stuk kan alleen gehonoreerd worden als duidelijkheid geboden wordt over samenwerking, marketingconcept, financiële onderbouwing en planning van de verschillende acties.

De heer GAASBEEK ondersteunt dit voorstel van orde.

De VOORZITTER constateert dat de commissie niet instemt met het voorstel.

De heer DIJKS betreurt deze gang van zaken ten zeerste. Het zal zeer vergaande consequenties hebben. Het project heeft vanaf november vertraging opgelopen en een afwijzing komt neer op opnieuw maanden van vertraging. De commissie moet haar kritiek dan ook concretiseren in duidelijke vragen en niet volstaan met algemene kritiek. Er zijn in het stuk overigens de nodige cijfers te vinden.

De VOORZITTER constateert dat de commissie bij het voorstel blijft.

De heer BOMHOF vraagt wat afwijzing van het statenstuk concreet betekent.

De heer DIJKS wijst erop dat de mensen die werkzaam zijn onder Cultuurtoerisme I door moeten gaan naar Cultuurtoerisme II. Afzien van een besluit betekent ontslag van deze medewerkers.

De VOORZITTER concludeert dat het voorstel alleen een meerderheid kan verkrijgen met een betere onderbouwing.

De heer PETERS wil een nadere poging wagen.

De VOORZITTER geeft aan de mening van de commissie reeds geconstateerd te hebben. Het initiatief ligt nu bij het college.

De heer PETERS denkt dat het statenstuk bij de komende statenvergadering behandeld kan worden als het college de gestelde vragen beantwoordt voor die vergadering.

De heer VAN DER SCHOOT wijst erop dat de commissie reeds tot een oordeel is gekomen.

## **11. Statenstuk 31, Project Omzien naar ontwikkeling; perspectieven voor Veenhuizen**

De heer SCHAAP vindt het een goed voorstel. Het pleidooi is erop gericht om de Stichting "Het Drentse Landschap" een goede rol te geven bij dergelijke projecten. Het gaat immers niet alleen om de groene cultuur en de historie, maar ook om de bebouwde cultuurhistorie. Is het mogelijk de stichting, die daar ook trek in heeft, nauw bij de zaken te betrekken?

De heer GAASBEEK merkt op aanwezig te zijn geweest toen de ontwikkelingsvisie op 18 november 2002 werd aangeboden. Toen is dit punt al aan de orde geweest.

De heer BOMHOF steunt de inzet van het stuk, namelijk: Veenhuizen niet langer ten prooi aan verval. De zaken worden gelukkig grondig aangepakt, ook binnen de context van het cultuurtoerisme.

Kanttekeningen vallen te plaatsen bij de totale kosten van het project. Het stuk bevat nogal wat open einden. Ook is de Kompas-financiering onduidelijk. Veel projecten blijken niet "Kompaswaardig". Hoe staat het met de bijdragen van andere rijkspartners, zoals de rijkdiensten, de gemeente Noordenveld en het waterschap Noorderzijlvest?

De financiering voor het projectbureau is slechts voor een jaar geregeld, terwijl het drie tot vijf jaar moet blijven bestaan. Hoe gaat dat verder? Het stuk kent ook tegenstrijdigheden. Op bladzijde 1 van de beleidsbrief staat dat de bijdrage niet is bestemd voor een aanvulling op de exploitatiekosten. Onder het kopje advies valt echter te lezen dat van het subsidiebedrag jaarlijks €45.000,-- mag worden besteed aan exploitatie.

De heer PETERS is blij dat met dit voorstel het gebied rondom Veenhuizen op valt te waarderen. De financiering van het projectbureau, slechts voor een jaar geregeld, is onduidelijk. Ook blijkt er een bijdrage aan de exploitatiekosten te worden gemaakt, niet zijnde kosten voor het personeel. Wat zijn die kosten? Is er onderzoek gepleegd naar de haalbaarheid van de diverse projecten?

De heer KUIPER staat positief tegenover het stuk. De formuleringen over de exploitatiekosten roepen vragen op. Het lijkt echter al met al een prima project.

De heer SLUITER vindt dat het statenstuk de A-status mag krijgen.

De heer BAAS schaart zich achter de doelstelling van het stuk. Veenhuizen is dan ook een belangrijk cultuurhistorisch monument. De formuleringen rondom de exploitatiekosten roepen echter enige vragen op.

Mevrouw MEDEMA sluit zich aan bij de voorgaande sprekers en is akkoord met het stuk.

De heer VAN DER SCHOOT vindt de doelstelling van het stuk uitermate positief. In de leeskamer is echter geen heldere financiële onderbouwing aangetroffen. Die wordt node gemist.

