

Op te bergen
in de band van
21 april 2004

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

Verslag

van de vergadering van de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit

gehouden op 29 maart 2004

INHOUD

Opening	2
Mededelingen	2
Vaststelling agenda	3
Verslag 23 februari 2004	3
Ingekomen stukken	3
IPO-aangelegenheden	3
Informatie uitkomsten bestuurlijk overleg MIT	4
Meerjarenuitvoeringsprogramma verkeer en vervoer 2004-2007	6
Motie van Gent (ISA-systemen)	12
Sluiting	13

STATENCOMMISSIE RUIMTE, INFRASTRUCTUUR EN MOBILITEIT

Verslag van de vergadering van de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit, gehouden op 29 maart 2004 in het provinciehuis te Assen.

Aanwezig:

A. Lanting (VVD, voorzitter)
H. Baas (ChristenUnie)
mevrouw M.J. Berkman-de Haan (GroenLinks)
A. Faber (CDA)
J. Haikens (VVD)
mevrouw I.J. Huisman-Holmersma (PvdA)
H.G. Idema (PvdA)
J. Langenkamp (GroenLinks)
E. Olij (PvdA)
A.G.H. Peters (CDA)
B. Popken (OPD)
G. Roeles (VVD)
J. Slagter (PvdA)
mevrouw G. Timmer-Rijkeboer (D66)
mevrouw K. Westerkamp-Exoo (CDA)
G. Wieringa (Drents Belang)
J. Zweens (PvdA)

Voorts aanwezig:

S.B. Swierstra (VVD, gedeputeerde)
mevrouw J. Stapert (commissiegriffier)

Met kennisgeving afwezig:

G. Dijks (VVD, gedeputeerde)
J.W.M. Engels (D66)
C.D. de Jong (Fractie de Jong)
K.H. Smidt (VVD)
A. Wendt (ChristenUnie)

1. Opening

De VOORZITTER opent de vergadering.

2. Mededelingen

De VOORZITTER deelt mee dat de heren Smidt, Engels en gedeputeerde Dijks verhinderd zijn. Verder deelt hij mee dat provinciale staten op 17 maart 2004 hebben besloten de rondvraag weer in te voeren bij de commissies, na de behandeling van de ingekomen stukken. Het is de bedoeling om hiermee te beginnen met ingang van de volgende commissievergadering in mei 2004. Tijdens de volgende commissievergadering zal dit dus weer op de agenda terugkomen. Naar aanleiding van de training die voorzitters en vicevoorzitters van de commissies hebben gevolgd, is besloten om de interne, procedurele, agendapunten te verplaatsen naar het laatste deel van de vergadering. De bedoeling hiervan is de vergaderingen wat aantrekkelijker te maken voor de bezoekers. Deze commissie heeft een uitnodiging gekregen van de Productgroep Wegen en Kanalen om op 6 september 2004 op werkbezoek op locatie te gaan.

De COMMISSIE stemt hiermee unaniem in.

De VOORZITTER wijst er verder op dat er een uitnodiging ligt voor een werkbezoek aan de zweef trein in Lathen op 27 mei 2004. Ook de Statencommissie Bestuur, Financiën en Economie heeft belangstelling voor een dergelijk werkbezoek. De vraag ligt dus voor of de commissie dit de moeite waard vindt. Indien het werkbezoek op 27 mei 2004 plaatsvindt, dan moeten de commissieleden daar ongeveer om half twaalf aanwezig zijn.

De heer LANGENKAMP merkt op dat zijn gehele fractie drie jaar geleden al eens een dergelijk werkbezoek heeft afgelegd, dus heeft hij er niet zo'n behoefte aan. Ook heeft er in het verleden al eens een statenexcursie plaatsgevonden, zodat een groot deel van de oudere statenleden vermoedelijk niet zo'n behoefte heeft aan een dergelijk werkbezoek.

De heren Roeles en Peters merken op, op 27 mei 2004 verhinderd te zijn.

Mevrouw HUISMAN stelt zich voor dat een dergelijke excursie voor nieuwe statenleden wel interessant is. Daarom stelt zij voor om ook de Statencommissie Milieu, Water en Groen erbij te betrekken.

De VOORZITTER merkt op dat 27 mei 2004 geen optie is, aangezien er dan te veel afmeldingen zijn. Hij stelt voor om hier op een later moment nog eens naar te kijken, zodat van de zijde van de griffie te zijner tijd een voorstel voor een nieuwe datum zal volgen. Verder deelt hij mee dat de heer Baas afgelopen vrijdag een werkbezoek aan de Milieuraad en de Fietzersbond enfb heeft gehad. De heer Baas heeft daar iets gekregen wat hij graag zou willen overhandigen aan de gedeputeerde en geeft hem daartoe de gelegenheid.

De heer BAAS merkt op dat er op 25 maart 2004 een symposium is geweest in de Hortus in Leiden, georganiseerd door de Milieufederatie Drenthe en de Fietzersbond enfb. Daarin is de provincie uitgebreid geïnformeerd over fietsen en vooral over het woon-werkfietsen in het gebied van de Regiovisie Groningen-Assen. Het was een boeiend symposium met veel aandacht en liefde voor het vertrouwde rijwiel, onder de titel Rapper op de trapper. Er is spreker verzocht dit boekje aan de heer Swierstra te overhandigen.

De heer BAAS overhandigt het boekje Rapper op de trapper aan de heer Swierstra.

De heer SWIERSTRA merkt op dat het hem al bekend was dat dit boekje zou worden aangeboden. Op het moment dat dit boekje werd aangeboden, verbleef spreker in Den Haag om daar over de Nota ruimte te spreken. In die zin ligt er een parallel die inhoudt dat de Nota ruimte de provincie de ruimte moet geven om het nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen op de goede manier op de kaart te zetten en daar hoort ook een goed fietsverkeer bij. Hij verwijst daarbij naar het centraal rijwielpladenplan. De provincie heeft ook een goed digitaal inzicht en er is in wezen ook al een kaart klaar met betrekking tot datgene wat er in de regiovisie op dit gebied al is. Het is onmiskenbaar dat op dat gebied de komende jaren nog meer kan en moet gebeuren. Er zitten tien aanbevelingen bij het boekje die hij nog niet heeft gezien, maar waar zeker naar gekeken moet

worden om dat de komende jaren een plaats te geven. Fietsverkeer, toeristenverkeer en ontsluiting van het groene gebied, evenals de combinatie met het openbaar vervoer, zijn punten die bij voortdurende in de schijnwerpers staan. Het is een aardig symposium geweest en het college zal kijken wat er met hetgeen in Rapper op de trapper staat gedaan kan worden.

De heer LANGENKAMP merkt op dat alle statenleden binnenkort het boekje Rapper op de trapper op cd-rom krijgen toegestuurd.

3. Vaststelling van de agenda

De heer PETERS stelt voor om agendapunt 8 van de agenda te halen. Allereerst is hij erg laat in het bezit gekomen van het stuk, waardoor hij het niet binnen zijn fractie heeft kunnen bespreken. Verder mist hij in de korte toelichting de opvatting van de PvdA-fractie zelf. Hij wil het stuk dan ook of nu agenderen met daarbij de mogelijkheid dat iedere fractie zelf een inhoudelijk oordeel kan geven, of het punt van de agenda laten halen.

