

Op te bergen  
in de band van  
25 juni 2003

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

## *Verslag*

---

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

---

gehouden op 1 juni 2003

---

## INHOUD

|  |    |
|--|----|
| Opening  | 2  |
| Mededelingen   | 2  |
| Vaststelling van de agenda   | 2  |
| Verslagen vergaderingen  | 2  |
| Ingekomen stukken  | 2  |
| IPO-aangelegenheden  | 4  |
| Jaarstukken 2002   | 4  |
| Programma van eisen Aanbesteding openbaar<br>vervoer Groningen-Drenthe | 11 |
| Sluiting   | 14 |
| Toezeggingen   | 15 |
| Bijlage  |    |

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

Verslag van de vergadering van de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit, gehouden op 1 juni 2003 in het provinciehuis te Assen.

### **Aanwezig:**

A. Lanting (VVD, voorzitter)  
H. Baas (ChristenUnie)  
H. Beerda (PvdA)  
mevrouw M.J. Berkman-de Haan (GroenLinks)  
J. Haikens (VVD)  
mevrouw I.J. Huisman-Holmersma (PvdA)  
H.G. Idema (PvdA)  
C.D. de Jong (LPF)  
K. Jonker (CDA)  
J. Langenkamp (GroenLinks)  
A.G.H. Peters (CDA)  
G. Roeles (VVD)  
J. Slagter (PvdA)  
K.H. Smidt (VVD)  
mevrouw G. Timmer-Rijkeboer (D66)  
A. Wendt (ChristenUnie)  
G. Wieringa (DB/DOP)  
J. Zweens (PvdA)

### **Voorts aanwezig:**

mevrouw A. Haarsma (PvdA, gedeputeerde)  
S.B. Swierstra (VVD, gedeputeerde)  
mevrouw I.M. Rozema (statengriffier)  
G.H. Veringa

### **Met kennisgeving afwezig:**

J.W. Engels (D66)  
A. Faber (CDA)  
B. Popken (OPD)

## **1. Opening**

De VOORZITTER opent de vergadering en heet eenieder van harte welkom.

## **2. Mededelingen**

Er zijn geen mededelingen.

## **3. Vaststelling van de agenda**

De VOORZITTER merkt op dat dit weekend het programma van eisen (PVE) Aanbesteding openbaar vervoer Groningen en Drenthe aan de commissieleden is toegezonden. De gedeputeerde heeft verzocht of dit programma nog in deze commissievergadering aan de orde kon komen. Spreker heeft er geen bezwaar tegen om dit programma tijdens deze vergadering te laten toelichten, maar het is niet mogelijk om dit stuk nog inhoudelijk te behandelen, aangezien de commissie dit stuk te laat aangeleverd heeft gekregen. Hij vraagt of de commissie instemt met het geven van een toelichting op het PVE tijdens deze vergadering.

De COMMISSIE stemt hiermee in. De toelichting op het PVE zal onder agendapunt 8, worden gegeven door de gedeputeerde en de heer Veringa, de projectleider die verbonden is aan de Productgroep Verkeer en Vervoer.

De VOORZITTER merkt voorts op dat er een e-mail is rondgestuurd met betrekking tot activiteiten van staten en commissie ten aanzien van het Provinciaal omgevingsplan (POP). Spreker stelt voor deze mail bij de ingekomen stukken te behandelen.

De COMMISSIE stemt hiermee in.

## **4. Verslagen vergaderingen**

### **4.1. Verslag van de vergadering van 12 mei 2003**

### **4.2. Verslag van de gecombineerde vergadering van de Statencommissies Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit (RIM) en Milieu, Water en Groen (MWG) van 12 mei 2003**

De verslagen worden conform ontwerp goedgekeurd en vastgesteld.

## **5. Ingekomen stukken**

De VOORZITTER vraagt wat de commissie en de staten nog te doen staan in het traject van het POP. Spreker heeft gezien dat er een schematische weergave is van hoe er met POP II omgegaan moet worden. In dat schema is te lezen dat de periode van januari tot juni 2003 wordt beschouwd als inventarisatiefase, waarin ook ruimte dient te worden gegeven aan het interactief proces. Van juni 2003 tot september 2003 is dan sprake van een opbouwfase, waarin de reacties die zijn gegeven tijdens het interactief proces kunnen worden verwerkt. Van september 2003 tot november 2003 is vervolgens sprake van de afbouwfase, waarin het ontwerp-POP wordt vastgesteld. Van november 2003 tot mei 2004 is dan sprake van de afleveringsfase, waarbinnen de wettelijke inspraakprocedures dienen te worden afgerond. Besluitvorming en vaststelling van het POP dienen vervolgens in juni 2004 plaats te vinden. Zijn vraag is wat deze commissie en staten nog te doen staat in deze fase van het proces om te komen tot het POP.

De heer PETERS heeft er op dit moment geen behoefte aan om erop aan te dringen dat de commissie de boer op gaat om te informeren wat er in de samenleving leeft met betrekking tot het POP. Juist in het duale stelsel is het aan de fracties zelf om daarin activiteiten te ontwikkelen en dat heeft de CDA-fractie dan ook al gedaan. Om als commissie op dat terrein nog eens extra activiteiten te ontwikkelen acht hij onnodig.

De heer SMIDT onderstreept dat iedere fractie hierin een eigen verantwoordelijkheid heeft. Spreker zat er echter wel aan te denken om uit efficiencyoverwegingen aansluitend aan de wettelijke bezwaartermijn van de ontwerpfase een of andere vorm van hoorzitting te organiseren, waarbij voor het front van de commissie bezwaarmakers hun bezwaar kunnen toelichten en op basis

waarvan de commissie gedegen informatie kan krijgen over wat er leeft. Verder zou uit efficiency-overwegingen een werkbezoek ook moeten worden overwogen.

De heer LANGENKAMP vraagt of datgene wat de voorzitter voorstelt los staat van wat provinciale staten (PS) gaan doen in januari 2004, zoals eerder in de klankbordgroep besproken.

Mevrouw ROZEMA merkt op dat de klankbordgroep geen speciale status heeft maar slechts een aftreksel van deze commissie is. Wat de commissie beslist, zou de klankbordgroep verder kunnen uitwerken. Deze commissie zal dan ook moeten gaan bepalen welke activiteiten er in het kader van het POP moeten gaan plaatsvinden. Dat pakket van activiteiten dient dan ook als één geheel te worden gezien.

De heer LANGENKAMP sluit zich aan bij wat de heer Smidt aangaf, namelijk dat de staten een moment dienen vast te stellen waarop er geluisterd wordt naar de verschillende instellingen. Aangezien het traject nu al zo ver is gevorderd dat het onzinnig is om nog vóór 25 augustus 2003 te gaan vergaderen, denkt spreker dat het goed is om hiervoor ergens in januari 2004 de ruimte te geven op het moment dat de planvorming niet langer in de ontwerpfase verkeert. Uit efficiency-overwegingen kunnen er dan gecombineerde werkbezoeken plaatsvinden aan bijvoorbeeld de Noordelijke Land- en Tuinbouw Organisatie (NLTO) of de Milieufederatie, aangezien die organisaties natuurlijk niet staan te wachten op aparte bezoeken van tien verschillende fracties.

De heer BEERDA is het met de CDA-fractie eens dat in eerste instantie de verantwoordelijkheid bij de fracties en de diverse instellingen ligt om te bepalen wie er met wie praat en wanneer. Ook de PvdA-fractie is daarmee al bezig. Dat laat onverlet dat als deze commissie het nuttig vindt om een soort van hoorzitting te organiseren, hij dat idee volledig ondersteunt. Het is namelijk goed om met de instellingen in het veld te gaan praten, maar dit moet ook niet worden overdreven. Er vindt een drietal door het college georganiseerde bijeenkomsten plaats, waarop de commissieleden gewoon aanwezig kunnen zijn om allerlei mensen en instellingen te kunnen horen. Verder wordt er door

provinciale staten zelf het een en ander georganiseerd en verder melden organisaties zich wel uit zichzelf indien zij dat nodig achten. Indien de leden van de Statencommissies RIM en MWG ook nog eens heel Drenthe gaan overvliegen door werkbezoeken aan allerlei instellingen te gaan afleggen, dan vindt hij dat te ver gaan. Zijn voorkeur ligt dus bij het werken vanuit de eigen fractie en als er zoiets als een hoorzitting georganiseerd kan worden dan is hij daar een warm voorstander van.