De heer GAASBEEK merkt op dat op 18 november 2002 de rijksbouwmeester een ontwikkelingsvisie heeft aangeboden aan onder andere de heer Dijks. Het ministerie is dus een participant in het geheel. Het is duidelijk dat dit project vele miljoenen euro's zal kosten. Er is sprake van Kompasgeld, alhoewel onduidelijk is of dat geld ook zeker is gesteld. Dat is van belang, omdat de bijdrage van €300.000,-- van de provincie vooral lijkt te verdwijnen in de exploitatiekosten van het projectbureau. Het project verdient echter zeker steun.

De heer DIJKS legt uit dat de stichting Drents landschap zeer intensief betrokken wordt bij dit project. De in november gepresenteerde ontwikkelingsvisie geeft een aantal beelden weer van de invulling van Veenhuizen. De rol van het projectbureau is om als aanjager te fungeren en een vraag te genereren bij de verschillende partijen die iets in Veenhuizen willen doen. Het doel is om het cultureel erfgoed van Veenhuizen te bewaren. De exploitatie van de gebouwen zou daarbij straks in handen kunnen komen van het Stichting "Het Drentse Landschap", zoals bij Orvelte. De gebouwen worden dan wellicht aangekocht of gehuurd van domeinen, inclusief aanstelling van een beheerder.

De te verwachten extra investeringen vormen een groot vraagteken. Dat is de uitdaging voor het projectbureau. De bevolking van Veenhuizen is overigens goed bij de zaak betrokken. Die willen het dorp levend houden, inclusief het verenigingsgebouw.

Het geld van het voorstel mag niet verdwijnen in het projectbureau, dat in eerste instantie gefinancierd moet worden door de gemeente Noordenveld en rijkdiensten zoals de Rijksgebouwendienst. De provincie draagt een klein deel bij. Dat geld moet besteed worden om projecten klaar te maken voor een aanvraag in het kader van het Kompas. De Kompas-gelden zijn nog niet toegekend. Dat gebeurt pas als de concrete projecten

bekend zijn. Het geld is dusdanig geormerkt dat het niet mag opgaan in de salariskosten van de projectleider.

Bij de opening van het Landelijk gevangenis-museum in het jaar 2005, is de omgeving van Veenhuizen hopelijk een stuk aantrekkelijker. De kans is groot dat het projectbureau daarvoor een periode van tien jaar nodig zal hebben.

De VOORZITTER constateert dat de commissie positief adviseert en dat het statenstuk de A-status krijgt.

## **12. Procedure regiodebatten POP II**

De heer LANGENKAMP wijst erop dat in de staten is afgesproken om de burgers vroegtijdig de gelegenheid te geven om hun stem te laten horen. Naar nu blijkt zullen GS en PS daarbij niet gezamenlijk optrekken. De vraag is dan ook aan de orde of provinciale staten nog steeds een initiatief wil nemen op dit vlak. Een volgende vraag is hoe een en ander moet worden ingevuld. Een en ander moet plaatsvinden voor de eerste commissievergadering, half mei van dit jaar.

De VOORZITTER neemt aan dat de destijds aangenomen motie nog steeds op de steun van de meerderheid van de staten kan rekenen. De statengriffier wordt dan ook verzocht voorstellen ter zake aan de verschillende fracties in de staten voor te leggen.

De heer JONKER meent dat dergelijke afspraken reeds zijn gemaakt.

De VOORZITTER constateert dat de staten betrokken willen blijven bij de herziening van het POP. De statengriffier wordt verzocht om met concrete voorstellen te komen en die aan de statenfracties voor te leggen.

De heer LANGENKAMP vraagt of het mogelijk is daarover een afspraak met de statengriffier te maken.

De VOORZITTER stelt voor dat de statengriffier de meningen peilt middels een e-mail.

De heer KUIPER merkt op dat ook de Statencommissie Milieu, Water en Groen hierbij betrokken moet worden.

De heer JONKER vindt dat hier een taak voor het Presidium is weggelegd. Er is toch afgesproken dat mevrouw Rozema de opdracht krijgt om een en ander voor te bereiden?

De VOORZITTER wijst erop dat het Presidium geen inhoudelijke zaken voorbereidt, maar slechts de genda's voor de commissie- en statenvergaderingen opstelt. Hier lijkt het zaak dat de betrokken politici bij de zaak worden gehaald. Het e-mailvoorstel blijft op tafel. Als iedere fractie iemand afvaardigt, kan een procedure worden ontwikkeld voor het horen van de bevolking door de staten.

## **13. Sluiting**

De VOORZITTER sluit om 16.50 uur de vergadering.

**TOEZEGGINGEN:** geen.

HJE