

Op te bergen
in de band van
13 juli 2005

*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 20 juni 2005

INHOUD

Opening	3
Mededelingen	3
Vaststelling van de agenda	3
Verslag vergadering 23 mei 2005	4
Ingekomen stukken	4
Rondvraag	4
IPO-aangelegenheden	5
Brief inzake financiële cyclus 2005 Regio Groningen-Assen	6
Brief van OV-bureau betreffende ontwerpbegroting 2005 OV-bureau	9
Brief inzake verdeling ISV over programmameenten voor de periode 2005 tot en met 2009	12
Brief inzake openbaar en collectief vervoer	14
Sluiting	21
Wijzigingsblad	22

STATENCOMMISSIE RUIMTE, INFRASTRUCTUUR EN MOBILITEIT

Verslag van de vergadering van de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit, gehouden op 20 juni 2005 in het provinciehuis te Assen.

Aanwezig:

A. Lanting (VVD, voorzitter)
H. Baas (ChristenUnie)
N.B. Bossina (VVD)
A. Haar (D66)
mevrouw M.J. Berkman-de Haan (GroenLinks)
mevrouw I.J. Huisman-Holmersma (PvdA)
B. Janssen (CDA)
C.D. de Jong (Fractie De Jong)
C.H. Kloos (DrentsBelang)
J. Langenkamp (GroenLinks)
E. Olij (PvdA)
A.G.H. Peters (CDA)
J. Slagter (PvdA)
K.H. Smidt (VVD)

Voorts aanwezig:

mevrouw A. Haarsma (PvdA, gedeputeerde)
S.B. Swierstra (VVD, gedeputeerde)
mevrouw I. Rozema (griffier)

Met kennisgeving afwezig:

J. Haikens (VVD)
K. Jonker (CDA)
B. Popken (OPD)
mevrouw G. Timmer-Rijkeboer (D66)
M.P. Turksma (PvdA)
A. Wendt (ChristenUnie)
G. Wieringa (Drents Belang)
J. Zweens (PvdA)

1. Opening

De VOORZITTER opent de vergadering.

2. Mededelingen

De VOORZITTER deelt mee dat mevrouw Berkman de heer Harleman zal vervangen en dat de heer Kloos de heer Wieringa zal vervangen.

3. Vaststelling van de agenda

De heer LANGENKAMP merkt op dat bij de behandeling van de Voorjaarsnota in de staten middels een motie is gevraagd om naar analogie van wat er met de POP-avonden is gebeurd, een bijeenkomst te plannen om te kijken of er meedenkavonden over het verkeer- en vervoersplan kunnen worden ingevuld. Voorgesteld is om dit in de commissie te agenderen, de agenda's te trekken en daarover een afspraak te maken.

De heer BAAS stelt voor om dit met een onderbouwing van GroenLinks te agenderen voor behandeling in de volgende commissievergadering. In de statenvergadering was slechts sprake van een korte motie zonder nadere onderbouwing en hij wil kijken of dit ook nog kan worden meegenomen in de commissie

Bestuur. Om nu vanmiddag al over een motie te spreken waarvan hij de tekst niet bij zich heeft en die bovendien nogal kort door de bocht was, is iets waar hij weinig voor voelt.

De heer SLAGTER heeft aangegeven dat de heer Langenkamp dit in de commissie aan de orde zou kunnen stellen, maar spreker had er toch wel graag een concreet voorstel bij gehad, zodat hij had geweten waar het precies over gaat. Hij stelt dan ook voor om dit punt op de agenda van de volgende commissievergadering te zetten, inclusief een concreet voorstel van GroenLinks hoe hier verder mee moet worden omgegaan.

De heer LANGENKAMP vindt dit best, maar het voorstel in de motie was slechts om een datum te plannen en vervolgens bij elkaar te komen om een voorstel te formuleren hoe die meedenkavonden georganiseerd zouden kunnen worden. Het is prima dat GroenLinks daar een voorzet voor geeft, maar het was juist de bedoeling om dit samen in te vullen.

De heer HAAR vindt het wat prematuur dat de heer Langenkamp stelt dat die meedenkavonden moeten worden georganiseerd.

De VOORZITTER stelt voor om dit punt de volgende keer op de agenda van de commissie te zetten met een onderbouwing van de kant van GroenLinks.

De COMMISSIE stemt hiermee in.

De agenda wordt conform ontwerp goedgekeurd en vastgesteld.

4. Verslag vergadering 23 mei 2005

Het verslag wordt conform ontwerp goedgekeurd en vastgesteld.

5. Ingekomen stukken

De heer HAAR merkt op dat hij ingekomen stuk B1, de publicatie van D66 over de verrommeling van het landschap, graag op de agenda van deze commissie wil hebben voor een volgende commissievergadering. Hij laat het aan het presidium over om vast te stellen of deze publicatie op de agenda van de commissie MWG of van de commissie RIM komt. Eigenlijk is de publicatie namelijk voor beide commissies relevant.

De VOORZITTER zal in het presidium bespreken in welke commissie dit wordt behandeld en zal het voor een volgende keer op de agenda plaatsen.

6. Rondvraag

De heer SLAGTER heeft een persbericht gekregen waarin staat dat de betrokken partijen heldere afspraken over wonen, zorg en welzijn hebben gemaakt. Het gaat over Drentse gemeenten, corporaties, zorginstellingen en de provincie. Hoe zien die afspraken er inhoudelijk uit? Worden de woonplannen als sturingselement gebruikt? Maakt de Wet Maatschappelijke Ondersteuning (WMO) ook onderdeel uit van de opdracht die bij de initiatiefgroep ligt? Wat hebben de gesprekken inhoudelijk opgeleverd?

Mevrouw HAARSMA antwoordt dat op 9 juni 2005 een bijeenkomst tussen alle betrokken partijen plaats heeft gevonden over wonen, zorg en welzijn. De betrokken partijen waren de woningbouwcorporaties, zorginstellingen en gemeenten. Daaraan voorafgaand heeft de heer Buursink een inventarisatie gedaan en daaruit voortvloeiend heeft een bijeenkomst plaats gehad met alle wethouders op het gebied van zorg en wonen. Vervolgens heeft een bijeenkomst plaatsgevonden van de marktpartijen met de zorginstellingen. De conclusie van beide bijeenkomsten was om de beide partijen bij elkaar te brengen om te kijken hoe in de toekomst ook de WMO vorm en inhoud zal worden gegeven. Dit is een heel vruchtbare en inspirerende dag geweest en de partijen waren alle lovend over het initiatief en wat er door deze en gene allemaal werd verteld. Verschillende gemeentebestuurders en woningbouwcorporaties fronsten echter de wenkbrauwen als het gaat om de betrokkenheid van de statenleden, want zij vroegen zich af of de staten wel op de hoogte waren van wat gemeentebestuurders en corporaties al doen in Drenthe op het gebied van wonen, welzijn en zorg. Uit de pers blijkt niet dat statenleden daarvan op de hoogte zijn. Spreekster heeft daarop geantwoord dat zij de betrokkenheid waardeert, maar dat het wel degelijk de verantwoordelijkheid van gemeenten is om te zorgen voor voldoende voorzieningen voor senioren en het WMO-vraagstuk. De provincie voelt zich provinciebreed verantwoordelijk voor dit fenomeen. Vervolgens is daarover gesproken en is duidelijk gemaakt dat de regiefunctie dienaangaande bij de gemeen-

ten ligt. De gemeente dient het woonplan in en aan het einde van het jaar moet de inventarisatie per gemeente in beeld worden gebracht. In het woonplan moet dan staan wat de behoefte is en hoe de gemeente de welzijn- en zorgcomponent gaat invoeren en invullen. De WMO is daarbij van groot belang. Er wordt nog wel door een enkeling gesuggereerd dat niet eens bekend is of die WMO wel doorgaat. Spreekster heeft daarvan gezegd dat het helder is dat de WMO er komt, maar hoe die ingevuld gaat worden doet geen afbreuk aan het feit dat iedere gemeente de verantwoordelijkheid moet nemen daar waar het om deze component gaat. Vervolgens is afgesproken dat er de nodige knelpunten zijn als zorg- en marktpartijen in deze problematiek willen opereren. Vervolgens is een initiatiefgroep samengesteld die bezig gaat om te kijken hoe naar aanleiding van het sturingsmodel het woonplan kan worden opgesteld. De kwantiteit wordt vervolgens ingevuld en vervolgens heeft de initiatiefgroep afgesproken dat er tafelgesprekken zullen worden gevoerd in drie regio's van deze provincie, om zodoende vooral bovenregionaal afspraken te kunnen maken en zaken op elkaar af te stemmen. In eerste instantie gaat daaraan vooraf om vast te stellen wat er al gebeurd is, om daarna te kijken naar wat er in gang wordt gezet en wat er nog in de pijplijn zit, evenals de toekomstige plannen, om op die manier te kijken hoe bovenregionaal afspraken kunnen worden gemaakt om zaken vlot te trekken. Daar waar knelpunten zijn zullen die door de initiatiefgroep worden meegenomen om te kijken hoe die kunnen worden opgelost. Het betekent dat de initiatiefgroep voortvarend aan de slag is gegaan en aan het einde van dit jaar horen de behoeften, wensen en hoe een en ander wordt ingevuld, bekend te zijn.

De heer SLAGTER merkt op dat partijen bij elkaar gaan zitten met een bepaald doel. Spreker is ervan overtuigd dat er op dit gebied best een zware taakstelling bij de provincie ligt en wanneer de partijen bij elkaar worden gebracht die hiermee te maken hebben lijkt hem dat erg zinvol. Alleen al de taakstelling die door gemeenten moet worden verwoord en die tijdig moet worden kort gesloten met de woningbouwcorporaties, maakt dat hij dit een goed initiatief vindt.

De heer SMIDT merkt op dat als het college tijdens een dergelijke bijeenkomst ook moet vragen wat er loopt en welke afspraken er zijn, het betekent dat het college net zo onwetend is als de staten. De vraag is dan alleen aan wie dat ligt.

Mevrouw HAARSMA weerspreekt dit, want zij is over de bijeenkomst begonnen omdat er in Drenthe al heel veel goede initiatieven zijn gestart. Zij heeft deze ook daar al genoemd, maar de gemeenten vinden het uitstekend dat de provincie zich over de volle breedte van Drenthe zorgen maakt over de invoering van de WMO, maar de gemeenten hebben hun ambities in beeld, weten waar hun verantwoordelijkheid ligt en weten hoe zij de zaak willen oppakken. Zij houden dan ook niet steeds een negatief verhaal alsof er een tekort zou zijn, want dat is volstrekt niet aan de orde. Dat werd op die bijeenkomst nog eens bekrachtigd en spreekster vindt dat zij dat ook nog eens duidelijk moest maken aan de commissie.

De heer LANGENKAMP merkt op dat er een openbare vervoersdag wordt gehouden in de week van de vooruitgang. Dat is in de derde week van september. Hij heeft begrepen dat er in het Provinciaal Patiënten- en Consumenten Platform (PPCP) een actie is voorgesteld. Het is een soort van huis aan huis actie om op die manier mensen ertoe aan te zetten meer gebruik te maken van het openbaar vervoer. Wat vindt het college hiervan en gaat het college daar actief mee aan de slag of niet?

De heer SWIERSTRA antwoordt ontkennend, want het college is hier al actief mee bezig. Het OV-bureau is met een aantal acties bezig. In Groningen is het al gerealiseerd en in Assen wordt mogelijk straks gewerkt met eurokaarten die ook gelijktijdig als retourkaart dienen. Verder wordt het zo geregeld dat met de dalurenkaart, waarvan ook in de bussen gebruik gemaakt kan worden, de gehele dag voor € 6,- kan worden gereden. Dat zijn alle promotieacties. Ook is er een actie om vrij reizen voor drie meereizende kinderen te geven. Verder wordt nog een aantal andere zaken uitgewerkt ter promotie van de mobiliteitsactie. De provincie is er dus op verschillende manieren mee bezig.

De heer LANGENKAMP vraagt of de provincie dan ook nog aandacht besteedt aan de openbaar vervoersdag in de week van de vooruitgang.

De heer SWIERSTRA antwoordt dat dit acties zijn die alle worden gevoerd in de week die de heer Langenkamp bedoelt. Daarbij gaat het vooral om zaterdag 17 september 2005, voorafgaand aan de autovrije zondag waaraan sommige mensen vasthouden. Ook over huis aan huis verspreiding van kaarten wordt nagedacht, maar daarover is nog geen besluit genomen.

