

Op te bergen
in de band van
19 juni 2002

*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 gecombineerde vergadering van de Staten-
commissies Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit en
Bestuur, Financiën en Economie**

gehouden op 18 juni 2002

INHOUD

Opening	2
Mededelingen	2
Ingekomen stukken	2
Zuiderzeelijn	2
Spreekrecht	2
- <i>de heer Hoekstra (namens de Milieufederatie Drenthe)</i>	
Sluiting	21

STATENCOMMISSIES RUIMTE, INFRASTRUCTUUR EN MOBILITEIT EN BESTUUR, FINANCIËN EN ECONOMIE

Verslag van de gecombineerde vergadering van de Statencommissies Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit en Bestuur, Financiën en Economie, gehouden op 18 juni 2002 in het provinciehuis te Assen.

Aanwezig:

F.A.J. Harleman (voorzitter, GroenLinks)
H. Baas (ChristenUnie)
K.N. Blanksma (GroenLinks)
A. Boer (PvdA)
L. Bomhof (VVD)
J.W.M. Engels (D66)
A. Faber (CDA)
G.A.W. Fonk (VVD)
A.J. Gaasbeek (OSD)
R.C.M. van Glansbeek (CDA)
H. Holman (CDA)
mevrouw I.J. Huisman-Holmersma (PvdA)
K. Jonker (CDA)
W.H. Kuiper (GroenLinks)
J. Langenkamp (GroenLinks)
mevrouw E.H. Mellink (PvdA)
W. Nijenbrinks (VVD)
A.G.H. Peters (CDA)
J.H. Schaap (PvdA)
S.A. van der Schoot (Ouderenpartij)
K.H. Smidt (VVD)
mevrouw N. Nieuwenhuizen (OPD)
mevrouw J. Medema (OPD)
mevrouw M.G. Remmelts-Mulder (VVD)
J.P. Sluiter (D66)
A. Wendt (ChristenUnie)
mevrouw A. de Widt-Nieuwenhuizen (VVD)
C.W.A. Willemse (ChristenUnie)

Voorts aanwezig:

H. Weggemans (PvdA, gedeputeerde)
S.B. Swierstra (VVD, gedeputeerde)
J. Kreling (secretaris RIM)
J.D. Nauta (secretaris BFE)
J. Kuiper
L. Hoven
J.A. Salomé
mevrouw S. Gerritsen

Afwezig met kennisgeving:

mevrouw J. Alberts (Ouderenpartij)
Ch.C. de Haas (OPD)
F. Ietswaart (D66)
mevrouw H. Kamphuijs (PvdA)
R.W. Klein Nulent (PvdA)
J.J. Mastwijk (CDA)

1. Opening

De VOORZITTER opent de vergadering.

2. Mededelingen

Er zijn geen mededelingen.

3. Ingekomen stukken

3.1. Brief van de bestuurlijke vertegenwoordigers van het Stedelijk Netwerk Zuid-Drenthe van 4 juni 2002, inzake behandeling Zuiderzeespoorlijn

Het ingekomen stuk wordt behandeld bij agenda-punt 4.

4. Statenstuk 957, Zuiderzeelijn

Spreekrecht

De heer HOEKSTRA van de Milieufederatie Drenthe wijst op een grote cheque, van anderhalf bij twee meter, die voor het spreekgestoelte staat. Die zal donderdag 20 juni uitgereikt worden aan Hans Alders, voorzitter van de Regionale Stuurgroep ZZL (ZZL).

De voor het Noorden gevraagde bijdrage aan de MZB betekent immers een ongekennde investering. Dat geld kan beter besteed worden door in te zetten op de sterke kanten van Noord-Nederland. De noordelijke Milieufederaties richten deze actie vooral op Groningen en Fryslân, omdat daar verreweg de grootste sommen geld worden geïnvesteerd. Het is echter verbazingwekkend dat in die provincies een en ander wordt afgehandeld in een reguliere statenvergadering, waarschijnlijk zonder inspraakmogelijkheden. Vandaar dat gebruik wordt gemaakt van het spreekrecht in deze vergadering. Het was overigens kort dag. Dat geldt ook voor enkele gemeenten. De gemeente Tynaarlo heeft aangegeven waarschijnlijk voor het zomerreces niet aan deze materie toe te komen. Het standpunt van de Milieufederatie Drenthe is genoegzaam bekend. De aanbeveling is dat de Drentse staten op grond van de stukken geen voorkeur moeten uitspreken voor een MZB-variant. Er is alle reden voor, ook op financieel vlak, om alle varianten zorgvuldig mee te nemen

in de komende procedure. Ook de beoordeling van het CPB over de MZB geeft in dit verband te denken.

Een ondergeschikt punt is dat de effecten van elke variant van de MZB pas na het jaar 2015 zullen doorklinken. Is wel goed nagedacht over het inhalen van achterstanden? Wat mag men daarvan verwachten in de periode tot het jaar 2015? De Milieufederatie Drenthe pleit er al langer voor, varianten in de procedure op te nemen die uitgaan van de Intercityverbindingen: HSL-plus of de ZZL, gecombineerd met regionale investeringen in het openbaar vervoer en het spoor. Om deze reden is een bureau gevraagd een eerste verkenning uit te voeren. Die is vrijdag 14 juni aan de staten gestuurd. Deze verkenning laat zien dat er alle aanleiding is om deze variant in de procedure mee te nemen. De brief van de burgemeesters van Emmen, Coevorden, Hardenberg, Hoogeveen, Meppel en Steenwijk en de signalen die Assen en Leeuwarden afgeven, vormen een steunbetuiging voor dit pleidooi. Er is gewoonweg onvoldoende nagedacht over de regionale aantakking van de snelle verbindingen.

Het is verbazingwekkend dat de MZB in de stukken een plek heeft gekregen als voorkeursvariant. Deze voorkeur moet vervallen. Tevens moet de intercityvariant een volwaardige plek gegeven worden in de procedure, inclusief regionale investeringen. Dat is ook in het belang van Drenthe. Meer in het algemeen moet dit een voorwaarde vormen voor de gevraagde financiering van de stuurgroep.

De heer GAASBEEK vindt het toe te juichen dat bij een dergelijk majeur onderwerp de kleinste fractie als eerste aan bod komt.

De ZZL moet gezien worden als een integraal facet van de Langman-akkoorden. Die valt dan ook in principe in goede aarde. De beperkende factor is dat er heel veel geld aan besteed moet worden. Bovendien is er sprake van een tijdsdruk die fnuikend kan werken. Tevens is het belang van Drenthe moeilijk vast te stellen, omdat de lijn in feite om Drenthe heen loopt. Wel getuigt de aanleg van een station bij Drachten van enige noordelijke samenwerking. Op de brief van de burgemeesters van de gemeenten uit Zuid- en Zuidoost-Drenthe is wat negatief gereageerd. Het is echter te begrijpen dat zij opkomen voor,

bijvoorbeeld, het belang van een spoorverbinding van Emmen naar Hoogeveen en Emmen naar Groningen.

Het zou toe te juichen zijn als, zoals ook de inspreker aangeeft, de varianten, ook de traditionele verbindingen, in de procedure betrokken blijven.

De MZB is vooral aantrekkelijk als een perspectief op de toekomst. Het is een gok, die wellicht over enige tijd uitpakt als een keuze voor een dan superieure vorm van verbindingen, eventueel doorgetrokken naar Hamburg en Berlijn. In Duitsland wordt inmiddels gekeken naar de ontwikkelingen in Noord-Nederland. Aangezien daar de meeste kennis ligt, ziet men graag dat hier de proef op de som wordt genomen.

Een voordeel van de MZB boven de HSL is overigens dat door de geringe acceleratie het aantal stopplaatsen tot een minimum moet worden beperkt. Toch moeten ook de traditionele mogelijkheden bij de alternatieven betrokken worden.

In het ontwerpbesluit valt onder II. te lezen dat de bijdrage van het cluster Drenthe in de MZB/magneetweefmetro(MZM)-variant maximaal € 51,66 miljoen bedraagt. Vormt dit ook het daadwerkelijke maximum? Bij III. staat dat de bijdrage van het cluster Drenthe in de HSL-variant voorlopig op pro memorie (p.m.) wordt bepaald. Kan dit bedrag hoger uitkomen dan € 51,66 miljoen? Is hieraan geen maximum verbonden? Het is immers mogelijk dat de gemeenten die volgens de voorstellen een bijdrage leveren dat uiteindelijk niet zullen doen, wellicht ook vanwege de tijdsdruk. Onder IV. wordt vermeld dat voorfinanciering is uitgesloten. Is dat een van tevoren erkende voorwaarde? Tevens staat hier dat "de extra hoogte" mede afhankelijk wordt gesteld van de uitkomsten van het overleg met de Noord-Drentse gemeenten over hun financiële bijdrage. Wat wordt bedoeld met deze term? Betekent dit dat als deze gemeenten weigeren, de provincie hun bijdrage moet overnemen? Tot welk bedrag gaat de provincie dan?

Het is al met al nog te vroeg voor een conclusie.

De heer VAN DER SCHOOT haalt het standpunt van het college aan: "Alhoewel de voorkeur uitgaat naar een ZZL in de MZB/MZM-uitvoering, komt het college bij heroverweging tot de conclusie dat ook een eventuele directe aansluiting op het internationale HSL-netwerk voor een ruimtelijk-economisch ontwikkelingsperspectief van het

nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen van groot strategisch belang zal zijn. Als partner in het stedelijk netwerk zou het cluster Drenthe dan ook bereid moeten zijn tot overweging van een zekere financiële bijdrage aan deze variant. Bij een positieve grondhouding van de staten zal het college hiervoor een voorstel doen" Dit standpunt kan getoetst worden aan de tien geboden voor hoogwaardig openbaar vervoer van het Centrum voor Vernieuwing Openbaar Vervoer. Is dit vervoer inzichtelijk en toegankelijk? Vormt dit vervoer onderdeel van één fijnmazig systeem, inclusief aanvullend vervoer? Wordt de mate van beschikbaarheid vergroot? Wordt een hoge reissnelheid van deur tot deur en een hoge betrouwbaarheid geboden? Is er sprake van sociale veiligheid? Is het vervoer comfortabel? Wordt rekening gehouden met fysieke toegankelijkheid voor ouderen en gehandicapten? Is er sprake van een positief imago? Wordt gezorgd voor een redelijke prijs? Bestaat bij dit vervoer een naadloze integratie in de omgeving?

Afwegingen hieromtrent leiden tot de volgende vragen. Is een MZB niet te duur in financiële termen en in termen van natuur en landschap. Kan dit geld niet beter besteed worden aan de daklozen en "de arme kant van Drenthe"? Is het "spin-off"-effect niet te gering of onvoldoende aantoonbaar? Is het niet onbegrijpelijk dat Noord-Holland, Amsterdam en Schiphol ontbreken in het rijtje van cofinanciers als de regio Noord-Drenthe tot en met Assen bereid is hiervoor diep in de buidel te tasten? Daarnaast moet er overigens op gewezen worden dat in Duitsland het beeld is ontstaan dat de lijn Hamburg-Berlijn niet te financieren lijkt. Wat doet de provincie met het gegeven van deze vooralsnog mislukte exploitatie? Is de vraag naar compensatie in de brief van de zes burgemeesters niet een onterechte zaak? In Zuidoost-Drenthe maakt men toch gebruik van de grote-stedenregeling, naast andere investeringen, zoals in de BVO Emmen? Is de veronderstelde bereidheid tot het doen van grote investeringen getoetst bij de verschillende gemeenten? De Zuiderzee-intercity en de Hanzelijn-plus vormen varianten die geen gemeenschappelijk provinciaal geld vergen. Dat zijn daarmee interessante opties. Het totale belang voor de provincie Drenthe beperkt zich vooralsnog voor Noord-Drenthe tot en met Assen. Tevens moet vastgesteld worden dat de noodzakelijke vervoerstarieven niet concurre-

rend zijn ten opzichte van autokosten. Een treinverbinding moet dus vooral aantrekkelijk zijn door de frequentie en de tijdwinst.

