

Op te bergen  
in de band van  
15 juni 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 23 mei 2005

---

## INHOUD

Opening	3
Mededelingen	3
Vaststelling van de agenda	4
Verslag vergadering 4 april 2004	4
Ingekomen stukken	4
Rondvraag	4
IPO-aangelegenheden	4
Brief inzake een verzoek op planologische medewerking aan de verplaatsing van het grondgebonden agrarisch bedrijf van de familie Bakker in Hoogeveen	4
Inspreker, de heer Bakker	5
Beantwoording vragen ex artikel 41 RvO inzake onbeantwoorde vragen in de Statencommissie RIM van 17 januari 2005	11
FNV-rapport: Evaluatie marktwerking in het openbaar vervoer	12
Jaarstukken 2004	15
Voorjaarsnota 2005	26
Sluiting	44

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

Verslag van de vergadering van de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit, gehouden op 3 juni 2005 in het provinciehuis te Assen.

### **Aanwezig:**

A. Lanting (voorzitter)  
H. Baas (ChristenUnie)  
N.B. Bossina (VVD)  
A. Haar (D66)  
J. Haikens (VVD)  
F.A.J. Harleman (GroenLinks)  
mevrouw I.J. Huisman-Holmersma (PvdA)  
B. Janssen (CDA)  
C.D. de Jong (Fractie De Jong)  
K. Jonker (CDA)  
C.H. Kloos (DrentsBelang)  
J. Langenkamp (GroenLinks)  
E. Olij (PvdA)  
A.G.H. Peters (CDA)  
B. Popken (OPD)  
J. Slagter (PvdA)  
K.H. Smidt (VVD)  
M.P. Turksma (PvdA)  
A. Wendt (ChristenUnie)  
J. Zweens (PvdA)

### **Voorts aanwezig:**

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

### **Met kennisgeving afwezig:**

mevrouw G. Timmer-Rijkeboer (D66)  
G. Wieringa (Drents Belang)

## **1. Opening**

De VOORZITTER opent de vergadering.

## **2. Mededelingen**

De VOORZITTER merkt op dat mevrouw Timmer is verhinderd en dat de heer Kloos de heer Wieringa vervangt. De stand van zaken met betrekking tot de regiovisie Groningen-Assen, en meer specifiek de financiële cyclus daarvan, is de commissie toegezonden. Dit zal als agendapunt op de volgende verga-

dering van deze commissie worden behandeld, terwijl voorafgaand aan die vergadering een presentatie met betrekking tot de regiovisie zal worden gegeven. Dat sluit goed op elkaar aan.

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

De VOORZITTER stelt voor om eerst agendapunt 9 te behandelen en daarna agendapunt 8, zodat de familie Bakker een inspraakreactie kan geven op agendapunt 8.

De COMMISSIE stemt hiermee in.

Voor het overige wordt de agenda conform ontwerp goedgekeurd en vastgesteld.

### **4. Verslag vergadering 4 april 2004**

Het verslag wordt conform ontwerp goedgekeurd en vastgesteld.

### **5. Ingekomen stukken**

De heer PETERS wil ingekomen stuk B3 agenderen voor de volgende commissievergadering.

De VOORZITTER zegt toe dat dit stuk als agendapunt op de volgende commissievergadering zal worden behandeld.

De heer PETERS merkt op dat ingezonden stuk A3 betrokken dient te worden bij de discussie over de N33. Er wordt nu geld vrijgemaakt voor de rotonde Gieten-De Punt en dat heeft een relatie met de N33. Laat de commissie dit zomaar voorbijgaan en is het dan weg, of kan dit opnieuw worden behandeld als het gaat over de N33 en het geld dat daarbij hoort? Hij wil dit stuk dan ook niet zomaar voor kennisgeving aannemen.

De VOORZITTER dat hierop in de begrotingsbehandeling terug zal worden gekomen. Als dat de heer Peters niet voldoende is, kan hij het aanklaarten en kan dit onderwerp alsnog voor de volgende keer op de agenda worden gezet.

### **6. Rondvraag**

Hiervan wordt geen gebruik gemaakt.

### **7. IPO-aangelegenheden**

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

### **9. Brief van 21 maart 2005 van de gemeenteraad van Hoogeveen, inzake een verzoek op planologische medewerking aan de verplaatsing van het grondgebonden agrarisch bedrijf van de familie Bakker in Hoogeveen**

De heer JONKER constateert dat de gemeente Hoogeveen vraagt om uitplaatsing van het bedrijf van de familie Bakker in het kader van de ruilverkaveling. Daar de brief van de gemeente is geadresseerd aan de staten, acht spreker het van belang dit aan de orde te stellen. De procedure loopt al lange tijd en de ruilverkaveling komt hierdoor niet van de grond. Op de huidige kavel kan binnen de bebouwde kom, gezien de belendende bebouwing, niet meer worden uitgebreid. Daarnaast zijn milieuregels een hinderenis en is de huidige kavel te veel versnipperd, te lang en te smal. Het bedrijf kan middels een administratieve ruilverkaveling aanzienlijk worden verbeterd en kan daardoor meer economisch werken.

Hierdoor vervalt veel verkeer over de weg en ook de looproutes voor het vee worden aanmerkelijk bekort, wat een belangrijke bijdrage levert aan de gezondheid van de veestapel. Ook andere boeren die in het ruilverkavelingsgebied zitten kunnen hun bedrijf economisch aanzienlijk verbeteren en hun land dichterbij hun erf krijgen. Ook hierdoor is er minder verkeer op de weg. De verplaatsing naar de Albartsweg wordt door de ruilverkavelingscommissie en de gemeente Hoogeveen en de aanwezige boer dan ook als goede optie gezien. Het probleem is dat er niet direct aan de Albartsweg gebouwd kan worden, maar er moet een paar honderd meter worden opgeschoven buiten de milieucontouren van Buitenvaart 2. Hierdoor staat de boerderij verder weg in het veld. Een simpele honderd meter of iets meer verhindert nu de bouw van een nieuw bedrijf. Bouwen in de open ruimte moet volgens POP II worden voorkomen en het CDA is het daar mee eens. Als de situatie ter plekke wordt bekeken dan blijkt echter dat van een open ruimte geen sprake is. In dit gebied staan namelijk her en der stukken bos verspreid. Bij de vaststelling van POP II is afgesproken dat er in speciale gevallen maatwerk moet kunnen worden geleverd. Het CDA is van mening dat deze uitplaatsing door de boven geschetste omstandigheden een speciaal geval is. Een goede inpassing in het landschap door middel van een groenplan moet het mogelijk maken om dit bedrijf te verplaatsen. POP II is ontwikkelingsgericht en op deze manier wil het college ook werken, in samenspraak met burgers, maatschappelijke organisaties en gemeenten. Dat is zo afgesproken bij de behandeling van het POP II. Hoe ziet het college dit en is het college bereid dit als een speciaal geval te zien? Is het college bereid haar standpunt te heroverwegen en samen met de ruilverkavelingscommissie en de betrokken boeren en de gemeente Hoogeveen te proberen tot een voor ieder aanvaardbare oplossing te komen?

De heer BAKKER spreekt in namens de familie Bakker uit Hoogeveen (bijlage1).

De heer HARLEMAN heeft bij de inspraakreactie van de heer Bakker een A4'tje erbij gekregen waarvan hij vermoedt dat het een bijlage is met daarop de kosten van uitplaatsing. Hierop staat vermeldt dat er tien hectare land met een halve meter grond moet worden opgehoogd om nieuwbouw te plegen. Dat zou ongeveer € 400.000,- kosten. Kan de heer Bakker dit uitleggen?

De heer BAKKER antwoordt dat de alternatieve locatie aan de Albartsweg een uithoek is. Dat is een laag en nat stuk land van tien hectare. Om daar land van te maken waarop gebouwd kan worden, moet dit met een halve meter grond worden opgehoogd. Die grond moet worden aangekocht. Voor beweiding of om gras op te winnen is de grond nu wel geschikt, maar om erop te kunnen bouwen moet er worden opgehoogd.

Mevrouw HAARSMA geeft een toelichting op het standpunt van het college. Zij merkt op dat zij volledig achter de verplaatsing van de boerderij van de familie Bakker staat. Zij kent het gebied, is er vaak geweest en heeft zich volledig van de situatie daar op de hoogte gesteld. Dat staat ook niet ter discussie en is het uitgangspunt van het college. Wat haar in het bijzonder van het hart moet, is zij van mening is: dat het college bestuurt en de staten controleren en de kaders stellen. Spreekster vindt dat de staten met respect het verzoek van de gemeente Hoogeveen bespreken, maar zij vindt ook dat als er op deze manier planologie wordt bedreven in de provincie Drenthe, de staten op de verkeerde manier bezig zijn. Immers, vandaag is het de familie Bakker en volgende keer komt er opnieuw een andere situatie aan de orde. Spreekster heeft zich voorgenomen om met betrekking tot deze kwestie niet in de details te duiken, maar zal laten zien hoe zij het gebied heeft bekeken en duidelijk maken waarom het college deze afweging heeft gemaakt. De door de familie Bakker gewenste locatie behoort tot zone 3 van het POP, waarbij landbouw en recreatief gebruik van het gebied gelijkwaardig zijn aan de waarden van natuur en landschap. Vestiging van nieuwe grondgebonden bedrijven wordt onder bepaalde voorwaarden toegestaan. Er mag namelijk geen sprake zijn van aantasting van aanwezige waarden en er moet voldoende landschappelijke inpassing mogelijk zijn. Dat is de crux waar het hier om draait. De locatie Albartsweg is een gebied met grote open ruimten. Daarnaast is dit gebied van essentieel belang voor weidevogels en de botanische waarden voor sloten. Zij heeft zich van de situatie ter plekke op de hoogte gesteld en maakt dit duidelijk met een aantal foto's die de openheid van het landschap illustreren vanaf de Albarts-