De VOORZITTER stelt voor om aan de klankbordgroep die het proces van de totstandkoming van het POP van nabij volgt en die nog bestaat uit leden van de vorige staten, te vragen of deze het zinvol acht om een hoorzitting te beleggen op het moment dat de planvorming zich niet langer in de ontwerpfase bevindt en of deze klankbordgroep het afleggen van een werkbezoek aan organisaties en instellingen in het kader van het POP zinvol acht. Hij stelt voor om die klankbordgroep een voorstel te laten doen over hoe de contacten met het maatschappelijk veld op dit vlak het beste kunnen worden onderhouden.

De heer PETERS merkt op dat de hoorzitting van de staten niets nieuws is, want hiertoe hadden de staten al een besluit genomen. Hij heeft er dan ook op dit moment geen behoefte aan om nog eens een activiteit van deze commissie te organiseren.

De VOORZITTER stelt voor om het hier dan bij te laten, nu er immers al een besluit tot een hoorzitting is genomen en de fracties over het algemeen van oordeel zijn om de verantwoordelijkheid, die erop is gericht contacten met de instellingen te onderhouden in het kader van het POP, bij de fracties te laten.

De heer SMIDT merkt op het ermee eens te zijn dat het onderhouden van contacten met maatschappelijke organisaties een verantwoordelijkheid van de afzonderlijke fracties is. Hij kan zich echter voorstellen dat als de commissie zich wil verdiepen in bijvoorbeeld de ins en outs van het windmolenpark, wat intensieve veehouderij inhoudt, of wat de knelpunten zijn in de Veenkoloniën, het hem zinvol lijkt om dan wel een werkbezoek of excursie af te leggen.

De VOORZITTER vraagt of de commissie ermee instemt dat de klankbordgroep een dergelijk voorstel voor een werkbezoek of excursie nader uitwerkt en met een voorstel komt.

De COMMISSIE stemt hiermee in. Voor het overige zijn er geen vragen of opmerkingen naar aanleiding van de ingekomen stukken.

## **6. IPO-aangelegenheden**

Er zijn geen vragen of opmerkingen naar aanleiding van IPO-aangelegenheden.

## **7. Statenstuk 2003-66, Jaarstukken 2002**

De heer SLUITER merkt op dat zijn fractie in de Statencommissie Bestuur, Financiën en Economie aandacht zal besteden aan de jaarstukken 2002.

De heer DE JONG is het opgevallen dat er veel werk is verzet. Toch dreigt een aantal zaken niet goed te gaan. Van het Kolibri-project heeft hij begrepen dat dit project door het Rijk voorlopig is geblokkeerd. Hij vraagt welke strategie het college gaat volgen om te voorkomen dat dit belangrijke project van de kaart geveegd zal worden. Ten aanzien van landinrichting merkt hij op dat het verwerven van ruilgronden onmogelijk is geworden door bezuinigingen op de grondverwerving. Zijn er financiële mogelijkheden uit andere subsidiepotten, teneinde prangende knelpunten op te lossen? Met betrekking tot de Regiovisie Zuidwest-Drenthe - Noord-Overijssel merkt hij op dat door de staten in 2001 een krediet ter beschikking is gesteld, maar dat dit krediet niet goed is benut. Het ging om een krediet van € 113.000,--. Het jaar 2003 is nu half voorbij en er is nog geen derde deel van dit bedrag benut, waarbij het ging om ondersteuning, de uitwerking en uitvoering van concrete projecten. Zijn die projecten er niet of is financiële ondersteuning te zeer aan regelgeving gebonden? Met betrekking tot het Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing (ISV) is € 1,2 miljoen niet weggezet, onder anderen niet door de gemeente Emmen. Zijn dit bestemmingsreserves en is dat wellicht vrij aanwendbaar? Als dit geld niet wordt weggezet, vordert Den Haag het dan terug? Dit moet worden voorkomen, want de stagnatie in de herstructurering is prangend.

De heer LANGENKAMP merkt op dat het in het algemeen zo is dat het verslag en de beleidsrekening steeds meer in de richting gaan van wat zijn fractie al een aantal jaren vraagt, maar dat het toch nog wel wat concreter kan, Dat betekent dat de doelstelling duidelijk naar voren moet komen, vervolgens dient helder te worden aangegeven welke maatregelen er zijn genomen om die doelstellingen te bereiken en tevens moet worden bekend gemaakt wat er allemaal is gerealiseerd. Spreker wil dan ook niet alleen een verhaal op papier zien wat er allemaal wordt gedaan, maar ook dient meetbaar te worden aangegeven wat er allemaal al is gerealiseerd. Zo wordt bij de Regiovisie Zuidoost-Drenthe een aantal bedragen genoemd, terwijl bij de analyse alleen maar staat dat er een bepaald bedrag minder is uitgegeven. Iedereen kan die twee bedragen echter wel van elkaar aftrekken, terwijl hij juist graag wil zien waarom die bedragen zijn uitgegeven en waarom dat minder is dan andere jaren. Het wordt gelukkig wel steeds inzichtelijker, maar het kan natuurlijk altijd beter. Bij de doelstellingen die min of meer aan elkaar tegengesteld zijn wil spreker graag zien waarom er wordt gekozen voor een bepaalde doelstelling. Zo is de doelstelling van vlotte doorstroming in het verkeer tegengesteld aan de doelstelling van reductie van verkeersslachtoffers. Spreker wil graag zien hoe het college daarmee omgaat.

Bij de vraag hoe de kiezer het een en ander in 2002 heeft ervaren, kwam bij spreker het trefwoord "helaas, pindakaas" naar voren. Er worden namelijk heel veel afspraken gemaakt, maar vele afspraken worden niet nagekomen of uitgesteld. Zo kwamen er termen als "onbehoorlijk bestuur" bij de Hanzelijn naar voren. Weliswaar is dit een zaak van het Rijk en kan de provincie daar weinig aan doen, maar veel dingen gaan net als bij het Kolibri-project; in 2002 wordt er nog uitgebreid over gesproken en in 2003 wordt het project uitgediept. Op de Zuiderzeelijn wordt nog net niet bezuinigd, maar hij vraagt zich af of dat is omdat het Rijk dat project nog wel wil, of dat er op dit moment nauwelijks geld aan dat project wordt uitgegeven. Het is immers moeilijk bezuinigen indien er nog geen uitgaven staan ingeboekt. Hij pleit er dan ook voor om het verhaal dat ruim baan lijkt te willen geven aan de auto, te beperken en beter te kijken naar openbaar vervoer, verkeersveiligheid en omgevingshinder, teneinde dit beter

meetbaar en controleerbaar te maken. Het gewone openbaar vervoer wordt aanbesteed en het verbaast spreker dat de provincie lijkt te kiezen voor één grote concessie van de stad en de provincie Groningen, evenals de provincie Drenthe, van de "dikke" vervoerslijnen, terwijl de "dunne" lijnen in twee hele kleine gebiedjes in Zuidoost- en Zuidwest Drenthe liggen. Waarom wordt die keuze zo gemaakt en waarom wordt een concessieperiode van 3,5 jaar afgesproken en niet van 6 jaar? Hij had hier graag in een eerder stadium over willen discussiëren, hoewel hij erkent dat het een zaak van het college is.

Met de verkeersdrempels zal anders worden omgegaan. Volgens spreker zijn drempels nog steeds nodig om het gedrag van mensen te beïnvloeden en mensen kunnen daar wel op schelden, maar zolang het bestuur niet aangeeft hoe verkeersgedrag dan wel beïnvloed moet worden kan dat bestuur niet al te hard roepen dat alle drempels moeten verdwijnen. Indien het anders moet, hoort spreker dus graag hoe het anders kan.

De heer JONKER merkt op dat in het beleidsverslag wordt gesproken over het ontwerpen van vervoersverbeteringen in het openbaar vervoer. Betekent dat dat het openbaar vervoer in zijn totaliteit verbeterd moet worden? Op een aantal plekken is het namelijk al aanzienlijk verbeterd, maar voor wat betreft de lijndiensten is een aantal busdiensten omgelegd naar de snelwegen, waardoor sommige plaatsen niet meer worden bereikt. Hierdoor heerst het idee bij veel mensen dat het openbaar vervoer achteruit holt. Hij hoort dan ook graag van het college welke precies de vervoersverbeteringen zijn.