Voortschrijdend inzicht heeft het eerdere enthousiasme voor een MZB dus wat doen afnemen.

De VOORZITTER constateert dat de OPD-fractie niet aanwezig is.

De heer BAAS merkt op altijd voorstander te zijn geweest van een snelle verbinding van het Noorden met de Randstad. Er wordt dan ook grote waarde gehecht aan de totstandkoming van de ZZL, ook al is een HSL-variant of MZB-variant meer een noordelijk dan een specifiek Drents belang. Tevens wordt voor lief genomen dat als de positieve effecten van de Hanzelijn verdwenen zijn, de negatieve effecten van de ZZL blijven bestaan. Het noordelijk belang, waarvan het Drents belang deel uitmaakt, staat voorop.

Problematisch is de in het statenstuk uitgesproken voorkeur voor de MZB. De hamvraag is of de MZB een zodanige toegevoegde waarde biedt in het vervoersaanbod dat het een hoge prijs en andere bezwaren, ook inzake het milieu, waard is. Met deze afweging heeft de fractie geworsteld. Uitgaande van de "must" van een snelle en adequate verbinding heeft de MZB aantrekkelijke kanten: snelheid, aantal stopplaatsen en innovatieve karakter. De milieubelasting, het rendement van de stations, de plaats in de keten van het openbaar vervoer, de mogelijkheden tot (snel) overstappen, het passagiersaanbod in relatie tot de prijs van het ticket, de achterstand die kan ontstaan doordat het overige openbaar vervoer niet adequaat meelift en het financiële afbreukrisico geven echter aanleiding tot de nodige reserves en tot ernstige twijfels. De toegevoegde waarde is dan ook niet overtuigend aangetoond, zodat de MZB opzij gezet moet worden als een veel te dure variant. Beide andere varianten moeten doorgezet worden, met een duidelijke voorkeur voor de HSL. In het statenstuk wordt de staten gevraagd akkoord te gaan met het financieringsmodel voor Drenthe in relatie tot de MZB. Die vraag is niet aan de orde als een MZB wordt afgewezen. Op welke momenten kunnen de staten het besluit tot daadwerkelijke aanleg van een MZB beïnvloeden?

De heer ENGELS heeft de ZZL en met name de MZB steeds vanuit een noordelijk perspectief

bekeken. Daarbij is de nodige kritiek geuit op de MZB-variant, vooral omdat die reeds vanaf 2000 als een voorkeursvariant is aangemerkt. Zo is de met deze variant gemoeide economische groei, uitgedrukt in het aantal van 4.000 banen, niet indrukwekkend. Ook op het vlak van de innovatie bestaan aarzelingen, vooral omdat het een dure en riskante technologie betreft die bovendien tot dusver niet in de praktijk is gebracht. Deze technologie sluit bovendien nergens op aan. Investeren in infrastructuur betekent overigens niet per definitie versterking van de economie, afgezien van het belang van het investeren in infrastructuur, ook in het kader van de Langman-akkoorden. In een kosten-/batenanalyse lijkt daarnaast een HSL voordeliger uit te vallen.

De MZB kent een moeizame inpassing in landschap en omgeving. Bovendien is duidelijk dat deze baan aanzienlijk meer energie zal vragen. Ook is deze variant bepaald niet voordelig als het gaat om de geluidshinder.

De heer GAASBEEK vraagt of het aspect van lage acceleratie en weinig stopplaatsen een rol moet spelen in de afweging.

De heer ENGELS geeft aan dit aspect mee te hebben gewogen.

De financiële bijdrage van de provincie Drenthe, al dan niet samen met de Noord-Drentse gemeenten in de HSL-variant, is bepaald op p.m. op dit moment. In dit verband is de kritiek terecht dat het onbegrijpelijk is dat in dit verhaal de Randstad niet in beeld is. Ten aanzien van de meerinvestering voor een MZB moet bovendien een andere besteding van deze bedragen in de afweging worden betrokken. De terugtrekkende beweging in Duitsland ten aanzien van de MZB legt daarnaast veel druk op de Drentse voorkeursvariant.

De tekst in de beleidsbrief onder 4, Samenwerkingsovereenkomst Rijk-regio, roept de vraag op wat de positie van de private partijen is bij de aanbesteding. Wat krijgen deze partijen terug voor de te leveren inbreng? Artikel 11, over het masterplan en een ruimtelijke ontwerpogave, betreft een buitengewoon ingewikkelde uitwerking van de geïntegreerde planprocedure. Deze moeten voor 1 januari 2004 worden vastgesteld. Is dit niet een bijna illusoire planning? Wat gebeurt er als deze termijn niet wordt gehaald? Bij 5.1, over de regionale financiële bijdrage, wordt vermeld dat een regionale bijdrage aan de HSL niet eerder aan de

orde is geweest. Wellicht is deze informatie aan de fractie voorbijgegaan.

De heer FABER merkt op dat het hier gaat om openbare stukken die iedereen tot zich kan nemen.

De heer ENGELS leest onder 5.1 dat de regionale bijdrage van meet af aan gekoppeld is aan het verhaal van de aandelen Essent. Ook dit verhaal is de fractie ontgaan. Hier worden overigens twee fundamentele, los van elkaar staande vragen op een inventieve en snelle manier met elkaar verbonden.

De heer NIJENBRINKS wijst erop dat het college bij een positieve grondhouding over de HSL-variant een voorstel zal doen voor een zekere financiële bijdrage. Het is een feit dat het Rijk eist dat in deze variant een bescheiden bijdrage van de deelnemende partijen in het Noorden wordt gevraagd.

De heer ENGELS leest onder 5.1 tevens dat ervan uitgegaan is dat ten tijde van het operationeel worden van de ZZL het stadsgewestelijk openbaar vervoer (STOV) Groningen-Assen zal zijn gerealiseerd. Dat is echter niet gewaarborgd. Hoe hard is deze voorwaarde?

Inzake 5.4, over de bijdrage MZB/MZM-variant, moet duidelijk zijn dat het recentelijk met de Noord-Drentse gemeenten aan de late kant is. Blijkbaar is dit element laat duidelijk geworden. Is deze "overval" in een laat stadium bevorderlijk voor een goede afronding?

Bij de aanbesteding wordt gesteld dat uitgegaan moet worden van een regionale bijdrage, ook voor de HSL, om te voldoen aan de aanbestedingsvoorwaarden die in Brussel worden gehanteerd: een "level playing-field". Is daarvan überhaupt wel sprake als de drie noordelijke provincies in meerderheid vanaf het begin een voorkeursvariant hanteren? Is dan nog wel sprake van het non-discriminatoire element? Om de zaak neutraal te houden moet de inhoudelijke voorkeursvariant, de MZB, blijkbaar gezien worden in het licht van een regionale bijdrage aan de HSL. Waarom hier wel de zorg om een "level playing-field".

Het is positief dat het college tot een heroverweging is gekomen ten aanzien van een eenduidige voorkeur voor de MZB. De financiële invulling van een eventueel voorstel ter zake is echter ris-

kant. Hoe komen wij uit met de gemeenten nu de bijdrage op p.m. is gesteld?

De geweldige "drive" van met name de voorzitter van de stuurgroep inzake de ZZL in de MZB-variant is opmerkelijk. Daarbij is gebruik gemaakt van een gelikte campagne. Heeft de stuurgroep het verkregen mandaat daarmee niet te snel en te eendimensionaal opgerekt? Het nadrukkelijk naar voren brengen van een voorkeursvariant heeft dan ook contraproductieve effecten. Het is eveneens opmerkelijk dat er in de eindfase een voorstel ligt van alleen de voorzitter van de stuurgroep en de minister van verkeer en waterstaat. Daarin komt ook ineens een regionale bijdrage voor de HSL naar voren. Dit werpt een bepaald licht op de wijze waarop de regionale partners in de eindfase met de financiën zijn omgegaan. De belangrijkste opmerking is dat het onverminderd moeilijk blijft om bij majeure projecten, waarbij meerdere partners betrokken zijn, de bevolking en de volksvertegenwoordiging op een volwassen, zorgvuldige en moderne manier bij de zaak te betrekken. In de laatste fase is blijkbaar maar een goed antwoord mogelijk. Hierover moet voor de toekomst een discussie gestart worden.

De overeenkomst en de bijlagen laten zien dat er nog minstens twee momenten zijn dat de instemming van de staten voluit is vereist: bij de opstelling van het Programma van eisen en bij de afweging van de alternatieven. Er lijkt echter toch sprake van een democratisch tekort. Het zou daarom goed zijn de bevolking voluit bij de zaak te betrekken, bijvoorbeeld door middel van een referendum. Dit kan door de vereiste verordeningen na de zomer op orde te hebben, zodat de inzet kan worden hierbij bepaalde besluiten in het kader van de ZZL te betrekken.

De heer NIJENBRINKS snapt het niet helemaal. De heer Engels stelt enerzijds dat bij dit soort projecten maar een goed antwoord mogelijk is en anderzijds dat vandaag louter en alleen een samenwerkingsovereenkomst aan de orde is en dat nog twee beslismomenten in het verschiet liggen.

De heer KUIPER wijst erop dat het kabinet reeds in 1998 heeft toegezegd zich in te spannen voor een snelle verbinding tussen de Randstad en het Noorden. Dit uitgangspunt is ook opgenomen in punt (e) van de samenwerkingsovereenkomst. Daarin staat ook dat de resultaten gezien moeten

worden van de doelstellingen die het kabinet met die snelle verbinding voor ogen heeft: verbetering van de bereikbaarheid van het Noorden en de Randstad, stimuleren van de regionale economie van het Noorden, bijdragen aan evenwicht in de ruimtelijke ontwikkeling binnen Nederland, bijdragen aan evenwicht in de sociaal-economische situatie en het benutten van de mogelijkheden die de ZZL biedt om ruimtelijke ontwikkelingen te sturen.

Met het kabinetsbesluit van december 2001 is een forse investering toegezegd om deze doelstellingen te realiseren. Het Noorden is daarbij gevraagd mee te investeren in een snelle verbinding in de vorm van een MZB/MZM of eventueel een HSL. In de huidige afweging moet de vraag centraal staan of de regionale investering beslist nodig is om de vijf genoemde doelstellingen te realiseren en of de € 2,73 miljard beschikbaar kan blijven, ook als de aanbestedingsprocedure niet tot het gewenste resultaat leidt.