7. IPO-aangelegenheden

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

8. Brief van 28 april 2005, kenmerk 15/RW/A13/2005003164, inzake financiële cyclus 2005 Regio Groningen-Assen

De heer BAAS merkt op dat dit grotendeels een financieel verhaal is. Hij hoopt dat dit samen met de regiovisie voortvarend kan worden meegenomen en dat alle doelstellingen kunnen worden gerealiseerd. Wellicht zou een realist hier een vraagteken achter zetten, maar op sommige punten is het belangrijker om juist idealist te zijn. In bijlage 1 gaat het over de bijdragen in 2007. Zijn alle partijen akkoord met het feit dat in 2007 die bijdragen fors hoger zijn dan in 2005-2006? Er zijn projecten in categorieën A, B en C verdeeld. Categorie A betreft de projecten die op het punt van realisatie staan en dan ziet hij toch een paar projecten waar er nog een behoorlijk bedrag ongedekt is. Hoe zit dat? Is dat verontrustend of kan hij ervan uitgaan dat bij de Transferia de € 3,1 miljoen, respectievelijk € 6,3 miljoen nog tijdig gedekt zullen worden?

De heer PETERS vindt het overzicht erg duidelijk. Het geeft veel inzicht maar levert tegelijkertijd ook een aantal vragen op. Als hij al die projecten op rij ziet staan, dan valt op dat de fiets nauwelijks in beeld is en er nagenoeg geen projecten meer zijn waar de fiets in voorkomt. Is daarmee de fiets definitief de nek omgedraaid? Hoe realistisch is de begroting geweest? Uit de jaarrekening blijkt namelijk dat de bedragen aanmerkelijk lager waren dan was begroot. Een excursie is niet doorgegaan en daarom was er € 29.000,- over. Wat is dat voor excursie geweest dat deze zoveel geld had moeten kosten? Gaat die excursie dit jaar nog door? Er wordt ook voorgesteld om het deel dat niet is besteed aan communicatie, elders te besteden. De vorige keer heeft hij gevraagd om in het communicatietraject in te zetten op contacten met gemeenten, aangezien hij merkte dat ook in de verschillende gemeenteraden bij individuele raadsleden wat weerstand zat. Toen heeft hij de toezegging gehad dat daar meer in geïnvesteerd zou worden. Had een deel van dat communicatiebudget niet daarvoor ingezet kunnen worden?

De heer BOSSINA merkt ten aanzien van de financiën op dat in 2007 aanmerkelijk meer betaald moet worden door de gemeenten en ook door de provincie. Daarnaast moeten door gemeenten extra toeslagen betaald worden voor projecten die op hun eigen grondgebied worden uitgevoerd. Om wat voor bedragen gaat het dan en kunnen die gemeenten het wel ophoesten, gezien hun hachelijke financiële situatie? Er komen ook sombere geluiden uit deze gemeenten dat het ontzettend zwaar gaat worden. Is daar overleg over met de gemeenten en reserveren zij daarvoor? Wat gebeurt er wanneer een project wordt aangekondigd, terwijl er voor die gemeente geen geld is voor de cofinanciering? Wordt het project dan afgeblazen? Is om die reden ook nog geen begin gemaakt met uitvoering van een deel van het Transferium Hoogkerk? Dit is toch van groot belang voor de ontsluiting van de wijk De Borch in Tynaarlo en de afwikkeling van het verkeer op de N372 bij Peize. Groningen wilde dat Transferium in delen gaan aanleggen, maar dat kan niet om de redenen die hij zojuist heeft genoemd. Hoe zit het daarmee?

De heer LANGENKAMP stemt in grote lijnen met dit stuk in als het gaat om de financiële cijfers. Van de presentatie vond hij de laatste zin kenmerkend en dat was dat de eigen uitvoering wel op gang moet komen. Dat is natuurlijk heel zorgelijk en heeft te maken met de gelden die er van het Rijk komen. Waarover wordt nu onderhandeld met de minister, nu zij toch heeft gezegd erbij betrokken te willen worden? Wat is die opmerking waard? Net als het CDA vindt hij nergens een fietsproject terug en dat is zorgelijk. Hij vraagt zich af of hier niet wat meer vaart mee kan worden gemaakt. Bij het verhaal met betrekking tot het regiopark heeft hij voorgesteld om er een soort van MER-procedure van te maken voor het hele gebied. Hij leest nu dat er wordt gesproken over een stedelijke uitloop in het landelijk gebied. Als dat nu een regiopark is, dan is het alleen maar rondom Groningen en Assen en het leek hem juist dat het regiopark ook in het tussenliggende gebied belangrijk werd. Communicatie is heel erg belangrijk en hij dacht dat daarover een speciale conferentie zou worden belegd. Hij heeft begrepen dat die conferentie wordt gecombineerd met Groningen. Is dat nu de goede manier om daarmee om te gaan? Daarmee wordt het idee benadrukt dat de regiovisie Groningen-Assen vooral een verhaal van Groningen is. Indien er ook een conferentie in Assen was gehouden, had het misschien wel wat meer geld gekost, maar was de betrokkenheid en democratische controle daarmee makkelijker en beter ingevuld.

De heer OLIJ merkt ten aanzien van de financiën op dat nogal wat uitgaven die voor 2004 waren begroot, zijn overgeheveld naar latere jaren, waaronder de plannen en MER-studies voor de post Kolibri. De verklaringen van het college zoals hij die leest in de stukken zijn hier en daar kort, maar zeker to the point. De PvdA-fractie heeft geen vragen over de financiële stukken op dit moment, maar toch grijpt hij het moment aan om vragen te stellen over Kolibri, verkeer, woningbouw en de groene ruimte. Kolibri vormt het hart van de regiovisie. Het Rijk maakt echter terugtrekkende bewegingen in financiële zin en hij vraagt het college of en hoe Kolibri overeind blijft. Onderschrijft het college het principe dat eerst het openbaar vervoer en de ontsluiting moeten zijn geregeld, voordat woningbouw kan plaatsvinden? Hem bereiken berichten vanuit raden van betrokken gemeenten dat er twijfels zijn over de aantallen te bou-

wen woningen. Hij beseft dat ramingen van moment tot moment van elkaar kunnen verschillen, maar gaat ervan uit dat een afname van de woningbehoefte onderdeel is van recente onderzoeksgegevens. Hoe concreet zijn de genoemde woningbouw aantallen in relatie tot de vraag? Hij heeft begrepen dat het college hiervoor een bepaald meetinstrument heeft toegepast. Overweegt het college ook nog andere meetinstrumenten in te zetten voor het meten van de woningbouwbehoefte? Zet het college het resultaat van het ene meetinstrument af tegen het resultaat van het andere? Hij vraagt om de woningbouw aantallen voortdurend te herijken en de woongebieden gefaseerd in te richten. Als er dan inderdaad een afname blijkt van de vraag naar woningen, dan stelt hij dat woningbouw eerst en vooral moet worden geconcentreerd bij de stedelijke gebieden. Het POP is overigens voor hem leidend voor de discussie waar mag worden gebouwd. Daar waar er bij afnemende woningbouw kansen zijn om groene ruimte ongeschonden te laten, moeten die kansen worden gepakt. Hoe oordeelt het college over de uitwisselbaarheid van woningbouwlocaties? Stel dat de bouwopdracht in Roden niet wordt gehaald, kunnen de contingenten dan bijvoorbeeld worden verschoven naar Leek? De autoroute van Roden naar Leek lijkt overigens een bottleneck te worden. Deelt het college deze visie en zijn er al plannen om dit in de toekomst aan te pakken? Over de begroting voor de projecten 2006 en de planning van het projectenoverzicht 2005-2009 vraagt hij of deze op schema liggen. Constateert het college op dit moment al verschuivingen? Zo ja, welke zijn dat?

De heer SWIERSTRA antwoordt dat een aantal vragen betrekking heeft op hetzelfde thema, namelijk of de ambities die zijn opgeschreven ook inderdaad waargemaakt kunnen worden. Spreker denkt dat de provincie daar in zal slagen, maar op het moment dat die ambities zijn waargemaakt zal dat er hier en daar wat anders uitzien dan vorig jaar bij de vaststelling van het convenant is bedacht. Er is namelijk sprake van een zich ontwikkelende samenleving waarbij de markt niet stil staat, dus daar zal de provincie alert op moeten blijven. Dat zal al helemaal moeten waar wordt gesproken over een groot aantal gemeenten met verschillende verantwoordelijkheden en eigen afwegingen, een tweetal provincies en bovendien het Rijk, dat ook nog wel eens met prioriteiten wil schuiven. Dat neemt niet weg dat hij op die lijn verder wil en verder moet. Er is dus alle aanleiding om het geld voor meerdere jaren gereserveerd te houden. Het kan zijn dat een gemeente op een zeker moment een probleem heeft omdat op dat moment de cofinanciering nog niet helemaal gerealiseerd is. Ook kan er anderszins een probleem zijn waardoor een onderdeel van een project nog niet helemaal voor uitvoering gereed is. Op dat moment is juist het zich aan elkaar verbonden weten van de partijen door middel van vastgelegde financiering en van een convenant met daarin afspraken over wat er ruimtelijk gezien wel en niet kan worden gedaan, het houvast om door te gaan. Zo mogelijk kan er dan tijdelijk met projecten worden geschoven van de ene gemeente naar de andere of kan er worden gekeken of er voorfinanciering kan worden geregeld. Dat kan allemaal wanneer partijen vaste afspraken hebben over het totale stramien. Natuurlijk zal het zo zijn dat er door middel van frequente monitoring wordt gekeken of de provincie nog op de goede lijn zit of dat er moet worden bijgesteld. Bijstelling op de woningbouw aantallen kan vrij gemakkelijk. Wanneer iedereen het erover eens is waar op de lange termijn gebouwd moet worden en er in een integrale afweging goede keuzes zijn gemaakt en daarop plannen afgestemd, dan is het een koud kunstje om op het moment dat de markt in bepaalde gebieden achterblijft, op dat moment die gebieden niet vol te bouwen. Er is dan wel een stramien waarbinnen bepaalde projecten tot uitvoering kunnen worden gebracht, maar daar kan in een later stadium altijd weer vanaf worden geweken. Dat is wat spreker betreft een belangrijk argument in de richting van gemeenten maar ook in de richting van de staten om te zeggen dat vastgehouden moet worden aan de hoofdlijn en dat niet op basis van incidenten bij bijvoorbeeld een gemeente die een project niet helemaal klaar heeft, wordt getwijfeld aan het hoofddoel dat met elkaar is afgesproken. Dat hoofddoel is immers nog maar zeer recent vastgesteld. Er zijn inderdaad projecten die op dit moment nog niet helemaal gedekt zijn. Alle gemeenten hebben echter ingestemd met het convenant en het financiële plaatje dat daaronder ligt en dus ook ingestemd met de financiële bijdragen die verschillende gemeenten moeten doen. Daarbij is wel de afspraak gemaakt dat het moment van betalen gerelateerd wordt aan het moment waarop bepaalde projecten daadwerkelijk tot uitvoering komen, zodat niet tot in het oneindige geld op de plank moet blijven liggen. Partijen moeten dus naar elkaar toe kunnen aantonen dat er in de meerjarenraming rekening mee wordt gehouden, want anders kunnen die vaste afspraken niet worden gemaakt. In die zin heeft iedereen zich achter die inzet geschaard, maar dat betekent nog niet dat ieder project in iedere gemeente van een leien dakje loopt, want het gaat niet alleen om geld maar ook om planologische maatregelen op vele terreinen, maar ook om verkeerskundige maatregelen zoals een transferium Hoogkerk. Die laatste is er een met heel veel complexiteiten en er wordt op dit moment dan ook driftig verder gewerkt aan een eindconclusie, zodat aan het einde van het jaar een plaatje in dat gebied kan worden ingevuld, waarna het duidelijk is hoe het de komende tijd in dat gebied wordt.

De heer BAAS vraagt of de reden dat dit project ongedekt is te maken heeft met het feit dat er rond dat transferium te veel onzeker is om daar financiën voor vrij te maken.