De heer WIERINGA wil dit punt op de agenda laten staan.

De heer HAIKENS wil van de PvdA horen wat de motivatie is om agendapunt 8 op de agenda te laten zetten.

De heer SLAGTER merkt op dat hij het knelpunt zoals hij dat ervaart heeft benoemd en de vraag is of de commissie dit ook als een knelpunt ervaart. Daarom wil hij dit punt graag op de agenda laten staan.

De heer BAAS heeft geen bezwaar om het agendapunt als zodanig te behandelen maar vindt wel dat hij de stukken erg laat heeft ontvangen. Hij wist pas op vrijdagavond wat de PvdA nu eigenlijk wilde vragen.

De VOORZITTER merkt op dat de PvdA bij de behandeling van dit agendapunt een verdere toelichting kan geven, zodat hij voorstelt om het agendapunt als zodanig te handhaven. Indien het nodig is kan het punt ook nog eens een andere keer worden opgevoerd. Hij constateert dat er geen meerderheid is om agendapunt 8 af te voeren, zodat dit gewoon zal worden behandeld. Dat

betekent dat de agenda conform ontwerp wordt goedgekeurd en vastgesteld.

4. Verslag vergadering 23 februari 2004

Het verslag wordt conform ontwerp goedgekeurd en vastgesteld.

5. Ingekomen stukken

De heer WIERINGA vraagt of brief B1 wordt meegenomen bij de behandeling van het Provinciaal omgevingsplan (POP).

De VOORZITTER antwoordt bevestigend.

Er zijn voor het overige geen opmerkingen of vragen naar aanleiding van de ingekomen stukken.

6. IPO-aangelegenheden

De heer POPKEN heeft vernomen dat de heer Rietkerk, gedeputeerde in de provincie Overijssel, nogal ontstemd is over de ontwikkeling van spoorlijnen in Noord-Nederland. Als spreker het goed heeft begrepen voelt de heer Rietkerk zich in de kou gezet door het noordelijk gebied met betrekking tot de Hanzelijn. Blijkbaar zijn er toezeggingen gedaan met betrekking tot de Hanzelijn. Spreker wil weten of er sprake is van een alarmtoestand, of dat er sprake is van een storm in een glas water.

De heer SWIERSTRA denkt dat de heer Rietkerk als oud-kamerlid heel goed weet wat hierover door de regering en de Tweede Kamer is besloten en dat hij zich ook had kunnen vergewissen van wat al jaren het standpunt van Noord-Nederland en Overijssel is, namelijk dat de Hanzelijn prioriteit moet hebben. Spreker heeft op dit moment geen enkele aanwijzing dat daaraan getornd zal worden. Iets anders is dat er een discussie gaande is over welke grote strategische projecten er in het kader van het IPO aan het Rijk als aanbod worden gedaan om de komende jaren de ruimtelijkeontwikkelingsplanologie en de ontwikkeling van Nederland in het algemeen meer vorm en inhoud te geven. Daarin staat natuurlijk voor Noord-Nederland de noordcorridor, met als onderdeel de Zuiderzeelijn, prominent op de agenda. Dat wordt ook door de andere provincies erkend en de zorg op basis daarvan dat er dan wel iets met de

Hanzelijn zou gebeuren is wat spreker betreft volstrekt uit de lucht gegrepen, omdat de provincie Drenthe, maar ook Noord-Nederland daarover een heel helder standpunt hebben: die lijn wordt gewoon aangelegd. De zorg van de heer Rietkerk is dan ook volkomen overbodig, tenzij hij als oud-kamerlid andere aanwijzingen heeft dat bijvoorbeeld de regering wil tornen aan de gelden die ter beschikking komen. De Hanzelijn is een onderdeel van de afspraken die er in het kader van Langman zijn gemaakt, en het zou wel vreemd zijn indien de provincie die afspraak zou laten vallen.

7. Brief van 15 januari 2004, kenmerk VV/A4/200400059, inzake informatie uitkomsten bestuurlijk overleg MIT

De heer LANGENKAMP merkt op dat in de kantlijn staat dat de discussie over dit punt kaderstellend behoort te zijn, maar spreker heeft dit veel meer als informierend bedoeld. Spreker heeft destijds gevraagd de consequenties van deze brief voor het Kolibri-project nog eens goed toe te lichten. Er staat in het stuk dat werkafspraken zijn gemaakt om verder te spreken over verantwoordelijkheden en mogelijkheden ter verbetering van het spoorse deel van het Kolibri-project, maar hij vraagt wat hij zich daar nu bij moet voorstellen. Er staat dat dit niet als één project moet worden gezien, maar wat heeft dit nu met de financiering te maken? Hij heeft dit punt geagendeerd omdat er op het gebied van de decentralisatieproblematiek en het spoordossier van alles en nog wat gebeurt. De Hanzelijn valt daar ook onder. Over deze materie hoort hij van alles en nog wat, er wordt veel overleg gepleegd en kennelijk zet het ministerie de provincies toch wel enigszins onder druk. Spreker wil weten wat de stand van zaken in dezen is.

De heer WIERINGA merkt op dat voor de aanleg van hoofdwegen € 330 miljoen beschikbaar is. Hiervan krijgt het Noorden helemaal niets en dat is naar zijn mening niet juist. Een groot knelpunt is de A28 bij Zwolle-Meppel, waar het verkeer dat normaal over vier rijstroken gaat, over twee rijstroken geleid moet worden. Dat geeft problemen en volgens hem moeten hier zo snel mogelijk extra banen worden aangelegd, om zodoende niet meer tijd en geld te verspillen aan lapmiddelen zoals plus- en spitsstroken die de verkeersveilig-

heid beslist niet bevorderen. Verder moeten er geen middelen meer worden besteed aan allerlei onderzoeken. Voor de benutting van de hoofdwegen is € 715 miljoen beschikbaar. Het Noorden krijgt van dat bedrag maar € 25 miljoen voor het knooppunt Lankhorst-A28-A32. Voor de regionale bereikbaarheid is € 360 miljoen beschikbaar, maar hier krijgt het Noorden maar € 10 miljoen van. Van het totaal beschikbare bedrag van meer dan € 1,4 miljard, krijgt het Noorden maar € 35 miljoen. Dat is geen juiste verdeling. Hij vraagt het college welke stappen zijn ondernomen om meer van de gelden beschikbaar te krijgen voor het Noorden. Ten aanzien van de Zuiderzeelijn roept hij alle statenleden op om niet akkoord te gaan met de Stuurgroep Zuiderzeelijn voor een raadpleging onder de bevolking. Er moeten naar zijn mening eerst betere voorstellen worden gelanceerd voor een echte burgerraadpleging. De bevolking moet betrokken worden bij alle keuzes die er gemaakt kunnen worden, dus alle vier varianten moeten aan de bevolking worden voorgelegd. In de raadpleging van de stuurgroep, die zich beperkt tot twee varianten, worden burgers op een zijspoor gezet.

De VOORZITTER merkt op dat de keuzes tussen de varianten geen betrekking hebben op de bedragen die ervoor in het MIT beschikbaar worden gesteld.