De fractie van GroenLinks is voorstander van een verbinding via de Zuiderzeeroute. Dat is iets anders dan het tegen elke prijs doen van regionale investeringen die alleen gericht zijn op de MZB-varianten van de ZZL en de HSL. Eerst moet een heldere afweging gemaakt worden, enerzijds tussen de alternatieven en anderzijds omtrent het inzetten van aandelen. Nu dit nog niet heeft plaatsgevonden, laat het Noorden zich onnodig onder druk zetten door een interpretatie van teksten in de samenwerkingsovereenkomst. De punten (g) en (h) laten immers zien dat de alternatieven van Intercity en Hanzelijn volwaardig onderdeel vormen van de afweging. Zij vormen een terugvaloptie in het geval de geïntegreerde aanbestedingsprocedure niet tot het gewenste resultaat leidt. In de statenvergadering van 26 juni zal op dit onderdeel terug worden gekomen, evenals op het gebrek aan meedenken over alternatieven door maatschappelijke organisaties en bevolking. Een voorstel van de fractie van GroenLinks voor een inspraakbijeenkomst op 26 juni, voorafgaand aan de inspraakbijeenkomst, is afgesloten.

De heer ENGELS wijst erop zich niet op die wijze tegen dit voorstel te hebben gekeerd. Zou de gevolgde procedure de burgers echter het idee geven iets wezenlijks aan de besluitvorming bij te kunnen dragen?

De heer KUIPER denkt dat het voor de bevolking en de maatschappelijke organisaties in ieder geval de eerste gelegenheid is om hun stem te laten horen.

De heer SCHAAP vraagt zich af of het niet slechts een doekje voor het bloeden is. Alle fracties hebben hun standpunt immers al bepaald. Het ware beter om in de periode na 26 juni, als alle opties voorliggen, iedereen erbij te betrekken.

De heer KUIPER heeft begrepen dat de fractievoorzitter van de PvdA enige tijd geleden op een partijbijeenkomst in Westerbork heeft laten weten voorstander te zijn van een referendum.

De heer SCHAAP vindt dat de heer Kuiper slecht heeft geluisterd.

De heer KUIPER legt uit het referendumvoorstel van de PvdA te steunen. Dat neemt niet weg dat een alternatief voorstel is gedaan, dat vervolgens is afgeschoten.

Een snellere en betere openbaarvervoersverbinding met andere delen van Nederland is een goede doelstelling. De term openbaar maakt dat de toegankelijkheid voor iedereen de basis moet vormen. Het moet vooral gaan om verfijning van het bestaande net: verbindingen tussen het Oosten, Noorden en Westen van Nederland. Tussen het Noorden en het Oosten vindt heel wat particulier vervoer per auto plaats, zodat een stukje extra spoor tussen Hoogeveen en Mariënborg heel veel resultaat oplevert.

Het lijkt echter merkwaardig genoeg slechts te gaan om een MZB. Een eerste kennismaking met de MZB is indrukwekkend: de techniek, de maatschappelijke mogelijkheden, de snelheid, de MZB als alternatief voor de auto. Nadere bestudering laat echter zien dat de techniek een belemmering vormt voor integratie met andere vormen van railvervoer, dat de mogelijkheden voor een beperkte groep zijn weggelegd, dat de snelheidsvergroting betrekkelijk is en dat de mensen niet uit de auto gaan. De doelgroep van de MZB wordt gevormd door de goed verdienende zakenman en -vrouw. Volgens de stukken moeten er 79.000 reizigers per dag komen: 8.000 reizigers van het Westen naar het Noorden en 71.000 reizigers uit de regio. Waarop baseert de stuurgroep deze cijfers?

De mensen gaan voor de MZB de auto niet uit, zodat het geen alternatief vormt voor particulier vervoer. Het reguliere railvervoer krijgt er dus een energievervlindende vorm van concurrentie bij, die miljarden subsidie vraagt. Volgens de laatste Energieconferentie wordt getracht wereldwijd in te zetten op een forse energiebesparing, met de Verenigde Staten in het beklaagdenbankje. Waarom wordt dan gekozen voor een MZB, die het energieverbruik met 200% zal doen toenemen. Traditionele railsystemen kunnen overigens, door bestaand spoor te "upgraden", in de toekomst een alternatief vormen voor de inzet van duurzame energiebronnen.

Deze miljardeninvestering levert verhoudingsgewijs weinig werkgelegenheid op, die bovendien vooral ongeschoold werk betreft. In Drenthe is het effect zelfs negatief. Is het project überhaupt wel rendabel? De relatief hoge werkloosheid in het Noorden heeft toch niet te maken met een gebrek aan ongeschoold werk? De getallen over arbeids- en woonmigratie worden overdreven gewaardeerd. Als het geld wordt ingezet voor een werkgelegenheidsimpuls, kan dat ongeveer 60.000 tot 80.000 arbeidsplaatsen opleveren.

Inpassing van de lijn in het landschap is lastig. In dit opzicht biedt gangbaar railvervoer het voordeel van multifunctionaliteit. Bovendien kan daarbij de NS-tarievenstructuur toegepast worden. Een snelle verbinding, slechts 30 minuten langzamer dan een zweeftrein, kost dan slechts, volgens het consortium, € 0,04 per kilometer tegenover € 0,18 voor "het speeltje" van de rijkten.

De heer SCHAAP vraagt of de heer Kuiper weet wie de eersten waren die in de eerste spoorlijn in Nederland zaten van Haarlem naar Amsterdam. Ook die lijn werd niet aangelegd voor Jan met de pet, maar voor zakenlieden. Inmiddels is het treinvervoer, net als vervoer per vliegtuig "gedemocratiseerd".

De heer KUIPER wil deze discussie een andere keer aangaan. Men kan niet voorbijgaan aan de investeringen die er op dit moment gedaan moeten worden.

De heer SCHAAP is gevoelig voor het argument dat het zou gaan om investering in vervoer voor slechts een deel van de samenleving. Die redenering valt echter weg als men de effecten op langere termijn onder ogen ziet.

De heer KUIPER legt uit dat de eerste spoorlijnen in Nederland er vooral kwamen ter vervanging van de trekschuit, die in Nederland tweehonderd jaar heeft gefloreed.

De heer BLANKSMA begrijpt dat de heer Schaap het geen bezwaar vindt als teruggekeerd wordt naar de situatie van de negentiende eeuw, waarin alleen de elite gebruikmaakt van het openbaar vervoer.

De heer NIJENBRINKS vindt het niveau van de discussie niet overtuigend. Dat geldt ook voor het selectief gebruik van cijfers. Het gaat in de onderzoeken niet alleen om het rendement voor de werkgelegenheid in het Noorden. Daarbij is steeds ook het nationaal maatschappelijk rendement betrokken, waarop de MZB simpelweg het hoogst scoort.

De heer KUIPER vindt dat het nodige valt af te dingen op de vraag of op grond van de cijfers iets gezegd kan worden over het maatschappelijk rendement. Minieme vermeerdering in percentages vormt immers bij de cijfers het verschil tussen een effect van + of ++.

De heer NIJENBRINKS wil hierover graag een ander keer debatteren. Wel moet duidelijk zijn dat deze onderzoeken zijn uitgevoerd door gerenommeerde instanties.

De heer KUIPER haalt aan dat reeds diverse keren is gepleit voor een derde rail op het talud. Die kan gebruikt worden voor de goederenstroom en als een alternatief voor de langzame spoorverbindingen. Waarom wordt deze optie zomaar terzijde geschoven? Bij zweeftreinen moet alles anders: de stations, toevoer van auto's, aanpassingen ter plekke en het slopen van woonwijken.

Voor de financiering van dit alles ligt het in de bedoeling om de aandelen Essent aan te spreken. De waarde van het pakket is onduidelijk. De provincie Drenthe heeft 2,28% van de aandelen, die bij vrije verkoop wellicht € 100 miljoen waard zijn. De overeengekomen een derde van de waarde van het pakket is daarmee waarschijnlijk te weinig voor het realiseren van de MZB. De totale investering door het Noorden, € 1,02 miljard, is gigantisch en bedraagt evenveel als de totale begroting van de drie noordelijke provincies samen. Bij verkoop is de vraag wie deze aandelen overnemen.

Gemeenten, overheden en particulieren vallen daarbij om verschillende redenen af. Ook is moeilijk te zien op welke termijn de aandelen gekapitaliseerd moeten worden. Drenthe is verplichtingen aangegaan met aandelen die wellicht veel minder waard zijn dan nu wordt ingeschat. De provincie heeft bovendien structureel bedragen begroot als inkomsten van het uitgekeerde dividend door Essent, voor 2002 € 1,7 miljoen. Wat komt hiervoor in de plaats na verkoop? Een principieel bezwaar tegen verkoop van de aandelen is dat bekend is dat eigenaar-overheden meer aandacht besteden aan maatschappelijk verantwoord ondernemen dan particuliere eigenaren.

Er moet een betere en snellere verbinding van openbaar vervoer komen, een multifunctionele en voor iedereen toegankelijke en betaalbare railverbinding, en geen duur gesubsidieerde kermisattractie, ten koste van het tafelzilver, die geen alternatief vormt voor dichtgeslibde autowegen. Tevens moet er een bredere discussie komen met de bevolking op de momenten dat het ertoe doet. Die wordt immers als eerste belanghebbende geconfronteerd met zaken waarom men niet vraagt.

De heer SCHAAP vraagt zich af hoe de heer Kuiper weet dat de bevolking niet om deze varianten heeft gevraagd.

De heer KUIPER legt uit dat een en ander aan de bevolking moet worden voorgelegd.

De heer SCHAAP begrijpt dat de heer Kuiper geen behoefte heeft aan een "kermisattractie". Wat is dan nog het nut om de bevolking te vragen waar haar voorkeur ligt?

De heer KUIPER wijst erop een voorkeur uit te hebben gesproken. Daarnaast houdt democratische besluitvorming in dat ook de bevolking een voorkeur uit moet kunnen spreken. Dat is nog niet gebeurd.

De heer SCHAAP begrijpt niet wat de heer Kuiper aan de bevolking wil voorleggen, als de heer Kuiper nu reeds geen cent overheeft voor de MZB of de HSL.

De heer KUIPER vindt dat de gevraagde noordelijke investering, die zal plaatsvinden door verkoop van aandelen, een zorgvuldige discussie behoeft, niet alleen in de staten maar ook met de bevol-

king. Aan de bevolking moet ook de vraag naar voorkeur voor een van de verschillende alternatieven worden voorgelegd.

De heer HOLMAN is van mening dat bij dit onderwerp ondanks de complexe materie in korte tijd heel veel is bereikt. De discussie is op een cruciaal moment aangekomen met de samenwerkingsovereenkomst. Een goede verbinding tussen het Westen van Nederland en Noord-Nederland is cruciaal voor bereikbaarheid en uitstraling van het Noorden. Mogelijk dat de toekomst ook laat zien dat de lijn wordt doorgetrokken naar Hamburg.

Het proces zal uiteindelijk duidelijk maken voor welk systeem gekozen moet worden. Toch bestaat reeds een voorkeur voor een MZB als de meest geavanceerde vervoersvorm. Onderzoek moet uitwijzen of dat ook organisatorisch en financieel haalbaar is. De provincie Drenthe moet gebruikmaken van het momentum van politieke bereidwilligheid. Het is immers uniek dat het Rijk in dit verband een substantieel bedrag heeft begroot. Het zou dom zijn geen gebruik te maken van het knappe staaltje politiek/bestuurlijk werk van de stuurgroep-Alders.