De heer SWIERSTRA antwoordt dat dit misschien iets te kort door de bocht is, want hij zegt het misschien wat te snel. Hij houdt de wet in het algemeen aan maar bij een transferium hangt het ook nog af van de wijze waarop dit wordt gebouwd. De plek waar dit wordt gebouwd, de omvang en allerlei mogelijke aanpalende zaken bepalen ook de omvang van het budget en dus ook de verantwoordelijkheid van de onderscheiden partijen. Dit is dus een kwestie van het conceptueel uitwerken van het verhaal en daaraan gerelateerd de financiën. Ten aanzien van de bereikbaarheid van het gehele gebied, bijvoorbeeld Roden/Leek, merkt hij op dat dit een ingewikkeld probleem is. Op dit moment loopt er een MER-studie naar de mogelijke rondweg of iets wat daar mogelijk voor in de plaats moet komen om de verbinding te leggen naar de A7. Gelijktijdig is inmiddels gestart met de MER voor de woningbouwopgaven van Roden en Leek. De MER voor Roden en de MER voor Leek lopen parallel, want er zijn afspraken gemaakt waarbij de uitkomst van de ene kan worden gebruikt om de andere te vergroten en andersom. Dit is bedoeld om een integrale afweging te maken om de woningbouw en de verkeersontsluiting op elkaar af te stemmen. Hoe dat precies wordt, durft hij op dit moment nog niet te zeggen, maar er lopen officiële MER-studies. Wat spreker betreft zullen zo snel mogelijk daarna ook spijkers met koppen worden geslagen. De fiets heeft hierin een spaak in het wiel gestoken. Er vindt op dit moment een analyse plaats van het fietsverkeer in de hele regio. Hij gaat ervan uit dat daarover in de loop van het najaar meer kan worden gezegd. Ten aanzien van fietsverkeer blijven heel veel investeringen en activiteiten die daarin worden gedaan primair tot de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder behoren en deze horen dus niet te drukken op het budget van de regiovisie. Het feit dat er dus geen of nauwelijks een bedrag staat, hoeft nog niets te betekenen over het belang van een dergelijke modaliteit in de totale afspraken die met elkaar worden gemaakt. Dat laatste zal zeker moeten gebeuren, want daar heeft hij eerder over gesproken. Ook moet er zo nu en dan worden gekeken hoe zaken elders worden gedaan en daarom worden er excursies en werkbezoeken georganiseerd. De excursie is afgelopen jaar niet doorgegaan, maar dat zal komend jaar wel het geval zijn. Deze excursie is bedoeld voor de meest betrokken ambtenaren en leden van de stuurgroep om kennis te vermeerderen, zowel in bestuurlijke als praktische zin. Dat brengt wel reis- en verblijfskosten met zich mee. Hoeveel dat straks gaat kosten weet spreker niet. Ten aanzien van communicatie merkt hij op dat dit een voortdurend thema is dat continu aandacht vraagt. Het feit dat de heer Wijma zojuist een toelichting heeft gegeven over de regiovisie is daar een onderdeel van en recent is er een prachtig boekwerk uitgegeven waar in populaire vorm staat beschreven waar het bij de regiovisie eigenlijk om gaat. Daar waar nodig zal de provincie ook bestuurlijk met de gemeenten aan de slag gaan.

De heer PETERS merkt op dat het boekwerk niet uit het communicatiebudget werd betaald.

De heer SWIERSTRA weet dat niet eens, maar des te beter, want dan is er nog meer ruimte om andere goede communicatieve boodschappen te brengen. De vraag is natuurlijk of die regiovisie voldoende in de markt kan worden gezet in de richting van samenleving, burger en de bestuurders. Spreker onderstreept dat dit van zeer groot belang is. Het regiopark staat nog maar in de startblokken en mevrouw Edelenbosch trekt dat project. Zodra zij met haar groep een stuk verder is en een kwaliteitsteam daar het een en ander over heeft gezegd, zal duidelijk worden wat dit nu eigenlijk betekent. Op een gegeven moment is aangegeven dat dit van belang is, maar hoe dit precies moet, wat er moet en wat de relatie is met de bebouwde omgeving, met de provincie Groningen, de stad Groningen, de stad Assen en het tussenliggende gebied, zal uit dat project moeten voortkomen. Alles door de groene bril bekijkend moet dit het mooiste groene woon-werklandschap van heel Noord-Nederland worden. Dat is de ambitie die hieruit spreekt.

De heer LANGENKAMP heeft zich vanmorgen verbaasd bij de presentatie dat er gesproken wordt over stadsranden. Op dat moment dacht hij dat het kennelijk alleen maar vanuit een rand rondom Groningen en Assen komt en dat het hele tussenliggende gebied weg is. Daar is hij bang voor.

De heer SWIERSTRA antwoordt dat het hele gebied juist in zijn onderlinge samenhang wordt bekeken, maar de vraag is wel waar op grond van de integrale beschouwing van het gebied er wel of niet extra geïnvesteerd moet worden of waar het gebied gewoon mooi is en ook zo dient te blijven. Die afweging moet worden gemaakt en die zal ook bepalen waar zo meteen de accenten komen om straks te kunnen spreken van het regiopark. Er is verder nog gesproken over de concentratie van woningen in en rond de steden. Daar is al eerder over gesproken en toen heeft hij aangegeven hoe dat woningbouwaantal de komende jaren verder zal afnemen dan in de berekeningen zit, want er zit al het een en ander in verwerkt. Dan zal de provincie als eerste de meest kwetsbare gebieden laten afvallen, want dat spreekt voor zich.

Mevrouw HUISMAN vraagt wie daar dan de regie over voert als er minder woningen worden gepland en de kwetsbare gebieden ontzien moeten worden.

De heer SWIERSTRA antwoordt dat er altijd sprake is van een meervoudige regie. De provincie is gehouden om binnen het POP te blijven opereren en op het moment dat een gemeente komt met een structuurschets, dan wordt dit natuurlijk vergeleken met het POP. Wanneer het gaat om de goedkeuring van bestemmingsplannen die daar uiteindelijk een keer uit volgen, dan worden die ook hier in huis aan dergelijke criteria getoetst. Daarnaast wordt vanuit de stuurgroep van de regiovisie een centrale regie gevoerd tegen de achtergrond van de vraag of alle gemeenten in het regiovisiegebied voldoen aan de taakstelling die hen is opgelegd, maar ook wordt gevraagd naar de manier waarop bundelingsprincipes worden gehanteerd en vooral de manier waarop verkeer en vervoer en de exploitatie van het openbaar vervoer daarin zijn meegenomen, want daarvan is afgesproken dat dit heel sturend moet zijn. Daarin vindt ook een stuk regie plaats, maar uiteindelijk is de ruimtelijke bevoegdheid in laatste instantie voorbehouden aan de provincie, voor zover deze niet bij de gemeenten zelf ligt bij het invullen van de bestemmingsplannen. De heer Langenkamp heeft gesproken over het projectenprogramma van het nationaal stedelijk netwerk. Het kabinet wil in een aantal regio's een trekkersrol vervullen als het gaat om de invulling van het nationaal stedelijk netwerk. Daar horen Groningen en Assen bij. De invulling daarvan moet zo stevig mogelijk worden en zal erop gericht zijn dat de minister van VROM niet alleen mooie plaatjes tekent en lijstjes fiatteert, maar daar ook zelf geld bij legt, danwel haar collega's van de aanpalende ministeries weet te binden. Vandaar dat dit uiteindelijk ook onderdeel uitmaakt van het landelijk beraad waarin de provincie het een en ander probeert uit te onderhandelen. Met het Ministerie van VROM is een eerste serie van projecten die invulling kunnen geven aan de rijksambitie van nationaal stedelijk netwerk opgesteld en daarover zal binnenkort gesproken worden.

De heer LANGENKAMP vraagt of er hierna niet gekeken hoeft te worden of er moet worden geknipt bij de projecten of dat er naar het totaal wordt gekeken.

De heer SWIERSTRA antwoordt dat de grens van de brede doeluitkering (BDU) hier helemaal los van staat. Dat gaat namelijk over de verkeer- en vervoersprojecten beneden een bedrag van € 112,5 miljoen die door de regio zelf moeten worden opgehoest. In dat kader is Kolibri door het Rijk niet aangemerkt als één project en wordt daarom niet aangemerkt als vallende onder die regeling. Het projectenprogramma gaat echter om meerdere projecten, waaronder openbaar vervoersprojecten. Natuurlijk probeert de provincie daar van het Rijk extra cofinanciering voor te krijgen. Op het moment dat het Rijk een gebied aanwijst als een nationaal stedelijk netwerk, dan dient dat natuurlijk ook wat te betekenen. Deze twee projecten kennen van elkaar losstaande financieringsstromen. Wellicht dat in een breder kader via een achterdeur toch weer het een en ander beschikbaar zal komen.

De VOORZITTER concludeert dat er over het algemeen instemming is met deze aanpak, behoudens nog enige vragen rondom het openbaar vervoer en woningbouw. Op dat terrein zullen er alleen altijd wel onverwachte dingen gebeuren.

9. Brief van 13 mei 2005 van OV-bureau betreffende ontwerpbegroting 2005 OV-bureau

De heer SLAGTER vindt de begroting op zich een duidelijk overzicht van de financiële situatie. Daar is niets mis mee. Het viel hem op dat visieontwikkeling van het OV-bureau niet was afgerond. Dat verbaast hem. Het marketingplan 2005-2006 is ook nog niet ingevuld. Er is wel een prestatiedoel neergelegd en die luidt dat het openbaar vervoer een naamsbekendheid van 50% onder de bevolking moet hebben. Dat is wellicht een eerste opstap, maar het is wel wat aan de minimale kant. De bedragen die op de onderdelen marketingplan, veiligheid en toegankelijkheid opgevoerd worden, komen hem erg lumpsum en globaal over. Wat gaat er precies gebeuren met dit geld? Het speelt bij de GGD-concessie namelijk een grote rol. Naar het OV-bureau zijn mensen overgegaan bij de oprichting ervan, waardoor het bureau nu uit 16 fte's bestaat. Het is van belang om nu te gaan kijken hoe groot de omvang van het bureau zou moeten zijn en hoe zich de omvang verhoudt tot het taakgebied wat er ligt. Welke gevraagde expertise is er nodig en welke werkopdrachten liggen er? Is dat voldoende voor 16 fte's? De vraag stellen is hem bijna beantwoorden, maar hij hoort graag het antwoord van de gedeputeerde. Spreker heeft er vraagtekens bij en het lijkt hem goed om te monitoren of een dergelijk groot bureau nodig is. De zwakke punten bij de concessieverlening voor het OV zijn de rijksbezuinigingen. Verder is er opbrengstverantwoordelijkheid bij het OV-bureau. Bij verdere ontwikkeling van het openbaar vervoer is het heel verstandig om daarnaar te kijken.

De heer BOSSINA vindt het in de kantlijn van deze begroting ook jammer dat er geen visie op openbaar vervoer ligt, want dat zou wel handig zijn in samenhang met agendapunt 11, waar het gaat over het openbaar vervoer in de toekomst. Wanneer verschijnt die visie? Het OV-bureau wil vier nieuwe buurt-

buscomité's oprichten. Is er vraag naar een bepaald gebied en gaat het OV-bureau daarmee de boer op? Welke criteria worden aangelegd voor het succesvol zijn van dergelijke buurtbussen? In het gebied Vries-Eelde-Peize is het juist gestaakt omdat er onvoldoende belangstelling was. Waar liggen de grenzen? Wordt er in het kader van de buurtbus ook gedacht aan kleinschalig leerlingenvervoer? Er wordt nu een aanbesteding voorbereid voor treintaxivervoer in de provincie. Wanneer kan hij daar iets van verwachten? Op pagina 8 vindt hij het doel van het product collectief vraagafhankelijk vervoer, namelijk dat dit het bieden van voor- en natransport naar lijndiensten moet bieden en het bieden van reismogelijkheden waar een lijndienst ontbreekt. Op welke wijze en wanneer worden die doeleinden bereikt?

De heer BAAS merkt op dat bij marketing lumpsum bedragen zijn opgenomen. Bij marketing vreest spreker bovendien dat het plan nog in voorbereiding is. Als er dan al € 1 miljoen op de bank staat, dan vraagt hij zich af waar dat bedrag op is gebaseerd. Dat bedrag is dan toch enigszins een slag in de lucht. Iets anders gaat over sociale veiligheid. Het is bijzonder aardig dat hier met prestatie-indicatoren wordt gewerkt, want dat is iets wat hij graag terug vindt in de eigen programmabegroting. Hier is het al zover, maar één prestatie-indicator vindt hij erg merkwaardig, namelijk dat het regionaal spoor zich nu op 1,3% bevindt, terwijl het streven naar 1,5% is. Er mag dus kennelijk iets meer zwart worden gereden dan op het ogenblik het geval is. Indien dit nu op 1,3% staat, dan zou spreker het in ieder geval niet willen verhogen, maar op hetzelfde niveau houden. De laatste vraag gaat over het risicoprofiel. Er zit een aantal forse risico's aan vast, waar ook al op is gewezen. Het stuk suggereert zelf ook al de vraag of die stelpost van € 1,5 miljoen voldoende is. Die twijfels heeft spreker ook.

De heer JANSSEN heeft dezelfde vraag als de heer BAAS over zwart en grijs rijden.

De heer SWIERSTRA antwoordt dat enkelen de vinger leggen bij het feit dat hier en daar wat globaal geraamd is. Dat is een terechte vinger om meerdere redenen. Dit is de eerste versie van een begroting van een OV-bureau dat nog maar net uit de startblokken is gekomen. Het kost veel moeite om dit voor elkaar te krijgen en er is nog geen enkele ervaring met een dergelijk georganiseerd bureau. Vandaar dat hier en daar wat royaler lumpsum moet worden begroot. De begroting zal dus de komende tijd steeds verder worden ingevuld en een volgende versie zal meer concrete aanwijzingen en ervaringscijfers bevatten dan deze.

De heer BAAS vraagt of bij de post marketing rekening is gehouden met het feit dat een dergelijk bedrag eigenlijk terugverdiend moet worden.