weg, Alteveer, de Trekgratenweg aan de noordzijde en de Lange Dijk. Weliswaar staan hier verspreid allerlei bosjes, maar ter plekke is geen bebouwing aanwezig. Het college heeft dit bestudeerd en er ook het POP naast gelegd en gekeken of de aanwezige waarden worden aangetast. Vanuit de optiek van het college worden de aanwezige waarden aangetast indien de locatie wordt gekozen zoals deze wordt gewenst door de familie Bakker. Deze locatie is strijdig met het beleid dat is vastgelegd voor zone 3 uit het POP. Wel heeft het college gekeken wat er haalbaar is in dit gebied en welke alternatieven aanwezig zijn. Er zijn alternatieven gevonden langs de rand. Alternatief 1 is de locatie langs de dijk. Zij heeft daarnaar gekeken en deze locatie sluit aan bij het lint. Het is een prachtige locatie en waar volgens GS een prima bedrijf gestart zou kunnen worden, temeer daar het aansluit op de huiskavel van de fam. Bakker. Ook sluit deze locatie aan op de huiskavel van de familie Bakker. De kavel sluit aan bij het lint, is gelegen aan de weg en ligt buiten de milieuzones van Buitenvaart 3. Alternatief 2 is een locatie langs de Albartsweg, maar dan in een strook van 200 meter vanuit de weg. Het is een locatie waarbij de bedrijfsbebouwing landschappelijk kan worden ingepast. Zowel bestuurlijk als ambtelijk is hierover intensief overleg geweest. Zij heeft dit ook met de wethouder van de gemeente Hoogeveen uitvoerig besproken. De wethouder was een beetje huiverig voor deze strook omdat hij bang was dat er dan een probleem zou kunnen ontstaan met Buitenvaart 3, maar mits op een flexibele manier wordt omgegaan met die strook van 200 meter en de situering van het bedrijfsgebouw, dan zou dat een haalbare kaart zijn. Dat is wat bestuurlijk en ambtelijk is vastgesteld. Met die twee alternatieven is de gemeente op pad gegaan naar de familie Bakker. Spreekster weet dat de familie Bakker het liefst een zo optimaal mogelijke bedrijfsvoering wenst voor het te realiseren bedrijf, maar er moet ook rekening worden gehouden met de waarden in het gebied zoals het daar ligt. Wat nu voorligt is dat de gemeente Hoogeveen op verzoek van de gemeenteraad deze brief heeft gestuurd. Spreekster vindt dat de gemeente Hoogeveen een soort van effectrapportage moet maken, inclusief de twee alternatieve locaties zoals deze worden voorgesteld door het college. Vervolgens moet er gekeken worden wat de kosten zijn die bij ieder alternatief passen. Er is namelijk geen kostenplaatje gemaakt van de locatie Albartsweg binnen 200 meter uit de weg en er is evenmin een kostenplaatje gemaakt voor de gewenste locatie. Hier kan dus nooit een goede kostenafweging worden gemaakt, en de gemeente Hoogeveen heeft dat dan ook gewoon achterwege gelaten. Op deze manier kan er geen besluit worden genomen. De gemeente Hoogeveen dient haar huiswerk dan ook goed te maken en deze zaken tegen elkaar af te wegen en daar op een creatieve en flexibele manier mee om te gaan, gelijk het college dat wel gedaan heeft.

De heer PETERS vraagt of de gedeputeerde bedoelt te zeggen dat het college bestuurt en dat de staten zich daar niet mee moeten bemoeien. Hij is het daar namelijk niet mee eens, want de staten stellen de kaders, maar hebben ook een controlerende functie.

Mevrouw HAARSMA antwoordt dat het college bestuurt en dat de staten niet over de uitvoering gaan. De uitvoering is op dit moment aan de orde en er is absoluut nog geen besluit genomen. Indien de staten op deze manier alle plannen van het college gaan beoordelen, dan krijgen statenleden het de komende tijd nog heel erg druk.

De heer PETERS merkt op dat er een verschil van interpretatie kan zijn over hoe een open ruimte eruit moet zien. De definitie daarvan kent spreker niet. Wellicht dat de gedeputeerde die kent? Het college heeft een idee van wat een open ruimte is, maar daarover kan van mening worden verschild. Bij het maken van foto's maakt het ook uit vanuit welke hoek zij zijn genomen. Indien het toestel namelijk wordt gericht op een plaats tien meter naar links of rechts, ontstaan er heel andere beelden en foto's. Deze foto's zeggen hem niet alles. Het gaat erom hoe het gebied eruit ziet en hoe het voelt. Als de ruilverkavelingscommissie, die met een ruime en brede blik naar dit soort vraagstukken kijkt, ermee instemt, dan zegt het college wel dat er sprake is van flexibiliteit en bereidheid om alles te bekijken, maar als het college vaststelt wat nu wel en geen open ruimten zijn en daaraan vasthoudt, dan vraagt spreker hoe star het college zelf is in haar opvatting, aangezien de definitie van een open landschap voor het college kennelijk vaststaat. Waarop is de definitie van openheid van het college gebaseerd?

Mevrouw HAARSMA antwoordt dat het college niet star en inflexibel is, want het college heeft twee alternatieven aangegeven, terwijl de gemeente Hoogeveen niet op die alternatieven is ingegaan. Het college is dus heel flexibel, terwijl de gemeente Hoogeveen absoluut niets heeft laten zien als het gaat om flexibiliteit en begrip betreffende deze kwestie. Over de definitie van een open landschapsstructuur kan uitvoerig van gedachten worden gewisseld. Spreekster is geen landschapsarchitect, maar is wel zodanig op de hoogte mede door de afdeling landelijk gebied dat op deze locatie wel degelijk sprake is van een gebied met een open structuur, met hier en daar bosschages, kenmerkend is voor een open landschap. De foto's die spreekster heeft gemaakt zijn genomen vanaf alle windrichtingen, waardoor de foto's vanuit allerlei posities zijn gemaakt en de commissie kan zien dat het een open structuur is. Daar wil zij nu niet lang en breed over gaan twisten.

De heer POPKEN heeft ter plekke ook de situatie bekeken en als er andere foto's zouden zijn gemaakt, dan kan er ook bebouwing in die contreien worden gesignaleerd. Die heeft hij nu niet op de foto's gezien. Het is dus maar net vanuit welke positie foto's worden gemaakt. Bij de handhaving van het open gebied zou er eigenlijk ook geen plaats moeten zijn voor Buitenvaart 2, want indien de andere kant wordt opgekeken staat er heel veel bebouwing in een open gebied. Die afweging is inmiddels gemaakt, maar het betekent wel dat er voor dit bedrijf geen mogelijkheden bestaan om binnen de 200 meter vanaf Buitenvelden 2 te bouwen. Dat is de consequentie en indien Buitenvelden 2 er niet zou zijn zou er niet eens een probleem zijn, want dan zou er vanaf de weg kunnen worden gebouwd. Het is een incidenteel geval en daarom wil hij kijken welke mogelijkheden het POP biedt om in dit geval iets te realiseren.

De VOOZITTER vraagt of de commissie nog verduidelijkende vragen aan mevrouw Haarsma heeft.

De heer HAIKENS is van mening dat er niets mis mee is dat de brief van de gemeente Hoogeveen door het CDA op de agenda is gezet. Hij is dan ook niet onder de indruk van de eerste opmerking van de gedeputeerde. Hij merkt op dat er in dit geval over kan worden gediscussieerd of hier nu sprake is van enkel uitvoering van beleid. De commissie kan best praten over een situatie zoals deze en dan blijft het altijd een afweging van de commissie. Hij vindt dat de commissie deze brief van de gemeente Hoogeveen op zijn merites mag beoordelen en daar aandacht aan mag besteden. De reprimande van de gedeputeerde dat de commissie zich bezig houdt met uitvoeringskwesties gaat hem dan ook te ver.

De heer LANGENKAMP heeft de vorige keer al gezegd dat hij dit een uitvoeringskwestie vindt en heeft dan ook geen behoefte om hier nog verder iets over te zeggen. Hij is het geheel met de gedeputeerde eens.

De heer DE JONG vraagt of de gedeputeerde van mening is dat het bedrijventerrein op dit moment niet in het open landschap wordt gebouwd. Dat bedrijventerrein is in ontwikkeling in hetzelfde landschap, terwijl dat wel is toegestaan. Is de gedeputeerde van mening dat als de twee alternatieven in beeld komen er dan geen enkele deuk in POP II wordt geduwd? Is er dan helemaal geen sprake van precedentwerking indien een van de twee alternatieve locaties wel wordt uitgevoerd?

De heer WENDT vraagt hoeveel opties de gemeente Hoogeveen heeft. Zijn dat er twee of drie?