De heer ENGELS vraagt waarom dat dom is.

De heer HOLMAN legt uit dat bij een ambitieus project het geld een cruciale factor vormt. Nu het vrijwel zeker is dat het geld beschikbaar is, is het dom om daarvan geen gebruik te maken. Het zou jammer zijn als het kabinet zijn toezegging intrekt omdat het Noorden geen overeenstemming kan bereiken over de gezamenlijke bijdrage.

De heer SCHAAP merkt op dat de heer Holman weinig vertrouwen heeft in een nieuw kabinet.

De heer HOLMAN kent enige vrees dat de bedoelde overeenstemming niet wordt bereikt.

De heer SCHAAP neemt aan dat het CDA garant staat voor het doorgaan van dit project, in welke vorm dan ook.

De heer NIJENBRINKS wijst erop dat "Pim" geen voorstander van een MZB was.

De heer SCHAAP merkt op de boeken van Pim Fortuyn niet gelezen te hebben.

De heer ENGELS tekent aan dat "Pim" niet dom was.

De heer HOLMAN wijst erop dat deze zaak wordt afgerond door het huidige kabinet.

De heer KUIPER leest in de stukken dat er een investeringsmogelijkheid voor het Rijk bestaat van € 2,73 miljard. Is dat bedrag van de baan als de gezamenlijke noordelijke overheden niet in staat zijn een bijdrage te leveren?

De heer HOLMAN schat in dat er geen samenwerkingsovereenkomst tot stand zal komen als de gezamenlijke noordelijke overheden, bijvoorbeeld, slechts de helft van de gevraagde bijdrage zullen leveren.

De heer KUIPER verwijst naar de delen (h) en (i) van de samenwerkingsovereenkomst, waaruit duidelijk wordt dat de Intercity en de Hanzelijn als terugvalopties gelden.

De heer HOLMAN vindt de MZB de meest gewenste optie. Men moet daarbij bereid zijn een substantiële bijdrage te leveren, naar rato van het nut. Aan die voorwaarde is in de stukken voldaan.

De heer BLANKSMA geeft aan dat aangetoond is dat het nut voor Drenthe negatief is. De werkgelegenheid verplaatst zich immers van Drenthe in de richting van de spoorlijn. Uitgaande van het "bijdrage naar rato van nut"-idee zou dus eerder van compensatie dan van een bijdrage van € 50 miljoen gesproken moeten worden.

De heer HOLMAN denkt dat de MZB een positief effect zal hebben op het Noorden en dus ook op Drenthe. Van een negatief gevolg is alleen sprake specifiek voor de werkgelegenheid in Zuid-Drenthe.

De heer BLANKSMA haakt aan bij het idee van de heer Holman dat Drenthe een bijdrage moet leveren naar rato van het nut voor Drenthe. Gezien het totale, negatieve, effect voor Drenthe is er geen sprake van nut. Dan hoort Drenthe dus ook niets bij te dragen.

De heer HOLMAN vindt deze zienswijze te eng.

De heer BLANKSMA legt uit slechts aan te haken bij de door de heer Holman gedefinieerde eis van "bijdrage naar rato van nut".

De heer HOLMAN kan zich niet vinden in deze interpretatie. Er zal sprake zijn van een behoorlijk nut voor het Noorden als gevolg van de MZB. Wat goed is voor het Noorden, is goed voor Drenthe. Het voert te ver om dat nut vervolgens uit te splitsen naar (delen van) provincies. Bovendien zijn verschillende andere aspecten niet in het onderzoek betrokken. De eis van bijdrage naar rato van nut betekent slechts dat de provincies Groningen en Fryslân, die meer nut zullen hebben van de lijn, een grotere financiële bijdrage leveren dan de provincie Drenthe.

De heer NIJENBRINKS vindt dat de zaak in zijn context bekeken moet worden. Het Samenwerkingsverband Noord-Nederland (SNN) heeft afspraken gemaakt met het Rijk, ook over de Hanzelijn. Zonder die lijn zou er in geval van een snelle verbinding, de ZZL, voor Drenthe een positief werkgelegenheidseffect te verwachten zijn. Men kan de MZB daarvan niet los zien.

De heer BLANKSMA suggereert dat in deze trant ook de Langman-gelden erbij betrokken moeten worden. Dan is het resultaat als het ware nog positiever. Het voorliggende besluit voor een financiële bijdrage voor de aanleg van de ZZL heeft geen enkele relatie met de Hanzelijn. Hoe kan de provincie Drenthe aan de bevolking, die er bovendien niet bij wordt betrokken, een investering van € 50 miljoen verkopen als daarvan geen enkel positief effect voor Drenthe te verwachten is?

De heer SCHAAP vindt er niets verkeerd aan als de provincie bijdraagt aan een lijn die positieve effecten heeft voor Noord-Drenthe. Men kan immers bezwaarlijk alle provinciale investeringen afwegen binnen het kader van de voorwaarde van positieve effecten voor geheel Drenthe.

De heer BLANKSMA is van mening dat de motivatie voor een bijdrage gebaseerd is op een positief effect in zijn totaliteit. Een provinciale bijdrage wordt dan toch gekoppeld aan het effect voor de provincie? Wie kan aan zijn achterban uitleggen

dat € 50 miljoen moet worden bijgedragen aan een project dat Drenthe sowieso werkgelegenheid kost?

De heer HOLMAN vindt het goed om te horen dat de heren Nijenbrinks en Schaap een gelijklopende mening zijn toegedaan over de MZB. Bij het idee van nut voor Drenthe kan overigens ook de aansluiting van Assen op het traject naar Groningen worden betrokken, zoals in het STOV is neergelegd.

De orde van grootte van het bedrag is reëel. De gevonden financiering is aanvaardbaar, al is het jammer dat de discussie over de Essent-aandelen op een haast oneigenlijke wijze is versneld.

Het idee om de Drentse burger bij de discussie te betrekken, is op zichzelf waardevol. De vraag is echter of die in staat is om een genuanceerd oordeel te vellen over de verschillende varianten. Hoe moet dat vorm en inhoud worden gegeven? Leent dit onderwerp zich wel voor een raadpleging?

De heer ENGELS denkt dat de bevolking slim genoeg is de vraag te beantwoorden of het niet ontzettend dom is om al die miljarden mee te pakken.

De heer HOLMAN zet vraagtekens bij de wenselijkheid en organisatie van een raadpleging.

De heer KUIPER geeft aan dat het in feite om twee vragen gaat: 1. mogen de overheidsaandelen Essent gebruikt worden voor de investering in een MZB en 2. welke variant van de ZZL heeft de voorkeur? Is dat niet helder te maken?

De heer HOLMAN denkt dat het wel uit te leggen valt. Het onderwerp leent zich er echter niet goed voor. Moet ook gevraagd worden waaraan de overheidsaandelen Essent wel besteed mogen worden? Aan BVO Emmen? Het is goed om de burger er meer bij te betrekken. De vraag is echter of de volksvertegenwoordiging de Drentse bevolking de vraag voor moet leggen waaraan het geld moet worden besteed.

De heer ENGELS vraagt hoe de CDA-fractie tot op heden de bevolking van Drenthe bij de eigen oordeelsvorming heeft betrokken.

De heer HOLMAN geeft aan binnen de partij discussies te voeren en de nodige e-mail te ontvangen, ook van organisaties. Dit alles wordt meegenomen in de afweging.

De heer ENGELS vraagt of de heer Holman bereid is tot een heroverweging te komen als de Drentse bevolking in een mogelijk referendum een signaal afgeeft dat niet aansluit bij zijn opvattingen?

De heer HOLMAN zegt dat de heer Engels voorlopig geen meerderheid heeft weten te vinden voor een referendum.

De heer SCHAAP wijst erop dat het ook door de CDA-fractie onderschreven Bestuursprogramma melding maakt van een referendum. Het is toch opmerkelijk dat bij de duurste beslissing van deze statenperiode de vraag naar een referendum niet eens aan de orde komt?

De heer HOLMAN vindt dat dit onderwerp zich niet leent voor een referendum.

De heer SCHAAP vraagt voor welk onderwerp dit wel geldt.

De heer HOLMAN herinnert eraan dat bij een eerdere discussie geen indrukwekkende lijst naar voren is gekomen.

De heer SCHAAP vindt het onbegrijpelijk dat bij dit historische besluit de vraag niet aan de orde is of een referendum op zijn plaats is.

De heer HOLMAN acht dit geen ideaal onderwerp of geschikt moment voor een referendum.

De heer ENGELS vraagt zich af of het niet eerlijker is als de heer Holman zegt als gekozen volksvertegenwoordiger geen behoefte te hebben aan directe medezeggenschap door de burger.

De heer HOLMAN gaat ervan uit dat een meerderheid in de staten zich achter het voorstel van het college zal scharen.

De heer ENGELS vraagt zich af hoe de heer Holman dat weet.

De heer HOLMAN schat dit zo in. Blijkbaar mag men geen voorstander zijn van het collegevoorstel. De tegenstanders van het voorstel zoeken dan ook de uitweg van een referendum of andere vorm van inspraak om alsnog onder het besluit uit te komen.

De heer ENGELS vindt deze opmerking volstrekt beneden de maat.

De heer HOLMAN acht zijn woorden helder.

De heer BLANKSMA sluit aan bij de door de heer Engels uitgesproken afkeuring. Een referendum mag nooit gebruikt worden om ergens onderuit te komen. Bij de komst van een referendum zullen alle politieke partijen campagne voeren voor hun standpunt. Vervolgens zal de uitkomst van het referendum moeten worden gerespecteerd. Bij een majeur onderwerp moet het mogelijk zijn om de burger een vraag voor te leggen, ook met het oog op draagvlak.

De heer HOLMAN steunt het collegevoorstel.

De heer NIJENBRINKS noemt de extra commissievergadering en de extra statenvergadering over de samenwerkingsovereenkomst ZZL historisch, gezien omvang en belang van deze afspraken over een snelle verbinding tussen de Randstad en het Noorden. In de veelvuldige discussies vanaf december 2000 in de Statencommissie RIM en in de Interprovinciale statencommissie (Ipsc) is onderstreept dat het gaat om een noordelijk project, dat maximale samenwerking in alle fasen vereist. Aan die discussie is ook deelgenomen door belangengroepen, maatschappelijke organisaties en burgers. Tussen de vele informatie en meningen valt de brief op van de zes burgemeesters over hun relatieve achterstandspositie. Zij pleiten ervoor om bij vervreemding van het aandelenbezit een belangrijk deel ter compensatie in Zuid-Drenthe te investeren.

Het college vraagt de staten in te stemmen met de conceptsamwerkingsovereenkomst van 10 juni 2002. De condities hebben in belangrijke mate te maken met een regionale bijdrage in de kosten. In de begeleidende brief van 10 juni van minister Netelenbos en de heer Alders, voorzitter van de Regionale Stuurgroep ZZL, staat dat de samenwerkingsovereenkomst pas juridisch bindend wordt na instemming van alle partijen. Betekent dit

dat er geen wijzigingen of voorbehouden kunnen worden gemaakt?

De heer SCHAAP vraagt of de heer Nijenbrinks stelt dat er in de samenwerkingsovereenkomst geen letter meer gewijzigd kan worden.