De heer SWIERSTRA antwoordt dat het totale budget van het OV-bureau taakstellend is. Wat ook een belangrijke doelstelling is, is het vergroten van het aantal reizigers. De marketing zal er dus op gericht moeten zijn het aantal reizigers te vergroten om daarmee met de opbrengst die voor het grootste gedeelte naar het OV-bureau komt nieuwe middelen te genereren om daarmee weer stappen verder te zetten. Natuurlijk moet die relatie daar heel duidelijk liggen, want anders zouden de verkeerde marketingacties worden uitgevoerd. Hoe hoog dat bedrag precies moet zijn hangt af van het opdoen van verdere ervaringen en kan spreker nu nog niet zeggen. Er is gekeken wat in de markt een reëel bedrag wordt geacht bij dit soort omzetten en er is natuurlijk gekeken naar wat de inbreng van de vervoerbedrijven bij de concessies was. Die bedrijven deden oorspronkelijk ook dit werk en er zijn verschillen tussen wat zij nu hebben aangeboden en wat zij eerder deden. Aan de hand daarvan is er een inschatting gemaakt hoe hoog dat bedrag ongeveer moet zijn. Op het moment dat de opbrengsten zouden gaan stijgen is er gelijk ruimte om het kunstje nog een keer uit te halen en in die richting verder te gaan. De visieontwikkeling is nog niet afgerond, aangezien de visie zich steeds verder zal moeten blijven ontwikkelen. Het is niet zo dat er op dit moment geen visie is, want er is momenteel een openbaar vervoersvisie. Op basis daarvan is al jaren de aanbesteding geregeld, evenals de programma's van eisen en de concessies. Deze zijn ook iedere keer in de staten aan de orde geweest en er is afgesproken dat in de loop van dit jaar een eerste ontwerp van het uitwerkingsprogramma verkeer en vervoer komt. Daar zal uiteraard ook weer de OV-visie in moeten worden verwerkt zoals de staten die ingebracht willen zien in het beheer en beleid van het OV-bureau. De provincie is net van start gegaan met deze aanpak, waarbij er centrale regie is en veel marktwerking. Het OV-bureau gaat juist van start op het moment dat alles is aanbesteed. Dat is nog maar recent gereed en vanaf dat moment zal de openbaar vervoersvisie verder moeten worden ontwikkeld. Er zal gekeken moeten worden wat dit betekent in relatie tot de markt en wat het betekent voor de manier waarop zo meteen met de bedrijven wordt omgegaan. Wat moet er over worden gelaten aan bedrijven en wat komt er onder die centrale regie te vallen? Waar kunnen er tussenvormen worden gevonden, zoals dat in Zuidoost-Drenthe in de concessies is gezet, waarbij de vervoerder als een soort van makelaar moet optreden om naar de vrije markt te gaan, op grond waarvan er dan vervolgens weer wijzigingen kunnen komen in de lijnvoering en dergelijke. Dat zal de komende tijd allemaal moeten worden uitgewerkt. Een belangrijk onderdeel dat verder ontworpen moet worden is de relatie van het openbaar vervoer met ruimtelijke ordening. In het kader van de regiovisie is hier na-

drukkelijk en vrij gemakkelijk over gesproken, maar dat onderwerp moet nog wel handen en voeten krijgen. Zo zijn er heel veel punten waar de komende tijd nog aan verdere visieontwikkeling moet worden gedaan. Het is dus niet zo dat dit een terrein is dat zomaar op enig moment gereed is en dan niet meer aan de orde komt, want het zal een doorlopend proces worden. De taakstelling van 50% bekendheid bij de burgers is volgens spreker een taakstelling die steeds verder omhoog moet kunnen, Het openbaar vervoer moet op den duur onderdeel worden van het integrale denken van een reiziger op het moment dat deze mobiliteit zoekt en daarbij ook het idee betreft dat er ook met bus en trein gereisd kan worden. Belangrijk is dan wel dat de reiziger weet hoe het systeem werkt, hoe op de hoofdstations de bussen lopen en dat hij/zij daar altijd rond het hele uur of half uur een bus kan pakken. Dergelijke noties zullen veel meer bekendheid moeten krijgen. Dat de opbrengsten de ene keer naar de vervoerder gaan en de andere keer naar de concessieverlener is nu eenmaal zo afgesproken in de verschillende concessies en ook daar zal de komende jaren ervaring mee moeten worden opgedaan. Op die manier kan worden bekeken wat nu precies het meest slimme is en waar een deel van die opbrengstverantwoordelijkheid aan die markt teruggegeven kan worden. Dat moet wel onder centrale regie en wel zodanig dat het juist evenwicht kan worden bereikt tussen wat de overheid verwacht voor product te krijgen en waar de markt helemaal zijn werk kan doen. Immers, als het honderd procent vrij zou zijn, zou de overheidsfunctie in het belang van bepaalde groepen of bepaalde gebieden die ontsloten moeten worden, verloren kunnen gaan. Ten aanzien van het risico en de risicoparagraaf merkt spreker op dat als de opbrengsten tegenvallen, wat in de afgelopen jaren nationaal hier en daar gebeurd is, dan is dat een technisch-financieel risico. Het is echter geen begrotingsrisico in de zin dat er plotseling gaten vallen die op het conto van de staten afgewenteld zouden kunnen worden. Op het moment dat de opbrengsten lager worden, wordt de tering naar de nering gezet en kan er hooguit een tijdelijke frictie ontstaan in de liquiditeit. Die frictie zal dan in het vervolg van de concessie moeten worden opgevangen. Dat is een taakstellende post. Bezuinigingen van het Rijk zijn altijd een risico en hij verwacht niet dat dit op korte termijn een tijdelijk risico wordt. Recent is natuurlijk een bezuiniging van ongeveer acht miljoen doorgevoerd en die zit helemaal verwerkt in de lopende concessies. Het is dus niet zo dat hij het komende jaar op dat vlak problemen verwacht. Het is alleen onbekend wat het Rijk op enig moment zal doen. Het weerstandsvermogen is op dit moment zo'n anderhalf miljoen voor de kleine risico's. Op het moment dat ervan uit wordt gegaan dat het moet worden gedaan met het bedrag dat de staten ter beschikking hebben gesteld, plus de reizigersbijdrage, dan is dat taakstellend en kan dat geen risico zijn omdat er moet worden aangepast aan de middelen die beschikbaar zijn. Toch zeggen accountants dat het theoretisch een ander soort risico is, waar dan ook iets anders voor geregeld zou moeten worden. Dat is een discussie die nog niet is afgerond en is eenzelfde soort discussie als over het weerstandsvermogen van de provincie zelf. Die zal de komende tijd nader moeten worden ingevuld, maar de verwachting is dat met het budget zoals dat nu in de begroting is opgenomen, de provincie in going concern uit de voeten kan. Ten aanzien van buurtbussen merkt hij op dat praktische criteria gelden en dat het financieel uit moet kunnen. Dat betekent in de eerste plaats dat er vrijwilligers moeten zijn die op die bus rijden en dat er voldoende reizigers zijn die een kaartje kopen. Het moet wel binnen de lopende budgetten kunnen en er zijn mogelijkheden dat de vervoerder daar materieel voor beschikbaar stelt en dergelijke. Het zijn lijnen waar eigenlijk te weinig reizigers zijn en het is dan de samenleving die moet vaststellen of die lijnen worden gehandhaafd en of het daar iets voor over heeft. Dat zou theoretisch een subsidie kunnen zijn van een bedrijf of een instelling. Het kan ook door middel van buurtbussen waarop vrijwilligers werken. Ten aanzien van het kleinschalig leerlingenvervoer antwoordt hij dat de provincie ernaar streeft om die zaken zoveel mogelijk te combineren. In het verdere beheer van de concessies zal ernaar gestreefd worden om die combinaties een vaste plek te geven. Op de langere termijn wordt gestreefd naar een maximale integratie van al die vormen van kleinschalig doelgroepenvervoer onder een en dezelfde concessie en marktwerking, met hier en daar een verzachting van die groepen die hiermee een financieel probleem hebben. Ten aanzien van de indicatoren sociale veiligheid probeert de provincie een aantal zaken zo hard mogelijk te maken. Dat is overigens ook in lijn met afspraken die landelijk worden gemaakt.

De heer BAAS merkt op dat op het regionaal spoor in werkelijkheid 1,3% zwart wordt gereden, terwijl er wordt gezegd dat gestreefd moet worden naar 1,5%. Dat is natuurlijk een slecht signaal.

De heer SWIERSTRA antwoordt het daarmee eens te zijn en het ook niet te snappen dat het streefpercentage hoger is dan het werkelijke percentage. Hij moet hier dan ook het antwoord op schuldig blijven. Wellicht dat er een technische verklaring voor is. Het kan een simpele fout zijn. Hij zal dat nog uitzoeken. Overigens zal het zwartrijden voor het grootste deel zijn opgelost als de OV-chipcard wordt ingevoerd.

De heer PETERS vraagt waar de prestatie-indicatoren bij horen, want pagina 5 ontbreekt.

De heer SWIERSTRA zal daarnaar laten kijken, want pagina 5 van het stuk ontbreekt inderdaad.

De heer SLAGTER heeft nog een opmerking gemaakt over de omvang van het OV-bureau en de taakstelling die er ligt.

De heer SWIERSTRA antwoordt dat de omvang van het bureau zo sober mogelijk is berekend op basis van de huidige formaties van de drie overheden, namelijk de gemeenten en de beide provincies. Er is rekening gehouden met dat deel van de ontwikkelingsfunctie dat bij bedrijven heeft gezeten en dat nu bij het OV-bureau zit. Op het moment dat er moet worden geregisseerd op concessies, marketing en andere zaken dan is daar personeel voor nodig. Zijn inschatting is dat de omvang van het OV-bureau zeker niet aan de grote kant is. Ook wat er aan huidige middelen in het OV-bureau is ingebracht is zeer beperkt en er heeft in wezen dan ook al een efficiëncyslag plaatsgevonden. Als er dus echt iets aan het openbaar vervoer wordt gedaan, dan zullen daar ook mensen op moeten worden ingezet en dat moet linksom of rechtsom. Die mensen zitten dus of bij het OV-bureau, of bij de vervoerders en de provincie en dan worden die mensen ook betaald. De omvang en de organisatiestructuur van het OV-bureau zal natuurlijk op enig moment onderwerp zijn van monitoring en evaluatie.

10. Brief van 25 mei 2005, kenmerk 21/5.5/2005002601, inzake verdeling ISV over programmagemeenten voor de periode 2005 tot en met 2009

De heer BAAS merkt op dat de bovenlokale afstemming niet loopt zoals het zou moeten. Kan de gedeputeerde aangeven wat de oorzaak daarvan is en wat zij daaraan denkt te doen?

De heer PETERS merkt op dat hij dit stuk ter kennisname kreeg aangeboden en vroeg zich af wat hij ermee kon. Hij stelt er toch enige vragen over. Hij heeft de indruk dat het college de vinger goed aan de pols houdt en dat een aantal gemeenten een waarschuwend vinger krijgt, zoals Meppel, Coevorden en Hoogeveen. Hij weet niet of het bij die gemeenten wel zo goed zal vallen, want zij krijgen de brief en het geld en dan is de vraag wat er verder gebeurt. Bij Coevorden wordt gezegd dat als er vertraging wordt opgelopen er weinig schuifruimte is. Heeft dat nog financiële gevolgen voor de provincie?

De heer SMIDT merkt op dat het rijksgeld is dat wordt doorgeschoven naar de vier grote gemeenten. Er waren, toen dit al eerder voorbijkwam, concrete verwachtingen hoe bij de rijksmiddelen, die werden doorgeleid naar provincies, ook een stuk concrete beleidsbeïnvloeding kon worden uitgeoefend. Dat zou moeten gebeuren door de prestatievelen zoals die door het Rijk zijn aangeleverd. Kijkend naar de rapportages heeft hij het idee dat er op het gebied van de intergemeentelijke samenwerking nog niet veel is veranderd bij de gemeenten. Heeft het college het gevoel dat door het koppelen van provinciaal beleid aan deze gelden, er concrete beleidsdoelen zijn gehaald en er beleidsbeïnvloeding is geweest bij de gemeenten? Hier en daar zijn de rapportages wel kritisch en dat is niet alleen op het gebied van intergemeentelijke samenwerking het geval, want ook aan duurzaamheid wordt te weinig gedaan. De ene gemeente doet nu eenmaal meer aan energiebesparing dan de andere en aan water wordt ook nog niet zoveel gedaan. Concreet is de vraag of erin wordt geslaagd om met doorgeleiding van de ISV-bijdrage ook daadwerkelijk de gemeenten tot aanscherping van beleid te laten komen.

De heer LANGENKAMP las bij monitoring dat de ambitie van ISV I nog niet was gerealiseerd. Nu is ISV II wel mooi opgezet, maar hoe wordt dit straks gedaan? Het verbaast hem dan ook dat in 2007 een tussentijdse monitoring van de voortgang wordt gehouden. Waarom wordt dit niet eerder gedaan?