De heer SWIERSTRA merkt op dat het begrip "kaderstellend" in dit verband erg bijzonder is, want het zou wel erg vreemd zijn indien de provincie het Rijk kaders zou kunnen stellen. Dat probeert de provincie wel iedere keer, maar dat lukt net niet helemaal. Het MIT is dan ook kaderstellend voor de provincie. Het is een ieder jaar terugkerende happening waarbij het Rijk zijn uitvoeringsprogramma bekendmaakt. Er wordt zwaar over onderhandeld en bij het overleg dat daarover in het najaar is gevoerd heeft de provincie al aangegeven dat zij niet ontevreden is over datgene wat voor Drenthe en Noord-Nederland op de agenda staat. Voor wat betreft de A28-A32 is het een geweldige doorbraak dat het Rijk daarbij de stappen heeft gezet die zijn gezet, namelijk de benuttingsmaatregelen tweede fase worden nog in deze kabinetsperiode aangepakt. Dat zijn niet zomaar lapmiddelen, maar bieden een behoorlijk aantal jaren soelaas voor de doorstroming en verkeersveiligheid. Dat gebeurt niet in het minst

doordat ook het knooppunt Lankhorst volledig zal worden aangelegd en daarvoor worden de nodige middelen ter beschikking gesteld. Aan die weg worden honderden miljoenen besteed en gelijktijdig kan er worden gestart met de planstudie voor een meer structurele oplossing op de lange termijn. De planstudie is een onderdeel in de formele vaststellingsprocedure van infrastructurele werken in Nederland, want het gaat om zeer veel belastinggeld en dat moet op een zorgvuldige manier worden gedaan. Op basis van de officiële verkenning is besloten de planstudie te starten en er zal nog heel wat studiewerk moeten worden verricht in combinatie met de tracéwerkprocedure en dergelijke. De bagatellisering van het studiewerk zoals de heer Wieringa die geeft, werpt hij dus verre van zich, want de planstudie is een absoluut noodzakelijke aangelegenheid. Wel moet het zo praktisch en snel mogelijk worden gedaan, om te voorkomen dat een dergelijke studie, zoals in het verleden, pas op lange termijn en met hoge kosten verscheen. Aan de planstudie zal overigens Noord-Nederland - en dus ook Overijssel - een bijdrage van 50% moeten leveren. Daarover is de provincie op dit moment met Verkeer en Waterstaat in overleg en er zijn procedureafspraken gemaakt tussen de provincie Drenthe, de provincie Overijssel, de beide directies van Rijkswaterstaat Oost en Noord en de desbetreffende gemeenten. Zo kan ervoor worden gezorgd dat het geld weggezet kan worden en maatregelen kunnen worden getroffen in deze kabinetsperiode. In relatie tot wat er elders ook in het land moet gebeuren is het een duidelijk pluspunt dat er voorrang wordt gegeven aan de A28. Met betrekking tot Kolibri is bekend dat de provincie al jarenlang probeert om dit project als drager en totaalconcept van de regiovisie gefinancierd te krijgen. In de diverse studies die zijn gedaan is het Rijk niet overtuigd geraakt van het feit dat het als één en ondeelbaar project moet worden gezien. De enige ratio daarvan is dat als het een ondeelbaar project is, de omvang daarvan zo groot is dat het bedrag daarvan uitkomt boven € 112 miljoen, waarboven het Rijk wel of niet meefinanciert, terwijl het onder dat bedrag vanuit de eigen middelen moet worden gedaan. Het Rijk heeft op dat punt toch een stapje gezet, door uit de middelen die op dit moment beschikbaar zijn in ieder geval al een bijdrage van € 10 miljoen beschikbaar te stellen, waardoor de provincie al weer een stapje verder is in het totale project. Een van de onderdelen die in het project

nadere studie vergen betreft de vraag hoe de spoorse onderdelen niet op een andere manier nog slimmer zouden kunnen, en daarover wordt in het najaar met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat door de provincie gesproken om te kijken of de provincie daar niet een stap verder in kan komen. Het concept is in zijn totaliteit onderdeel van de discussie rondom de regiovisie en die ligt binnenkort ook ter tafel. Daarbij zullen de staten dan verder kunnen spreken over hoe dan vorm moet worden gegeven aan de verschillende onderdelen. De provincie is er nog lang niet, want het project brengt hoge investeringen met zich mee, maar als ruggengraat van de regiovisie en van het openbaarvervoersysteem is dit wel erg belangrijk. Hij is dan ook blij dat de provincie in ieder geval € 10 miljoen heeft kunnen binnenhalen, waar andere regio's volledig achter het net hebben gevist. Ten aanzien van de Zuiderzeelijn is hij ook uitermate tevreden dat het bedrag van € 2,7 miljoen in de begroting is blijven staan. Hij hoopt nu op korte termijn van het kabinet een besluit te krijgen dat de prijsvraag kan worden gestart, zodat duidelijk wordt of de markt nu wel op de plannen instapt of niet. Gelijktijdig zal dan ook de verdere procedure in gang worden gezet ten aanzien van consultatie, raadpleging van burgers en wat dies meer zij.

De heer LANGENKAMP vraagt in welke richting de stuurgroep of het college denkt als het gaat om de discussie over het spoorse deel in het Kolibri-project. Is het zo dat de Nederlandse Spoorwegen vinden dat geen light rail plaats mag vinden op het gewone spoor?

De heer SWIERSTRA merkt op dat het allemaal verschillende onderdelen zijn, zoals tram, light rail, het bestaande spoor, eventueel extra light rail en het openstellen van voor het personenvervoer gesloten routes naar Veendam en dergelijke. Dergelijke zaken brengen investeringen met zich mee en voor een deel zijn dat aansluitingsproblemen en dergelijke. De suggestie bij het ministerie was dat er nog wel slimmere oplossingen waren te bedenken dan nu in de verkenningstudies ten aanzien van Kolibri staan. Daarvan heeft spreker gezegd dat hij dat dan wel eens wilde zien, zodat de bal nu ook bij de andere kant ligt. Er zijn op dit moment nog geen nadere uitgewerkte voorstellen hoe een en ander precies zou moeten. Er zal met het Rijk ook gelijktijdig worden overlegd over de

nota over het betrouwbaar benutten van het spoor, die te maken heeft met investeringen in het totale spoor in Noord-Nederland. Dat heeft ook weer een relatie met het gebied Groningen-Assen, want het gaat dan immers over reistijden en dergelijke. Bij het eventueel verhogen van frequenties op de bestaande lijnen hoeft hij het nog niet eens te hebben over light rail, maar over de bestaande lijn tussen Groningen en Assen. Over dergelijke zaken gaat hij in overleg om te kijken of daar op korte of langere termijn meer muziek in zit.

De heer LANGENKAMP gaat het erom dat het light-railprincipe intact blijft en dat dit niet worden uitgewisseld tegen meer capaciteit op die lijn.