De heer NIJENBRINKS weet dat niet. Vandaar de vraag aan het college. Duidelijk is overigens dat de provincies Fryslân en Groningen kiezen voor finale besluitvorming in de staten zonder voorbereiding in een commissievergadering. Het kan daarbij complicerend werken als de staten vinden dat er sprake moet zijn van wezenlijke veranderingen in de overeenkomst. Wat als de ene provincie daarmee instemt en de andere niet? In de kanttekeningen en conclusies van het college bij het concept van en de bijlagen bij de samenwerkingsovereenkomst is duidelijk te lezen dat het gaat om een noordelijk project met gezamenlijke verantwoordelijkheden. Artikel 2, over samenwerking, en artikel 7, over afweging van alternatieven, laten dat goed zien. Ook artikel 11, over inpassing van het tracé van de ZZL, valt in goede aarde. Meer in het algemeen wordt ingestemd met de reactie van het college op en conclusie over de samenwerkingsovereenkomst en de bijlagen.

De heer GAASBEEK constateert dat de heer Nijenbrinks instemt met de samenwerkingsovereenkomst. Waarom is het dan van belang om te weten of er wijzigingen of voorbehouden gemaakt kunnen worden, ook door andere provincies?

De heer NIJENBRINKS legt uit niet gesproken te hebben over instemming met de samenwerkingsovereenkomst, maar instemming met de reactie van het college op de diverse onderdelen van de samenwerkingsovereenkomst.

De heer GAASBEEK vraagt waar de heer Nijenbrinks zich niet in kan vinden. Waarom anders de vraag naar wijzigingen of voorbehouden?

De heer NIJENBRINKS herhaalt zich in principe te kunnen vinden in de reactie en conclusie van het college. Wel zijn er enige toelichtende vragen, met name met het oog op de komende statenvergadering op 26 juni.

Het meest cruciaal bij de discussie rond de ZZL zijn de financiële consequenties. Aangezien deze

lijn van strategisch belang is voor het landsdeel Noord-Nederland, kan ingestemd worden met de voorgestelde bereidheid om in principe een nog te bepalen bedrag aan de MZB-variant bij te dragen, onder de voorwaarden van 5.2 in het statenstuk. Ook met het compromisvoorstel van de voorzitters van de onderhandelingsdelegaties kan in principe ingestemd worden. Drenthe moet daarbij, inclusief eventuele bijdragen van Drentse gemeenten, een bedrag van € 50 miljoen leveren, exclusief reservering voor extra risico's na gunning. Mag ervan uitgegaan worden dat met deze bedragen, berustend op een inschatting van de voorzitter van de stuurgroep, in de andere provincies akkoord wordt gegaan? Ook dit vormt een voorwaarde voor de Drentse bijdrage.

Voor een eventuele bijdrage aan een HSL-variant vraagt het college "een positieve grondhouding" voor een redelijke verdeelsleutel voor een bedrag van € 0,23 miljard voor de regio. Alhoewel hiervoor de bereidheid bestaat, moet duidelijkheid gebracht worden over de inzet van enkele partijen die dat nog niet hebben gedaan, bijvoorbeeld de provincie Fryslân. Fryslân heeft laten weten voor de HSL geen cent over te hebben. Wat zijn de consequenties van het uitblijven daarvan op de gewenste redelijke verdeling?

De heer LANGENKAMP vindt dit een vreemde opstelling. Bezien vanuit het gestelde belang van het landsdeel is het toch raar dat Fryslân meer dan substantieel moet bijdragen als daar geen station komt?

De heer NIJENBRINKS onderstreept het noordelijke belang, dat vraagt om een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Nu is plotseling sprake van een regionale bijdrage voor de HSL-variant. Die is alleen bespreekbaar als alle partijen daarin deelnemen.

De heer LANGENKAMP geeft aan dat op 26 juni alle raden en staten tegelijkertijd vergaderen. Daarbij moet vertrouwen bestaan in de provincie Fryslân. Vanwaar die ongerustheid?

De heer NIJENBRINKS hoort graag de reactie van het college op de situatie dat een van de partijen de gevraagde bereidheid of positieve grondhouding niet toont.

De heer GAASBEEK vraagt of de HSL nog wel een alternatief is.

De heer NIJENBRINKS beaamt dat, mits de gezamenlijke verantwoordelijkheid intact blijft. Over de financiële bijdragen leven nog twee vragen. Is een nadere uitleg te geven over de laatste stand van zaken van het overleg met de drie betrokken gemeenten? Is een nadere toelichting te geven op vervreemding van het regionale aandelenbezit in energiebedrijven? In artikel 13 van de overeenkomst worden redelijke garanties genoemd met betrekking tot tussentijdse veranderingen in de waardering van het aandelenbezit. Onduidelijk is echter welk deel, een derde of de helft, van het aandelenbezit in verband wordt gebracht met de regionale bijdrage. Wat is het maximum?

De heer SCHAAP wijst erop dat een jaar lang trekken en duwen door het SNN en de stuurgroep beloond is met het besluit van het kabinet om f 6.000 miljoen bij te dragen in de aanleg van de ZZL, in de vorm van een MZB of een HSL. Dit politiek-bestuurlijke huzarenstukje brengt een lang gekoesterde wens zeer dichtbij. Er bestaat veel waardering voor deze prestatie. De steun voor de ZZL is gebaseerd op een noordelijke invalshoek en daarmee op het effect voor de regio als geheel. De voorliggende vraag is of Drenthe bereid moet zijn mee te betalen in de verlangde regionale bijdrage en of de opgestelde samenwerkingsovereenkomst voldoende waarborgen biedt voor een Drentse bijdrage van maximaal € 51,66 miljoen. Daarvoor moeten de volgende vragen beantwoord worden.

Het besluit van het kabinet gaat uit van twee hoofdvarianten: de MZB en de HSL. De overige varianten, Intercity en Hanzelijn-plus, zijn de terugvalopties, maar maken echter wel deel uit van de tracé/MER-procedures. De fractie van de PvdA heeft ingestemd met het mandaat van de stuurgroep om te onderhandelen over de regionale bijdrage in de MZB-variant. Toen was de veronderstelling dat de HSL, als bestaande techniek, geen regionale bijdragen zou vergen. De gevraagde regionale bijdrage is dus gerelateerd aan MZB en HSL. De ZZL-discussie is daarmee meer dan de vraag: MZB of niet.

De heer KUIPER hoort de heer Schaap zeggen dat bij uitblijven van de regionale bijdrage niet teruggevallen kan worden op de Intercityvariant. Klopt dat?

De heer SCHAAP geeft aan zich momenteel te beperken tot de MZB en de HSL, in navolging van het kabinetsbesluit.

Er moet uitgegaan worden van twee hoofdvarianten als gelijkwaardige keuzeopties. De discussie is daarmee welke variant van de twee het beste is. Die vraag is momenteel nog niet aan de orde. De steun van de fractie van de PvdA voor het mandaat van de stuurgroep betekent niet automatisch dat een keuze voor de MZB is gemaakt. Op het juiste moment moet een open en brede discussie plaatsvinden met ruimte voor een vrije afweging. Alleen onder die uitdrukkelijke voorwaarde kan meegedacht worden over een regionale bijdrage aan de duurste variant, de MZB. Kan het college helderheid verschaffen op dit punt? De artikelen 6, Vaststelling programma van eisen, en 7, Afweging van alternatieven, van de samenwerkingsovereenkomst laten immers zien dat de staten en raden in een te laat stadium betrokken worden bij de besluitvorming. Dan is instemming vaak de enige mogelijkheid, zodat de staten in feite "aan de laatste mem liggen". Deze artikelen moeten aangepast worden, door de raden en staten te zijner tijd vroegtijdig om een voorlopig of definitief oordeel te vragen. Zij moeten tijdig betrokken worden bij de totstandkoming van de besluiten. Dit voorkomt herhaling van de klacht voor voldongen feiten te worden gesteld.

De heer HOLMAN vraagt zich af op welk moment de raden en staten geraadpleegd moeten worden.

De heer SCHAAP geeft aan dat het einde van fase 1, de afweging van de alternatieven, een cruciaal moment in de besluitvorming is. Wat is overigens de status en betekenis van de kanttekening die het college maakt op bladzijde 5 van de beleidsbrief?

De betrokkenheid van bewoners is van nog groter belang dan die van raden en staten om draagvlak te krijgen voor een dergelijk megaproject. Als het beeld ontstaat dat "men heeft besloten over ons, maar zonder ons" is de slag reeds verloren. In de samenwerkingsovereenkomst moeten dan ook heldere afspraken opgenomen worden over hoe de inwoners van Noord-Nederland in het vervolg

volop bij de discussie worden betrokken. De huidige communicatieparagraaf in de overeenkomst is ver onder de maat en niet van deze tijd. Hierover moeten betere afspraken worden opgenomen in de overeenkomst. De voorlichting aan de inwoners van Noord-Nederland moet krachtig ter hand worden genomen. Er dient tevens een publieke discussie op gang te komen over de meest wenselijke variant van de ZZL. Een recente PvdA-bijeenkomst over de ZZL laat zien dat er grote behoefte bestaat aan informatie en participatie. Daarbij is ook de suggestie gedaan om, binnen het Drentse bestuursprogramma, de keuze voor een van de uitvoeringsvarianten te onderwerpen aan een noordelijke raadpleging. Welke mogelijkheid ziet het college voor een raadplegend referendum in noordelijk verband? Is het college bereid deze suggestie te bespreken met de colleges in Fryslân en Groningen? Wat denken de andere fracties hierover? Wat zijn overigens de consequenties als een gemeente niet meedoet bij de gevraagde provinciale bijdragen? Waarom zijn deze gemeenten geen partij in de overeenkomst? Wat is de stand van zaken op dit moment?

Aanleg van de ZZL betekent een enorme investering in het openbaar vervoer. Onduidelijk is echter of deze lijn voldoende ingebed wordt in andere, bestaande of nieuwe, vormen van openbaar vervoer. Het voor- en natransport is van groot belang om voldoende reizigers op de ZZL te krijgen. Als Noord-Drenthe mee wil profiteren, is realisering van STOV Assen - Noord-Drenthe - Groningen essentieel. Ook dit is een voorwaarde voor een Drentse financiële bijdrage.

De fractie van de PvdA is in principe bereid medewerking te verlenen aan een regionale bijdrage. Dat betekent echter niet dat nu reeds een voorkeur wordt uitgesproken voor een van de varianten. Deze keuze komt pas aan de orde aan het eind van fase 1, na een open, maatschappelijk debat en eventueel een volksraadpleging. Omdat een deel van de fractie van de PvdA op inhoudelijke gronden weinig of niets ziet in de MZB-variant, is het noodzakelijk dat het college volstrekt helder is over de nog te doorlopen besluitvormingsprocedure. Als aan deze voorwaarde niet kan worden voldaan, ontstaat een andere situatie. Bij de regionale bijdrage ligt een belangrijke koppeling met het aandelenbezit Essent. Het standpunt van het college, dat eerst het jaarlijks dividend voor de begroting moet worden veiliggesteld, wordt gedeeld. Het resterende deel kan

gedeeltelijk worden aangewend voor de ZZL. Aan welk deel van de aandelenopbrengst denkt het college? In relatie tot de nieuwe openbaarvervoersverbindingen tussen Noord-Drenthe en Groningen (STOV) is een gedeeltelijke aanwending daarvan overigens verdedigbaar. Wat betekenen de opbrengsten voor het resterende deel van Drenthe? Een één derde/twee derde-verhouding is in dit verband aansprekend.