De heer SLAGTER vindt het positief dat de provincie de insteek kiest van het beleid wat de provincie zelf voorstaat. De aanpak van stedelijke vernieuwing ziet hij dan ook zowel terug in het collegeprogramma als in de voorjaarsnota. Dat is goed richtinggevend beleid. De provincie zou het liefst willen inzetten op de woningbouw, gekoppeld aan de zorg en de dienstverlening. De systematiek die gekozen wordt om het te koppelen aan de meerjarenontwikkelingsplannen van de gemeenten, is op zich een sterk punt, maar dat heeft ook zijn schaduwzijde. Hij ziet wel dat lumpsumbedragen worden toegekend aan gemeenten op basis van die meerjarenontwikkelingsplannen. Hij ziet daar wel ruimte in en geen koppeling aan plannen die daar tussenin zitten. Als het college dan zegt dat de prioriteit ligt bij wonen, zorg en welzijn, dan zou hij daar een sterkere koppeling willen zien, zodat hij weet dat die middelen daar ook aan worden besteed. Hij vindt het in dit stuk ook een zwak punt dat het gemeentelijk beleid wordt gevolgd. Dat geeft een zekere afhankelijkheid en dat is een valkuil. De gemeente Hoogeveen heeft al aangegeven dat de structuurvisie vooruit wordt geschoven en dat ziet spreker ook wel terug. Wat voor koppeling ligt er dan nog? Een goede monitoring is dus van belang en hij snapt dat er een tijdsbestek van vier jaar tussen ligt. Aan de andere kant is vier jaar wachten en dan pas kijken of er iets gebeurt ook wel vrij lang. ISV II is gericht op de programmagemeenten. In een noot van dit stuk werd erop gewezen dat naar Noorderveld en Tynaarlo miljoenen gaan. Welke rol heeft dit in de stukken gespeeld? Het gaat tenslotte om projectgemeenten. Heeft de ISV-bespreking een relatie gehad met de regiovisie? Hij kan

zich voorstellen dat indien wonen, zorg en welzijn in de begroting zitten, er met Assen, Tynaarlo en Noorderveld eenzelfde doelstelling zal moeten zijn.

Mevrouw HAARSMA antwoordt dat de gemeenten op een zeer voortvarende manier de meerjarenontwikkelingsprogramma's (MOP's) hebben aangepakt en opgepakt. Er is intensief overleg geweest tussen gemeenten en provincie. Duidelijk is dat in de meerjarenontwikkelingsprogramma's naar voren is gekomen dat er een koppeling met het programma Stad en de stedelijke ontwikkeling ligt. De gemeenten zijn daar blij mee. Uiteraard is het hier en daar wat plussen en minnen geweest, want er moet niet worden vergeten dat de gemeente baas is in eigen gemeente. De gemeente bepaalt uiteindelijk ook waar de gelden voor worden ingezet. Met goed overleg met het programma Stad zijn de voorliggende MOP's tot stand gekomen. Ten aanzien van de vragen van de heer Slagter merkt zij op dat er drie keer door het Ministerie van VROM wordt uitbetaald. Dit heeft puur te maken met het kasritme van het Ministerie van VROM, want het is natuurlijk een wettelijke regeling. Ook al zou de provincie het anders willen doen, dan heeft de provincie daar de bevoegdheid niet voor. Daar moet de provincie zich ook aan houden en als zij kijkt naar de gelden die worden verstrekt, dan denkt zij dat het geld dat gemeenten krijgen moet worden gezien als verleidingsgeld, want het is een druppel op een gloeiende plaat en draait niet om substantiële bedragen. Met dit geld worden marktpartijen verleid om projecten van de grond te trekken. De ene gemeente is daar wat verder mee dan de andere gemeente. Van ISV I krijgt de commissie eind 2005 de rapportage en spreekster gelooft dat vlak na de zomervakantie dit klaar is en dat de gemeenten voor het einde van het jaar terug moeten rapporteren. De ene gemeente is ook verder dan de andere en dat heeft te maken met het feit dat hier en daar in het land stagnatie plaats vindt in plannen omdat er bijvoorbeeld bezwaarmakers zijn of omdat de marktpartijen hierin ontoereikend optrekken. Het is natuurlijk een langdurig proces en als er dan wordt gesproken over een sterkere koppeling aan het provinciaal beleid, dan is dat bij uitstek de bedoeling geweest. De provincie is er vrij goed in geslaagd om dit samen met gemeenten van de grond te trekken, want met dit geld kan er ander geld worden gestapeld. Zij denkt hierbij aan de Kompas aanvragen en het voorbeeldproject dat er in Meppel is geweest en waaraan ook de provincie een behoorlijk bedrag heeft bijgedragen. Zij denkt ook aan de wijk Krakeel in Hogeveen en ook in verschillende andere projecten zijn de elementen wonen, werk en welzijn versleuteld. Hier buitenom zijn er ook nog veel andere terreinen die bij gemeenten om een oplossing vragen en het geld moet dan ook daar worden ingezet waar het probleem het grootst is. Er zijn hier en daar kritische kanttekeningen gemaakt en spreker denkt daarbij aan de bovenlokale afstemming, de energiebesparing en duurzaamheid. Het staat de gemeenten vrij om een andere keuze te maken en de provincie probeert daar zoveel mogelijk in te sturen. Tijdens de vergadering van de Provinciale Commissie Stedelijke Vernieuwing en Wonen (PCSVW) kwam het punt lokale afstemming op tafel en daar is de conclusie getrokken dat er regionale afstemming plaatsvindt. Elkaars MOP's worden in dit verband besproken, maar de vraag is wat ermee gebeurt. De constatering was dat er te weinig mee gebeurde en de conclusie was dat nadrukkelijker de aandacht wordt gericht op ISV III. De aandacht moet erop gericht zijn om wel degelijk bovenregionale afspraken te maken. Daarbij kijkt zij vooral naar wonen, zorg en welzijnscomponenten of culturele impulsen, want daar zijn ook mogelijkheden voor. Dat wat betreft de bovenlokale afstemming. Met betrekking tot de terreinen die de heer Smidt heeft genoemd, komen er steeds meer zaken aan snee. Voor wat betreft de toekomst zou het er nog beter ingepast moeten worden. Ten aanzien van de schuifruimte Coevorden en de vraag of dit financiële gevolgen voor de provincie heeft, merkt zij op dat zij de gemeente Coevorden er wel op heeft aangesproken dat er een vrij eng plan is ingediend, dat wel belangrijk is omdat het te maken heeft met Coevorden. Ook daar wordt het geld gestapeld, maar als hier en daar de boel niet wordt opgestart en het te lang duurt, dan zal de provincie daar indien dat nodig is, op inspringen. In het uiterste geval kan het zo zijn dat de provincie zegt dat de gemeente de plannen moet bijstellen en dat de provincie in afwachting daarvan de hand nog even op de knip houdt. Het is dus niet zo dat de provincie daar financiële risico's loopt. Op de vraag van de heer Smidt of het college het gevoel heeft dat er een concrete beleidsbeïnvloeding is door een en ander te koppelen, antwoordt zij dat als het gaat om de programmering het college dat gevoel wel heeft en ook als het gaat om het enthousiasme waarmee gemeenten aan de slag gaan, moet dat nu gaan blijken. De voortekenen lijken goed, maar de uitvoering moet nu ter hand worden genomen en dat is even afwachten. Wettelijk ligt hier de monitoring aan ten grondslag. Dat is echter in 2007, terwijl niet vergeten moet worden dat zodra het geld wordt verstrekt gemeenten niet gelijk de schop in de grond kunnen zetten. Er moeten inderdaad eerst andere partijen bij worden gezocht. Aan de andere kant is het zo dat zij in het kader van de stedelijke ontwikkeling intensief contact heeft met de vier steden, dus al lopende het proces vindt de monitoring feitelijk al plaats. De provincie heeft dus meer vet en meer grip op de zaak. Ten aanzien van Tynaarlo en Noorderveld hebben zij nog recht op extra geld aangaande het woningbouwconvenant in het kader van de regiovisie Assen-Groningen. Dat is de reden waarom Tynaarlo en Noorderveld daar een extra bedrag voor zullen krijgen. De uiteindelijke verdeling van gelden vindt in september plaats. In het regiovisiegebied zal een pilot wonen, welzijn en zorg worden ingesteld en dat staat los van dit geld, want dit heeft puur te maken met woningbouwafspraken.

11. Brief van 8 juni 2005 inzake openbaar en collectief vervoer

De heer SLAGTER merkt op dat het openbaar vervoer in deze staten een permanente bron van zorg vormt, ondanks de uitvoering van de huidige concessiesystematiek, waar op zich best positief over gesproken kan worden. Zonder volledig te zijn, is er een aantal redenen waardoor die zorg steeds weer naar voren komt. In het algemeen is een terugloop van het aandeel van het openbaar vervoer in de mobiliteit te constateren. Het aandeel is vrij minimaal en bedraagt slechts drie procent. De inkomsten lopen terug, want er zijn minder reizigers en lagere budgetten vanuit het Rijk. Ook is er sprake van een moeizame exploitatie van de dunne lijnen of de lege bussen, evenals de zorgen over de bereikbaarheid van het platteland. Ook zijn er beleid en budgetten naast de concessies die weer eigen vervoersvormen genereren, zoals WVG en leerlingenvervoer. Dat leidt dan weer tot de opmerking dat 's morgens door het dorp allerlei halflege busjes achter elkaar aan rijden. Er zijn ook nieuwe vervoersvragen die nieuwe vervoersoplossingen vergen. Zo zijn er de scholengemeenschappen die hun eigen vervoer proberen te regelen. In de staten duiken steeds weer op zichzelf staande voorstellen op die op onderdelen een oplossing bieden. Zo zijn er voorstellen gedaan voor gratis openbaar vervoer op bepaalde tijden voor bepaalde groepen. De PvdA-fractie heeft zich daar het afgelopen jaar over gebogen en met verschillende groepen mensen is gesproken die er verstand van hebben. Hij meent toch met een nieuw denkkader te moeten komen dat is verwoord in de notitie die spreker heeft meegestuurd. Daarin spelen twee zaken een hoofdrol, namelijk een nieuwe manier van organiseren maar ook een nieuwe manier van financieren. Daarmee denkt hij een beter antwoord te hebben dan de uitvoering binnen de huidige concessie. Binnen die huidige concessie zitten positieve elementen die ook weer in zijn voorstel terugkomen. Essentieel in zijn plan is afstemming tussen vraag en aanbod. Het tweede punt dat voor hem belangrijk is, is dat er een betere kwaliteit wordt geboden. Er moet meer regelmaat zijn, de informatievoorziening moet beter en er moet maatwerk worden geleverd. Als derde element wil hij de mobiliteitsaanbieders, zoals OV-bedrijven, taxibedrijven, WVG-vervoerders en lokale touringcarbedrijven, meer vrijheid geven, zodat de professionals een belangrijke taak krijgen en meer ruimte krijgen om hun professe goed uit te oefenen. Dit is geconcentreerd rond drie uitgangspunten. Als eerste is dat de vraaggerichtheid. Hij vindt het essentieel dat de klant centraal staat. Hier is hij niet uitgekomen want het is moeilijk om met een chipcard mensen te bedienen, want dan zou de provincie met inkomenspolitiek bezig zijn. Omdat zijn fractie daar niet is uitgekomen, is er voor een ander model gekozen, waarbij de vervoersaanbieders zoveel mogelijk afhankelijk raken van de klant als het gaat om de exploitatie. Nu is er de opbrengst van de kaartverkoop plus de suppletie. Dat is een bijna vast gegeven. Bij de GGD-concessie ligt de verantwoordelijkheid bij de concessieverlener. Spreker vindt ook dat er niet langer ambtelijke uren moeten worden berekend. Hij pleit ervoor om de gereisde kilometers op te tellen en aan te geven wat er tijdens een bepaalde rit is vervoerd. Het tweede punt dat hij centraal stelt is ontschotting, want die halflege busjes die achter elkaar rijden is niet wenselijk en daarom wil hij dit veel meer gaan koppelen. De financiering moet los te halen zijn bij de gemeenten, waarbij het OV-bureau een rol kan spelen door de participanten bij elkaar te brengen. De vervoerder moet wat in overleg is besproken in uitvoering brengen. Dat betekent dat er een hele discussie met gemeenten zal volgen. Het derde punt is de centrale regie vanuit het OV-bureau. Spreker wil echter naar één mobiliteitsregisseur en dat gaat verder dan het openbaar vervoer alleen. Dat is ook geënt op hoe het met het vrachtvervoer op dit moment is geregeld, waarbij de regie en de uitvoering aan elkaar gekoppeld zijn. Het praktische voorstel dat hierin is besloten is dat hij een pilotproject voorstelt. Die pilot kan goed worden voorbereid, want er is nog tot 2007 te gaan, als de nieuwe GGD-concessie wordt aanbesteed. Dat is dus een groeiontwikkeling. Hij gaat ervan uit dat het OV-bureau prestatie-eisen kan verwoorden. Hij wil vervoersgebieden ontwikkelen en exploiteren en dit in deelgebieden uitgeven, zoals het plattelandsbeleid en het stedelijk gebied. Daar ligt een opdracht met prestatie-eisen en de vervoerder kan daarop inschrijven. Op basis van het plan dat de aanbieder van vervoer indient kan hij subsidie krijgen en naar gelang de prestatie die hij levert in dat gebied is het allerbelangrijkste dat dit aan de eisen voldoet, maar ook dat de klanten tevreden zijn, waarna er een beloning middels een bonus volgt. Het staat dus vooraf niet vast dat de middelen die er zijn beschikbaar worden gesteld voor de vervoerder. Het OV-bureau kan de klanttevredenheid toetsen en daarmee de kwalitatieve kant. Er kan door middel van het bijhouden van de reizigerskilometers bekeken worden wat dit betekent voor de kwantitatieve kant. Uitgangspunt blijft altijd de kwaliteit en de meerwaarde die de vervoerder kan hebben binnen de plannen.