Mevrouw HAARSMA antwoordt op die laatste vraag dat zij niet weet welke locaties voor de gemeente Hoogeveen bespreekbaar zijn en met welke alternatieven die gemeente rekening houdt. De gemeente Hoogeveen heeft van het college gehoord welke twee alternatieve locaties zijn aangeboden en deze twee alternatieven vormen een forse verbetering van de situatie waarin het bedrijf van de familie Bakker zich nu bevindt. Spreekster heeft met de wethouder gesproken en deze heeft serieus meegekeken naar de locatie waar de bebouwing binnen 200 meter vanaf de weg kan worden gerealiseerd en tevens het bedrijventerrein in dat gebied beoordeeld. Het besluit om daar een bedrijventerrein te realiseren is in het verleden genomen en het is niet zinvol om terug te gaan in de tijd om te kijken of dat bedrijventerrein daar past binnen POP II. Het staat niet ter discussie dat het bedrijf van de familie Bakker verplaatst

moet worden en daarom moet er langs de randen van het gebied worden gekeken waar plaatsing van het bedrijf mogelijk is en dit aan te laten sluiten bij het lint. De bebouwing bevindt zich in dit gebied allemaal aan de zijkant en niet midden in het gebied zelf. Daarom is er ook gezegd om te kijken hoe verplaatsing van het bedrijf naar een locatie aan de rand inpasbaar is. Daar zijn door het college twee opties voor aangegeven en dat is gecommuniceerd met de gemeente Hoogeveen. Spreekster heeft de commissie niet verboden om over deze brief te praten en zijn respecteert die wens ook, maar blijft erbij dat het om een uitvoeringskwestie gaat waar de staten zich niet mee bezig zouden moeten houden. Dat is haar uitgangspunt en de heer Haikens mag zijn eigen uitgangspunten hebben.

De heer WENDT voelt geen behoefte om te gaan discussiëren over wat wel en geen open ruimte is. Hij constateert dat er aan de Lange Dijk grote schuren staan, dus of de ruimte nu werkelijk zo open is als wordt gezegd, valt te betwijfelen. Voor de rest hoopt hij dat de gemeente Hoogeveen met minimaal drie opties aan de gang gaat om het college te overtuigen van het feit dat hier nog niet zo'n geweldige aanslag op de open ruimte rondom Hoogeveen wordt gepleegd. Hij betreurt de wat rigide houding van het college.

De heer PETERS sluit zich hierbij aan. Hij waardeert dat het college zegt niet rigide te willen zijn en naar bewoners te willen luisteren. Dat is ook bij het POP vastgesteld. Dat het college met alternatieven komt is goed en ook dat het college oog heeft voor problemen van bewoners. Toch vindt hij het college star in de opvatting dat het een open gebied is en dat daar in ruil daarvoor twee alternatieven worden geboden. Spreker wil discussiëren over de vraag of het gebied waar het over gaat nu wel of niet een open ruimte is, want met de heer Wendt betwijfelt hij dat in hoge mate.

De heer HAIKENS is het voor een deel met de gemaakte opmerkingen eens en vooral met wat de heer Peters heeft gezegd over de open ruimte. Het blijft altijd een afweging van wenselijke maat en in hoeverre daar zaken kunnen worden toegelaten en in hoeverre niet. In deze situatie komt er echter een ruilverkaveling bij en daarbij is manoeuvreerruimte nodig. Die ruimte ontstaat er alleen als er bedrijfsverplaatsingen komen, want daar kunnen anderen van profiteren. Het andere aspect is het bedrijventerein dat in die omgeving wordt gerealiseerd en daarbij moeten ook afstanden met toekomstige vestigingen in acht worden genomen. Eigenlijk is dit een ruimtelijk aspect waarbij de uitvoeringsbevoegdheid bij het college ligt, maar in deze situatie wordt de commissie aangeschreven door de gemeente Hoogeveen. Het punt wordt als agendapunt voor deze commissie opgevoerd en dan mag de commissie daar ook over nadenken. In het POP staat dat als een gemeente problemen heeft met burgers of organisaties, dit minimaal bespreekbaar moet zijn en spreker heeft begrepen dat ook het college nadrukkelijk heeft aangegeven mee te willen denken in dit proces. Deze informatie is voor hem nieuw. Hij vraagt zich wel af over welke locaties dan wordt nagedacht. Zijn dat er twee, drie of zijn er nog meerdere mogelijkheden?

Mevrouw HAARSMA antwoordt dat het college zeker meedenkt, maar dat moet de gemeente Hoogeveen ook doen.

De heer HAIKENS antwoordt dat dit een proces is dat zich afspeelt in de sfeer van de uitvoering. Daar wil hij als statenlid niet intreden. Wel is er een brief van de gemeente Hoogeveen en dat is voor hem aanleiding geweest om zich hiermee bezig te gaan houden.

Mevrouw HAARSMA antwoordt dat het een brief van de gemeenteraad van Hoogeveen is die is ondertekend namens de gemeente. De gemeentesecretaris van Hoogeveen heeft de brief ondertekend, dus gaat het om het college van burgemeester en wethouders. Het gaat hier om een zaak waarbij een bewoner van de gemeente Hoogeveen is betrokken. Het college heeft twee alternatieve locaties aangeboden en de gemeente Hoogeveen heeft daar tot op heden nog niet op gereageerd. Hoe flexibel is dan de gemeente Hoogeveen?



De heer HAIKENS antwoordt dat er zeker een verantwoordelijkheid bij de gemeente Hoogeveen ligt. Dat zou de oplossing kunnen vormen om het college van gedeputeerde staten, de gemeente Hoogeveen en de participanten die dit aangaat, om de tafel te krijgen om een oplossing te bedenken.

Mevrouw HAARSMA antwoordt het daarmee eens te zijn. Zij vindt dat de gemeente Hoogeveen nodig aan de slag moet, want er is niemand die spreekster er tot nu toe van heeft kunnen overtuigen dat deze twee locaties niet kunnen. Spreekster heeft ook van de wethouder gehoord dat de familie locatie één aan de Lange Dijk liever niet wenst. Spreekster zou ook het meest optimale resultaat willen, maar de familie Bakker moet ook kijken wat onder de gegeven omstandigheden haalbaar is.

De heer HAIKENS is er niet tegen dat de gemeente Hoogeveen wat voorwerk moet doen, maar hij vraagt of het college, de gemeente Hoogeveen en betrokkenen niet om tafel kunnen, zodat er een oplossing komt. De insteek van de veehouder is namelijk een positieve. Dat staat ook niet ter discussie, dus moeten bestuurders daar onderling uit kunnen komen in samenspraak met de direct betrokkenen indien zij hierbij een positieve insteek hebben.

Mevrouw HAARSMA is het daarmee eens. Daarom zijn er ook twee alternatieven aangeboden en vraagt zij de gemeente die alternatieven uit te werken. Spreekster verwacht ook van de gemeente Hoogeveen acties in dezen.

De heer HAIKENS zou de discussie niet willen beperken tot twee alternatieven, maar dat is iets waar de provincie en de gemeente, samen met de familie Bakker, uit zouden moeten zien te komen. Daar gaat spreker als statenlid niet tussen zitten.

De heer HAAR hoorde vorige week het een en ander over "mediation". Dat zou hier wel eens van toepassing kunnen zijn, want hier is sprake van conflicterende belangen bij gemeente, provincie en een particuliere ondernemer. Het zou jammer zijn als de ondernemer hiervan de dupe wordt, want ondernemingszin dient te worden gestimuleerd door de overheid. Aan de andere kant is D66 een groot tegenstander van verrommeling van het landschap. Spreker kent het gebied goed en weet dat het gebied daar zo open is dat de horizon daar helemaal kan worden vervuild met stacaravans. Aan de randen van het gebied is het dan ook al behoorlijk verrommeld en in deze situatie zou er een oplossing moeten komen. Of deze er nog komt van de zijde van de provincie of van de zijde van de gemeente Hoogeveen, daar heeft spreker zijn twijfels over. Vandaar het voorstel om eens aan mediation te denken. Het POP is op zich een vaststaand iets, maar niet voor de eeuwigheid. Het POP ontwikkelt zich, net als de jurisprudentie. De bescherming van het landschap is buitengewoon belangrijk, maar ontwikkelingsmogelijkheden voor ondernemers ook. Vanuit een positieve grondhouding dient een bedrijfsverplaatsing te worden gerealiseerd die past in dat landschap. Wanneer dat in de hoek bij de Lange Dijk wordt gedaan, zal de grond moeten worden opgehoogd en als dat in de andere hoek wordt gedaan zal er ook voor moeten worden gezorgd dat er iets verrijst wat past in het landschap en dat geen verstorend element is. Het is daar ook weer niet zo ruim en open dat er met geen mogelijkheid een bouwblok kan worden gerealiseerd. Het moet dan wel zo zijn dat het de toets van de landschappelijke kritiek kan doorstaan, dat er voldoende groen omheen geplaatst is en dat de bouwmaterialen en goothoogten in overeenstemming zijn met het landschap. Spreker stelt voor om de partijen bij elkaar te brengen met desnoods een derde als bemiddelaar erbij, zodat er tot een oplossing wordt gekomen.

De heer DE JONG merkt op dat er al wel jaren lang wordt gewerkt aan verplaatsing, maar dat er geen sprake is van een conflict waar bemiddeling voor nodig is. Er dient overleg plaats te vinden tussen provincie, gemeente en betrokkenen, maar daarbij mist hij nog de kostenplaatjes die de gemeente Hoogeveen zou moeten maken. Op grond van feiten kan de discussie worden gevoerd en de provincie moet ook zuinig zijn met de besluitvorming zoals die in het POP heeft plaatsgevonden want daar stonden alle partijen achter. Als er landschapsverrommeling heeft plaatsgevonden, is dat geen vrijbrief om nog meer te gaan verrommelen, maar als het al verrommeld is moet de provincie niet al te rigide zijn.