Het college vraagt om een standpunt met betrekking tot een bijdrage voor de HSL-variant. Aangezien het Rijk deze bijdrage eist, en tevens de keuze tussen beide varianten open moet blijven, is de gevraagde positieve grondhouding bij de fractie van de PvdA te bespeuren.

Er dient voorlichting te komen aan de burgers van Nederland, evenals een publieke discussie over de meest wenselijke ZZL-variant. De communicatieparagraaf moet dan ook worden verbeterd. Tevens moeten de artikelen 6 en 7 gewijzigd worden, zodat raden en staten tijdig bij de besluitvorming worden betrokken, aan het eind van fase 1, na afronding van de prijsvraag.

De heer ENGELS maakt hieruit op dat de eerste fase, het geven van schriftelijk en mondeling commentaar, niet voldoende is.

De heer SCHAAP heeft artikel 6 zo geïnterpreteerd dat aan het einde van het proces, na allerlei bestuurlijk overleg, het totale verhaal direct bij de staten ter instemming voor komt te liggen. Dan is er vaak maar een antwoord mogelijk.

De heer ENGELS heeft artikel 6. anders gelezen. Er zal sprake zijn van een fase waarin alle betrokken volksvertegenwoordigingen kunnen reageren op het concept-Programma van eisen en de concept-Afweging van alternatieven. Pas daarna komt de fase van finale instemming.

De heer SCHAAP erkent dat dit een andere, meer bevredigende interpretatie is.

De heer HOLMAN deelt de mening dat er zorgvuldig werk gemaakt moet worden van het communicatietraject, ook met het oog op het verkrijgen van draagvlak. De vraag is wanneer er een genuanceerde publieke discussie te voeren is. Dat is toch pas mogelijk na afronding van de prijsvraag? Hoe zinvol is het om voor die tijd een discussie te voeren over de varianten.

De heer SCHAAP herhaalt dat het niet zinvol is die discussie nu te voeren. Na afronding van fase 1, de prijsvraag, liggen alle kaarten op tafel. Dan moet er een besluit worden genomen. Dat is ook het moment om een raadpleging te houden.

De heer HOLMAN wijst erop dat uitkomst van de prijsvraag wellicht maar een variant openlaat.

De heer SCHAAP erkent dat die mogelijkheid er is, bijvoorbeeld als marktpartijen niet in staat zijn een MZB te ontwerpen.

De heer KUIPER steunt het idee om zoveel mogelijk alternatieven aan de bevolking voor te leggen. De heer Schaap gaat echter, onder voorwaarden, akkoord met de investering van € 50 miljoen door de provincie Drenthe. Wat is er op tegen ook deze investering in een vraag aan de bevolking voor te leggen.

De heer SCHAAP wijst erop dat inzet van de aandelen vanzelf deel uitmaakt van de bespreking van de alternatieven.

De heer KUIPER is van mening dat de heer Schaap de investering van € 50 miljoen mede afhankelijk maakt van de toezegging van het college dat er een serieuze discussie met de bevolking zal plaatsvinden. De discussie zal echter ook over de investering van € 50 miljoen moeten gaan.

De heer SCHAAP vindt het voorstelbaar dat mensen zich tegen aanleg van de ZZL keren, omdat dit verkoop van Essent-aandelen inhoudt.

De heer KUIPER vraagt zich af wat volgens de heer Schaap de draagwijdte is van het voorgestelde besluit om voor € 50 miljoen te delen in de regionale bijdrage.

De heer NIJENBRINKS wijst erop dat het onder voorwaarden instemmen met dit bedrag noodzakelijk is om de MZB-variant in beeld te houden.

De heer ENGELS is van mening dat instemming met het bedrag niet inhoudt dat het, in het licht van de artikelen 7 en 9, alleen aan de MZB-variant uitgegeven mag worden.

De heer NIJENBRINKS geeft aan dat de keuze tussen de varianten nu niet voorligt. Het gaat om de samenwerkingsovereenkomst. De bereidheid om het bedrag beschikbaar te stellen, is nodig om het prijsvraagonderzoek voor de twee duurste varianten mogelijk te maken. De heer Kuiper wil een stap terug doen en ook dit bedrag inzet maken van een raadpleging.

De heer SCHAAP acht het in principe verdedigbaar om aan de realisering van de ZZL een Drentse bijdrage te leveren. Dat is afhankelijk van de vervolgstappen en de wijze en het tijdstip van de definitieve keuze. Het antwoord van het college is daarbij doorslaggevend en zal in de komende fractievergadering zorgvuldig worden gewogen.

(De vergadering wordt van 19.10 uur tot 19.47 uur geschorst.)

De heer SWIERSTRA vindt dat het gewicht van het voorgestelde besluit een uitvoerige discussie rechtvaardigt. In het traject Langman-akkoord/Kompas is uiteindelijk duidelijk afgesproken dat Noord-Nederland geholpen zou zijn met een infrastructuur, bestaande uit een stelsel van wegen, vaarwegen en spoorwegen, bestaande uit de Hanzelijn en de ZZL. Daarbij was het zaak de fuik te ontwijken waarbij Den Haag het Noorden stelde voor de keuze van een van beide. Meer in het algemeen is duidelijk dat deze combinatie van activiteiten in samenhang leiden tot een verbetering van de sociaal-economische situatie in Noord-Nederland. Dat leidt ertoe dat Drenthe niet een volstrekt vrije positie heeft om lokaal te plussen en minnen. In een macroredenering moet echter vastgesteld kunnen worden dat groot voordeel te halen valt met het aanleggen van een groot infrastructureel project.

Met het kabinet is afgesproken dat voor het jaar 2010 de schop de grond in gaat voor een snelle Zuiderzeeverbinding. Sindsdien zijn talloze onderzoeken uitgevoerd om een discussie over voor- en nadelen, varianten, tracékeuzes, milieu- en financiële effecten en dergelijke mogelijk te maken. Deze discussie is in alle openheid gevoerd in diverse statencommissies, in Ipsc-verband en in voorlichtingsbijeenkomsten, tegen de achtergrond van een opeenvolgende reeks van soorten besluiten. Daarnaast zijn er allerlei onafhankelijke maatschappelijke discussies gevoerd, ook via Internet, bijvoorbeeld www.zuiderzeelijn-info.nl.

Al die rapporten leiden tot twee conclusies: de Hanzelijn en de ZZL zijn onderling complementair en de ZZL biedt in een snelle variant de meeste voordelen voor Noord-Nederland, conform de uitgangspunten van de commissie-Langman. In december 2001 besloot het kabinet zich te blijven inzetten voor een snelle verbinding en daarmee de snelste varianten, bewust van het feit dat de discussie over de varianten nog niet beslecht kon worden. De uiteindelijke projectuitvoering, gebaseerd op rationele overwegingen, moet immers gedragen worden door de samenleving en het uitvoerende bedrijfsleven. Dat speelt bij alle vormen van openbaar vervoer, ook bij de MZB als "highlight" en kristallisatiepunt voor alle andere vormen van openbaar vervoer in Noord-Nederland.

Momenteel ligt niet de keuze voor een MZB of HSL voor. Wel heeft het kabinet gekozen voor de twee snelste varianten, om aan het bestaande iets toe te voegen. Op basis van de onderzoeken tot nu toe hebben echter veel partijen en vele gremia in Noord-Nederland en daarbuiten een voorkeur uitgesproken voor een MZB. Die levert de hoogste bijdrage aan snelle bereikbaarheid in technische en psychologische zin, inclusief betere mogelijkheden tot inpassing en flexibiliteit inzake reizigersvervoer en een hogere snelheid.

De heer ENGELS vraagt of dit betekent dat voor college en de staten de in Noord-Nederland sterk geformuleerde voorkeursvariant niet meer nadrukkelijk in beeld is?

De heer SWIERSTRA wijst erop dat de passages in het statenstuk over de voorkeursvariant MZB refereren aan eerdere discussies. Het op 26 juni hopelijk te nemen besluit zal de basis vormen van een volstrekt gelijkwaardige beoordeling van de twee snelste varianten, naast de twee langzaamste varianten: "level playing-field". Dat laat onverlet dat sommige partijen hopen dat de MZB als beste uit de procedure naar voren komt. Er is overigens nooit een formeel besluit genomen om alleen voor de MZB te gaan. Wel is door verschillende partijen aangegeven alleen voor een MZB extra noordelijke middelen in te willen zetten.

De heer ENGELS vraagt of die opvatting alleen geldt voor Drenthe.

De heer SWIERSTRA meldt dat dit de opvatting is van het SNN, de Regionale Stuurgroep ZZL en het Rijk. Het vormt een onderdeel van de te sluiten bestuursovereenkomst, mede om te voorkomen dat in strijd gehandeld wordt met de Europese regelgeving. De MZB-techniek heeft slechts een consortium in huis, zodat geen sprake kan zijn van optimale concurrentie. Voor de HSL geldt sowieso een "level playing-field". De twee terugvalvarianten worden direct meegenomen in de voor de staten bekende en zeer omvangrijke tracé/MER-procedure. De keuze van het kabinet voor de twee snelste varianten wordt gesteund door het SNN en de stuurgroep. Alleen een snelle ontsluiting geeft immers toegevoegde waarde.

De heer KUIPER leest in de toelichting van de beleidsbrief dat de realisatie van de Hanzelijn veilig is gesteld. Het gaat dus om nog maar één terugvaloptie.

De heer SWIERSTRA wijst erop dat hier bedoeld wordt op de Hanzelijn-plus-terugvalvariant, dat wil zeggen een snellere variant van de nu geplande Hanzelijn.

Het kabinetsbesluit van december 2001 is voorgelegd aan de Kamer en heeft daarmee ook bij de partijen in de huidige Tweede Kamer een breed draagvlak. Dat betekent dat op het moment Noord-Nederland aan zet is. Als het Noorden niet kan ingaan op de eisen die het kabinet in december heeft gesteld, is er sprake van een nieuwe situatie van ongebonden partijen. De kabinetsafweging wordt er dan een in het licht van allerlei andere grote projecten. Het is daarom politiek opportuun voor 1 juli de samenwerkingsovereenkomst vast te leggen. Het zou een historische vergissing zijn van Noord-Nederland als, nu het geld binnen is, de ZZL niet tot stand zou kunnen komen. Dit geeft de nodige druk op de ketel, afgezien van de mogelijkheid om straks de nodige nadere discussie te voeren over de varianten. Er staat een buitengewoon omvangrijk interactief voorlichtingsproject in de steigers, gekoppeld aan alle mogelijke onderdelen van de procedure: masterplan, aanbesteding, tracé-MER en Groen Polder-overleg. Op "go, no go"-momenten zullen de partijen zich realiseren dat zij uitvoerig met hun achterban moeten communiceren. Een maatschappelijke discussie is overigens al volop in gang.

De heer SCHAAP vraagt zich af hoe het dan mogelijk is dat er maar vijf mensen op de publieke tribune zitten. Vindt de bedoelde discussie niet slechts plaats in beperkte kring?