De heer KLOOS is gecharmeerd van de manier waarop de PvdA dit stuk heeft gebracht. Het stuk geeft een helder inzicht in hoe de PvdA denkt om te gaan met openbaar vervoer in het algemeen. De PvdA wil een fundamenteel andere invulling van het systeem dan nu het geval is, dus dan moet er al heel wat veranderen. Voor een deel bleek uit het stuk wat er eigenlijk zou moeten veranderen. Hij is het ermee eens dat geen lege bussen zouden moeten rijden, want dat kost geld. Het aantal mensen dat gebruik maakt van het openbaar vervoer is ook veel minder groot dan de verplaatsingen die per auto in Drenthe plaats vinden. Er zou eigenlijk naar een systeem moeten worden gewerkt waarbij bepaalde hoofdlijnen vanuit de provincie worden gefinancierd via de concessies. Daarnaast zouden de gemeenten veel meer

vrijheid moeten krijgen om met financiële steun van de provincie dit lokaal te regelen. Daarbij kijkt spreker vooral naar de plattelandsgemeenten, waar hij in het openbaar vervoer het vaakst de lege bussen tegen komt. De vraag is hoe dit moet worden gefinancierd en die vraag zou hij graag mee willen nemen. Tijdens de begrotingsbehandeling had D66 het over de opcenten en de meeropbrengsten, die naar de natuur of minder vervuiling zouden moeten gaan. Dat geldt zou ook naar het openbaar vervoer kunnen, maar dan naar de plattelandsgemeenten zelf, zodat de gemeenten zelf dingen kunnen regelen. De meeste gemeenten doen dat al, zoals bij het ouderenvervoer en het WVG-vervoer. Indien dat inkomensafhankelijk wordt gemaakt, kan er ook nog geld aan worden verdiend. Bij het gewone openbaar vervoer zou eens goed gekeken moeten worden naar waar verbeteringen kunnen worden doorgevoerd, oplossingen kunnen worden gevonden en waar zaken moeten worden afgesneden. Het gevaar zit erin dat als de goede lijnen op de vrije markt terecht komen, de provinciale en gemeentelijke overheid op moeten draaien voor de slecht renderende lijnen. Zo zit de markt aan de andere kant ook in elkaar, dus daar moet ook weer niet te moeilijk over worden gedaan. In grote lijnen is hij het dus eens met de kritische noot die de PvdA neerzet. De oplossing daarvoor moet in de richting worden gevonden zoals hij zojuist heeft aangegeven, maar het zal nog wel een periode duren voordat een ieder daarover in dezelfde richting denkt.

De heer LANGENKAMP is blij met aandacht voor het openbaar vervoer, want de zorg wordt door veel mensen gedeeld. Dat een partij een dergelijk stuk schrijft, vindt spreker goed. Veel problemen worden al jarenlang aangekaart en besproken en heel vaak gaat het over provinciale en gemeentelijke verantwoordelijkheden, het ontschotten en de consequentie van het feit dat lege bussen achter elkaar aanrijden en wat daaraan kan worden gedaan. Eerlijk gezegd had spreker al enigszins het hoofd in de schoot gelegd, want het is allemaal rijksverantwoordelijkheid. In de Wet personenvervoer staan veel zaken die al vaak zijn bedacht. Hij zou willen dat het mogelijk was om die zaken in een pilot op te schrijven en uit te voeren, maar hij heeft er een hard hoofd in. Daarnaast heeft hij het idee dat het OV-bureau hier inhoudelijk en verkeerstechnisch al mee bezig is en op weg is om te onderhandelen met de gemeenten over de diverse verantwoordelijkheden. Hij is blij dat het op de agenda staat, maar hij ziet de oplossing absoluut nog niet.

De heer HAAR is blij dat het op de agenda staat en of het nu direct leidt tot een oplossing of niet, dat is een andere vraag. Het is goed om eens van gedachten te wisselen over de mogelijkheid van de staten om tot beleidsontwikkeling te komen in plaats van controle achteraf en het volgen van ontwikkelingen. Mobiliteit is iets wat iedere partij bezighoudt. Het is bekend dat er het nodige is veranderd in het openbaar vervoer en dat de tijdgeest is veranderd. Het is mooi dat de PvdA dat ook onderkent, hoewel hij eerst het gevoel had dat de boer ook op zijn kippen moet passen. De PvdA was immers tot nu toe altijd een voorstander van sturing en regie door de centrale overheid van het openbaar vervoer. Het idee van het collectieve openbaar vervoer, zoals dat altijd bestond, wordt langzaam aan verlaten. Iedereen wil graag naar een individuele vorm van mobiliteit, behalve op die plekken waar het openbaar vervoer op een frequente manier wordt gebruikt. Het is een terechte constatering dat in een overwegend landelijk gebied als de provincie Drenthe, het autogebruik een gegeven is. Wanneer een bus slechts één keer per uur komt, sluit dat niet meer aan bij de mobiliteitsbehoefte die mensen vandaag de dag hebben. Dan kan daar de vraag bij worden gesteld of die vorm van mobiliteit een luxe is of een noodzakelijke, maar die behoefte is er en dat dit ter discussie wordt gesteld is een goede zaak. De mobiliteit loopt bij voortdurende terug. Het is nu nog maar drie procent en over tien jaar zal het vermoedelijk anderhalf procent zijn. In Amerika is bijvoorbeeld het openbaar vervoer zo goed als verdwenen, met uitzondering van de grote steden. Er zal dus moeten worden gewerkt aan andere vormen van openbaar vervoer. Het kost veel geld, inzet en tijd om datgene wat er nu nog wordt gedaan in stand te houden, dus het is goed om te proberen dat op een andere leest te schoeien. Spreker vindt het dan ook moedig van de PvdA om dat op deze wijze op te pakken. Een pilot waarin op een andere manier wordt omgegaan met openbaar vervoer is een goede zaak. Dat geldt zowel voor de nieuwe vorm van concessieverlening als voor de ontschotting van de middelen die er zijn. Daarbij moet een verschil worden gemaakt tussen het openbaar vervoer op het platteland. Daarbij wordt aan de steden van Drenthe een bijzondere positie toegekend. Bij welke omvang wordt er gedacht aan een stad? Of wordt dit bedoeld voor de gehele provincie Drenthe?

De heer BOSSINA merkt op dat de wens van de PvdA om te komen tot een andere aanpak van het openbaar vervoer, bij velen leeft. Uiteraard is het ook spreker een doorn in het oog zodra er lege bussen door deze provincie rijden. Daarmee is niet op voorhand gezegd dat het hele systeem niet voldoet. Verbindende lijnen zijn aanbodgericht en de bezetting zal veelal kostendekkend zijn, zo is te lezen in de stukken van het OV-bureau. Indien er weinig aanbod is, zal vraaggericht openbaar vervoer moeten worden geboden. Spreker is het daarover met de PvdA eens. De VVD kan zich voorstellen dat er aan de einden van de aanbodgerichte lijnen een soort transferia worden gecreëerd van waaruit taxi's en busjes de periferie in gaan. Dit sluit dan weer aan op elkaar en ontschotting zou hier heel goed kunnen

werken. Het is vooral in dit deel van het OV-traject dat zich de knelpunten bevinden en oplossingen gevonden moeten worden. Dat de PvdA de VVD op dit punt met hoge snelheid rechts inhaalt, is wel verrassend. De ontwikkelde marsroute lijkt interessant. De vervoerder moet op zoek naar passagiers en als hij er in voldoende mate in slaagt die in zijn busjes te krijgen, dan verdient de vervoerder een bonus. Dat is inderdaad marktwerking in optima forma. De vraag is echter of de overheid dit wel moet willen. Is het openbaar vervoer een basisvoorziening, waarbij de overheid sturend kan optreden, of kunnen straks marktpartijen delen van de provincie gaan afschrijven omdat er geen bonus te verdienen valt? Of volgt er voor de vervoerders een malus als er een witte vlek in de provincie ontstaat en wie geeft er dan vorm aan dit malussysteem? De PvdA wil de nodige tijd nemen om de plannen uit te werken. Zorgvuldigheid is geboden, zeker omdat een klanttevredenheidsonderzoek in 2004 heeft aangetoond dat de kwaliteit van het openbaar vervoer in Groningen en Drenthe met een 7,1 wordt gewaardeerd. Een jaar eerder bedroeg die score nog 6,2. Het gaat dus de goede kant op. De PvdA schrijft dan ook dat de tevredenheid van de klant maatgevend is voor het succes van het OV-beleid. Hoe hoog wordt de lat door de PvdA straks gelegd.? De invoering van het OV-bureau en de aanbestedingscyclus die net is afgerond, verdient de aanbeveling om niet te hard te willen lopen. In de startnotie mist hij de mening van betrokkenen, zoals het reizigersplatform, de vervoerders en het OV-bureau. Toch denkt ook het OV-bureau heel hard na over de toekomst van het openbaar vervoer en adequate en betaalbare bereikbaarheid van de steden in het landelijk gebied. Het lijkt spreker dan ook wenselijk om eerst deze vakmensen eens te horen tijdens een bijeenkomst of conferentie en eens te polsen hoe zij aankijken tegen de door de PvdA voorgestane liberaliseringsslag. Dat zou een zinvolle bijdrage kunnen leveren aan een vervolgdiscussie, want die zal er eerst moeten komen voordat het besluit over een pilot kan worden genomen.

De heer JANSSEN vindt het op zich moedig dat de PvdA met deze notitie komt. Dat schept de mogelijkheid om met elkaar eens diepgaand over het openbaar vervoer te discussiëren. Als een andere partij dit had voorgestaan, dan had het CDA dit ook geaccepteerd, want kennelijk wordt het breed gedragen dat er iets moet veranderen in het openbaar vervoer. Toch resteren nog een groot aantal vragen, waardoor hij zich afvraagt of er al wel voldoende is nagedacht over de vraag of er marktwerking kan zijn bij die lijnen waar nu nog regelmatig lege bussen rijden. Het lijkt spreker logisch dat die bussen dan niet meer rijden. Op dat moment is de sociale factor uitgeschakeld, want het openbaar vervoer kent ook een sociale component en als de marktwerking alles zou overnemen, dan ontstaat een categorie reizigers die nooit meer van het openbaar vervoer gebruik zal maken. Is er nagedacht wat de gevolgen van deze notitie zijn voor het OV-bureau? De vraag werd gesteld of het aantal medewerkers op het OV-bureau wel voldoende is en spreker denkt dat in dit geval er nog wel een stuk of tien medewerkers moeten worden toegevoegd aan het bureau, omdat het nogal wat werk geeft voor het OV-bureau. Wat zijn de gevolgen voor de provincie? Als er lijnen uitvallen zal de provincie daar voordeel bij hebben, maar als lijnen goed lopen en de vervoerder krijgt ook nog een bonus dan heeft dit natuurlijk financiële consequenties. Wat wordt de burger er beter van? Wordt het kaartje goedkoper of duurder? In het stuk wordt immers aangegeven dat prijsverhogingen niet zijn uitgesloten. Wat voor voordeel heeft de burger erbij? Het is moedig dat deze notitie er ligt, maar vooralsnog ziet hij veel praktische bezwaren bij invoering hiervan. Hij wenst de PvdA veel succes om met een versie te komen waar nog verder over kan worden doorgediscussieerd.