Mocht uit de kostenplaatjes blijken dat die twee alternatieven toch wat ingewikkeld gaan worden voor de ondernemer, is de provincie dan bereid om daar financieel aan bij te dragen of moet er dan toch weer een ander alternatief worden bedacht dat iets meer de kaders van het POP aantast?

De heer POPKEN merkt op dat er allerlei oplossingen kunnen worden bedacht, maar als er een bedrijf wordt verplaatst en als de ondernemer die investering zelf moet bekostigen, dan loopt dat met gebouwen en de woning erbij in de miljoenen euro's. Als er niet wordt gekozen voor de meest optimale plaats, dan moet de boer misschien wel twee of drie keer nadenken of hij een dergelijke investering wel wil doen. Als overwogen wordt om dit niet te doen, dan zal de hele ruilverkaveling in Zuidwolde zich nog jaren voortslepen. Dat is geen oplossing van dit probleem.

De heer KLOOS merkt op dat de heer Jonker een helder beeld heeft gegeven wat er nu wordt besproken. Daarbij heeft hij de woorden van de spreker gehoord, maar ook de gedeputeerde gehoord die bewogen en met emotie een beeld heeft geschetst hoe volgens haar de situatie ter plekke is en welke alternatieven er zijn. Daar is hij heel tevreden mee, want dit geeft de opening en de ruimte die in samenspraak met de gemeente Hoogeveen nodig is om tot een oplossing te komen. Hij is het ermee eens dat de gemeente Hoogeveen ook eens op het jasje wordt getikt om een vijf jaar durende zaak nu binnen korte tijd naar een einde te brengen en een goede oplossing te bedenken, want de oplossingen liggen er wel maar het is een kwestie van met elkaar om tafel gaan zitten om consensus te zoeken. In die zin kan de zaak tussen nu in twee maanden zijn opgelost.

De heer SLAGTER heeft het idee dat er in deze zaak allerlei belangen meespelen en dat er verlangd wordt van de staten om dan maar als scheidsrechter op te treden. Dat vond hij te ver gaan en in dat opzicht is het goed om na te denken wat de rol van de provincie en de staten hierin is. De rol van de staten is om kaders te stellen en het kader dat is gesteld is POP II. Wat er ook is gezegd is dat er niet zo heel rigide mee moet worden omgegaan, dus als er pragmatische oplossingen gezocht moeten worden omdat er meerdere belangen spelen, dan moet dat worden meegewogen. Dat is het kader wat hij mee wil geven. Zowel de boer als de gemeentelijke ruilverkavelingscommissie als gedeputeerde staten moeten bij de gesprekken de intentie hebben om eruit te komen. Uit wat hij vanavond gehoord heeft concludeert hij dat die overeenstemming er best in zit, maar dat houdt ook in dat degenen die aan de onderhandelingsstafel gaan zitten hun vreselijke best zullen moeten doen. Voor de gemeente Hoogeveen houdt dat in dat deze gemeente met een duidelijk plaatje moet komen welke alternatieven er zijn en wat de kosten daarvan zijn. Wat spreker betreft mogen dat best drie alternatieven zijn. Verder zullen de participanten geen van alle het volle pond krijgen, want er samen uit komen betekent dat iedereen water bij de wijn zal moeten doen. Als zo de gesprekken in wordt gegaan, moeten partijen daar uitkomen,

De heer BAKKER merkt op dat op de website van de familie Bakker andere foto's staan dan die van de gedeputeerde, waarbij de bebouwing wel is te zien. De burens zitten ongeveer 200 meter ervan af, want het gaat hier om een varkensbedrijf en een woonhuis. Alternatief 1 levert extra kosten op ten aanzien van de vestiging aan de Albartsweg. Het moeten investeren van een bedrag van € 500.000,-- is voor spreker geen optie. Daarbij komt dat op deze locatie de koeien moeilijk beweiden kunnen worden. Dit leidt tot minder dierwelzijn en het is een te grote investering.

Alternatief 2, te weten het bouwen binnen de 200 meter, is niet mogelijk, gezien de contouren van de bedrijfsterreinen en wat dies meer zij. Die optie is voor de familie Bakker ook uitgesloten. In de ruilverkaveling staat dat er één bedrijf uit het lint verplaatst moet worden. Vanuit de ruilverkaveling komt er geen geld om zijn land over te nemen. Een eventueel alternatief 3, namelijk verplaatsing van het bedrijf na de ruilverkaveling, is mogelijk. In het plan staat namelijk dat een bedrijf uit het lint moet om de ruilverkaveling door te laten gaan. Indien de familie Bakker het land kwijt zou kunnen, zouden zij een ander bedrijf kunnen zoeken.

De heer HAIKENS merkt op dat de heer Bakker alternatief 2 afwijst op grond van wetstechnische argumenten, namelijk dat bebouwing op 200 meter niet mogelijk is. Heeft de heer Bakker los van dat ge-

ven alternatief 2 bedrijfsmatig bekeken en biedt dat in zijn optiek mogelijkheden? Of is dat vergelijkbaar met alternatief 1 dat om bedrijfseconomische redenen volstrekt niet haalbaar is.

De heer BAKKER antwoordt dat alternatief 2 niet kan omdat de gemeente een bedrijventerrein wil bouwen en daar zitten contouren omheen van 200 meter. Daarbinnen kan hij niet bouwen. De locatie zou afgezien hiervan bedrijfstechnisch wel mogelijkheden bieden.

Mevrouw HAARSMA is heel blij dat zij van de heer Bakker te horen heeft gekregen dat de bedrijfsvoering aan de Albartsweg ook heel goed kan binnen de 200 meter. Daar zullen de provincie en de gemeente verder mee moeten. De grondslag van het gebied is overal hetzelfde en als er dan bij alternatief 1 veel geheid moet worden, dan zal dat ook gelden voor de andere locaties. Als er kabels aangelegd moeten worden dan ligt de gewenste locatie 350 meter het veld in en daar moet ook ontsluiting plaatsvinden en moeten de nutsvoorzieningen worden aangelegd. Dat kostenplaatje wordt allemaal niet in beeld gebracht. Spreekster is echter blij met die laatste opmerking van de heer Bakker en de provincie zal daar in samenspraak met de gemeente op koersen. Het college zal hiertoe het initiatief nemen.

De VOORZITTER concludeert dat de commissie heeft aangegeven dat dit onderwerp eigenlijk in overleg tussen gemeente, provincie, de familie Bakker maar ook de landinrichting geregeld moet worden en daarbij mogen niet direct alternatieven worden uitgesloten. Wel zullen kostenplaatjes naast de alternatieven moeten worden gelegd, want de ondernemer moet hiervan niet de dupe worden en moet het uiteindelijk wel kunnen betalen. Verder overleg wordt dus afgewacht en de staten komen daar, vanwege hun controlerende taak, nog op terug.

#### **8. Beantwoording vragen ex artikel 41 RvO inzake onbeantwoorde vragen in de Statencommissie RIM van 17 januari 2005**

De heer KLOOS heeft door middel van een onderbouwing de commissie al het een en ander over woningbouw doen toekomen. Het is bekend dat de gemeenten dit via een bouwplan bij de provincie moeten aanleveren en daar krijgen zij dan contingenten voor. Het is ook wat er in POP II, de regiovisie en in verschillende andere plannen moet worden uitgevoerd in Drenthe ten aanzien van de totale woningbouw. Daarnaast doen zich zaken voor die binnen de gemeenten uniek zijn en dan doelt hij op locaties die in het centrum van de plaatsen vrijkomen. Daarnet ging het nog over een bedrijf in de lintbebouwing, maar er zijn ook nog boerenbedrijven in kernen van bepaalde dorpen. Op dit moment komen er bedrijven leeg te staan en zijn er nog mogelijkheden om die zaken te kopen. Als zij door een particulier worden gekocht is de boerderijfunctie weg en blijft er een woonbestemming bestaan. Ook komt het voor dat een grote boerderij in het centrum die de boerderijfunctie verliest, wordt verbouwd tot appartementencomplex voor senioren en starters. Aan dat laatste wil hij meer aandacht besteden. Hij wil er een lans voor breken om als er gemeenten zijn die dit als knelpunt aangeven, dit via de knelpuntenpot geregeld kan worden.

De VOORZITTER constateert dat de heer Kloos in zijn toelichting dit punt heeft opgevoerd als zijnde onbeantwoorde vragen. Nu geeft de heer Kloos aan dat hij het eigenlijk niet eens is met de beantwoording van de vragen. Dat zijn twee verschillende zaken. Hij stelt vast dat de beantwoording wel juist is, want er kan worden geconstateerd dat dit onder bepaalde voorwaarden niet van de contingenten wordt afgetrokken. De heer Kloos wil dat hiervoor geldt dat het een automatisme is dat het niet van de contingenten wordt afgetrokken. Als de heer Kloos dat vindt moet hij met een initiatiefvoorstel komen en als iedereen het daarmee eens is kan het op de gewenste wijze worden aangepast zonder dat daar voorwaarden aan worden gesteld. Spreker vindt niet dat dit aan de commissie kan worden voorgelegd onder het mom van vragen die niet zouden zijn beantwoord.

De heer KLOOS merkt op dat als de commissie dit een goed initiatief vindt, er een initiatiefvoorstel moet komen dat in provinciale staten behandeld kan worden. Dat is de richting die wordt aangegeven en hij is

zeker gewend dat te doen, zeker als hij merkt dat er draagvlak is voor dit onderwerp. Het heeft geen zin om de ambtenaren aan het werk te houden met rapporten waar uiteindelijk toch niets mee wordt gedaan. Dit initiatief zal de commissie dan ook naar provinciale staten toe vertalen in de vorm van initiatieven en als daar draagvlak voor is dan zal spreker daar zeker aan bijdragen.