Er zijn 61 bestemmingsplannen goedgekeurd en vorig jaar 91. Nu is bekend dat bestemmingsplannen vaak in elkaar worden geschoven, dus het kan best zijn dat het totaal aantal hectares dat die plannen omvatten hoger is dan het jaar daarvoor. Graag verkrijgt hij daar wat meer inzicht in, zodat hij een idee krijgt wat er nu werkelijk is gebeurd in deze provincie. De gerealiseerde uren inzet van het POP is veel hoger uitgevallen dan vóóraf gepland. Er is sprake van een gigantische overschrijding en hij vraagt zich af of hiervoor bij het POP niets was begroot. Het was toch bij iedereen bekend dat dit zou gaan gebeuren en dat POP II eraan zat te komen? Dat er desondanks niets voor begroot is, is iets wat eigenlijk niet zou mogen. In het verslag is te lezen dat het ontwikkel-

traject met betrekking tot windenergie is overgedragen aan het ministerie. Betekent dat dat de provincie hierop de greep volledig kwijt is en dat het op een nog langere baan is geschoven?

De heer SLAGTER merkt op dat in het jaarverslag wordt gesproken over een aantal verbeteringen die nodig zijn om de ambities van de regiovisie mogelijk te maken. Bij de Regiovisie Groningen-Assen worden pogingen in het werk gesteld tot actualisatie van de plannen en in het zuiden van Drenthe is de koers vastgelegd in een rapport. Wat dat betreft zit er wel beweging in. Gezien het verleden dient de provincie ervoor te waken om niet weer terug te vallen in stroperigheid en het verwoorden van algemeenheden, want er zit op zich potentie in die gebieden, maar tevens is daar sprake van een flink aantal problematieken. Zo denkt hij aan de situatie rondom de A28, de noodzakelijke regelverbindingen en de noodzakelijke economische impulsen. Hij is benieuwd hoe het college tegen de huidige stand van zaken aankijkt. Hoe denkt het college haar intermediaire rol, die kan leiden tot initiatieven ter verbetering, te kunnen vervullen? Hoe gaat het college met deze materie om in de richting van deze commissie? Gezien het duale stelsel is het van belang dat de commissie er dichter bij betrokken gaat worden. Ten aanzien van het Low Frequency Array (LOFAR)-radiotelescoopproject wordt genoemd dat er een besluitvormingstraject voor de locatiekeuze in werking is gesteld. Hij heeft ook begrepen dat er wel twijfels en voorbehouden zijn ten aanzien van de invulling van het traject, maar meegaan in die gedachtegang kan leiden tot vertraging van het traject en dat acht zijn fractie niet wenselijk. Hij gaat er dan ook vanuit dat het college de voortvarendheid in stand houdt. De PvdA is verder benieuwd naar het niveau van de ingediende woonplannen en of deze aan de kwaliteit van de gestelde normen voldoen. In het recente overleg tussen statenleden en vertegenwoordigers van de gemeenten heeft hij gehoord dat gemeenten op zoek zijn naar meer beleidsvrijheid. De vraag die dan voorligt, is welke instrumenten de provincie kan gebruiken in het overleg met gemeenten om te bekijken of het woonplan een instrument is om de ruimere beleidsvrijheid die gemeenten vragen, vorm te geven.

De heer BEERDA merkt op dat hij wel eens slechtere jaarstukken dan de voorliggende heeft gezien, dus wat overzichtelijkheid en duidelijkheid

van deze stukken betreft, is dit zeker een compliment waard. Ten aanzien van het hoofdstuk verkeer en vervoer merkt hij naar aanleiding van het tweede advies in het statenstuk op dat vanwege de lagere middelen in het kader van de Interdepartementale Commissie Economische Structuurversterking(ICES)-plannen die de provincie wilde uitvoeren, niet zijn doorgegaan. Het is spreker echter niet duidelijk om welke plannen het gaat en wat de consequenties zijn van het niet doorgaan van die plannen. Het volgende element betreft het feit van de markering op de wegen; er zijn stappen gezet om na te gaan aan welke essentiële kenmerken een weg moet voldoen. Tot dusverre is zijn waarneming dat er sprake is van een kakofonie van verschillende wegindelingen; de ene weg is smal, de ander breed, de ene weg heeft dikke strepen, de andere smalle strepen. Het wordt er dus niet duidelijker op en op één en hetzelfde traject komt de reiziger een veelsoortigheid van verschillende wegindelingen tegen, hetgeen noch de doorstroming, noch de veiligheid bevordert. Ten aanzien van de N34 wilde hij een vraag stellen, maar inmiddels heeft de wijsheid bij de vorige minister toegeslagen en hij hoopt dat dat door de huidige minister wordt overgenomen. Hij hoopt dan ook dat er wat aan die weg gedaan kan worden. Op pagina 20 van het verslag staan een aantal knelpunten bij grote infrastructurele projecten. Die knelpunten onderschrijft hij van ganser harte, maar het is onduidelijk wat er met die knelpunten zou moeten gebeuren. Een andere opmerking gaat over het Kolibri-project; hij verzoekt om nu extra aan dat project te gaan trekken, want dit project is van essentieel belang voor de bereikbaarheid van de stad Groningen en het doorgaan van de Regiovisie Groningen-Assen 2030. Van die regiovisie is hij een warm voorstander en het feit dat er op ambtelijk niveau eens een keer een spaak in het wiel wordt gestoken moet juist leiden tot nog meer inzet en enthousiasme van de kant van de provincie voor dit project. Of dat ook voor de financiering geldt, is vraag twee. Ten aanzien van de luchthaven Eelde is er gewerkt aan een draagvlak tussen omwonenden en het bestuur van het vliegveld. Er wordt al jaren aan dit draagvlak gewerkt, maar dat heeft tot nu toe tot weinig geleid. Hij vindt dat het tijd wordt dat dit leidt tot iets structureels, want tot nu toe lopen partijen alleen maar van tafel.

De heer BAAS sluit zich in algemene zin aan bij de waardering die de heer Beerda voor de stukken heeft uitgesproken. Die waardering deelt hij en ten opzichte van de vorige keer wordt vooruitgang geboekt als het gaat om de overzichtelijkheid en leesbaarheid van bladspiegels en dergelijke. Hij heeft gekeken of bij de desbetreffende begrotingshoofdstukken dingen staan die voor hem niet zijn te verklaren. Die heeft hij niet kunnen vinden. Wel zullen de grote financiële problemen van het Rijk op de provincie worden afgewenteld en spreker maakt zich dan ook zorgen. Hij ondersteunt de opmerking van de heer Beerda over het Kolibri-project en ziet de toekomst als het gaat om grote infrastructurele werken somber in.

Mevrouw HAARSMA merkt op dat de kwaliteit van de woonplannen van de gemeenten nogal wisselend is. Het is voor gemeenten dan ook nieuw om met woonplannen te gaan werken. Gemeenten zijn daar wel positief en enthousiast over, aangezien gemeenten meer keuzevrijheid hebben als het gaat om concentratie van woningbouw, doelgroepenbeleid en de kwaliteit van de woningen. In het verslag is te lezen dat medio 2002 een kwaliteitsproject van start is gegaan. In dat kader heeft voorlichting plaatsgevonden aan ambtenaren en bestuurders en dat heeft ertoe geleid dat er in Eexterzandvoort een project Landschappelijk bouwen van start is gegaan. Dat project is vooral bedoeld om gemeenten instrumenten in handen te geven om eens te kijken hoe landschappelijk de kwaliteit van de woningbouw kan worden ingepast. Daarbij moet vooral worden gedacht aan een goede manier om de welbekende witte schimmel tegen te gaan, andere bureaus in te huren en dit goed te kunnen inpassen op het platteland. Voorts is de sociale component in het kader van het POP van groot belang en dat dient ook in de woonplannen te worden ingepast. Of dat zal lukken, zal blijken uit de nieuwe ronde woonplannen die eraan zit te komen. Wat betreft LOFAR ondersteunt zij de opmerking van de heer Slagter om in dezen voortvarendheid te betrachten. Er heeft in het provinciehuis een voorlichtingsronde plaatsgevonden en daarbij is aangegeven hoe er te werk wordt gegaan. Verder is er met alle organisaties en instellingen overleg geweest, waaronder de NLTO. Zij ziet het dan ook met vertrouwen tegemoet dat er voortvarend kan worden doorgegaan. De heer Slagter geeft daar zelf het belang al van aan. De heer De Jong heeft