De heer SWIERSTRA merkt op dat daar op dit moment absoluut geen sprake van is. Dit is ook geen reden om plotseling af te zien van light rail, hoewel er vele varianten op light rail denkbaar zijn. Wat vaststaat is dat investeringen aan het spoor nu eenmaal heel kostbaar zijn. Bij decentralisatie werd tussen neus en lippen opgemerkt alsof de Hanzelijn daar ook toe zou behoren, maar dat is niet het geval. De Hanzelijn behoort in iedere variant tot het kernnet van de spoorwegen en komt dus niet in aanmerking voor overdracht. Aan het einde van 2003 heeft de provincie een brief gekregen van Verkeer en Waterstaat waarin de provincie werd uitgenodigd om te komen praten over decentralisatie, overdracht en overname van de spoorlijn Zwolle-Emmen, aangezien dat één van de lijnen is die niet in dat kernnet terechtkomt. Eenzelfde soort brief hebben zijn collega's in de rest van het land ook gekregen, want het gaat in zijn totaliteit om een veertiental lijnen. Het Rijk had gedacht een briefje te versturen en dan wel binnen een paar weken bericht te krijgen, maar dit zit toch iets ingewikkelder in elkaar. Op dit moment is de provincie bezig zich te oriënteren op de vragen die dit met zich meebrengt en dat zijn er zeer veel als het gaat om exploitatie, verantwoordelijkheden, risico's en dergelijke. Ook de discussie over de plaats die een dergelijke spoorlijn moet hebben in de totale regionale verantwoordelijkheid voor het openbaar vervoer betreft een discussie die nog in een beginfase is. Daar spreken de provincies onderling ook over in IPO-verband, waarbij het gaat over de randvoorwaarden die moeten worden gehanteerd bij het al dan niet overnemen van dit soort lijnen, wat dit betekent voor het busvervoer en dergelijke.

In concreto kan hij daar op dit moment nog niet veel over zeggen, anders dan dat het gesprek wordt aangegaan om randvoorwaarden te inventariseren en zaken op een rijtje te zetten, want de provincie Drenthe heeft geen spoorlijnen. In de loop van het jaar hoopt hij daar wat meer zaken van op papier te krijgen. Als het gaat om de rol van de staten, dan spreekt het voor zich dat het college geen enkele stap zal zetten die rijdt buiten de budgettaire en ruimtelijke kaders die zijn gesteld. Als dat wel nodig is, dan komt het college hierop terug. Verder is hij bezig om te kijken hoe de staten ook tussentijds kunnen worden geïnformeerd over wat er allemaal gaande is rondom het openbaar vervoer, maar ook de recente ontwikkelingen ten aanzien van het busvervoer en dergelijke. Hij zoekt naar een mogelijkheid om de commissie daar nog dit voorjaar over bij te praten en duidelijk te maken binnen welke kaders dergelijke ontwikkelingen moeten worden geplaatst. Hij komt hier nog op terug en zodra er besluiten zullen moeten worden genomen en concrete stappen moeten worden gezet, komen er natuurlijk voorstellen voor te liggen.

De heer WIERINGA merkt op problemen te hebben met het Kolibri-project en vindt de rijksbijdrage van € 10 miljoen aan dit project, zeer minimaal.

De heer SWIERSTRA antwoordt dat er in deze staten altijd breed is gepleit voor het Kolibri-project. Dit project is dan ook zeer belangrijk in het kader van het openbaar vervoer en het ontwikkelen van de Regiovisie Groningen-Assen en dat er geprobeerd moet worden om daarvoor zoveel mogelijk geld van rijkszijde binnen te halen. Met die opdracht is hij op pad en op het moment dat daar toch € 10 euro voor binnenkomt, dan is dat een stap in de goede richting. Verdere discussies daarover worden in een later stadium nog gevoerd.

8. Brief van 4 februari 2004, kenmerk 51/6.24/2003011494, inzake Meerjaren-uitvoeringsprogramma verkeer en vervoer 2004-2007

De heer SLAGTER merkt op dat dit punt alleen op de agenda gezet kon worden omdat het zich tijdens de statenvergadering op de lijst van ingekomen stukken bevond. Vandaar dat de tijd daar-tussen heel beperkt is. Hij wil naar aanleiding van

dit stuk een discussie in de commissie op gang brengen. Recentelijk heeft hij een statenstuk voorgelegd gekregen, waarin hem werd gevraagd middelen toe te bedelen aan infrastructuur. Bij het punt met betrekking tot corridorgewijze aanpak stond er alleen dat woord, terwijl er verder weinig toelichting stond, totdat een week daarna het Meerjarenuivoeringsprogramma (MUP) verkeer en vervoer 2003-2007 binnen was. Op dat moment zag hij het uitvoeringsprogramma met een inhoudelijke toelichting en keuzes die in het verleden waren gemaakt. Hij vond het een beetje de omgekeerde wereld, want er werd namelijk eerst geld toegekend en vervolgens werd gekeken wat de plannen waren. Spreker is zich vervolgens gaan verdiepen in wat nu eigenlijk de rol van de staten bij dit beleid is en hoe de staten aan de orde komen. Het college heeft vorig jaar doelstellingen bekendgemaakt over bereikbaarheid en verkeersveiligheid en verder dient er iedere vier jaar het POP te worden vastgesteld. In het POP worden beleidsintenties uitgesproken, maar het is wel na te gaan dat als het over vier jaar gaat de finesses van het beleid niet in het POP zullen voorkomen. Verder worden de afspraken in het POP pas na vier jaar getoetst. Wel ziet hij dan elk jaar de stukken aan zijn neus voorbijkomen waarin dat beleid uitgevoerd wordt. Wat hem opviel is dat de inhoudelijke structuur van hoe er tot beleid wordt gekomen, buiten de staten om wordt vastgesteld. Zo is er een verkeers- en vervoersberaad dat gevuld wordt door bestuurders, ambtenaren en instanties die het samen eens worden over het beleid en die op die manier de grootste leverancier zijn van de beleidsideeën. Weliswaar kunnen de staten naar voren brengen dat zij op dit moment dual zijn, maar de staten kunnen ook zo dual zijn dat zij enkel nog toezien op welk beleid er voor hun neus langsgaat en zij helemaal geen invloed meer hebben. Dat laatste lijkt spreker niet echt de bedoeling. Bij een voorzichtige analyse van het dualisme ziet spreker dat de staten verder van het college af zijn komen te staan, dat de beleidsvrijheid aan de kant van het college is komen te liggen en dat de controlerende taak van de staten zwakker is geworden. Als deze manier van beleidsontwikkeling ook al vóór de invoering van het dualisme plaatsvond, heeft dit niets met het dualisme te maken maar is het gewoon een gebruikelijke gang van zaken in de provincie Drenthe. De vraag is of deze commissie de rol van de staten hierin voldoende vindt, of dat er een

modus moet worden gevonden om de staten binnen die vier jaar het beleid de maat te laten nemen en of de provincie op de goede weg is. Deze vraag wil spreker aan de commissie voorleggen.

De heer PETERS heeft de inbreng van de heer Slagter gehoord en heeft nog niet van de heer Slagter gehoord wat deze zelf graag zou willen en welke ideeën hij heeft. Zo weet spreker niet op welke momenten de heer Slagter toetsingsmomenten wil inbrengen en of hij daar ideeën of plannen over heeft. Er is een aantal momenten waarop de staten op dit moment wel degelijk invloed kunnen uitoefenen. Zo is er voor de komende tien jaar al een behoorlijk bedrag vastgesteld en er wordt een Provinciaal verkeers- en vervoersplan (PVVP) vastgesteld waar de staten ook invloed op kunnen uitoefenen. Verder is er een jaarlijkse begroting waarbij de staten vaststellen welke projecten worden uitgevoerd en hoeveel geld daarvoor beschikbaar wordt gesteld. Zelfs vorig jaar bij de begrotingsbehandeling hebben de staten erop aangedrongen dat zij zelf voorstellen wat nader gepreciseerd terug willen zien en toen ging de PvdA akkoord met de projecten zoals die toen op de lijst voorkwamen en met de besteding van het geld.