De VOORZITTER antwoordt dat de vragen dus goed zijn beantwoord. In deze wacht de commissie het initiatiefvoorstel van Drents belang af.

De heer LANGENKAMP vraagt of de wijze waarop de vragen worden geformuleerd, geen staand beleid inhouden. Indien de gedeputeerde daar ja op zegt is de commissie snel klaar.

Mevrouw HAARSMA antwoordt dat duidelijk is dat de heer Kloos niet aanwezig was bij de besluitvorming van het POP, want dit is gewoon de regelgeving.

De heer KLOOS antwoordt dat hij hier op terug zal komen, want dit klopt niet.

De VOORZITTER concludeert dat de heer Kloos met een initiatiefvoorstel moet komen waarmee een ieder het eens of oneens kan zijn.

De heer HAIKENS heeft niet gehoord welke antwoorden er niet gegeven zijn en de vragen van Drents Belang zijn uitputtend beantwoord. Dat de heer Kloos het inhoudelijk niet met die voorstellen eens was, is een andere zaak. Of de agendering van dit punt op de agenda klopt niet, of de inbreng van Drents Belang moet nog eens opnieuw door Drents Belang zelf aan de orde worden gesteld.

De VOORZITTER merkt nogmaals op dat de heer Kloos of met een initiatiefvoorstel komt of een individueel specifiek geval aan de orde stelt, zoals bij het vorige agendapunt. Hij sluit daarmee het agendapunt af.

## **10. FNV-rapport: Evaluatie marktwerking in het openbaar vervoer**

De heer LANGENKAMP had de discussie over dit punt liever gevoerd na de presentatie, maar er is voor gekozen om de fracties het nog eens rustig te laten bespreken. Daarom wordt nu besproken wat hij toentertijd heeft gehoord. Naar aanleiding van die presentatie heeft hij nog een aantal vragen opgestuurd. Een van die vragen was welke les hieruit in Drenthe wordt getrokken. Is het zo dat bij kleine concessiegebieden de mogelijkheden tot kostenbesparing groter zijn? Het lijkt erop dat de aanbestedingswinst ongeveer in dezelfde orde van grootte ligt, terwijl de grootte van de aanbestedingsbedragen variëren van €3 miljoen tot €70 miljoen. Het lijkt dan net dat hoe groter het gebied is, hoe lager de kostenbesparing wordt. Een andere indruk die hij uit dit rapport heeft is dat de werkdruk van de chauffeurs toch wel erg hoog is. Daardoor verslechtert de dienstverlening en dat zou een punt van aandacht moeten zijn. Een andere vraag die hij heeft gaat over de problemen die zouden kunnen bestaan ten gevolge van aanbesteding. Als een bedrijf laag inschrijft, moet er dan bij de voorbereidende onderhandelingen ook niet worden gesproken over sociale afvloeiingsregelingen? Het laatste punt gaat over de onderhandelingen die plaatsvinden nadat de concessie is verleend. Hij had dat nog nooit gemerkt, maar het blijkt dat nadat er gegund is, de onderhandelingen nog eens worden overgedaan en dat er gekeken wordt aan weerskanten wat er nog mogelijk is. Dat kan leiden tot iets moois waar beide partijen tevreden mee zijn, maar het is volstrekt onduidelijk hoe dat werkt en op grond waarvan. De heer Eibergen zei daarover dat de provincie dan wel heel erg afhankelijk is van de gegevens van de vervoerder en het is moeilijk inschatten of die gegevens wel juist zijn. De vraag is dan ook of die onderhandelingspositie wel helder is.

De heer BOSSINA constateert dat GroenLinks vraagt het FNV-rapport over marktwerking in het openbaar vervoer te vertalen naar de Drentse schaal. Dat lijkt hem een onmogelijke opgave want dan zou de

uitwerking van marktwerking in de praktijk bekeken moeten worden. Het fenomeen concessieverlening is hier nog te vers en in het geval van Zuidwest-Drenthe nog niet uitgevoerd, om nu daarover al een gefundeerd oordeel te kunnen vellen. Daar komt bij dat de verandering van het systeem met daarbij een door het rijk opgelegde forse bezuiniging het beeld wat vertroebelt. Wat heeft namelijk te maken met de marktwerking en wat met de bezuinigingen? Uit de vragen van GroenLinks over dit onderwerp blijkt dat deze partij vindt dat de provincie voorwaarden zou moeten stellen aan de mogelijke gevolgen voor het personeelsbestand van de verliezende vervoersmaatschappij. Het lijkt de VVD dat werkgevers en werknemers bij uitstak de partijen zijn die daarover gaan. Dat is zeker niet de overheid. Voor de provincie gaat het OV-bureau de zaken nauwlettend in de gaten houden. Is er een afspraak gemaakt wanneer de eerste rapportage daarover tegemoet kan worden gezien? De behaalde aanbestedingswinst dankzij de marktwerking die weer in het openbaar vervoer wordt gestoken zou bij GroenLinks eigenlijk tot grote vreugde moeten leiden. Het geldt dat namelijk via onderhandelingen wordt bezuinigd, wordt weer in het openbaar vervoer gestoken en dat voegt weer iets toe aan het programma van eisen. Dat lijkt spreker een uitstekende zaak, maar GroenLinks lijkt bang te zijn dat degenen die de onderhandelingen voeren via de vervoersmaatschappijen de provincie een poot gaan uittrekken. De vraag zou eigenlijk moeten zijn of het OV-bureau op dit punt wel deskundig genoeg is. Dat antwoord zou hij graag van het college horen.

De heer SWIERSTRA antwoordt dat de deskundigheid van het OV-bureau boven iedere twijfel verheven is. Daar kan geen misverstand over bestaan, want er is een samenstel van de drie betrokken overheden bij elkaar gezet en zij hebben vele jaren ervaring met het opstellen van bestekken en het onderhandelen met vervoerders. In deze regio is er veel ervaring met verschillende vormen van aanbesteding en onderhandelingen met vervoerders, dus spreker is ervan overtuigd dat het OV-bureau zeer deskundig is. Dat neemt niet weg dat de strijd om informatie en de positie van de aanbestedende overheid ten opzichte van de aannemende vervoerder een voortdurend zorgpunt is en het is zaak dat de provincie daar in zo stevig mogelijk staat. Dat kan alleen maar wanneer er stevig onderhandeld kan worden en goede bestekken kunnen worden gemaakt die niet worden vertroebeld door zaken die daar niets mee te maken hebben, zoals de discussie tussen werkgevers en werknemers over arbeidsvoorwaarden. Die moet daar zoveel mogelijk buiten gelaten worden, zij het dat via de commissie Laan al zeer uitvoerig een aantal voorwaarden is gesteld ten aanzien van de personele paragraaf. Dat is al meer dan genoeg. Voor het overige was er het MTI-experiment, waar het FNV buitengewoon tegen was. Dit experiment was er juist voor om de onderhandelingspositie van de aanbestedende overheden te versterken. Een belangrijk manier om die positie te versterken was ook de manier waarop er oorspronkelijk met de GGD-concessies is omgegaan en ten principale is dat ook de reden waarom het OV-bureau is opgericht. Natuurlijk blijft daar een spanningsveld. Als het gaat om de zogenaamde materieelritten en de opvatting daarover van de heer Eibergen versus de heer Veringa, dan is dat voor spreker geen punt want het OV-bureau heeft voor de volle honderd procent gelijk. Waar het FNV zich op beroept zijn aanbestedingen elders in het land waarin dat soort zaken wel eens een rol heeft gespeeld. In deze provincie speelt dit niet en spreker zou de commissie tot in detail kunnen aangeven hoe de provincie daarmee in de verschillende aanbestedingen omgaat. Of de kleine concessies voordelig zijn of niet is een vraag waar niet zonder meer ja of neen tegen is te zeggen. Marktwerking is afhankelijk van grote en kleine concessies en van toevallige bewegingen in de markt. Het kan zo zijn dat een vervoerder juist op een kleine concessie heel goedkoop inschrijft omdat hij daarmee een voet tussen de deur krijgt in een bepaald gebied en bereid is om een stuk kennis in het vervoersgebied in te kopen en zodoende te infiltreren in het vervoersgebied van een ander. Dat zijn algemene marktaspecten die ook in deze provincie een rol zullen hebben gespeeld. Als hij kijkt naar de grootste concessie Groningen-Groningen-Drenthe, dan is daar eertijds over gezegd dat die concessie eigenlijk wat aan de grote kant was. Het aantal spelers op die markt wordt daardoor sterk verkleind en daardoor gaat de marktwerking achteruit. Vanuit die optiek zou het van belang zijn om kleinere concessiegebieden te hebben. Alleen in grote vervoerskundig samenhangende gebieden is er juist weer een grotere kritische massa nodig en is het nodig dat de vervoerkundige samenhang binnen één concessie vorm wordt gegeven. Daarom is er daar uiteindelijk wel gekozen voor de grotere concessie, maar is naar aanleiding daarvan gezegd dat om die marktwerking beter aan te