De heer SWIERSTRA wijst op de verschillende websites, de verschillende e-mail-discussies en de discussies in de regionale en landelijke pers. Er zijn daarnaast de nodige enquêtes gehouden in de afgelopen jaren over draagvlak voor de MZB. De discussie is al in belangrijke mate op gang gekomen. De burger is daar ook mondig genoeg voor. Er komt een groot aantal "go, no go"-momenten voor de burger en voor de staten. De samenwerkingsovereenkomst is daar het eerste voorbeeld van. Vervolgens zal het Programma van eisen instemming moeten verkrijgen van de raden en staten in het voorjaar van 2003. Later komen de afweging van de alternatieven, de standpuntbepaling tracé/MER, de keuze van de "preferred tenderer", het tracébesluit en de gunning.

De heer ENGELS stelt vast dat alleen de vaststelling van eisen en de afweging van de alternatieven "go, no go"-momenten zijn.

De heer SWIERSTRA noemt ook de vaststelling van de definitieve financiële bijdrage en het bepalen van de vraag of de opbrengst van de aandelen hoog genoeg is als zware, formele besluitvormingsmomenten. Overigens moet duidelijk zijn dat de keuze voor een samenwerkingsovereenkomst niet vrijblijvend is. De partijen, overheid en particulier, moeten elkaar over en weer weten te binden. Het gaat om de keuze voor de beste variant en om de keuze welke variant het best binnen de financiële en ruimtelijke randvoorwaarden past. Ook met het oog op rechtszekerheid voor de private partijen is het dan ook niet mogelijk achteraf de nodige zaken ter discussie te stellen.

De heer ENGELS is van mening dat dit niets afdoet aan de stelling dat inzake het Programma van eisen, de afweging van de alternatieven en de uiteindelijke inzet van de dekkingsmiddelen er in theorie sprake is van een niet-gecommitteerde beslissing.

De heer SWIERSTRA bevestigt dit.

De hoogte van het bedrag waarmee de provincie zich verplicht door middel van de samenwerkings-overeenkomst, bedraagt maximaal € 51,66 miljoen. Dit bedrag kan nooit meer, maar wellicht wel minder worden.

Het kabinet vraagt tevens een regionale bijdrage met het oog op de HSL-variant. De reden hiervoor ligt in het belang van een "level playing-field". Het college is zich daarnaast hierbij gaan realiseren dat de HSL een grotere bijdrage en betekenis voor Drenthe kan hebben dan aanvankelijk is verondersteld. Voor de stad Groningen en Noord-Drenthe is dit misschien een belangwekkende variant. Na enige heroverweging heeft het college aangegeven bereid te zijn eventueel een bijdrage aan de HSL te leveren. Die bijdrage is p.m. geraamd, omdat die van veel factoren afhankelijk is. Wat nu als een van de partijen de samenwerkingsovereenkomst niet wil ondertekenen of nadere voorwaarden stelt? De partijen zullen dan met elkaar in gesprek moeten vaststellen of ook na de voorgestelde wijzigingen een overeenkomst overblijft die leidt tot overeenstemming tussen de partijen binnen Noord-Nederland en met het Rijk. Vervolgens moet de vraag beantwoord worden of de gewijzigde voorwaarden passen binnen het mandaat dat de staten aan het college hebben gegeven.

De heer GAASBEEK vraagt of het eventueel uitblijven van een HSL-bijdrage door de provincie Fryslân kan betekenen dat de provincie Drenthe een grotere bijdrage moet leveren.

De heer SWIERSTRA legt uit dat p.m. staat voor de bereidheid om in principe een financiële bijdrage te overwegen. De hoogte daarvan is niet vast te leggen. Voorlopig is tussen de stuurgroep en de minister overeenstemming bereikt over de hoogte van de bijdrage van Noord-Nederland: € 0,23 miljard.

De heer GAASBEEK wijst erop dat dit een onmogelijke situatie oplevert. De provincie Drenthe heeft geen direct belang bij een ZZL, maar zou een hogere p.m.-bijdrage moeten leveren op het moment dat een van de partners die er wel direct belang bij heeft, zoals de provincie Fryslân, niet wil meebetalen.

De heer SWIERSTRA is van mening dat "hogere of lagere p.m.-bijdrage" niet aan de orde is. Op het moment dat daartoe geschikt is, krijgen de staten een bedrag ter instemming voorgelegd, met de bijbehorende overwegingen.

De heer SCHAAP merkt op dat, als de HSL-bijdrage van Fryslân wegvalt, er een gat gedicht moet worden. Dat houdt toch in dat de bijdrage van de provincie Drenthe hoger zal uitvallen?

De heer SWIERSTRA wijst op de mogelijkheid dat partijen met een groot belang bereid zijn om dit gat voor hun rekening te nemen. Het is en blijft immers een onderhandelingsproces, waarbij het naar rato bijdragen door de provincie Drenthe het uitgangspunt blijft.

De heer GAASBEEK concludeert dat de provincie Drenthe een keuzemoment heeft bij het bepalen van het p.m.-bedrag.

De heer ENGELS verwijst naar de brief van 10 juni van de voorzitter van de Stuurgroep ZZL. Aan het eind van de bijlage is onder het kopje Bijdrage HSL een staatje vermeld, met het verzoek aan de partners een bedrag in te vullen. Wanneer moeten deze bedragen ingevuld worden?

De heer SWIERSTRA is van mening dat, uitgaande van ondertekening van de samenwerkings-overeenkomst, het aan de partners is om voor 1 juli vast te stellen of men het gemeenschappelijke risico aandurft dat het niet-gedekte deel door de overige partners wordt ingevuld. Het Rijk zal de verzekering willen hebben dat er € 0,23 miljard op tafel komt. Als de overblijvende partners hun bijdrage niet willen verhogen, voldoet Noord-Nederland daarmee niet meer aan de samenwerkingsovereenkomst. Die is daarmee ontbonden.

De heer LANGENKAMP wijst erop dat in de toelichting op de beleidsbrief op bladzijde 11 de provincie Fryslân ontbreekt. Is hierover in de stuurgroep gesproken?

De heer SWIERSTRA is ermee bekend dat de provincie Fryslân geruime tijd aangeeft niet voor de HSL te willen gaan.

Als de overblijvende partijen het HSL-belang overeind willen houden, ook met het oog op het "level playing-field", kan dit betekenen dat men accepteert dat de provincie Fryslân niet meedoet.

De heer SCHAAP constateert dat er een bijzonder onderhandelingsproces gaande is. De Friezen willen alleen de MZB betalen. De provincie Groningen wordt daarom geprest het totale bedrag op tafel te leggen, met hulp in de marge van de provincie Drenthe.

De heer SWIERSTRA beaamt dat dit een mogelijkheid is. Er is echter tot op het laatste moment sprake van onderhandelingen en het uitoefenen van druk.

De heer ENGELS vraagt of de provincie Fryslân zich terdege bewust is dat met het niet bereiken van overeenstemming over de HSL-bijdrage voor 1 juli, ook de MZB van de baan is.

De heer SWIERSTRA denkt dat de bal bij de provincie Fryslân zou kunnen komen te liggen.

De VOORZITTER merkt op dat gezegd is dat partijen nog wijzigingen kunnen voorstellen in de samenwerkingsovereenkomst. Op welke termijn moeten die worden ingediend?

De heer SWIERSTRA raadt het de staten sterk af wijzigingen voor te stellen.

De VOORZITTER vraagt wat de uiterste termijn is voor de staten om een voorstel voor wijziging in te dienen.

De heer SWIERSTRA geeft aan dat het laatste moment het indienen van een amendement op het voorgelegde statenstuk is. Als de staten vervolgens een gewijzigde samenwerkingsovereenkomst vaststellen, moet opnieuw onderhandeld worden met de diverse partijen om te bezien of hierover overeenstemming bereikt kan worden. De discussie over de diverse procesonderdelen van de samenwerkingsovereenkomst is overigens reeds en detail gevoerd. De ruimte om daarin juridische wijzigingen aan te brengen, is in de praktijk dan ook niet groot. Dat laat de discussie onverlet voor een partij, in het geval van de provincie Drenthe een afweging van de staten, om

een aantekening te maken bij de hoogte van het gevraagde bedrag.

De heer NIJENBRINKS benadrukt dat de samenwerkingsovereenkomst de eerste concrete stap is in een lang proces waarin de partijen gezamenlijk zijn opgetrokken. Als een van de partijen zich vervolgens onttrekt aan de gezamenlijke opstelling, en daarmee de mogelijkheid van de keuze voor een variant, valt dat te betreuren.

De heer KUIPER vraagt welke conclusies de heer Nijenbrinks eraan verbindt dat de provincie Drenthe wel en de provincie Fryslân niet in alle opzichten wil meewerken. De provincie Drenthe is zelfs bereid de bijdrage van de gemeenten in Noord-Drenthe te leveren als die daartoe niet bereid zijn.

De heer NIJENBRINKS heeft in de stukken niet gelezen dat de provincie Fryslân niet meedoet aan de HSL-optie.

De heer SWIERSTRA benadrukt dat het onderhandelingsproces tot het laatste moment zal doorgaan.

De voorzitters van beide delegaties hebben een voorstel gedaan, na zorgvuldige en veelvuldige terugkoppeling naar alle partijen, op basis van een verwachte redelijke uitkomst. In die overeenkomst zitten nog een paar gaten die door de partijen moeten worden gedicht. De provincie Drenthe heeft haar bijdrage daarbij op € 51,6 miljoen gesteld, passend binnen het plaatje van de stuurgroep. De stuurgroep heeft inmiddels overeenstemming bereikt met het kabinet dat een resterend gat in het budget open wordt gelaten. De verwachting is dat in het verdere onderhandelingsproces een bedrag kan worden gegenereerd uit de Randstad: Noord-Holland, Amsterdam en Haarlemmermeer. Deze partijen hebben een andersoortig belang bij de ZZL, verweven met de regionale ontsluiting. Om dat belang, en daarmee de bijdrage, te bepalen, moet eerst het nodige onderzoek afgewacht worden. Overheden mogen elkaar in redelijkheid en billijkheid aanspreken op maatschappelijke effecten.

De heer KUIPER merkt op dat door een uitblijvende bijdrage het risico ontstaat dat het benodigde bedrag voor de extra investering vanuit de regio niet wordt gehaald.

De heer SWIERSTRA wijst erop dat het bedoelde bedrag is afgetrokken van de gevraagde bijdrage aan de regio. Het gaat slechts om een iets lager plafond voor het totale budget.

De heer VAN DER SCHOOT vraagt of de bijdrage van de provincie Drenthe van € 51,6 miljoen aan verandering onderhevig kan zijn als Amsterdam, Schiphol of Noord-Holland bijdragen.

De heer SWIERSTRA antwoordt dat de bijdrage afhankelijk is van voldoende opbrengst door de verkoop van aandelen. De bijdrage kan theoretisch naar beneden bijgesteld worden als het totale project goedkoper blijkt te zijn dan de geprognosticeerde *f* 14 miljard.