gesproken over het Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing (ISV), dat vooral is gericht op Emmen. Spreekster heeft begrepen dat het om flexibel beleid gaat, wat ook te maken heeft met de voortgang in de gemeenten. Het is wel van belang om dat geld op die plank te laten liggen, omdat er nog voortvarend aan gewerkt moet worden, maar er valt wel te voorzien dat het geld wel gebruikt gaat worden. De heer Jonker heeft gevraagd om de bestemmingsplannen inzichtelijk te krijgen. Zij zegt toe om een overzicht te maken van deze bestemmingsplannen en dat de leden van deze commissie toe te zenden. Als het gaat om de overschrijding van de kosten voor het maken van het POP zegt zij toe dit uit te laten zoeken en de commissie schriftelijk antwoord op die vraag te geven. Voor wat betreft de vraag over windenergie in Coevorden, ligt de vraag nog steeds bij het ministerie en is er nog immer geen uitkomst. Op dit moment valt daar dus nog weinig over te zeggen. Dit zal niet blijven liggen, want de provincie zal hierin ook actie ondernemen om te zorgen dat dit doorgang kan vinden. Zij weet echter nog niet wanneer.

De heer SWIERSTRA merkt ten aanzien van de Regiovisie Zuid op dat het een juiste constatering is dat de evaluatie een nieuwe input zal moeten geven voor nieuwe activiteiten. Zoals bekend zal gedeputeerde Schaap die kar gaan trekken en het feit dat er nog gelden op de plank liggen is niet iets wat de provincie te allen tijde moet veront-rusten. Een aantal plannen heeft nu eenmaal een wat langere doorlooptijd voordat zij gerealiseerd kunnen worden en het moet dan ook vooral vanuit de gemeenten zelf komen. Wanneer het gaat om bijvoorbeeld activiteiten rondom de A28 en de kortsluiting tussen de A28 en A32 heeft de provincie daar recent nog initiatieven in ondernomen die de komende tijd geld zullen kosten in de sfeer van begeleiding, onderzoek, planvorming en dergelijke. In dat geval zal de provincie die gelden inderdaad hard nodig hebben. De evaluatie dient straks de basis te geven voor nog meer en steviger activiteiten van de gemeenten op dit gebied. In het verlengde loopt er op dit moment ook een actie met betrekking tot de E233, de Duitse verbinding, teneinde die te betrekken in de totale ontwikkeling van Zuid-Drenthe. Het doet spreker goed dat de commissie de Regiovisie Groningen-Assen van het grootste belang vindt. Hij onderstreept dat de provincie zich bewust is dat er meer ingezet moet

worden op communicatie met de mensen in die regio en daar heeft zeer recent in het provincie-huis nog een bijeenkomst over plaatsgevonden waarbij een groot aantal commissieleden aanwezig was. Op dit moment wordt er hard gewerkt aan de actualisering van die regiovisie en de neerslag daarvan en de discussie daarover zal vooral in het kader van het POP aan de orde komen. Daar zullen dan ook de toekomstige keuzes moeten worden gemaakt, maar wel dient zich duidelijk aan dat de noodzaak om in dat gebied samenhangend te werken en gemeenschappelijk tot beleid te komen een intensivering van de beleidsdiscussies met zich mee zal brengen, maar ook een intensivering van de eigen verantwoordelijkheid van de provincie in financiële zin in een aantal aangelegenheden. Over het Kolibri-project heeft hij een aantal sombere geluiden gehoord. Als de provincie zich op dezelfde manier zou gedragen, namelijk somber worden omdat enkele Haagse ambtenaren met een negatief verhaal komen, dan zou de provincie met heel veel projecten snel klaar zijn. Het is een provinciale kernactiviteit om zich dergelijke tegengestelde signalen van de kant van het Rijk van het lijf te houden. Dat geldt ook voor Kolibri, want de provincie is er zeer van overtuigd dat Kolibri een belangrijke structurerende factor is in de ontwikkeling van Noord-Drenthe, Groningen en het gebied daar omheen en is van essentieel belang voor de bereikbaarheid en de sociale en economische ontwikkeling van dat gebied. Dat betekent dus ook dat de provincie buitengewoon hard inzet om dat project wel van de grond te krijgen. Dat er desondanks veel Haagse tegenwind is, als het gaat om de medefinanciering, is wel helder en de provincie zal er alles aan doen om op basis van de kracht van haar argumenten de discussie naar haar hand te zetten. Zo hebben kamerleden recent Kamervragen gesteld over dit project en hebben het daarmee ook landelijk weer onder de aandacht gebracht. Voor zover de provincie de financiering niet rond krijgt gaat de provincie heel hard door met te kijken wat de provincie wel kan doen, op welke wijze en in welke fase. Ook daarvoor geldt overduidelijk dat de mogelijke invulling van meer eigen financiële verantwoordelijkheid iets is waar uitdrukkelijk rekening mee moet worden gehouden. De provincie gaat dus door en de steun en de waardering van de commissie voor dit project is absoluut noodzakelijk. Als het gaat om de mogelijke grote knelpunten in het verband van het

Samenwerkingsverband Noord-Nederland (SNN), die neergelegd kunnen worden bij de minister van verkeer en waterstaat, dan streeft hij ernaar dit jaarverslag overzichtelijk, inzichtelijk en kort te maken, zodat niet op allerlei details hoeft te worden ingegaan die ook in andere beleidsstukken zijn vastgesteld. Projecten die hier gemeld staan zijn die projecten die bij voortdurend gelden als de topprioriteiten in het kader van het Langman-overleg met het Rijk, waarbij vele sectorale dossiers aan de orde zijn en waar een voortdurende lobby wordt gepleegd om te zorgen dat de voortgang in de zaak gewaarborgd blijft. Dat geldt voor al deze projecten en over aan aantal van die projecten heeft de provincie een aantal voortgangsprojecten kunnen maken. Dat brengt de provincie iedere keer een stap dichterbij de uiteindelijke oplossing. Hoe weerbarstig dat soms is, blijkt uit de gang van zaken rondom de N34, waarbij er plotseling een onheilstijding komt die de hele zaak op zijn kop zet en waarbij het een en ander niet langer meer conform die afspraken verloopt. De provincie is druk bezig om andere partijen aan de in dit kader gemaakte afspraken te houden en helaas is dat de politieke realiteit. Spreker hoopt dat de nieuwe minister ten aanzien van de N34 net zo verstandig handelt als de vorige minister, maar spreker moet de brief daarover nog ontvangen. De provincie blijft er echter bovenop zitten, want dit moet gewoon doorgaan. Als het gaat om de somberheid in zijn algemeenheid ten aanzien van het doorgaan van infrastructurele projecten is er gevraagd wat de provincie niet heeft kunnen realiseren doordat bepaalde gelden niet door het Rijk zijn verstrekt. Met betrekking tot een aantal grote projecten is de besluitvorming nog niet rond, terwijl de provincie daar wel op had gehoopt, zoals het in één keer in de fase van de planstudie brengen van het knooppunt Zwolle-Meppel. Daar moet de provincie nog steeds toe komen en nu is er sprake van een ingewikkelde constructie met het Rijk om via de eigen provinciale verantwoordelijkheid en voorfinanciering de boel toch op gang te krijgen. Hetzelfde geldt voor het Kolibri-project; op het moment dat de verkenningsstudie er ligt dan hoort het Rijk een besluit te nemen en op basis van de gegevens vast te stellen dat met dit project kan worden verder gegaan. Het enige wat het Rijk nog zou kunnen zeggen is dat het geld op dit moment niet voorhanden is, zodat het Kolibri-project in de tijd naar achteren wordt geschoven.