kunnen sturen, er ook een steviger aansturing moet zijn, waarvoor het OV-bureau is opgericht. Of het verschil tussen grote en kleine concessies ook bij de volgende generaties concessies blijft bestaan, is natuurlijk wel de vraag en hij kan die dan ook niet beantwoorden. Voor de stad Groningen zaten de inschrijvingen van de vervoerders heel dicht bij elkaar, maar bij de kleine concessies zijn er grote verschillen. Er zit ook een tijdsfactor tussen, want in die periode is de concurrentie in Nederland gaan groeien en de concurrentie tussen de verschillende bedrijven is gegroeid sinds de grote aanbestedingen, dus was te zien dat de kleinere concessies die daarna zijn uitgegeven een in verhouding groot positief resultaat hebben ingebracht. Ten aanzien van de arbeidsdruk en mogelijke sociale afvloeiingsregelingen antwoordt spreker dat de arbeidsproductiviteit in deze sector volgens de directeuren in deze sector extreem laag is indien dit wordt vergeleken met de productiviteit in andere sectoren. Het is wel een aanwijzing dat er in deze sector op het gebied van efficiency nog veel te doen is, zoals in de afgelopen jaren in de concessies de provincie ook al is voorgeschoteld. In de loop van de concessie zit er dan ook vaak een efficiencyslag in. De dienstverlening is weliswaar verslechterd in de zin dat het aantal uren terug is gelopen, maar dat is het gevolg van de bezuinigingen en niet van de extra druk Dienstverlening kan hij alleen maar meten aan de hand van het aantal klachten dat hij binnen krijgt. Verder kan spreker kennis nemen van de opvattingen van het consumentenplatform wat regelmatig bij alle mogelijke stappen wordt betrokken en kan hij de mate van dienstverlening tevens meten aan de hand van de objectieve onderzoeken die het Vervoer Coördinatie Centrum (VCC) doet. Verder weet hij dat de klanttevredenheid aanmerkelijk is toegenomen in deze provincie, dus hij heeft geen enkele aanwijzing dat het uitgevoerde beleid leidt tot een slechtere klanttevredenheid. Afvloeiingsbeleid is tot in detail geregeld via de commissie Laan en daar bemoeit hij zich als provinciale overheid verder niet mee.

Zodra de concessie is gegeven moet een aantal praktische detailzaken worden ingevuld. Concessies zijn ook geen dichtgetimmerde zaken die voor de gehele duur tot in detail bepalen wat er gebeurt. Bij marktwerking moet juist tot in detail kunnen worden ingespeeld op de vraag om daarop het aanbod te kunnen afstemmen. Zo nu en dan moet ook op veranderende cijfers kunnen worden ingespeeld, waarbij hij de rijksbezuinigingen als voornaamste voorbeeld noemt. Daarover vinden dan invullingsgesprekken plaats en er zit natuurlijk een onderhandelingsaspect in. Dat zijn echter geen onderhandelingen over de concessies want zodra daar een zweem van op tafel komt, dan heeft de provincie ogenblikkelijk een procedure aan de broek. De suggestie dat er van alles naderhand wordt geritseld en geregeld is absoluut onjuist. Het geheel is heel transparant en alle belangrijke zaken worden besproken in het consumentenplatform. Door de manier waarop de provincie zaken aanpakt ontstaat er steeds minder afhankelijkheid van de vervoerder en zijn gegevens.

De heer LANGENKAMP heeft niet de suggestie willen wekken dat er zaken geritseld en geregeld worden. Dat zijn de woorden van de gedeputeerde. Kennelijk ziet de gedeputeerde weinig in het rapport van het FNV waarvan de provincie iets zou kunnen leren. Met betrekking tot het punt waar hij net mee wilde beginnen en wat door de gedeputeerde de invulling na afloop werd genoemd, heeft hij van Connexxion begrepen dat zij daar nog steeds mee bezig zijn. Vandaar zijn vraag wat er allemaal na de concessieverlening nog gebeurt. Dat het daarbij om geringere bedragen gaat, klopt weliswaar, maar hij vindt dit wel een soort van schemergebied waarvan hij zich afvraagt hoe daarbinnen de onderhandelingen worden gevoerd. Als de gedeputeerde honderd procent zeker weet dat dit alleen de reiziger ten goede komt, dan hoort hij zo nu en dan wel iets anders van Connexxion, maar is daar kennelijk moeilijk een speld tussen te krijgen. Het college zegt over de grote en kleine concessies en de grote of kleine aanbestedingswinsten, dat het daarover geen flauw idee heeft. Indien die indruk juist is, moet de provincie daar dan niet iets mee? Is dat geen reden om bij de volgende aanbestedingen ook daarnaar te kijken? Als de gedeputeerde daar geen idee van heeft dan is het misschien goed om daar eens naar te kijken, zodat er wel ideeën ontstaan.

De heer SWIERSTRA heeft kennis genomen van het rapport van de FNV en heeft geconstateerd dat dit vooral een kruistocht is tegen de aanbesteding als zodanig, zodat alles in eigen hand had kunnen worden gehouden. Het is vooral ook een kruistocht tegen het zeer omvangrijke evaluatierapport dat Berenschot heeft gemaakt en wat niet is toegeschreven naar wat het rijk wil, want het rijk heeft heel

andere belangen dan de aanbestedende en verantwoordelijke decentrale overheden. Er zijn zeer veel gesprekken gevoerd en studies geweest alvorens het rapport van Berenschot er is gekomen en ook daar is het een kruistocht tegen omdat het een heel andere conclusie geeft dan de FNV graag had gezien. Datgene wat de FNV opschrijft en soms tot drie keer toe herhaalt geeft hem geen aanleiding om daar iets mee te doen, want de zaken waar iets mee moet gebeuren zijn allang verwerkt. Die waren zelfs al verwerkt voordat het rapport er kwam, dus in die zin is het toch slaan op een hol vat. Spreker kan dan ook weinig met het FNV-rapport en als hij ziet welke discussies er vanuit de vakbeweging worden gevoerd over de personele paragraaf dan vindt spreker dat er juist gewerkt moet worden aan meer flexibiliteit, zodat bedrijven efficiënter worden en daarmee beter kunnen inspelen op de klant. Daardoor gaat het openbaar vervoer groeien, want al dat gedoe heeft tot nu toe alleen geleid tot het op slot zetten van zaken. Hij kijkt hierbij bijvoorbeeld naar de discussie rondom MTI. Verder heeft de FNV luid en duidelijk geroepen dat de provincie moet voorschrijven dat er geen sprake mag zijn van inzet van vrijwilligers in buurtbussen. Spreker zou dus liever willen zien dat de FNV inzet op bedrijfsontwikkeling, want dat is goed voor het openbaar vervoer. Niemand kan in Nederland beoordelen tot hoever precies de efficiencywinst binnen bedrijven nog kan gaan en waar het evenwicht in de markt bereikt is. Van aanbestedingen in de bouw valt dit ook niet te zeggen. Het is meestal een conjuncturele beweging, dus er zal vast een keer een moment komen waardoor er vanaf de bodem weer wat hogere prijzen moeten worden betaald. Dat zal ook afhangen van de vraag of voor ons land vanaf de nulsituatie weer hogere prijzen zullen moeten worden betaald. Dat hangt er ook vanaf of de markt in Nederland ook door buitenlanders interessant wordt gevonden. Dat zal pas het geval zijn wanneer de OV-chipcard wordt ingevoerd en waarmee de ingewikkelde afrekeningsystematiek wordt verbeterd en ook de onduidelijke positie van de personele paragraaf vanuit de bedrijfs optie bezien wel of geen aanleiding geeft tot inschrijving. Die marktwerking zal in belangrijke mate bepalen of er wel of geen aanbestedingswinsten zijn en natuurlijk ook of de provincie bestekken maakt die slim genoeg zijn.

De VOORZITTER heeft de indruk dat de provincie met het OV-bureau op de goede weg zit, dat er opbouw van deskundigheid plaatsvindt en dat er veel gebeurt met verandering en innovatie. Opbouwende kritiek is daarbij altijd bruikbaar voor het nog beter laten verlopen van het openbaar vervoer.

De heer LANGENKAMP antwoordt dat hij het met die conclusie helemaal eens kan zijn, terwijl de voorzitter de indruk wekt dat hij dit niet vindt. Dat is niet aan de orde, want spreker heeft het niet over de kwaliteit van het OV-bureau. Daar gaat het verhaal niet over.

De VOORZITTER heeft de vorige keer maar ook nu kunnen constateren dat de deskundigheid bij het OV-bureau duidelijk aanwezig is en in opbouw is. Er wordt ook gewerkt aan innovatie en als er dan een kritisch rapport komt van de FNV dan dient de opbouwende kritiek te worden gebruikt om het nog beter te doen en te bouwen aan een nog beter openbaar vervoer.