De heer HAIKENS merkt op dat de heer Slagter begon met vast te stellen dat de financiën door de staten worden vastgesteld en dat het college vervolgens overgaat tot beleidsinvoering. Daar is volgens spreker niets mis mee, want dat is volgens hem de reguliere gang van zaken. Hij vraagt dan ook wat de PvdA daar verkeerd aan vindt of wat er verbeterd kan worden. Uit deze vraagstelling proeft hij namelijk toch iets van onbehagen aan de kant van de PvdA en een gevoel van niet helemaal goed doorzicht te hebben in deze materie. Toch moet hij zeggen dat in het verleden het beleid is vastgesteld en dat er provinciale commissies zijn die tot de vaststelling van uitvoering overgaan en dat jaarlijks in de begroting die zaken worden vastgesteld. Hij vraagt dan ook aan de heer Slagter waar bij de PvdA de pijn zit in de manier waarop dit nu geregeld is. Hij mist ook de lijn en de visie hoe het volgens de PvdA dan wel zou moeten en vraagt zich af of de staten over dit onderwerp wel een beslissing willen nemen.

De heer LANGENKAMP is het in grote lijnen eens met de vraagstelling van de heer Slagter, maar de

oplossing heeft spreker ook niet. Hij denkt dat de staten wat eerder allerlei overwegingen zouden willen bespreken in de staten, omdat de staten wat te afwachtend zijn. De positie van de staten is dan ook zeker niet stevig genoeg, maar hoe verder je dat? Tot nu toe is de belangrijkste gelegenheid daartoe de algemene beschouwingen en daar wordt dan ook gebruik van gemaakt door moties in te dienen om bijvoorbeeld meer geld naar het openbaar- en fietsvervoer te sluizen. Bij de algemene beschouwingen is het de vraag of de desbetreffende fractie dergelijke verlangens in zo'n hectische vergadering kan realiseren. Verder is er nog een risico dat de staten wel van alles willen, maar dat er geen ambtenaren zijn om dit uit te voeren of dat er geen geld is om dit te doen. Om als staten nog invloed te kunnen uitoefenen op een verhaal dat al voor tien jaar is vastgelegd, is heel erg moeilijk, maar zo is de constructie helaas wel. Dat de afstand tussen de staten en het college door het dualisme groter is geworden, is zeker het geval en spreker denkt ook dat dat de bedoeling was. Provinciale staten dienen echter die kaderstellende rol veel meer zelf op te pakken. Hij wil aan dit onderwerp dan ook liever een aparte vergadering wijden, want dit geldt voor veel meer punten.

De heer HAIKENS merkt op dat in het verleden kaders zijn vastgesteld waarbinnen het huidige beleid wordt uitgevoerd. Hij vraagt of de heer Langenkamp tot de conclusie komt dat die kaders, zoals die in het verleden zijn vastgesteld, niet ver genoeg gaan. Hij vraagt of er naast de algemene beschouwingen nog meer toetsingsmomenten moeten komen waarbij dit soort dingen wordt besproken.

De heer LANGENKAMP antwoordt bevestigend. Er zouden meer ijkpunten moeten zijn dan alleen de algemene beschouwingen, omdat het er daarbij vaak alleen maar op aankomt of na een dag praten een motie wordt aangenomen of niet.

De heer HAIKENS vraagt of de heer Langenkamp dan tussendoor enkel op de hoogte wil worden gehouden van de ontwikkelingen, of dat hij wil dat er ook tussendoor inhoudelijk sturing aan het beleid kan worden gegeven. Indien in de staten meerdere keren per jaar sturing wordt gegeven aan het beleid, dan weet het college op een gegeven moment niet meer waar het aan toe is en

komt het beleid strategisch gezien op langere termijn niet erg sterk over.

De heer LANGENKAMP heeft ook aangegeven dat hij het probleem erkent, maar nog niet precies weet wat de oplossing is. Voor wat betreft de statenagenda zijn er provincies waarin voor een periode van vier jaar is vastgelegd wat het college gaat doen. Indien er dan over drie jaar een beslissing moet worden genomen kunnen provinciale staten bepalen dat zij zich tussendoor willen laten informeren door hoorzittingen en dergelijke, waarbij de staten kunnen aangeven wat zij ervan vinden, zodat dit als richtinggevend kan worden meegegeven aan het college. Natuurlijk moet er continuïteit zijn, want negentig procent van de besteding van de gelden ligt vast. Toch kunnen de staten wellicht veel meer sturen dan tot nu toe het geval is geweest, waarbij kan worden bepaald dat bij een begroting negentig procent kan worden ingevuld door het college, maar tien procent door de staten.

De heer PETERS merkt op dat er juist bij infrastructurele projecten er heel veel jaren gemoeid zijn met procedures, planvorming en dergelijke. Daarom zijn het juist de strategische keuzes die richtinggevend zijn voor de ontwikkeling op (middel)lange termijn en dat moet worden overgelaten aan degenen die de provincie daarvoor heeft aangesteld.

De heer LANGENKAMP merkt op dat dat wel klopt, maar oppositiepartijen moeten de gelegenheid krijgen om zo nu en dan te kunnen bijsturen. Als er dan wordt gezegd dat daar geen geld voor is omdat er in een collegeprogramma al is vastgesteld wat er in vier jaar gaat gebeuren, vraagt hij zich af waarom de staten dan nog zitten te filosoferen over hoe het anders zou kunnen.

De heer BAAS merkt op dat het elk jaar weer een dilemma is, want er worden strategische keuzes gemaakt over een heel lange periode en dan moet er niet om de haverklap worden geschoven, want dan is er geen strategie meer maar veeleer sprake van de waan van de dag. Aan de andere kant moeten er wel momenten van bezinning zijn en dat moment treedt met name aan bij de algemene beschouwingen, waarbij gekeken kan worden of prioriteiten goed zijn vastgesteld in het kader van actuele ontwikkelingen. Zo kun je kijken of ver-

keersveiligheid in het kader van de aanleg van nieuwe wegen meer of minder prioriteit dient te krijgen. Bij de algemene beschouwingen is daar alle gelegenheid voor en een ander instrument dat de staten hebben is dat van de controle of alles volgens plan verloopt en tegen het bedrag dat daarvoor van tevoren is vastgesteld. Wat dat betreft hebben de staten wel mogelijkheden om bij te sturen. Hij wil er wel voor waken dat de staten zich hier te veel op projectniveau mee gaan bemoeien, want dat is nu juist aan het college gedelegeerd. Het dilemma is dat de staten dus wel graag wat meer ijkmomenten willen vaststellen, maar dit is erg lastig om te realiseren.