Op dit moment gebeurt er echter niets, en dat is toch slecht. Heel in het bijzonder geldt dit ten aanzien van de verkeersveiligheid. Daar waar de provincie er in dit kader op mocht rekenen dat er belangrijke bijdragen zouden komen uit de ICES-middelen voor het project Duurzaam Veilig in Noord-Nederland, bestaan de ICES-middelen op dit moment niet meer, De aardgasbaten die naar de ICES-pot stroomden zijn in die zin opgedroogd en dat speelt de provincie aardig parten. Wil de provincie haar verantwoordelijkheid in dezen waar kunnen maken, dan moet er op dat punt worden gesproken over de mate waarin de provincie zelf bereid is om daarvoor de nek uit te steken. Dat zou betekenen dat de gelden die de provincie nu heeft gereserveerd op een iets andere manier versneld moeten worden ingezet ten behoeve van cofinanciering, teneinde te voorkomen dat echt noodzakelijke projecten voorlopig achter de horizon verdwijnen. Dat gebeurt namelijk wel als de provincie blijft wachten op cofinanciering van het Rijk en dan komt er geen rotonde in Noord-Nederland meer tot stand. De provincie is zich dus aan het oriënteren om te kijken hoe er op de nieuw ontstane situatie kan worden ingespeeld. De vraag hoe er dan vorm moet worden gegeven aan het project Duurzaam Veilig, of er wel of geen verkeersdrempels moeten komen en de aan te brengen strepen op wegen, heeft ook met deze problematiek te maken, maar ook alles met de discussie over het POP. Immers, daarin is voor het eerst het volledige verkeers- en vervoersbeleid ingebracht en daarover zullen de staten straks met het college en de samenleving in debat gaan. In het voorontwerp van het POP heeft het college ernaar gestreefd om op een andere manier om te gaan met de verkeersdrempels en dergelijke. Overigens blijkt daaruit dat verkeersdrempels niet volledig onmogelijk zijn, maar wel dat de provincie aanloopt tegen de grens van de acceptatie van drempels door zowel weggebruikers als omwonenden. Er zal dus moeten worden gezocht naar een benadering die meer aansluit bij wat mensen zelf echt willen en wat bij hun eigen verantwoordelijkheid past. Met die mensgerichte benadering is de provincie heel druk bezig. Een en ander krijgt straks zijn neerslag in een uitwerkingsprogramma, waarover het college zeker met de staten nog in gesprek komt. Als het gaat om de essentiële kenmerken van het weg- en verkeersbeeld streeft het college naar verscheidenheid van verkeersmaatregelen, maar daarbij is de provincie

ook afhankelijk van het landelijk project Essentiële kenmerken, waarbinnen getracht wordt te komen tot richtlijnen die gelden voor alle wegbeheerders. Dit project is echter bijna een gebed zonder einde te noemen, aangezien er zeer verschillende opvattingen zijn over die essentiële kenmerken. Daar tussendoor loopt dat nieuwe inzichten die er zijn soms op bepaalde punten al zijn toegepast vanwege de samenloop met beheer en onderhoud van wegen, maar op andere punten nog niet. Verder zijn er in bepaalde regio's proefprojecten die gemonitord worden, wat moet bijdragen in de keuze voor het beste systeem. Dat leidt er toe dat er nu een wat ongewenste verscheidenheid is in de weguitrusting. Spreker onderstreept dat de provincie alle belang heeft om dit zo snel mogelijk te verhelpen, maar dat is afhankelijk van de vraag of het project Duurzaam Veilig in zijn totaliteit kan worden uitgevoerd. Dit is buitengewoon belangrijk om het totale systeem hiermee helder te krijgen, want van de noodzaak dat de verkeersonveiligheid dient te worden teruggedrongen is een ieder overtuigd.

Wat betreft de inzichtelijkheid en afrekenbaarheid van een aantal dingen, is het natuurlijk terecht dat een aantal punten niet in het voorliggende stuk is opgenomen en hij verwijst in dit verband dan ook naar de beleidseffectrapportage (BER) voor NoordNederland die ieder jaar op dat punt probeert om samen met Rijkswaterstaat en de overige noordelijke provincies verbanden te leggen, aan te geven wat de resultaten zijn en hoe de maatregelen zich tot die resultaten verhouden. In het kader van het Kolibri-project heeft spreker al het een en ander over het openbaar vervoer gezegd. Dit is van groot belang voor een belangrijk deel van Drenthe en de sociaal-economische ontwikkeling aldaar en is medesturend voor het totale verkeers- en vervoerssysteem in Drenthe. Daar zal zo dadelijk verder over worden gesproken. Een aantal gestelde vragen heeft vooral betrekking op hoe het openbaar vervoerssysteem er de komende tijd uit zal gaan zien. De reden waarom er een concessie van 3,5 jaar wordt vergeven in plaats van 6 jaar staat uiteraard niet in het voorliggende stuk, maar het PVE met betrekking tot de aanbesteding van het openbaar vervoer gaat daar wel nader op in. Kijkend naar het resultaat van de afgelopen jaren is de provincie met veel vallen en opstaan er al in geslaagd om enige dynamiek in het openbaar vervoer te brengen. Zo is Zuidwest-Drenthe genoemd, maar ook de zeer

succesvolle Servicebus in Assen en nieuwe lijnen als de Q-liner dienen in dit kader vermeld te worden. Hier en daar zijn er lijnen in de beleving van de gebruiker uitgekleeft, maar er staat wel tegenover dat die lijnen in een aantal gevallen wel snelheidsverhoging tot gevolg hebben en daarmee de ruggengraat vormen voor het totale systeem en de exploitatiebaarheid van het systeem. Daardoor ontstaat er ook weer meer financiële ruimte voor zaken als de Servicebus en dergelijke, die zich op dit moment nog in de experimentele fase bevinden maar allemaal wel de basis vormen voor het aanvullende openbaar vervoersnet, die naast het basisnet in principe aan iedereen in Drenthe een vorm van openbaar vervoer moet bieden. Het aanvullende net is dus niet alleen het hele kleinschalige, vraagafhankelijke vervoer, maar onder het aanvullend net vallen ook kleinere vormen van regulier openbaar vervoer door wat kleinere bussen. Het een en ander is echter afhankelijk van de markt en die markt kan zich alleen goed ontwikkelen als het basisnet voldoende functioneert. Als het gaat om de vraag waarom de aanbesteding van het openbaar niet anders en eerder aan de orde kon komen, merkt hij op dat het plan van eisen met betrekking tot de aanbesteding van het openbaar vervoer niet eerder kon worden aangeboden dan op vrijdag 29 mei 2003. De belangrijkste reden daarvoor is dat het een behoorlijk aantal weken langer heeft geduurd dan het college oorspronkelijk wilde, aangezien er met de provincie Groningen en de stad Groningen een stevige discussie is gevoerd over het PVE, waarover pas rond de kerst overeenstemming is bereikt. Verder is in Groningen de besluitvorming een aantal weken opgehouden en toen het anderhalve week geleden klaar was, heeft dit stuk ook nog een week in het provinciehuis gelegen vanwege technische redenen die in verband staan met de vervanging van reproductieapparatuur. Uiteindelijk is het stuk op vrijdag 29 mei 2003 verstuurd, zodat in deze commissievergadering op zijn minst een toelichting zou kunnen worden gegeven. Het stuk ligt er nu dus, maar de colleges van gedeputeerde staten van de provincies Groningen en Drenthe en het college van de stad Groningen zullen op 24 juni 2003 een besluit gaan nemen over de bestekken. Deze bestekken moeten op dat moment ook worden uitgebracht, om daarmee op tijd te zijn voor de termijnen die gelden voor een ordentelijke aanbesteding en het op tijd invoeren van nieuwe dienstregelingen.

Wanneer de commissie dus nog uitvoeriger dan alleen deze middag van gedachten wil wisselen over het PVE is dat wel mogelijk. Indien die gedachtenwisseling nog dient te worden meegenomen bij de afweging van het college over hoe het bestek eruit moet gaan zien, dan zal die inbreng op korte termijn via een extra vergadering of bilaterale inbreng dienen te worden georganiseerd.

Vragen over landinrichting, zoals die door de heer De Jong zijn gesteld, hebben betrekking op toekomstig beleid en dus op de vraag hoe straks het college met de vertaling van het bestuursprogramma en de begroting naar de staten toe zullen komen. Daarin zullen nadere keuzes worden gemaakt, die ook weer afhankelijk zijn van de mate waarin het geld wel of geen geld ter beschikking stelt. Voor plattelandsbeleid is bijvoorbeeld € 700 miljoen ter beschikking gesteld. Spreker kan nog niet zeggen welke consequenties dat heeft voor de landinrichting, aangezien dat bovendien tot de portefeuille van mevrouw Edelenbos behoort.