(De heer Popken verlaat de vergadering)

## **11. Statenstuk 2005-185, Jaarstukken 2004**

De heer SLAGTER vindt de jaarstukken op zich vrij duidelijk. Bij verkeer is opgemerkt dat bij de plannen rondom de A28 op het traject Meppel-Zwolle wordt gesproken over een gebiedsgerichte aanpak, waarmee de oorspronkelijke planstudie is komen te vervallen, terwijl spreker tot nu toe dacht dat die planstudie van belang was. Het gebeurt wel bij wegdelen of nieuwe wegen die aangepakt worden, maar hoe zit het met die knelpunten op andere wegen waarbij het niet direct de planning is om daaraan iets te veranderen of te verbeteren? Welk realiteitsgehalte kent deze constatering? De provinciale bevoegdheden met betrekking tot luchtvaart verhouden zich slecht met het hebben van aandelen. Er wordt gesproken over een constructie in 2006/2007 waarbij deze twee zaken gescheiden worden gehouden. Hoe denkt het college erover om dit wat zuiverder in te kunnen vullen? De aanvankelijke doelstelling in de Nota Mobiliteit over de terugdringing van het aantal verkeersslachtoffers, zou te ambitieus zijn en er zou een

bijstelling naar beneden hebben plaatsgevonden. Welke invloed heeft die bijstelling gehad op het Drents beleid? Voor 2005 staat er een pilot op tafel voor het ontwikkelen van alternatieven voor verkeersdrempels. Het is zeer positief dat dit in de tijd naar voren is gehaald zodat daar eerder over gesproken kan worden. Het staat ook vernoemd in het Provinciaal Uitvoeringsplan (PUP) 2005. Hij las daarin alleen dat het alternatief de minirotonde was. Als hij kijkt naar deze problematiek dan verwacht hij dat er toch wat meer visie en alternatieven op tafel komen. Hij is benieuwd hoe daarover gedacht wordt. Verder wordt er gesproken over de knelpunten van de infrastructuur en de ecologische hoofdstructuur (EHS). In 2004 is er een evaluatie geweest en hij vraagt hoe groot dit knelpunt is. In de uitvoering is het zo dat het gekoppeld wordt aan nieuwe trajecten en de aanpak van onderhoud. Tegelijkertijd las hij ook dat de gemeentelijke medefinanciering een knelpunt is. Hij zag ook in verslagen daarvan dat die knelpunten dan niet worden aangepakt. Het gaat om twee knelpunten, namelijk knelpunten in de infrastructuur en knelpunten bij dingen die niet gebeuren, maar die wel zouden moeten gebeuren. De aanpak van de infrastructuur op dit punt hangt er ook aan vast. Dit gebeurt wel bij wegdelen of nieuwe wegen die worden aangepakt, maar hoe zit het met de knelpunten op andere wegen die niet direct in de planning liggen om volgend jaar aangepakt te worden? Op pagina 31 gaat het om het financieel vertalen van het verkeer. Er zijn grote verschillen tussen de begroting en de realisatie daarvan en dan vraagt hij zich af waar hij naar moet kijken. De oorzaken worden aangegeven, maar voor spreker heeft het weinig waarde meer, want als het wordt gepland maar niet doorgaat, dan is dat terug te zien in de uitgaven en is het ook terug te zien in de ambtelijke inzet. In feite is dan enige controle niet meer mogelijk.

De heer HARLEMAN antwoordt dat als hij constateert dat er grote verschillen zijn tussen de laatst gewijzigde begroting en het jaarverslag, dan zou de heer Slagter een indemniteitsprocedure moeten starten. Het college moet namelijk binnen de begroting handelen en als wordt geconstateerd dat er op onderdelen veel meer apparaatskosten zijn besteld dan er is teruggekoppeld, dan moet het college daarop worden aangesproken.

De heer SLAGTER antwoordt dat formeel geredeneerd de heer Harleman gelijk heeft. Hij begrijpt wel wat er gebeurd is. De begrotingssystematiek en de gemaakte afspraak dat de staten werken met reserves en dat er vanuit die reserves middelen in de exploitatie worden gebracht gedurende het begrotingsjaar, brengen met zich mee dat van de toezichthoudende functie van de staten niet zo heel veel meer overblijft. Het enige wat dan overblijft, is volgen wat er gebeurt. Op zich is het heel moeilijk om daar tegen te zijn, want als een project niet doorgaat, zoals die weg vanaf Oosterhesselen naar de A37, dan vinden er allerlei processen plaats waar de provincie geen vat op heeft, terwijl het wel een behoorlijke invloed heeft op de jaarrekening. Die constatering wil hij dan toch doen en misschien is het goed om op het moment dat zich die vertragingen voordoen de staten vroegtijdiger geïnformeerd worden over stagnatie en de middelen die worden overgeheveld naar het jaar daarna, dan dat de staten dit pas tegenkomen bij de jaarrekening. Misschien ondervangt dat deze problematiek enigszins. De jaarstukken zijn vrij dik en hij heeft geen idee van de kwaliteit van alle hoofdstukken die erin staan. Het verloop van de aanbestedingen van infrastructurele werken bevatten meevallers en die meevallers lopen volgens het PUP op tot dertig procent per project. Graag zou hij daarvan de cijfers zien. In het antwoord dat hij destijds heeft gekregen op de brief staat dat voor dit geld tussentijds een nieuwe bestemming wordt bepaald, maar het is goed als de staten daarvan een overzicht krijgen.

De heer HARLEMAN merkt op dat de heer Slagter het totale overzicht wel heeft, namelijk wat er uit de totale reserves is gehaald en wat er weer in is gestopt. Wil de heer Slagter nu per project dat het college een overzicht geeft van de financiële resultaten en hoe de aanbesteding is geweest?

De heer SLAGTER antwoordt dat dat niet zo moeilijk moet zijn, want zoveel van dergelijke projecten zijn er niet op jaarbasis.



De heer HARLEMAN vraagt of het een taak van de staten is om te kijken of de aanbestedingen mee- of tegenvallen. De staten hebben wel een totaaloverzicht waarin te zien is wat het college in de loop van het jaar in de exploitatie heeft verwerkt en wat uit de reserves is gehaald en er weer in is gestopt

De heer SLAGTER antwoordt dat niet is meegedeeld dat het resultaat van meevallers weer wordt teruggestort in de reserves. In antwoord op de vragen van spreker is aangegeven dat er tussentijds een herbestemming voor de meevallers werd gevonden. Tegen dat laatste tekent hij bezwaar aan, want vermeld moet worden om welke bedragen het bij meevallers gaat en als er een herinvestering heeft plaatsgevonden moet dat duidelijk worden aangegeven. Op zich is een herbesteding lopende het begrotingsjaar namelijk niet terecht.

De heer HARLEMAN vindt dat als het college binnen de doelstellingen uit een reserve geld gaat uitgeven, dan hebben de staten daar toestemming voor gegeven. Het wordt iets anders indien het college geld gaat uitgeven voor zaken die niet als doelstelling zijn geformuleerd.

De heer SLAGTER merkt op dat hij het daar niet mee eens is.

De heer BAAS stelt vast dat deze discussie eerder in de commissie BFE thuishoort.

De heer SLAGTER heeft vorig jaar vragen gesteld over leerwerktrajecten omdat hij het belangrijk vindt om binnen de provincie bezig te zijn met het verstevigen van de werkgelegenheid. Binnen de realisatie van infrastructurele werken kunnen die trajecten goed plaatsvinden. Spreker heeft er echter geen zicht op, maar als er dan toch verslag wordt gedaan van de aanbestedingen en de uitwerking ervan, dan zou hij ook graag zien hoeveel jongeren er door die leerwerktrajecten aan het werk zijn gekomen om te zien of datgene wat wordt afgesproken ook effect heeft en of het binnen de organisatie effectief wordt opgepakt. Dat is van belang voor de toezichthoudende functie van de staten. Verder heeft hij een evaluatie gekregen van Build en Design en daarbij is medegedeeld dat dit binnen de organisatie wordt toegepast. Graag hoort hij hoe Build en Design vorm heeft gekregen en hoe daaraan is gewerkt. Spreker stelt voor om als daar meer mogelijk is, ook meer met Build en Design te doen, zoals bij de N34.

Bij het vervoer is bij de begrotingsoverschrijding van € 600.000,- aangegeven dat de reserve wel heeft bestaan, maar dat deze ergens anders voor gebruikt is. Dat is bijzonder, want het ging om een reserve voor het traject Almelo-Coevorden, terwijl die reserve aan andere zaken is uitgegeven. Graag ontvangt hij daarop een toelichting. Over openbaar vervoer is aangegeven dat in 2004 de opbrengsten laag zijn geweest en dat dit consequenties zal hebben voor de rijksbijdrage. Hoe groot zijn die consequenties en is dat van invloed op de drie jaren die volgen? Bij ruimtelijke ordening valt hem op dat bij de uitwerking van de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit het rijk als een vertragende factor fungeert. Dat constateert hij als knelpunt bij de verdere ontwikkeling van provinciaal beleid. Met het uitwerken van het POP zijn heel veel ambtenaren bezig geweest. Bij de verdeling van de apparaatskosten zag hij ook dat er mensen zijn uitbesteed. Zijn vraag is hoe alle ambtenaren die met het POP bezig zijn geweest in de toekomst zullen worden ingezet, want wellicht dat voor 2005 op grond daarvan de begroting voor de apparaatskosten ook wat reëler kunnen worden vastgesteld. Hij is benieuwd hoe daar tegenaan gekeken wordt. Als laatste haalt hij de beëindiging van de regiovisie Zuid-Drenthe-Noordoost-Overijssel aan. Daar zijn vragen over gesteld en er zijn losse verbanden overgebleven. Zuidoost-Drenthe is slachtoffer van stagnerende economische ontwikkelingen en de vraag is dan hoever de ambities van het college reiken om de economische ontwikkeling via de steden toch nog weer een impuls te geven. Het zou mooi zijn als de provincie toch nog iets kan doen in de zuidelijke delen van de provincie.