De heer POPKEN merkt op dat maar weer eens blijkt dat verkeer en vervoer een lastig onderdeel is van de bestuurlijke aangelegenheden. De nota die nu voorligt en die is vervaardigd door de Productgroep Verkeer en Vervoer is een goede nota, waardoor hij een breed beeld krijgt van de problematiek die er leeft. Er blijven nogal wat vragen over. De staten willen weliswaar de vinger aan de pols houden, maar de vraag is of de staten met het aanbrengen van meerdere ijkmomenten juist de procesvorming niet belemmeren. Gedurende een lopend traject moeten de staten dan ook niet op ieder onderdeel de vinger willen leggen.

De heer WIERINGA merkt op dat het MUP verkeer en vervoer 2004-2007 voorligt. Het is een mooi rapport waar in wezen maar heel weinig mee gebeurt. Spreker wil meer inspraakmomenten hebben, zodat het mogelijk is om vaker tussentijds te sturen op wat in het uitvoeringsprogramma is vastgesteld.

De heer SLAGTER merkt op dat het voorliggende stuk niet inhoudelijk aan de orde hoeft te komen, want het ziet er goed uit en het vigerende beleid is er goed in uitgewerkt. Daar ging het dan ook niet om. Spreker heeft gehoord dat het CDA tevreden is met de manier waarop het bestuurlijk beleid wordt uitgevoerd en de invloed die de staten daarop hebben. Spreker heeft niet de behoefte om eenmaal ingezet beleid waarover eenieder het eens is, ter discussie te stellen. Het gaat spreker erom dat er bij gekozen beleid, wat veel tijd en geld kost, tussendoor moet worden gekeken of de goede weg is ingeslagen. De tijden veranderen en de vragen van de omgeving zijn anders. De vraag is dan of de staten daarop in moeten spelen, of

gewoon moeten blijven uitvoeren wat vier jaar geleden is afgesproken. Dat gevoel heeft spreker een beetje als hij de stukken leest. Weliswaar wordt opgemerkt dat de algemene beschouwingen daarvoor de uitgesproken gelegenheid vormen, maar spreker vindt de algemene beschouwingen veel meer een politiek spel waarbij her en der zaken naar voren worden gehaald. Partijen brengen verschillende onderwerpen naar voren bij die gelegenheid, waardoor er weinig mogelijkheden zijn om ingezet beleid te bespreken. Spreker stelt voor om, om de twee jaar een actualisatie van beleid vast te stellen. Dat is wel extra werk, maar in 2004 wordt bijvoorbeeld POP II vastgesteld waarin nieuwe beleidsrichtingen worden opgenomen. Dit jaar komt de Nota mobiliteit van het ministerie uit en vorig jaar en dit jaar is te merken dat de beschikbare middelen steeds minder worden. Alles bij elkaar dient die gehele materie tussendoor te worden bekeken door middel van een actualisatie of rapport. Dit zou om de twee jaar kunnen worden herhaald, namelijk één keer midden in de POP-periode en één keer aan het einde van de POP-periode. Spreker kan zich in zo'n structuur voorstellen dat de staten tussendoor de dingen goed onder de loep nemen en ook structurele wijzigingen kunnen aanbrengen. Die actualisatie om de twee jaar mag ook een toetsing in zich hebben van het beleid dat in de afgelopen periode uitgevoerd is.

De VOORZITTER vraagt de heer Swierstra om een reactie op het voorstel van de heer Slagter.

De heer SWIERSTRA merkt op de vraagstelling van de heer Slagter goed te begrijpen, want de staten worden regelmatig geconfronteerd met allerlei stukken, nota's en besluiten van het college en de vraag is hoe die staten nog grip hebben op dat totale proces. Dat er daarom regelmatig momenten van bezinning worden ingelast, is heel erg belangrijk, want dat hoort bij de kaderstellende en controlerende rol van de staten. Een ander punt is dat verkeer- en vervoerbeleid veel meer is dan beleid gericht op infrastructuur of meer is dan een opeenstapeling van projecten. Het is namelijk bereikbaarheids- en mobiliteitsbeleid, waarbij verkeer en vervoer in samenhang met verkeersveiligheid, ruimtelijke ordening en milieu tot een uitvoeringsprogramma komt. De aard van het soort projecten en de investeringen die moeten worden gedaan zijn vaak meerjarig en

vergen veel samenwerking met veel partijen. Deze wegen kruisen elkaar en daarom zijn er gecombineerde financieringsstromen nodig. Verder is dit een terrein waarbij allerlei wettelijke procedures met zich meebrengen dat het meerjarig moet. Dat is een spanningsveld, maar spreker denkt dat de staten zichzelf niet moeten onderschatten als het gaat om de invloed die zij daarop hebben, want die invloed is er wel degelijk op velerlei terreinen. Op hetzelfde moment moeten de staten ook niet bang zijn om tot de conclusie te komen dat bij al die beïnvloeding de uitvoeringsproducten die hier worden neergelegd wel hun instemming moeten hebben. Spreker roept hierbij in herinnering dat de manier waarop in de afgelopen jaren het MUP verkeer en vervoer in Drenthe is opgebouwd een steeds duidelijker beeld gaf waar de provincie nu eigenlijk mee bezig was, waardoor ook de projecten in relatie kunnen worden gebracht met het beleid. Iedere generatie van het MUP verkeer en vervoer komt daarin weer voor een klein deel verder. Tot zijn genoegen is iedere keer weer lovend gesproken over het MUP verkeer en vervoer zoals dat in voorgaande jaren is uitgebracht. Iedere keer dat het MUP ter tafel komt hebben de staten volledig gelijk als zij de gedeputeerde bevragen over bijvoorbeeld specifieke problemen die niet passen binnen de kaders zoals die zijn vastgesteld. Op dat moment kan het college het uitvoeringsprogramma aanpassen als er bijvoorbeeld een cruciale fout is gemaakt of er problemen zijn met partners. Het huidige MUP verkeer en vervoer 2003-2007 geeft dan in ieder geval richting aan het volgende MUP. Een veel strakker toetsmoment hebben de staten ook op het moment dat de beleidsrekening wordt vastgesteld. Verder kunnen de staten door middel van jaarverslagen het college ter verantwoording roepen over hoe bepaalde dingen zijn gedaan. In dat geval zijn de staten nog niet echt zichtbaar en vooraf betrokken bij beleidsvorming en aanpassing daarvan. Wel worden de signalen die de staten geven meegenomen naar het vervolgtraject, want als het college dat niet doet komt het de staten volgend jaar net zo hard weer tegen. In dit traject doen zich veel kaderstellende momenten voor. De vaststelling van de begroting is er één van, want ieder jaar wordt daarin vastgelegd wat de staten en het college met elkaar hebben afgesproken. Zo is een paar jaar geleden zeer uitvoerig de Investeringsnota verkeer en vervoer aan de orde geweest en