De heer BAAS vindt dit een prima initiatief van de PvdA. Het is goed om over het onderwerp na te denken. Ook hij heeft hierover nagedacht en begint met een principiële opmerking, namelijk dat er op pagina 3 eerst wordt gezegd dat er een groeiende mobiliteitsbehoefte is en dat het dan de opgave is om meer mobiliteit te krijgen tegen minder kosten. Op pagina 5 leest hij dat het marktaandeel van het openbaar vervoer slechts drie procent is en bovendien dalend. Daar zit een spanning in, want enerzijds groeit de behoefte aan mobiliteit maar het aandeel van het openbaar vervoer in het mobiliteitsaanbod is dalende. Kennelijk neemt de mobiliteit per auto toe en hij plaatst vraagtekens bij datgene wat de overheid dan doet om mensen vanuit de auto in het openbaar vervoer te krijgen. Er zit dus spanning in het stuk en hij zet hier en daar dan ook vraagtekens bij het realiteitsgehalte van dit stuk. Hoe verhoudt deze notitie zich met de landelijke wetgeving? De provincie kan heel veel willen, want het moet ook mogen. Wat zijn de risico's van de vervoerders? Nu krijgen deze nog supplementies, maar straks krijgen zij een bonus als zij meer reizigers trekken. Nu zijn het ondernemers die bereid moeten zijn om risico's te nemen, maar of zij dit risico zullen willen nemen is iets wat hij zich afvraagt. In hoeverre is de marktwerking die in dit stuk wordt voorgestaan haalbaar? De klanttevredenheid zit in de lift. Hoewel het prima is om na te denken over de toekomst, is er op dit moment sprake van een OV-systeem dat nog niet zolang draait. Hoe zit dat als dit systeem nu al weer op de schop zou worden genomen? Er is nog niet eens duidelijk of datgene wat nu via het OV-bureau wordt aanbesteed, wel of niet goed draait. Nu zegt hij niet dat er op dit moment helemaal niets moet worden gedaan, maar om nu op basis van deze stukken de boel al weer op de schop te nemen lijkt hem niet goed. Hij vraagt de PvdA dan ook niet om al met een staten-voorstel te komen, maar zit er meer aan te denken om eerst een symposium te beleggen, zoals de heer Bossina ook al noemde. Daarbij kunnen alle partijen in het veld bijeen worden gebracht en zo kan er

met elkaar van gedachten worden gewisseld over mogelijkheden en moeilijkheden. Pas dan kan worden gekeken of het proces in een dusdanig stadium is dat dit in een soort van statenvoorstel kan worden gegoten. Daarvoor is het nu nog te vroeg.

De heer SWIERSTRA antwoordt dat het stuk van de PvdA de staten bij uitstek de mogelijkheid biedt om van gedachten te wisselen. Dat is bij de eerste inleidende reacties ook al gedaan en dat is een goede zaak. Hij spreekt zijn waardering uit voor het feit dat de PvdA hiermee op een dergelijke manier bezig is, want het geeft in ieder geval aan hoezeer de staten bezig zijn zich te verdiepen in alle ins en outs van het openbaar vervoerdossier. Dat dit een ingewikkeld dossier is blijkt wel uit deze notitie en het feit dat de heer Slagter ook toegeeft het antwoord op een aantal opgeworpen problemen nog niet te hebben. Het is ook een moedig verhaal en daar waar de FNV in haar rapport zegt nog steeds geen voorstander te zijn van openbare aanbesteding in het openbaar vervoer en ook overigens een groot aantal problemen heeft met marktwerking in het openbaar vervoer, kiest de PvdA nadrukkelijk voor een vraag- en marktgerichte aanpak. Dat is de aanpak die de afgelopen jaren veel is bediscussieerd en waaraan zich veel haken en ogen bevinden. Het wordt dus tijd om aan te geven wat er nu allemaal kan binnen de wet- en regelgeving die er is, waarna er gekeken kan worden hoe hierin een stap verder kan worden gezet. Dat zou in de richting moeten gaan van zo vraaggericht mogelijk werken, waarbij het wel van belang blijft om een afweging te maken ten opzichte van de sociale functie die op een bepaald niveau zal moeten worden ingevuld. Op welk niveau dat moet gebeuren is uiteindelijk een politieke beslissing met vooral financiële implicaties. Vanuit dat principe redenerend is dit in het algemeen heel erg goed. Het tweede kernpunt in de nota betreft de ontschotting en daar heeft iedereen veel baat bij. Over ontschotting kan op twee manieren worden gesproken. De ontschotting is in de eerste plaats geregeld binnen de brede doeluitkering (BDU), de uitkering die de provincie van het Rijk krijgt. Daarbij moet niet meer teveel het woord suppletie vallen, aangezien dit teveel riekt naar het oude systeem dat als er een kilometer meer wordt gereden of er een passagier meer mee wordt genomen, de provincie extra geld krijgt van het Rijk. Dat is niet langer het geval. De provincie krijgt namelijk een budget van het Rijk op basis van lumpsum en structuurkenmerken die de komende jaren weer zullen worden geëvalueerd. De hele BDU zal overigens in 2007 worden geëvalueerd en voor dat bedrag zal de provincie het moeten doen. Dat is ontschotting ten opzichte van de andere financieringsbronnen in de BDU en de provincie mag dus in principe zelf weten of dit geld wordt besteed aan openbaar vervoer, fietsverkeer of aan andere zaken. Er is voor gekozen om voorlopig uit te gaan van de budgetten waar op dit moment mee wordt gewerkt en waar een indexering op los wordt gelaten. Het is anders niet mogelijk om contracten te sluiten met vervoerders, maar de discussie zullen de staten moeten voeren. Dat laatste is een communicerend vat met de opvatting die de staten straks zullen moeten geven over welk bedrag er in het openbaar vervoer geïnvesteerd zal worden en wat er in infrastructuur wordt gestoken. Verder zal de vraag moeten worden beantwoord welke doelgroepen met het openbaar vervoer bediend worden. Is dat de snelle reiziger die naar zijn werk gaat of is dat juist de zwakke reiziger? Of is dit wel onderdeel van het gehele systeem, maar moeten de gemeenten dan maar zorgen voor het vervoer van de zwakke reiziger, zoals de oudere en degene die gebruik maakt van het WVG-vervoer? Deze discussie zal moeten worden gevoerd en daarvoor is de ontschotting wenselijk. Verder houdt ontschotting in dat er één pot van wordt gemaakt en dat al het geld dat beschikbaar is voor een vorm van openbaar, collectief en meegefinancierd vervoer in één pot wordt gebracht om ervoor te zorgen dat de techniek die wordt gebruikt om de mobiliteit vorm te geven, zo efficiënt mogelijk wordt ingezet. Zo kan tussen negen en twaalf uur het autobusje worden gebruikt voor WVG-vervoer, terwijl hetzelfde busje tussen acht en negen uur kan worden gebruikt om leerlingen te vervoeren of om mensen naar een bedrijventerrein te brengen. De hoofdlijn is voor spreker een begaanbare. Om aan de centrale regie vorm te geven is het OV-bureau opgericht, dat de overheid het sturingsmechanisme geeft om te bepalen hoe die markt functioneert. De mate waarin de markt vervolgens zijn gang kan gaan, is iets wat verder ontwikkeld zal moeten worden. Met de oprichting van het OV-bureau is dit voor een deel naar de provincie toegehaald, aangezien de huidige marktwerking, die is ingeklemd tussen allerlei nationale en internationale regelgeving, onvoldoende soelaas bood aan de vervoerders om die ontwikkelingsfunctie te kunnen uitvoeren. De regelgeving nodigt ook buitenlandse vervoerders niet uit om aan te bieden, aangezien de opbrengstrisico's veel te groot zijn. Daarom is gezegd dat dit centraler moet worden geregeld, maar dit betekent niet dat daarmee wordt gezegd dat de overheid het maar weer zelf moet doen, want het moet een instrument zijn dat uiteindelijk als regisseur optreedt in de markt om die markt zoveel mogelijk zijn werk te laten doen. Het moet niet zo zijn dat de extra medewerkers van het OV-bureau de functie van de markt gaan overnemen. Als dat nodig zou zijn dan is het om de aansturing van de markt en het bij elkaar brengen van partijen mogelijk te maken. Verder staat in de notitie het voorstel om de providerfunctie ook marktafhankelijk te maken. Dat is een gedachte die in de allereerste ideeën over de totstandkoming van de OV-autoriteit wel degelijk aan de orde is geweest. Die functie kan op zich weer worden aanbesteed en dan wordt een extra partij als organisator in de markt gebracht, maar dat is op dit moment een brug te ver omdat de doelstelling om vanuit de overheid eerst de centrale regie te voeren, niet meer kan worden waargemaakt. Centrale regie is erg belangrijk, niet uitsluitend vanwege het inzetten van middelen en vervoerders, maar ook vanwege de

vele overheidsafhankelijke zaken waarmee de vervoerders rekening moeten houden. Daarbij valt te denken aan bijvoorbeeld de inframaatregelen die ten behoeve van het openbaar vervoer moeten worden genomen. Dat het OV-bureau op termijn moet toegroeien naar een breder mobiliteitsbureau waarbij ook mobiliteitsmanagementfuncties een rol zouden kunnen spelen, is heel wel denkbaar. Dat zijn allemaal zaken die in het verder doorontwikkelen van een visie op openbaar vervoer een plek moeten krijgen. De hoofdlijn van deze notitie past goed bij de richting waarin ook het OV-bureau denkt. Een aantal uitwerkingselementen roept bij hem voorlopig ook nog meer vragen op dan dat zij antwoorden geven, maar een aantal daarvan zijn goed bruikbaar. In die zin is dit een welkome aanvulling. De notitie die er nu ligt moet worden ingebracht in de discussie over het openbaar vervoer die in het najaar wordt begonnen. Op dat moment ligt een visie voor van het OV-bureau en kan de discussie worden begonnen over het PVVP, want daarin zullen dergelijke zaken hun plek moeten krijgen. De vraag wanneer er dan pilots kunnen worden uitgevoerd, kan hij nog niet beantwoorden. De belangrijkste elementen daarvan zitten in de concessie voor Zuidoost-Drenthe. In Zuidoost-Drenthe zit voor een deel die pilotgedachte en het biedt de vervoerder de mogelijkheid om voor een deel van zijn concessie met de markt zelf bezig te gaan, als makelaar partijen bij elkaar te brengen en daar dan ook weer wat aan te verdienen. Vandaar ook dat de opbrengstverantwoordelijkheid daar anders is geregeld dan in de GGD-concessie. Het goed verlopen van die concessie zal een belangrijke pilotuitkomst geven voor de eerstvolgende grote concessie die in de markt wordt gezet en dat is de concessie rond de stad Groningen. Een extra pilot in deze fase lijkt spreker dan ook niet echt nodig, maar in dit stuk wordt heel duidelijk aangegeven dat nu niet moet worden ingebroken in een lopende concessie, maar dat dit input is voor discussie voor de daaropvolgende concessie. Dat zal dan op dat moment moeten worden bekeken.

TWEEDE TERMIJN

De heer SLAGTER antwoordt dat het niet vaak gebeurt dat de gedeputeerde positiever is over een voorstel dan de commissie. De heer Kloos had het over het betrekken van gemeentelijke overheden bij het busvervoer. Dat strookt met zijn voorstel, want in het plattelandsgebied wordt als prestatie-eis gesteld om het openbaar vervoer te regelen, dat houdt in dat de basiskwaliteit van het openbaar vervoer daar wel in wordt meegenomen. Er moet dus in plattelandsgemeenten wel een vorm van vervoer zijn, maar de vorm die gekozen wordt is aan de vervoerder. Samen met de Belangenorganisatie van Kleine Dorpen (BOKD) zou de vraag naar openbaar vervoer in kaart kunnen worden gebracht en daar kan een vervoerder dan op inspelen. Marktwerking moet niet als effect hebben dat zaken worden doorgestreept die geen geld opbrengen, maar het gaat erom dat de vervoerder veel meer vrijheid krijgt om naar oplossingen te zoeken en dat zijn oplossingen die veel meer maatwerk zijn voor de vraag die er in een bepaald gebied ligt. Van de heer Langenkamp had hij verwacht dat deze tegen marktwerking zou zijn, maar nu hoort hij dat de heer Langenkamp een hard hoofd heeft als het gaat om wat in dit voorstel staat. Dat kan. Van de heer Haar krijgt hij het idee dat deze enerzijds complimenten uitdeelt voor het ontwikkelen van dit voorstel, terwijl hij anderzijds opmerkt dat die plannen niet door moeten gaan. Dat idee kreeg spreker overigens bij meerdere fracties. Wel vindt de heer Haar het goed dat de discussie op gang komt. Ook had de heer Haar het over de boer en zijn kippen, maar geeft daarmee de PvdA het gevoel ook de vos in het kippenhok te hebben toegelaten. Hij weet alleen heel goed waarmee hij bezig is. Gesuggereerd werd dat de PvdA voor aansturing door de centrale overheid is, maar in de hedendaagse samenleving is te zien dat die centrale aansturing niet altijd overal even effectief is. Binnen de PvdA is de discussie op gang en het gaat hem daarbij vooral om de kwaliteit van het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer in Drenthe moet goed zijn geregeld en kwalitatief goed zijn en dat moet dan worden gedaan door de professionals die het kunnen. Die professionals moeten wel worden gestuurd en dat gebeurt via geld en prestatie-eisen. De heer Bossina meent dat het hele systeem niet op de schop moet worden genomen, maar dat gebeurt ook niet want het systeem van concessies wordt gewoon intact gelaten. Daarbinnen probeert de provincie het dan op een wat andere manier te sturen. Dat de PvdA de VVD rechts inhaalt, is natuurlijk een kwestie van hoe een partij haar positie in de politiek ziet. De PvdA ziet dat zelf niet zo. Ten aanzien van de prestatie-eisen en het bonussysteem, merkt hij op dat de prestatie-eisen gewoon overeind blijven maar dat op basis daarvan een bonus kan worden verleend. Indien het geregeld kan worden dat het openbaar vervoer op het platteland goed is geregeld, dat ouderen daar gebruik van kunnen maken en dat er grote regelmaat in zit, dan kan er een bonus worden verleend. Het is dus niet zo dat er vrijheid in zit en dat de vervoerder altijd zijn eigen gang kan gaan. Ten aanzien van het klanttevredenheidsonderzoek merkt hij op dat degenen die nu gebruik maken van het openbaar vervoer een 7,1 als cijfer geven. Zijn uitgangspunt is alleen dat er meer mensen gebruik moeten maken van het openbaar vervoer en er zijn mensen die niet kiezen voor het openbaar vervoer om bepaalde redenen. Het gaat erom die redenen weg te kunnen nemen, zodat deze mensen weer potentiële klanten worden van het openbaar vervoer.