## TWEEDE TERMIJN

De heer BEERDA merkt naar aanleiding van zijn vraag over de projecten op, dat de gedeputeerde Swierstra aangaf dat het enerzijds lastig is om uitvoerig te zijn en aan de andere kant kort van stof, wat overduidelijk blijkt uit de lengte van het betoog van de gedeputeerde.

De heer SLAGTER merkt ten aanzien van de woonplannen op, dat mevrouw Haarsma aangaf dat er beleidsontwikkeling is op het gebied van maatschappelijk bouwen en de sociale component. Spreker heeft echter begrepen dat gemeenten een toch wat rekkelijker beleid willen positioneren. Nu is dit niet het moment om daarover te spreken, want de voorbereiding van het POP en de discussies met insprekers moeten nog volgen, maar hij attendeert erop dat er toch iets meer onder de beleidsruimte wordt toegestaan dan enkel deze twee punten. Uit de regiovisie blijkt dat er nog een flink aantal problemen spelen die zijn ondergebracht in de regiovisie. De provincie is daarmee afhankelijk geworden van de partijen die daar opereren, evenals de trajecten die worden uitgezet en de financiële ruimte die er is. Spreker maakt zich daar zorgen over, want de provincie moet steeds het initiatief nemen om zaken op gang te brengen. Wat is de rol van de

commissie hierin? Gaat de commissie daar zelf prioriteiten bij stellen? Gaat de commissie daar duaal mee om? Of zien de staten enkel aan wat het college te berde brengt? Spreker stelt voor dat de commissie en de staten daar wel zelf initiatieven in zullen ontplooiën en dat de prioritering van de rol van de commissie met betrekking tot de regiovisie wordt meegenomen bij de behandeling van het POP II.

De heer Swierstra gaf aan dat hij plannen had om in te breken op cofinancieringssystemen. Op zich valt dat toe te juichen en de vorige keer is de discussie over de gelden die betrekking hebben op de gebundelde doeluitkering (GDU) gevoerd. Er zullen best cofinancieringsmogelijkheden zijn waar de provincie actiever mee om kan gaan.

De heer LANGENKAMP hoort de heer Swierstra over veiligheid zeggen dat de provincie moet nagaan in hoeverre de provincie zelf geld wil steken in verkeersveiligheidsprojecten. Tegelijkertijd staat in het jaarverslag van 2002 dat er minder geld voor beschikbaar is. Moeten de staten dan niet discussiëren of zij zelf geld willen steken in verkeersveiligheidsprojecten? De landelijke discussie over het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP) komt eraan en die wordt doorvertaald naar de provincie. Dat gaat waarschijnlijk een lagere taakstelling betekenen en dan is er ook minder geld nodig. Deze volgorde klopt echter niet en hij wil graag van de gedeputeerde horen hoe deze daar tegenaan kijkt.

Mevrouw HAARSMA merkt ten aanzien van de woonplannen op dat de twee door haar aangehaalde punten niet de enige twee zijn die aan de orde zijn. In de gesprekken die zij al met gemeenten heeft gevoerd over de woonplannen, geven de gemeenten aan dat dit de eerste keer was dat er een woonplan moest worden ingediend. Dat was voor iedereen nieuw en ook binnen de gemeenten zelf werd daar behoorlijk mee geworsteld. De provincie heeft toegezegd om daarin handreikingen te bieden, om te kijken hoe dit vorm en inhoud kan worden gegeven. Daarbij is ook de opmerking gemaakt dat het de volgende keer breder gemaakt kan worden. Zo is het woonplan van de gemeente Westerveld heel breed ingezet en er zijn gemeenten die in die woonplannen op interactieve wijze ingebrachte ideeën vanuit de bevolking willen verwerken. Spreker denkt dan ook dat er in de toekomst veel bredere woon-

plannen kunnen worden gemaakt dan er nu liggen. De gemeenten zijn in ieder geval heel blij voor de geboden ruimte om een woonplan te maken en het op deze manier ten aanzien van de doelgroepen vorm te geven. Aangaande het windpark bij Coevorden gaan de ambtelijke molens heel snel, want het plan is inmiddels van de plank af. Het vorige college heeft nog gesprekken gevoerd met Defensie en deze heeft aangegeven dat er bereidheid is om het project te gaan ontwikkelen, omdat zij het milieuaspect ook een belangrijk onderdeel vindt. Dat betekent dat de vaart erin moet worden gehouden.

De heer SWIERSTRA merkt op dat hij het betoog van de heer Slagter dat de regiovisies een megaklus vormen, waar ook reden genoeg is om zich zorgen te maken, onderschrijft. Hier is dan ook geen enkel verschil van opvatting over. Het spreekt voor zich dat de actualisering van de regiovisie in relatie tot het POP uitvoerig in deze commissie aan de orde zal komen, want daar gaat het om de vraag welk kader de staten uiteindelijk zullen stellen aan de ontwikkeling van de regio. Deze zal moeten worden vastgelegd in het POP, zoals deze op dit moment wordt ontworpen. Daar zal dan ook alle mogelijke betrokkenheid van de staten bij mogelijk zijn, met dien verstande dat de provincie het met een groot aantal andere partners eens moet zien te worden. Als het gaat om het aanwenden van provinciale middelen ten behoeve van verkeersveiligheid, dan stopt de provincie al sinds jaar en dag geld in verkeersveiligheid. De vraag is in welke mate de provincie nog meer moet doen om dat bij gebrek aan co-financieringsmiddelen het tempo van de projecten te laag is. Deze problematiek wordt steeds nijpender en daardoor treedt die vraag steeds explicieter aan de dag. In het nieuwe NVVP zal waarschijnlijk een lagere taakstelling komen dan in de vorige plannen, maar dat betekent niet dat de provincie nog geld overhoudt. Integendeel, want ook de vorige plannen konden op geen stukken na worden gerealiseerd. De gedachte dat de provincie dan geld overhoudt en dat bij voorrang hierop inzet, klopt dus niet. Wil de provincie dit beleid serieus nemen dan dient de provincie wel goed te kijken waar de schaarse middelen op dienen te worden ingezet en zal de taakstelling waarschijnlijk niet worden gehaald.

De VOORZITTER zegt toe dat er in het Presidium zal worden gesproken over het voorstel van de heer Slagter om de prioritering van de rol van de commissie met betrekking tot de regiovisie mee te nemen bij de behandeling van het POP II en in het Presidium het moment vast te stellen waarop dit punt weer terugkomt op de agenda van deze commissie. Verder constateert hij dat de lay-out en de bladspiegels van de jaarstukken er goed uitzien, dus kennelijk zit de provincie hiermee op de goede weg.

## **8. Programma van eisen Aanbesteding openbaar vervoer Groningen-Drenthe**

De heer VERINGA geeft een inhoudelijke toelichting op het concept-PVE.

De heer SWIERSTRA merkt op dat de heer Veringa naar voren heeft gebracht dat de provincie het idee had dat er een te hoge prijs werd betaald voor het openbaar vervoer in relatie tot de geboden kwaliteit. Toch is gebleken dat de provincie Drenthe één van de laagste prijzen per dienstregeluur (DRU) heeft. In relatie tot de stad Groningen en de provincie Groningen zit de provincie Drenthe dus erg laag en als er dus wordt gezegd dat de kwaliteit omhoog moet, dan valt wel na te gaan waar dat op een gegeven moment in zal resulteren, namelijk in een verhoging van de prijs per DRU. De gemiddelde leeftijd van bussen in de stad Groningen is extreem hoog, want daar rijden bussen van twintig jaar oud rond. Spreker heeft geen zin om op te gaan draaien voor de kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer in de stad Groningen. Verder leidde het opdelen van de gebieden in percelen tot een tweetal vragen. De eerste is, hoe er voor de coördinatie over de perceelsgrenzen heen gezorgd moest worden. Het tweede probleem bij opdeling in percelen was, dat dan heel erg zichtbaar zou worden waar de voor- en nadelen van de verschillende percelen uit zouden bestaan, wat van invloed is op de kostprijs en dat zou dan wel eens buitengewoon lastig kunnen worden voor de stad Groningen. In dit stadium raken de verschillende partijen het hier nog niet over eens. Als het gaat om het punt van de concessieduur van 3,5 jaar, dan betekent de keuze die er nu gemaakt is dat bedrijven veel minder risico lopen, veel minder als ondernemer gaan optreden en meer als doenschuiver gaan

opereren. Dat biedt hen veel meer mogelijkheden om zelf of in samenwerking met andere bedrijven iets met bussen te gaan doen. Dat betekent dat er in die situatie veel gemakkelijker kan worden gekozen voor een kortere concessieduur. Als het gaat om het bureau voor het openbaar vervoer (OV-bureau), dan is de gedachte dat het OV-bureau zich uiteindelijk zal ontwikkelen tot een in de markt opererend bedrijf, maar daarnaast ook een OV-autoriteit zal zijn waarbij de overheden gezamenlijk het gezag uitvoeren. Als de partijen op dit moment integraliteit willen belichamen, zullen zij op dit moment een stap verder moeten willen doen.