deze wordt nu herijkt. Op basis van die investeringsnota hebben de staten daadwerkelijk invloed op wat zij met verkeer en vervoer willen en welke investeringen daarbij horen. Het bedrag daarvoor is op annuïteitenbasis in de begroting vastgelegd. In de projecten die daaronder liggen hebben de staten toen inzicht gekregen en daar krijgen de staten ook nu weer inzicht in via het MUP verkeer en vervoer 2003-2007 en de bedrijfsrekening. Dat is allemaal gebaseerd op een ander kaderstellend plan, namelijk het PVVP. Dat is een wettelijk plan dat nu aan het aflopen is en dat één keer per vier jaar wordt vastgesteld. Dat plan wordt na deze zomer weer opgemaakt als uitwerkingsprogramma van het POP. In het POP stellen de staten een aantal kaders op hoofdlijnen vast, waarbij wordt vastgesteld hoe openbaar vervoer en verkeersveiligheid worden beoordeeld ten opzichte van ruimtelijke ordening en een aantal andere zaken. De uitwerking van deze kaders wordt neergelegd in het uitvoeringsprogramma, waarbij opnieuw een moment bestaat waar de staten hun opvattingen kenbaar kunnen maken. Eerder is het streekbeeld openbaar vervoer aan de orde geweest dat ook uitvoerig door de staten is besproken. Dat is inmiddels een aantal jaren geleden en vastgelegd in het PVVP en dat gaat nu weer gebeuren. Datzelfde gebeurt en detail op het moment dat een programma van eisen ter bespreking voorligt. Zo wordt iedere keer in een wisselwerking tussen staten en college verder gebouwd aan het bereiken van vooraf vastgestelde doelen. Die momenten van bezinning zijn er dus bij voortdurend, waarbij het college in het MUP iedere keer aangeeft wat op dat moment de meest actuele vertaling is van de meest recente ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer. Het college stopt daar geen nieuw beleid in, maar de samenleving staat niet stil. Dat betekent dat wat een paar jaar geleden in een kader is neergelegd, bij uitvoering anders kan uitpakken. Dergelijke zaken worden aan de staten voorgelegd in stukken wanneer er afzonderlijke besluiten zijn vereist. Technisch gesproken zou dat voldoende moeten zijn. Spreker loopt inmiddels al weer enige jaren mee als gedeputeerde en hij weet dat de agenda's van de Statencommissie RIM en diens voorgangers buitengewoon goed gevuld waren en dat daar eigenlijk altijd uitgebreid over alle mogelijke thema's met betrekking tot verkeer en vervoer is gesproken, die vervolgens hun vertaling krijgen in de uitwerking en hun bezegeling in de formele

besluitvorming bij een begroting, een POP of een streekplan. Er is dus altijd veel ruimte geweest voor tussentijdse actualisaties en dat blijft volgens spreker ook zo. Is dat dan voldoende? Het college buigt zich in de nieuwe dualistische verhoudingen natuurlijk ook over de vraag hoe dat gedaan moet worden. Op bepaalde beleidsterrein zijn er soms ontwikkelingen die weliswaar niet om besluitvorming vragen, maar wel tenderen naar een denkrichting waarin college en staten met elkaar worden meegenomen. In een dergelijk geval is het goed dat het college en staten gelijk optrekken. Het college wil dan ook zoeken naar een oplossing, zodat dit mogelijk blijft. Vandaar dat spreker ten aanzien van de decentralisatie van het spoor en dergelijke wellicht een aparte bijeenkomst voor de staten wil laten beleggen. Zo zijn er nog wel meer thema's te bedenken waarbij het college door middel van een dergelijke bijeenkomst kan bewerkstellingen dat de staten op de hoogte raken van de wijze waarop het college met een dergelijk thema bezig is. Vervolgens heeft de commissie de gelegenheid om naar aanleiding van een dergelijke bijeenkomst een commissie- of statenvergadering te beleggen, waarin wordt gevraagd om een standpunt van de staten te formuleren ten aanzien van de ontwikkelingen die in de bijeenkomst aan de orde zijn geweest. Het meest geëigende instrument daarvoor is het indienen van een motie. Ook kan er bij de begroting een amendement worden ingediend. Verder zal over niet al te lange termijn de Voorjaarsnota verschijnen en het college heeft toegezegd dat in die Voorjaarsnota een verdere uitwerking van het collegeprogramma zal worden gegeven. Dit is natuurlijk een technische exercitie naar de huidige financiële stand van zaken, maar ook een exercitie naar nadere keuzes voor de komende drie à vier jaar. Het afgelopen jaar is een aantal voorlopige keuzes gedaan door middel van intensiveringsvoorstellen en straks bij de Voorjaarsnota zal er een verdere uitwerking komen zoals is toegezegd. Daar zit uiteraard ook een belangrijk deel aan bereikbaarheid in, in samenhang met de andere thema's. Het lijkt spreker een goede gedachte om bij de bespreking van de Voorjaarsnota daaraan voorafgaand een informatiemoment in te bouwen en een presentatie te houden van wat er allemaal achter zit, hoe het college het beleid en de ontwikkelingen op zich af ziet komen en wat nu de reden is waarom het college verschillende voorstellen in de Voorjaarsnota doet. Spreker is

het met de heer Slagter eens dat daar bij de begrotingsbesprekingen op sectoraal niveau weinig van terecht komt, maar ter gelegenheid van de behandeling van de Voorjaarsnota en een bijbehorende presentatie kan er wel inhoudelijk worden gediscussieerd over de ingeslagen weg en of de staten kunnen instemmen met de keuzes die het college gemaakt heeft. Op een dergelijke manier moeten staten en college met elkaar op pad. Spreker zou voorzichtig willen omgaan met het voorstel om om de twee jaar te gaan herijken, aangezien door de verschillende termijnen van verschillende nota's en beleidsvoorstellen de facto er zich al verschillende beslismomenten gedurende vier jaar voordoen. Wanneer er formele momenten van herbezinning nog weer eens apart naar voren worden gehaald, dan doet spreker dat liever aan de hand van een discussie over het MUP verkeer en vervoer 2003-2007 of de beleidsrekening dan dat daar nog weer eens een geheel apart verhaal voor in het leven wordt geroepen. Wat spreker zich bijvoorbeeld wel kan voorstellen is dat er straks bij de uitwerking van het PVVP, voordat het definitieve voorstel komt voor te liggen, er al eerder een moment wordt ingebouwd waarop op basis van het dan vastgestelde POP een aantal uitgangspunten voor het PVVP wordt opgesteld. Op zo'n moment hoort het college een aantal gedachten van de staten en die kan het college dan meenemen voordat er een definitief uitgewerkt PVVP komt voor te liggen.

De heer SLAGTER merkt op dat er lichtpunten in het verhaal van de heer Swierstra zitten. De heer Swierstra geeft aan dat de discussie rondom het MUP verkeer en vervoer 2004-2007 of de beleidsrekening actiever kan worden aangegrepen en dat nieuwe ontwikkelingen in aparte bijeenkomsten kunnen worden voorbereid, zodat deze structureel als beleid kunnen worden ingevoerd. Dat is een positieve toezegging. Verder denkt hij dat staten-leden actief en alert moeten zijn en stukken als het MUP verkeer en vervoer 2003-2007 en andere zaken niet achteloos moeten laten passeren, want daar ligt ook een taak van de staten.