Er is lange tijd gestoeid met verschillende modellen om de verhouding tussen de partijen en de hoogte van de bijdragen vast te stellen. Daarbij zijn verschillende clusters gevormd. De gedachte is aan de orde geweest dat Noord-Drenthe als onderdeel van de regiovisie betrokken moet worden bij de bijdrage van met name de stad Groningen. Dat idee is niet gewaardeerd, omdat de provincie Drenthe geen primair belang heeft en ervan uitgaat naar rato van het Noord-Drentse belang te zullen bijdragen. Vervolgens is de situatie ontstaan dat de provincies de clusters vormen die voor een bedrag worden aangeslagen, met de verantwoordelijkheid de betrokken gemeenten daarop al dan niet aan te spreken. Na bestuurlijk overleg van gedeputeerde Weggemans en spreker met de drie colleges is aangegeven een beroep te willen doen op de solidariteit van de gemeenten. De inwoners daarvan zijn straks immers in een vloek en een zucht in Amsterdam. Voor het afronden van deze discussie bestaat overigens nog geruime tijd.

De heer KUIPER ziet hier een tegenstelling. Aan de ene kant wordt de suggestie gewekt dat alles open staat en dat er nog diverse beslismomenten komen. Aan de andere kant is te merken dat de stuurgroep en andere bestuurders slechts zoveel mogelijk argumenten willen verzamelen om de MZB er doorheen te drukken.

De heer SWIERSTRA spreekt dat tegen. Er is in de aanloop door industrie, bedrijfsleven en politieke partijen volop voor en tegen de ZZL gelobbyd. Na het nodige onderzoek is er een kabinetsbesluit genomen en is een ontwerp-samenwerkingsover-

eenkomst vastgesteld. In die overeenkomst zit het uitgangspunt van een gelijkwaardige vergelijking van twee snelle varianten.

De heer KUIPER zegt dat steeds te horen. Gebruik van de term "in een vloek en een zucht in Amsterdam" gaat echter uit van de MZB.

De heer SWIERSTRA is van mening dat een HSL ook snel is.

De heer KUIPER wijst erop dat de Intercity er maar anderhalf uur over doet.

De heer SWIERSTRA is van mening dat de diverse onderzoeken aantonen dat er technische verschillen, bijvoorbeeld in snelheid, bestaan tussen de diverse methoden.

De heer BAAS vindt dat de zinsnede "alhoewel de voorkeur uitgaat naar een ZZL in de MZB/MZM-uitvoering" wijst op een voorkeur van het college.

De heer SWIERSTRA beaamt dat. Het voorgenomen besluit gaat echter uit van een volstrekt gelijkwaardige vergelijking tussen de twee snelle alternatieven. Op basis van de uitkomsten en verhaal van de aanbieder: prijs, inpassing, kosten, milieueffecten enzovoorts, vindt een volstrekt open discussie plaats over de politieke voorkeur.

De heer NIJENBRINKS merkt op dat in de Ipsc door een meerderheid voor het eerste deel van het traject een voorkeur is uitgesproken voor de MZB. Dat wordt niet weggepoetst door het formele "go, no go"-moment van afweging van de varianten.

De heer SCHAAP hoort de heer Swierstra min of meer zeggen dat voor het college de voorkeur voor de MZB-variant wegvalt na 1 juli 2002.

De heer ENGELS is dit tien minuten geleden al duidelijk geworden.

De heer SWIERSTRA geeft aan dat de beslissing over een variant uiteindelijk aan de staten is, op basis van een eerlijke vergelijking van de aanbiedingen.

Het masterplan is een van de hoofdprocesonderdelen, naast prijsvraag en tracé/MER-procedure. Het masterplan moet gelijktijdig oplopen met het

aanbestedingsdeel, wil het bedrijfsleven weten op basis van welke ruimtelijke mogelijkheden exploitatie van een bepaald station moet plaatsvinden, en met de tracé/MER-procedure, wil de burger in kunnen spreken. Dit houdt een zeer ambitieus tijdschema in, zij het dat veel initieel werk is gedaan door, bijvoorbeeld, allerlei globale inpassingonderzoeken. Ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst houdt voor provincies en gemeenten de verplichting in om de bedoelde procedures heel snel te doorlopen. In afwachting van het besluit is voor dit dynamische proces reeds een zwaar communicatietraject voorbereid.

De heer ENGELS vindt het van belang duidelijkheid te krijgen over het interactieve element. Moeten er geen goede afspraken gemaakt worden om te zorgen dat de datum gehaald wordt?

De heer SWIERSTRA merkt op dat het communicatieplan niet ter beoordeling voorligt.

De heer ENGELS geeft aan meer te denken aan een eventueel referendum.

De heer SWIERSTRA legt uit dat formeel alleen het aangaan van een gemeenschappelijke regeling en het oprichten van een openbaar lichaam referendabel is. Alles daarbuiten vindt op vrijwillige basis plaats. Er is geopperd om dit in noordelijk verband te doen. Wat wordt dan aan de burger gevraagd? Voor een vrije keuze is immers de uitkomst van de prijsvraag onmisbaar.

De heer SCHAAP constateert dat blijkbaar een uitgewerkt communicatie-/informatietraject op papier staat. Nu ligt alleen bijlage 7 voor, de Leidraad communicatie, die na lezing onder de maat blijkt. Het is toch voorstelbaar dat het SNN dit erkent en alsnog met een aanvulling komt voor de discussie in het Noorden. Daarbij moet ook de vraag meegenomen worden wat referendabel is.

De heer SWIERSTRA is van mening dat een stap verder dan voorlichting, inspraak en Groen Polder-overleg inhoudt dat het Programma van eisen ter raadpleging wordt voorgelegd.

De heer ENGELS acht de afweging van alternatieven het beste moment voor een raadpleging, inclusief de vraag of de middelen op de voorgestelde wijze mogen worden ingezet.

De heer SWIERSTRA heeft sterke twijfels of dit een begaanbare weg is, ook met het oog op de vereiste overeenstemming in noordelijk verband. Deze elementen kunnen echter in SNN-verband besproken worden als er meer duidelijkheid bestaat over het communicatietraject. De initiële discussie, in formele en politieke zin nog vol open einden, moet echter niet worden belast met de vraag of en zo ja, welke vormen van referenda in het proces een rol moeten spelen. Het is vervolgens aan de staten om hierover een beslissing te nemen.

De heer ENGELS vraagt zich af of de staten hierover reeds op 26 juni een beslissing kunnen nemen.

De heer SWIERSTRA acht dit onhaalbaar. De opmerkingen van de gemeente Assen over het STOV zijn begrijpelijk. Noord-Drenthe heeft een fijnmazig, snel en goed openbaar vervoer nodig als onderdeel van de gehele bereikbaarheidsstrategie Assen-Groningen. Dit is door het Rijk erkend door een status in het Meerjarenprogramma infrastructuur en transport (MIT). In de verkenningstudie wordt uitgezocht wat de varianten zijn, gevolgd door een discussie over de financiering. Het uitgangspunt is dat in het jaar 2015, als er een MZB of HSL is, de realisatie is voltooid. De opmerking in de bijlagen van de samenwerkingsovereenkomst over het STOV maakt overigens dat bij ondertekening alle partijen verantwoordelijk zijn voor een goede realisering daarvan. Ook dat stuurt de onderhandelingen over het STOV van de komende twee jaar.

De heer SCHAAP begrijpt dat de samenwerkingsovereenkomst niet als voorwaarde kan bevatten dat het STOV is gerealiseerd.

De heer SWIERSTRA wijst erop dat dit niet mogelijk is, omdat niet duidelijk is hoe het STOV eruit gaat zien. Dat kan immers variëren van een investering van € 100 miljoen tot € 1,5 miljard.

De heer BLANKSMA denkt dat aangegeven kan worden dat een aantal elementen bij het laatste "go, no go"-moment wordt betrokken. Er moet aangegeven worden wat de afwegingspunten zijn.

De heer SWIERSTRA laat dat aan de discretie van de staten over. Het opnemen van het STOV

als voorwaarde houdt in feite een open-einde-regeling in. Dat accepteert Den Haag noch de Landsadvocaat.

De heer BLANKSMA kan zich voorstellen dat de staten in een motie vastleggen welke criteria gelden op de "go, no go"-momenten, bijvoorbeeld de uitslag van een eventueel referendum en de zekerheid van realisatie van het STOV.

De heer SWIERSTRA vindt dit koffiedik kijken. Het inbouwen van voorbehouden moet bovendien passen binnen de overeenkomst naar burgerlijk recht, zoals de voorgestelde samenwerkingsovereenkomst. Dat laat onverlet dat de verschillende fracties voor zichzelf kunnen vastleggen dat het oordeel van voldoende opbrengst van de aandelen afhankelijk is van de verplichtingen die elders aangegaan moeten worden. Als voor het STOV, bijvoorbeeld, ook geldt van Essent-aandelen nodig is, kan dat immers een ander licht op de zaken werpen. Het kan echter niet als ontbindende voorwaarde in de samenwerkingsovereenkomst opgenomen worden.

De heer SCHAAP kan zich voorstellen dat, bijvoorbeeld, een derde van de Essent-opbrengsten wordt bijgedragen aan realisering van de ZZL. Dat is echter inclusief realisering van het STOV. Dat moet ook worden afgesproken.

De heer SWIERSTRA wil een dergelijke interne afspraak, de verantwoordelijkheid van staten en college, niet koppelen aan het voorgelegde statenvoorstel.

Het dividend moet veilig worden gesteld, waarna de overblijvende meerwaarde voor een deel ingezet zal worden voor de ZZL en voor een belangrijker deel bestemd blijven voor projecten in de provincie. Over percentages en verdeling aan delen van de provincies zal het college geen voorstel doen. Voorstellen van de staten op dit punt, bijvoorbeeld over trekkingsrechten, worden ook ont-raden. Dit kan immers de beleidsvrijheid beperken bij de afweging van projecten over tien of vijftien jaar. Zuidoost-Drenthe zal op geen enkele wijze achtergesteld worden.

Enkele vragen kunnen beter ambtelijk afgehandeld worden. Overigens ligt het in de bedoeling in een stuk een groot aantal, ook elders gestelde vragen, van een antwoord te voorzien.

De VOORZITTER dankt de gedeputeerde voor zijn beantwoording.

De heer NIJENBRINKS vraagt of de samenwerkingsovereenkomst ongeclausuleerd wordt getekend.

De heer SWIERSTRA wijst erop dat de samenwerkingsovereenkomst een zeer groot aantal voorwaarden, clausules, inperkingen en toedeling van risico's bevat. Het toevoegen van nieuwe clausuleringen leidt tot het openbreken van de overeenkomst. De ruimte daarvoor is uitermate klein.

De heer KUIPER vraagt of de clausules van Drentse zijde dezelfde zijn als die van de provincies Groningen en Fryslân.

De heer SWIERSTRA ontkent dit. De samenwerkingsovereenkomst voldoet aan de voorwaarden die de provincie Drenthe heeft gesteld.

De heer HOEKSTRA wijst erop dat enkele punten van de overeenkomst nadere studie vergen. Zo staat er dat nadere eisen, bijvoorbeeld aanpassingen in het tracé als gevolg van "ruimte voor water" rondom de stad Groningen, voor rekening zijn van degene die deze aanbrengt.

De VOORZITTER constateert dat het statenstuk voldoende is besproken.

De heer ENGELS vraagt wanneer er een verslag beschikbaar is.

De VOORZITTER neemt aan dat er voor volgende week een verslag ligt.

5. Sluiting

De VOORZITTER sluit om 21.00 uur de vergadering.

HJE

TOEZEGGINGEN: Geen.