De heer BAAS merkt op dat de mobiliteitsvraag groter wordt, terwijl het aantal mensen dat gebruik maakt van het openbaar vervoer daalt. Waar wil de heer Slagter de klanten van het openbaar vervoer vandaan halen?

De heer SLAGTER denkt dit te bereiken door het openbaar vervoer beter te organiseren en het beter op de vraag van de klant af te stemmen. Hierdoor denkt hij dat meer mensen gebruik gaan maken van het openbaar vervoer. Zo zijn er scholengemeenschappen die leerlingen die in plattelandsgebieden wonen openbaar vervoer willen aanbieden. Als een dergelijke scholengemeenschap die vraag stelt, dan gebruiken die jongeren kennelijk op dit moment het openbaar vervoer niet of onvoldoende. Dit kan te laat verschijnen op school of uitval tot gevolg hebben. In potentie ligt daar een probleem en als die bus toch al rijdt, dan zouden er andere klanten die ook in de plattelandsgebieden wonen, gebruik kunnen maken van de bus. Zo kunnen er zaken op elkaar worden aangesloten. Als de scholengemeenschap daar geld voor over heeft, dan zijn dat inkomsten voor de vervoerder, zoals een vervoerder ook inkomsten van gemeenten kan verwerven door WVG-vervoer te gaan koppelen aan zijn systematiek. Het CDA heeft het over een financieel risico voor de provincie, maar dat is niet de bedoeling want de provincie krijgt hier nu een bepaald bedrag voor en daarbinnen moet het zich afspelen. Het is niet zo dat daar rek in komt, dus met het geld dat beschikbaar is moet er meer kunnen worden gedaan. Indien het openbaar vervoer beter wordt georganiseerd, zijn er minder kosten en dat heeft weer te maken met de bezuinigingen van het Rijk die eraan zitten te komen. Ten aanzien van landelijke wetgeving merkt hij op dat hierin is geregeld dat er een concessiesystematiek wordt gehanteerd. De ruimte daarbinnen moet nog worden gevonden, want hij ziet dat het OV-bureau ook allerlei initiatieven neemt tot beleidsaanpassingen en vernieuwingen en dan moet dit ook mogelijk zijn. Ten aanzien van de vraag naar symposia, conferenties en commissies, weet spreker niet of dit nu wenselijk is, want dit kan een manier zijn om te verbloemen dat partijen er samen weer niet uitkomen.

De heer BAAS merkt op dat de heer Slagter nu een conclusie trekt uit iets dat spreker niet zo heeft bedoeld. Spreker heeft een opmerking gemaakt over een symposium en niet over een commissie. Aan een symposium moeten alle partijen deelnemen die hierbij betrokken zijn en in een dergelijk symposium moet worden gesproken over waar de mogelijke nieuwe klanten zich bevinden en hoe dit kan worden ingevuld. Spreker is niet tegen een statenstuk, want wat hem betreft eindigt dit proces zelfs in een statenstuk, Zo'n statenstuk komt op dit moment echter te vroeg, want hij wil eerst kijken of al die meningen wel goed zijn doordacht, of alles goed op een rijtje is gezet en er een goede financiële onderbouwing is. Statenstukken die niet aan dergelijke kwaliteitseisen voldoen, zal hij niet steunen.

De heer SLAGTER wil er alleen voor waken om nieuw beleid voor zich uit te schuiven door weer een commissie te benoemen. Als er ideeën zijn die al in een zodanig stadium zitten dat zij in een vruchtbare bodem terecht komen, dan moet daar iets mee gebeuren. Om daar dan een symposium tussen te zetten of om tijd te nemen om de staten de gelegenheid te bieden zich beter te kunnen laten informeren, is iets waar spreker zich wel in kan vinden.

De heer BOSSINA spreekt in tweede termijn expliciet zijn waardering uit voor het werk van de PvdA. De heer Slagter wil de professionals erbij betrekken en dat vindt spreker ook. Waarom zou dat dan niet gebeuren door een soort van symposium te organiseren? Bij dit symposium kunnen de professionals van het OV-bureau worden betrokken. Ook kunnen de passagiers erbij worden betrokken, evenals de vervoersmaatschappijen. Spreker hoort graag hoe die erover denken. Daarna kunnen de staten weer verder praten.

De heer SLAGTER merkt op dat bij het opstellen van dit plan alle partijen om tafel hebben gezeten. Alle vervoerders in Nederland, evenals reizigersorganisatie ROVER, zijn erbij betrokken. Daarnaast is de BOKD erbij betrokken, dus er is al gevraagd welke wensen er liggen. Al die partijen zijn samen om de tafel geweest en hebben onderling de meningen uitgewisseld.

De heer BAAS antwoordt dat het mooi zou zijn indien de overige partijen die meningen ook konden horen.

De heer SLAGTER antwoordt dat de belangrijkste punten die in deze notitie staan, voortkomen uit dat overleg met die partijen. Het gaat daarbij om de vraaggerichtheid, de centrale regie en de ontschotting. Vervoerders geven aan dat zij de vrijheid willen om zaken goed te regelen en hun vakmanschap aan te wenden, maar die ruimte moeten zij dan wel krijgen binnen de huidige concessies. Om nieuwe dingen uit te proberen en daarvoor te worden beloond, is iets wat niet zit ingebakken in de huidige systematiek.

De heer BOSSINA merkt op dat al die meningen en input van de betreffende organisaties door een zeef zijn gegaan en dat dit zijn weerslag heeft gevonden in dit rapport. Spreker zou zelf ook graag de meningen van de deskundigen willen horen.

De heer SLAGTER antwoordt dat de PvdA die ronde al heeft gehad, maar indien de staten willen praten over het openbaar vervoer en de toekomst daarvan en indien daar een symposium tussenzit met deskundigen heeft spreker daar geen bezwaar tegen.

De heer BAAS merkt op dat het juist zijn bedoeling is om de PvdA bij dit proces te ondersteunen. Spreker heeft namelijk een positieve grondhouding tegenover dit rapport. Hij ziet er alleen elementen in waarbij hij vragen heeft en waar het stuk onvoldoende antwoorden op geeft. De heer Slager heeft zelf ook nog vraagtekens bij bepaalde zaken, Hij wil straks geen statenstuk met vraagtekens, maar er moet straks een volwaardig statenstuk liggen waartegen hij volmondig ja kan zeggen. Daarom is het beter een tussenslag te maken door middel van een symposium, dan om nu al met een statenstuk te komen.

De heer JANSSEN vraagt of bij dit overleg ook vervoerders waren die het wel zagen zitten om op deze manier aan de slag te gaan.

De heer SLAGTER antwoordt dat die route niet is gevolgd. In het aanlooptraject zijn mensen gevraagd om input te leveren. Op basis daarvan is dit geschreven en toen is besloten om eerst te kijken of de politiek enigszins gevoelig is voor deze materie. Hij sluit aan bij de opmerking van de heer Swierstra dat er binnen het OV-bureau gedachten zijn over aanknopingspunten die er zitten tussen de huidige concessiesystematiek en de gedachten die daarover zijn geformuleerd in de notitie van de PvdA. De gedeputeerde heeft ook vraagtekens bij bepaalde onderdelen, maar dat heeft de PvdA-fractie ook. De notitie is dan ook nog niet helemaal uitgewerkt en dat pleit voor de opmerkingen van de heer Baas en Bossina om er nog eens goed naar te kijken. Hij stelt voor dat de PvdA hiermee verder gaat en na de zomervakantie de structuur zal opzetten om dit verder uit te werken.

De VOORZITTER merkt opdat als de meerderheid van de commissie dit een goed idee vindt, maar nog wel allerlei vragen heeft en dit nog niet goed uitgewerkt vindt, de procedure die daarop volgt inhoudt dat de griffie bijstand verleent in het proces dat daarna volgt. Vanuit het provinciaal apparaat kunnen dan ook medewerkers beschikbaar worden gesteld om een dergelijk idee verder uit te werken. De commissie dient dan wel aan te geven wat er precies wordt verlangd. Spreker heeft beluisterd dat de commissie vindt dat daarmee niet het OV-bureau over de kop moet worden gehaald, want het OV-bureau werkt ook al mee in de richting zoals die in de voorliggende notitie wordt verwoord. De heer Baas suggereert een symposium en daarnaast wordt er een pilot gesuggereerd die in het verlengde ligt van de ideeën bij het OV-bureau. In dat geval zou de PvdA er met een aantal ambtenaren naar kunnen kijken om een voorstel te ontwikkelen in de lijn van deze notitie. Daartoe dient de commissie het initiatief te nemen.

De heer PETERS antwoordt dat het nu drie stappen te ver is om al met een pilot te komen. Het gaat immers om het gebied van de provincie Groningen en Drenthe en de stad Groningen en in de provincie Drenthe kan niet even worden besloten om een pilotproject te starten in een gebied dat niet tot deze provincie behoort, maar tot dat van de andere partners. Spreker voelt meer voor de suggestie van de heer Baas en Bossina om zo mogelijk middels een symposium meer relevante informatie naar boven te krijgen en om dan pas te kijken of het ook kans van slagen heeft. Wat hij vanmiddag heeft gehoord is dat er ondanks de waardering veel onzekerheden en vragen zijn.

De heer BOSSINA sluit zich bij de woorden van de heer Peters aan. De manier waarop de voorzitter de discussie zojuist heeft samengevat, is dan ook niet helemaal juist.

De VOORZITTER heeft geen voorstel gedaan, want de commissie bepaalt wat zij wil. Indien de commissie alles over de kop wil zetten of juist een pilot of een symposium wil, dan is dat wat de commissie wil. Spreker heeft slechts richting de heer Slagter en de commissie willen aangegeven welke mogelijkheden er zijn.

De heer BAAS vraagt of er nu niet kan worden afgesproken dat de PvdA in september een voorstel doet voor de marsroute die in deze verder moet worden ingeslagen.

De heer SLAGTER sluit zich daarbij aan, waarin hij de rol van de griffie en het OV-bureau bij het ontwikkelen van een voorstel, zeker zal meenemen.

De VOORZITTER sluit zich hierbij aan.

12. Sluiting

De VOORZITTER sluit de vergadering om 16:17 uur.

Vastgesteld in de vergadering van de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit van 12 september 2005.

,voorzitter

,commissiegriffier

TOEZEGGINGEN:

Geen

HW

WIJZIGINGSBLAD

Verslag van de op 20 juni 2005 gehouden vergadering van de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit.

Pagina 11

Ná de 3^e zin van onderen: 'Overigens zal het zwartrijden voor het grootste deel zijn opgelost als de OV-chipcard wordt ingevoerd.' toevoegen:

'Uit navraag is gebleken dat het percentage zwartrijders op het regionaal spoor nu reeds 1,3% bedraagt. Met het ministerie van Verkeer en Waterstaat is destijds afgesproken dat het percentage zwartrijders maximaal 1,5% mag bedragen. Met andere woorden de doelstelling is in principe gehaald, maar we moeten er voor zorgen dat het aantal zwartrijders niet toeneemt.'

Pagina 21

Ná de sluiting van de vergadering door de voorzitter de zin: 'Vastgesteld in de vergadering van de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit van 12 september 2005' wijzingen in:

'Vastgesteld in de vergadering van de Statencommissie Omgevingsbeleid van 12 september 2005.'

Vastgesteld in de vergadering van de Statencommissie Omgevingsbeleid van 12 september 2005.

,voorzitter

, griffier