De heer LANGENKAMP merkt op dat het feit dat de provincie de ontwikkelfunctie weer gaat doen, nogal wat consequenties heeft. Spreker is daar wel heel blij mee, want spreker heeft al langer geroepen dat de provincie op het platteland die keuze moet durven maken. Hij vraagt zich af hoe de staten en de commissie gaan praten over die ontwikkelfunctie, want dit is een politiek probleem dat niet mag worden overgelaten aan het college. Terugkeer van de ontwikkelfunctie naar de provincie is van wezenlijk belang voor plattelandsvervoer in Drenthe.

Mevrouw TIMMER merkt op gehoord te hebben dat het niet gelukt is de ontwikkelfunctie over te laten aan de markt. De heer Veringa merkte op dat de provincie Drenthe de ontwikkelfunctie toch al had. Vervolgens werd geconstateerd dat het uitvoeren van de ontwikkelfunctie zou worden overgelaten aan een nog op te richten OV-bureau. Hoeveel personen komen er bij dat OV-bureau te werken, gerekend in hele fte's? Zijn dit mensen die op dit moment provincieambtenaar zijn? Wordt dit een apart bureau dat losstaat van de provincie?

De heer WIERINGA vraagt wat de ontwikkelingskosten zijn die op dit moment aan ARRIVA worden betaald. Verder wil hij weten wat het de provincie momenteel aan ontwikkelkosten kost. Verder zouden er 35 inspraakreacties zijn binnengekomen en in relatie tot het aantal inwoners van Drenthe is dat niet veel. Verder is de provincie voornemens een OV-bureau op te richten, terwijl de vervoerders dit al jaren uitvoeren. Hij vraagt of de provincie niet opnieuw het wiel wil proberen uit te vinden van iets dat al lang ontwikkeld is? Hij zet

er dus grote vraagtekens bij om een bureau op te richten, want één NNBT-debacle is er al één teveel.

De heer BEERDA merkt met betrekking tot de kwaliteitseisen op dat hij persoonlijk liever een bus van zes jaar heeft die rijdt dan een nieuwe bus die niet rijdt. Staan de kwaliteitseisen waaraan het openbaar vervoer moet voldoen wel in het PVE? Als het gaat om het OV-bureau vraagt hij of dergelijke modellen met afzonderlijke vervoersautoriteiten ook in het buitenland, zoals in Engeland en de Verenigde Staten worden gehanteerd.

De heer HAIKENS merkt op dat het bestek klaar is en de aanbesteding onderhand voor de deur staat, terwijl de provincie nog vorm moet geven aan een bureau waarvan nog niemand weet hoe het er straks gaat uitzien. Als iemand in de trein zit en er is bekend dat die trein zo gaat rijden, terwijl een aantal ingrediënten nog onbekend is, is er dan voldoende zekerheid dat dit goed komt en dat die ervaring in het OV-bureau kan worden neergelegd? Hij heeft begrepen dat hierover in het verleden in deze zaal al vaker is gesproken. Toen is er gesproken over een concessie van lucratieve en minder lucratieve lijnen. Daaraan is het verhaal dat er nu ligt volledig aan voorbij gegaan. Spreker wil weten wat de argumenten zijn om hieraan voorbij te gaan.

De heer SWIERSTRA antwoordt dat het gewoon een operationele keuze is om de ontwikkelfunctie bij de provincie onder te brengen, maar dit is geen politiek besluit als zodanig, want provincie en het college hebben nu eenmaal een wettige plicht het openbaar vervoer te organiseren en dat kan de provincie zelf doen, of het aan een bedrijf laten dat het in plaats van de provincie organiseert. De commissie-Broekx stelde nog tien jaar geleden dat de ontwikkelfunctie in de meest brede zin van het woord altijd bij het bedrijfsleven neer moest worden gelegd en dus uitbesteed. Er is geconstateerd dat bij gebrek aan goede marktregulering en een in gebreke blijvende Tweede Kamer die de huidige ontwikkelfunctie te veel inperkt, het resultaat is dat de bedrijven nog heel ambtelijk werken, de ontwikkelfunctie onvoldoende hebben opgepept en van het resultaat van de nieuwe manier van werken nog niet de revenuen hebben weten te toucheren, met als gevolg dat zij zich niet echt

ontwikkelen. Het lijkt spreker verstandig die ontwikkelfunctie meer in overheidshanden neer te leggen en het "zelf" te doen want dat doet de provincie al in belangrijke mate. Het verhaal met betrekking tot het Millennium Transportation International (MTI), de Q-liner, de Servicebus in Assen en de ontwikkelingen in de richting van combinaties met WVG en CVP en dergelijk hebben alle te maken met de rijksoverheid. Dan is het verstandig om die verantwoordelijkheid te nemen, wat betekent dat de opbrengstverantwoordelijkheid ook naar de provincie gaat. Dat heeft niets te maken met het budgetrecht van de staten, aangezien de staten hetzelfde budget ter beschikking stellen en daarbinnen opereert het college van gedeputeerde staten. De vraag is alleen hoe dat vervolgens moet worden aangestuurd. Indien blijkt dat de opbrengsten lager zijn dan gewenst, dan heeft de provincie de keuze om binnen het budget de keuze te maken om of te schrappen in lijnen, het vervoer vraagafhankelijk te maken of er meer geld bij te doen. Voorts kan ook worden vastgelegd dat het resultaat van de provinciale ontwikkelingspanningen, zoals de servicelijn en een goed renderend MTI, dan zal dit geld gelijk voor het openbaar vervoer worden ingezet. In die zin verandert er dus niets aan het budget. Ook alle kosten die met de ontwikkelfunctie hebben te maken, worden uit hetzelfde OV-budget betaald wat de provincie van het Rijk ter beschikking gesteld krijgt. Er gaat dan ook geen eigen provinciaal geld in. Spreker heeft aangegeven dat de provincie een aantal zaken allang uitvoert, waaronder het maken van PVE's en voor een deel wordt er ook externe expertise bij ingehuurd. Dat kun je beter zelf doen en daarbij de kosten in de gaten houden dan dat je een prijs betaalt op basis van een inschrijving voor een product waarvan je niet weet wat de omvang en kwaliteit is. Hoeveel van dat geld aan de strijkstok blijft hangen en welk bedrag waarvoor wordt ingezet, is bijna niet te controleren. Dat is dan ook de reden dat de provincie de aansturing anders wil en de afgelopen jaren heeft het college geconstateerd dat veel bedrijven, in tegenstelling tot wat de provincie wilde, hun ontwikkelcapaciteit steeds verder hebben uitgedeed en geen of onvoldoende inzicht geven waar het geld blijft. Voor een commerciële onderneming is dat op zichzelf genomen geen schande, want het zijn beursgenoteerde ondernemingen, maar daarom heeft spreker destijds