De heer SWIERSTRA merkt op dat er op basis van wat er is afgesproken er jaarlijks een uitvoeringsprogramma moet komen. Het college zit behoorlijk vast aan allerlei afspraken die hieromtrent zijn gemaakt met gemeenten en dergelijke, want het MUP verkeer en vervoer 2003-2007 zit ook

vast op gelden die gedeeltelijk "eigendom" zijn van gemeenten. Dit is een lastige complicatie en daarom hoort hij het liefst tijdig of de staten andere opvattingen hebben over datgene wat er in het MUP verkeer en vervoer 2003-2007 staat, want het college is nu al weer bezig met datgene wat er volgend jaar moet gebeuren. De gemeenten stellen hun begrotingen ook vlak na de zomer vast, dus de voorbereidingen daarvan vinden nu plaats. Met die beleidscyclus moeten de staten dus wel rekening houden, want het duurt al erg lang voordat de provincie met al die partners een project op de plank heeft.

De heer LANGENKAMP merkt op het wat jammer te vinden dat de heer Slagter zo snel tevreden is, want dit is een punt dat al jaren speelt. Omdat er juist zoveel afspraken zijn komen de staten niet aan bod, want daar komt het eigenlijk op neer.

De heer SWIERSTRA merkt op dat het college geen afspraken maakt die compliceren werken en die niet passen binnen het door de staten vastgestelde beleid. Daarom zorgt spreker ervoor dat er die ruimte in het beleid zit die het mogelijk maakt om te realiseren wat de staten willen. Indien spreker afspraken maakt met de gemeenten en/of het Rijk dan zit het college daar voor meerdere jaren aan vast, maar die afspraken passen wel binnen het beleid dat de staten hebben vastgesteld. Het is dus niet andersom.

De heer LANGENKAMP merkt op dat de heer Slagter een vraag heeft gesteld aan de andere partijen, waarop de gedeputeerde een uitgebreid verhaal geeft, maar spreker had nu juist gehoopt dat de overige commissieleden zouden aangeven dat de staten nu juist hun rol moeten oppakken. In het duale stelsel moet er iets in deze cyclus kunnen veranderen.

De heer SLAGTER merkt op dat er niet echt veel steun vanuit de commissie is voor zijn voorstel. Verder is spreker al blij met hetgeen de heer Swierstra hem heeft toegezegd. Los daarvan blijft zijn zorg overeind staan dat het voor de staten moeilijk blijft om hun beleidscontroleerende taak naar behoren uit te voeren.

De heer BAAS merkt op dat dit college graag bereid is om informatie te geven op de juiste momenten door middel van bijvoorbeeld een presentatie. Voor het overige is het echter aan de staten om er iets van te maken.

De heer LANGENKAMP vult aan door op te merken dat indien de staten veel eerder willen spreken over het openbaar vervoer - want daar moet in 2005 €2 miljoen op bezuinigd worden - zij daar zelf een actieve rol in moeten spelen. Er moet dus niet worden gewacht totdat het college met een plan komt, maar de staten moeten daar zelf iets aan doen.

De VOORZITTER concludeert dat de heer Swierstra heeft opgemerkt dat hij stukken als de Voorjaarsnota en het uitvoeren van het collegeprogramma voor de komende jaren graag wil ondersteunen met een presentatie tijdens die commissievergaderingen waarin dergelijke nota's als agendapunt worden behandeld. De commissie kan zich hierin vinden.

9. Motie van Gent (ISA-systemen)

De heer LANGENKAMP merkt op dat in de vorige RIM-vergadering uitgebreid is gesproken over ISA-systemen en in grote lijnen kwam het erop neer dat niemand eigenlijk tegen dergelijke systemen is, maar dat er nog wel allerlei juridische, bestuurlijke en financiële problemen aan de invoering kleven. De motie van Gent die toen ter sprake kwam was niet aanwezig en zou worden opgevraagd om te kijken of er op Europees niveau een aanzet of begin tot invoering ervan kon worden gegeven. Die motie is inmiddels verspreid en daarin wordt gevraagd aan de Europese commissie om eisen aan die systemen te stellen, zodat niet allerlei provincies of gemeenten daar hun eigen eisen aan gaan stellen. Er moet een soort eenduidig raamwerk komen voor alle lidstaten en er moet haast gemaakt worden met het ontwikkelen van databanken om dit te kunnen opzetten. De vraag is nu of de provincie deze motie kan onderschrijven, zodat er op Europees niveau aan gewerkt kan worden, en dan kan er altijd nog worden gekeken wat de staten er op Drents niveau aan

willen doen in het POP. De vraag is dus of de overige fracties deze motie kunnen onderschrijven.

De heer SLAGTER ondersteunt de inhoud van de motie van Gent. Er wordt wel verwacht dat de motie door statenleden persoonlijk wordt ondertekend. Loopt de routing hiervan via de statenvergadering?

De VOORZITTER merkt op dat als er een meerderheid in de commissie is die deze motie ondersteunt, dit ook in de statenvergadering aan de orde zal komen.

De heer PETERS merkt op dat het voorliggende stuk eigenlijk een handvest is. Het kan nogal wat voor de verkeersveiligheid betekenen, maar de ISA-systemen zijn bovendien een goede verkeersregelaar. Hoewel er binnen zijn fractie aarzeling bestaat bij de functie van het ondertekenen van het handvest, is het niet meer en minder dan een signaalfunctie. Het is belangrijk dat de staten hiermee uitspreken dat de verkeersveiligheid erdoor vergroot wordt. Als dit een van de manieren is om de verkeersveiligheid te vergroten, dan zal hij dit handvest ondertekenen.

De heer ROELES was na de vorige commissievergadering nieuwsgierig naar de inhoud van de motie van Gent. Hij heeft nu kennis kunnen nemen van dit handvest. Spreker is voorstander van het vergroten van de verkeersveiligheid, maar alvorens zijn steun aan iets te geven wat louter een signaalfunctie heeft, wil hij dit eerst nog eens binnen zijn fractie bespreken. Zijn fractie is namelijk niet zo'n voorstander van het afgeven van dit soort signaalmoties. Hij komt er dus nog op terug.

De heer BAAS merkt op dat ook zijn fractie over het algemeen niet zo kapot is van het afgeven van signaalmoties, aangezien deze vaak gebakken lucht bevatten. Het onderwerp Verkeersveiligheid staat hem echter wel na aan het hart en heeft een prominente plaats in het verkiezingsprogramma van de ChristenUnie. Het verbeteren van de verkeersveiligheid door middel van technische hoogstandjes, kan dan ook wel op zijn instemming rekenen. Hij zal zijn stem aan een dergelijke motie dan ook niet onthouden.

Mevrouw TIMMER ondersteunt dit handvest. De heer POPKEN ondersteunt dit handvest. De ISA-systemen grijpen behoorlijk in op het rijgedrag en verdienen daarom nog de nodige uitwerking. Het zal dan ook wel niet direct worden gerealiseerd, maar niettemin keurt hij het handvest goed.

De heer WIERINGA deelt mee dat zijn fractie haar eindoordeel in de statenvergadering zal geven.

De VOORZITTER concludeert dat een meerderheid van de fracties de motie van Gent ondersteunt, zodat deze met een positief advies naar de statenvergadering zal worden doorgeleid.

10. Sluiting

De VOORZITTER sluit de vergadering om 15.46 uur.

Vastgesteld in de vergadering van de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit van 17 mei 2004.

, voorzitter

HW , griffier

TOEZEGGINGEN: geen.