ook aangegeven er niets voor te voelen met een beursgenoteerde monopolist zaken te moeten doen. Wanneer het dus niet lukt om volledige marktwerking te krijgen waarbij de markt zichzelf afstraft, dan zal de overheid een deel van het verhaal naar zich toe moeten halen en dat is wat er gebeurd door middel van de overname van de ontwikkelfunctie. Het PVE past in het verkeers- en vervoersbeleid zoals de staten dat vaststellen en daarop toetsen de staten het college. Op dat punt bevindt zich ook de kaderstellende rol van de staten. De kortere concessieperiode is dan ook gunstig, aangezien er zodoende over een tijd verder kan worden gedifferentieerd. Het aantal personeelsleden is dus hetzelfde aantal wat de provincies en de stad Groningen op dit moment in huis hebben en voor het overige zal mankracht worden ingehuurd uit hetzelfde budget. Dat zal zich kunnen ontwikkelen tot een meer zelfstandig samenhangend bureau van deze drie overheden, maar daar zijn de overheden nog niet uit omdat daar nogal wat haken en ogen aan vast zitten. De provincie vindt hiermee niets uit wat allang is ontwikkeld, want de praktijk is dat de provincies het op het punt van de ontwikkelfunctie gewoon beter doe dan een aantal vervoerders, want er worden geen nieuwe dingen door de vervoerders ontwikkeld. In het buitenland zijn verschillende voorbeelden dat vooral in de stedelijke agglomeraties ook wordt gewerkt met OV-bureaus, en dat wijst erop dat dit een Europese ontwikkeling is. In Denemarken rijdt bijvoorbeeld een busbedrijf ARRIVA, dat puur functioneert als operator. Overheden kunnen op deze manier het door henzelf vastgelegde beleid voor een stukje in het bestek van de concessie kwijt. In het PVE staan inderdaad leeftijdsgrenzen van bussen vermeld en dat wordt bewust gedaan, omdat anders de oude bussen uit het zuiden van het land naar het noorden worden getransporteerd. Vele onderzoeken geven aan dat de kwaliteit van het openbaar vervoer zeer afhankelijk is van de staat van het materieel, wat bepalend is voor het imago van de vervoerder en de vraag of mensen met enig comfort kunnen rijden. Dat heeft geresulteerd in een bepaalde leeftijdsgrens, waarbij ook de keuze tussen geen bus of een oude bus een rol heeft gespeeld. De conclusie was dat een oude bus altijd beter is dan geen bus, maar er zijn wel grenzen aan de leeftijd van een bus.

Er is niet voorbijgegaan aan het verschil tussen lucratieve en minder lucratieve lijnen. In het verleden had de provincie dit in huis door een goede mix te maken tussen de sociale en de economische functie van het busvervoer. De vervoerders zouden op het moment dat zij de volledige opbrengstverantwoordelijkheid en regiefunctie zouden hebben, de mogelijkheid hebben om alleen te kiezen voor de dikke, goed renderende lijnen. Dan kan de provincie in het bestek eisen stellen aan de sociale functie, maar dat blijkt dan erg moeilijk. Nu de provincie de ontwikkelfunctie weer meer gaat overnemen, namelijk rechtstreeks in plaats van via bestekken, is er een echte mogelijkheid voor de aanbestedende drie overheden om in geval van een onrendabele lijn deze te schrappen, of op die lijn een lager niveau van dienstverlening neer te leggen door minder vaak te rijden of de lijn te wijzigen in vraagafhankelijk vervoer, of de lijn uit sociale overwegingen in volle omvang te handhaven. Die beslissingen en de diverse varianten daarop liggen in dit plan van eisen voor en op den duur zou die beslissingsbevoegdheid bij een vervoersautoriteit kunnen worden neergelegd, maar zover is het nog niet, want dan komt er eerst een discussie over vervoerregio's en het bestuur in grootstedelijke regio's. Die stap hebben de overheden nog niet gezet, omdat daarmee verantwoordelijkheden uit handen worden gegeven. De drie overheden doen gemeenschappelijk de aanbestedingen, aangezien de beide provincies en de stad Groningen gemeenschappelijk verantwoordelijk zijn voor het uitzetten en uitvoeren van het beleid op het gebied van openbaar vervoer.

De VOORZITTER stelt voor om het PVE met betrekking tot de aanbesteding van het openbaar vervoer in Groningen en Drenthe inhoudelijk te behandelen tijdens een extra vergadering van deze commissie op 16 juni 2003 van 9.00 uur tot 11.00 uur.

De COMMISSIE stemt hier unaniem mee in.

## 9. Sluiting

De VOORZITTER sluit de vergadering om 16.15 uur.

Vastgesteld in de vergadering van de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit van 25 augustus 2003.

, voorzitter

, griffier

HW

## **TOEZEGGINGEN**

gedaan in de vergadering van de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit, gehouden op 1 juni 2003 in het provinciehuis te Assen.

### **Pagina**

- 7 Mevrouw HAARSMA zegt toe dat zij een overzicht zal laten maken van de verschillende bestemmingsplannen en dat de leden van deze commissie toe te zenden. Als het gaat om de overschrijding van de kosten voor het maken van het POP zegt zij toe dit uit te laten zoeken en de commissie schriftelijk antwoord op die vraag te geven.
  
- 11 De VOORZITTER zegt toe dat er in het Presidium zal worden gesproken over het voorstel van de heer Slagter om de prioritering van de rol van de commissie met betrekking tot de regiovisie mee te nemen bij de behandeling van het POP II en in het Presidium het moment vast te stellen waarop dit punt weer terugkomt op de agenda van deze commissie.

**AANBESTEDING stads- en  
streekvervoer Groningen en  
Drenthe**

Presentatie Programma van Eisen  
2 juni 2003

***Inhoud***

- Waarom 3 overheden gezamenlijk?
- Wat willen we bereiken (doelstellingen)?
- Hoe is het proces tot nu toe verlopen?
- Wat stond er in het concept-PvE?
- Wat waren de inspraakreacties?
- Welke discussie heeft gespeeld?
- Welke uitgangspunten zijn aangepast?
- Hoe verder?

***Waarom 3 overheden  
gezamenlijk?***

- Buslijnen hangen samen en doorkruisen 3 bestuursgebieden
- Regie centraal
- Kolibri-OV-netwerk
- Schaalvoordelen
- Bundeling van kennis

***Doelstellingen aanbesteding***

- Betere prijs/kwaliteitsverhouding
- Kwaliteitsverbetering
- Zo mogelijk meer ritten
- Marktwerking

***Hoe is het proces tot nu toe  
verlopen?***

- Augustus 2002: start voorbereiding
- December 2002: vaststellen concept PvE
- Januari 2003: inspraak
- Jan – april: discussie over uitgangspunten op basis van inspraakreacties
- Mei 2003: vaststellen aangepast PvE

***Wat stond er in het  
oorspronkelijke concept-PvE?***

- Één concessie
- Concessie voor de duur van 6 jaar
- Behoud eigen bevoegdheden
- Gematigd ambitieus kwaliteitsniveau
- Ontwikkefunctie bij vervoerder binnen randvoorwaarden
- Inpassing kolibri-netwerk
- Opbrengstverantwoordelijkheid in beginsel bij de vervoerder

### *Wat waren de inspraakreacties?*

- Concessiegebied te groot
- Onduidelijkheid over aansturing vervoerder door opdrachtgever
- Positie van zittende vervoerder wordt versterkt
- Vrees van Zuid-Drentse gemeenten dat Kolibri deel van hun budget opeist
- Informatievoorziening

### *Welke discussie heeft gespeeld?*

o.a.

- Concessie opdelen in percelen → meer marktwerking
- Budgetbevoegdheid
- Invulling van de 'onderkant van de markt'

- Verschillende adviseurs geraadpleegd
- Conclusie van m.n. SkraelingS:  
*'opstelling huidige vervoerders ligt meer in de lijn van prijsvechters'*  
  
*'ervaringen leren dat kunstmatig laag berekende kostprijzen met kunstgrepen worden gefinancierd.'*  
  
m.a.w. er wordt door de vervoerder onvoldoende invulling gegeven aan de ontwikkelfunctie
- Huidige aanbesteding is bepalend voor de volgende aanbestedingen

### *Welke uitgangspunten zijn uiteindelijk aangepast?*

- De ontwikkelfunctie wordt door de overheden opgepakt
- De daaraan gekoppelde opbrengst-verantwoordelijkheid ook naar de overheden
- Invulling en sturing door een OV-bureau
- Sturing niet op korte termijn te realiseren → concessie nu voor 3,5 jaar
- Voorbereiding voor gedifferentieerde aansturing en meer en betere marktwerking in de toekomst

### *Hoe verder?*

- Juni: opstellen bestek
- Juli: uitvraag
- Juli-sept: offertes en beoordeling
- Oktober: gunning
  
- Juni 2003-mei 2004: opzet en implementatie OV-bureau
  
- 1 juni 2004: start vervoer en OV-bureau operationeel