De heer LANGENKAMP is gaan kijken naar wat de bedoeling hiervan is, en dit staat in de inleiding van de jaarstukken omschreven als antwoord op drie wat-vragen. Wat wil de provincie, wat was de provincie van plan en wat mocht het kosten en wat heeft het gekost? Verder was de vraag of dit inhoudelijk zichtbaar is. Hij heeft hierbij programma 3 over verkeer bekeken en bij de verschillende onderdelen, zoals het opstellen en uitdragen van beleid en de bereikbaarheid, constateert hij elke keer dat er verschil is in

de indeling van het verhaal. De ene keer is er geen voortgang van prioriteiten, de andere keer is er geen uitwerking van de voortgang van het collegeprogramma en weer een andere keer is er wel een uitwerking van de stand van zaken van de overige activiteiten aan het einde van het jaar maar geen financiële analyse aan het einde van het jaar. Op grond waarvan zijn die verschillen er eigenlijk? Hoe is dit zo bedacht? Hij snapt niet waarom het in het ene geval wel gebeurt en in het andere geval niet. Er staan staatjes in waarbij er best een financiële analyse bij kan. Zo staat er bij hoofdstuk 28 over verkeer dat de programmakosten eerst twee keer € 200.000,- waren, terwijl er later ineens € 3 miljoen staat. Het zou makkelijk zijn geweest indien daarbij een financiële analyse was opgenomen. Een ander punt is de tekst zelf. Het gaat hier om de jaarstukken 2004 en als hij bij verkeer die gele tekst leest dan gaat de helft over het jaar 2005. Waarom is dat eigenlijk? Dergelijke opmerkingen over afrondingen van projecten in 2005 horen niet thuis in de jaarstukken 2004, terwijl de beleidsvoornemens zijn geschreven vanuit 2004. Zo staat er over Groningen Airport Eelde (GAE) dat de nieuwe luchtvaartwet waarschijnlijk medio 2004 gereed zal zijn. Iedereen weet dat dit niet het geval is, want dat staat een halve pagina verder. Dat is natuurlijk het verschil tussen voornemen en praktijk, maar als het hele verhaal verder gaat over 2005 dan moeten die voornemens ook gaan over 2005. Hij heeft namelijk helemaal niet de behoefte te lezen dat de te verwachten luchtvaartregels in 2004 klaar zullen zijn en kunnen worden toegepast. Daar heeft hij twee jaar geleden al vragen over gesteld, evenals over hoe dat zit met eventuele verstrengeling van belangen en dergelijke. Zijn idee is dat de provincie met dualisering op de goede weg is. Wel moet worden voldaan aan allerlei voorschriften maar dit komt op hem nog vrij onbegrijpelijk over. Bladerend in het hoofdstuk verkeer komt hij her en der dezelfde teksten tegen. Het verhaal dat hij zojuist voorlas over GAE staat exact hetzelfde op pagina 39 over vervoer. Dat interesseert spreker dan ook eigenlijk niet zo, want volgens hem hoeft hetzelfde verhaal niet op drie verschillende plaatsen te worden neergezet, terwijl het verhaal er ook vaak nog net even iets anders stond.

Bij het openbaar vervoer staat dat de dekkingsgraad 32 procent was en dat dit een tegenvaller was, maar dan staat er niet verklaard wat er dan wel was en welk bedrag dat is, terwijl er bij de financiële analyse wel weer staat dat er een bedrag van € 2,8 miljoen is toegevoegd. Hij vraagt zich af of die € 2,8 miljoen het verschil is omdat de dekkingsgraad zo laag is? Dergelijke getallen zou hij graag verklaard willen zien.

De heer HAAR sluit zich aan bij de laatste vraag van de heer Langenkamp. De dekkingsgraad is inderdaad 32 procent en dat is lager dan voor 2004 was geraamd. Hij vraagt zich af wat de verwachtingen en wensen zijn voor 2005, want deze heeft spreker nog niet kunnen ontdekken. Op pagina 38 staat dat het goederenvervoer in Noord-Nederland behoorlijk zal stijgen. Waar is die aanname op gebaseerd? Liggen daar rapporten aan ten grondslag of is het natte vingerwerk? Gaat het om vervoer over water, over rail of over weg? Ontstaat er een grotere verkeersintensiteit en heeft dat consequenties? Een consequentie is dat de druk van het landbouwwerkverkeer in de plattelandsgebieden de laatste jaren steeds toeneemt. Hoe kan dat worden gereguleerd, want het verkeer wordt steeds groter, zwaarder en breder. Er zijn steeds meer wegen waar net als in de bergen in Zwitserland inhammen moeten worden aangelegd om elkaar nog te kunnen passeren. Op pagina 42 staat dat de milieukwaliteit van de Drentse wateren niet goed is en dat de landelijke normen niet worden gehaald. Wat wordt daaraan gedaan en welke consequenties heeft dit? Recentelijk is gebleken dat niet wordt voldaan aan de fijnstofnormen en dat dit grote consequenties zou kunnen hebben. Hoe zit het met de milieukwaliteit van de wateren in Drenthe? Met het ontwikkelen van alternatieven voor verkeersdrempels met behoud van verkeersveiligheid wordt heel veel mensen in Drenthe een plezier gedaan en hij stelt voor om het eerste alternatief dan ook te realiseren bij de Kiel. Dat is daarvoor een mooie plaats. Over de verdubbeling van de N33 merkt hij op dat D66 voorstander is van verkeer dat goed kan worden afgewikkeld. Bovendien is het voor de economische ontwikkeling belangrijk dat de weg verbreed gaat worden. Verkeersoponthoud en stilstaand verkeer geven bovendien alleen maar meer milieulast. Aan de andere kant leidt een verdubbeling ook tot een groot ruimtebeslag en spreker denkt dat daar in de provincie Drenthe buitengewoon voorzichtig mee moet worden omgegaan. De ruimte is het kapitaal van Drenthe en dat wil hij graag behouden. Er zijn ideeën voor de verdubbeling van de N33, maar kan ook eens worden bekeken of dat op een minder royale wijze kan worden gedaan dan destijds bij de A28 is gebeurd? Het hoeft namelijk niet per se in te

houden dat het een snelweg wordt met een maximumsnelheid van 120 per uur. Het zou kunnen worden beperkt tot een weg met een maximum van 100 kilometer per uur.

De heer BOSSINA sluit zich aan bij de vragen die vorige sprekers al hebben gesteld.

De heer PETERS complimenteert het college voor de leesbaarheid van de voorliggende stukken. Doordat er sprake is van minder ambtelijk taalgebruik, wordt het makkelijker leesbaar. Bij punt 3.0 over verkeer wordt op pagina 26 geschreven dat er verkeersongevallenanalyses zijn uitgevoerd. Op welke wegen is dat gebeurd en welke conclusies zijn daaruit getrokken? Bij de pilots waarover wordt gesproken op pagina 29 is hij nieuwsgierig welke alternatieven er zijn, behalve die mini-rotondes. Op pagina 29 wordt gesproken over de aanleg van faunapassages en het gebrek aan financiële middelen daarvoor. Kan dat uit een andere portefeuille voor de groene portefeuille worden gefinancierd, omdat daar natuurlijk ook belangen liggen? Op pagina 30 staat dat het project Scharreveld is vertraagd door langdurige discussie met de bevolking. Hij heeft de indruk dat de opstelling van de provincie hieraan in belangrijke mate debet is geweest, aangezien vanaf het begin de bevolking heeft aangevoerd dat het belangrijk was dat de weg wat breder werd. Op pagina 31 gaat het over de overschrijding van het budget voor apparaatskosten. Er zijn meer uren op projecten verantwoord dan er waren begroot. Wat is de reden daarvan? Kan er bij verkeer inzichtelijk worden gemaakt of de nieuwe filosofie van Beeld en Design in financiële middelen is uit te drukken? Hoe groot is dat voordeel geweest? Het aantal gerealiseerde woningen is bij ruimtelijke ordening achtergebleven bij de verwachtingen. Is daar een oorzaak voor aan te wijzen? Op pagina 146 staat dat er € 100.000,- over is, die niet is besteed aan de sociale component. Kan het college aangeven wat daarvan de oorzaak is? Op pagina 152 gaat het over Emmen Revisited en het bedrag van € 300.000,- dat niet is besteed aan Angelslo. Dat wordt teruggestort in het Fonds flexibel beleid. Is daarmee ook het geld voor dat project weg of komt dat volgend jaar weer terug? Tijdens de algemene beschouwingen werd hij even in verwarring gebracht doordat mevrouw Haarsma zei dat bij het onderdeel woningbouwproductie de voorfinanciering geen taak van de provincie is. De gedeputeerde gaf aan dat het niet alleen gaat om geld, maar ook om kwaliteit. Op pagina 152 staat dat de stedelijke voorzieningen worden voorgefinancierd tot een bedrag van € 300.000,-. Bestaat er een spanning tussen wat de gedeputeerde tijdens de algemene beschouwingen heeft gezegd en wat hier staat?

Mevrouw HAARSMA antwoordt dat het bedrag dat in het kader van Emmen Revisited was bestemd voor Angelslo, is teruggestort. Dat heeft te maken met het feit dat de gemeente voortijdig de opgave moest doen en de hele planvorming. Dat was nog niet gereed en duurde te lang en vervolgens is gezegd dat de provincie het geld zolang in de knip zou houden totdat de plannen zouden zijn voorbereid. Het geld is dus niet weg en komt absoluut weer terug voor het project waar het voor in het leven is geroepen. Ten aanzien van de voorfinanciering van woningbouw antwoordt spreekster dat de discussie die hierover destijds is aangekaart, is ontstaan naar aanleiding van het gesprek dat spreekster had met de heer Zomer, de Grondmij en de woningbouwcorporaties over de kwaliteit met betrekking tot de woningbouwproductie. Heel vaak blijkt dat gemeenten te weinig menskracht hebben en dat ook de kwaliteit vaak tekort schiet omdat de plannen steeds ingewikkelder worden. Daarbij ging het vooral om de reden waarom het bestemmingsplan achterblijft. Door de woningbouwcorporatie is toen voorgesteld om de gemeenten te bedienen, menskracht aan te bieden en daar zelfs geld voor beschikbaar te stellen. De woningbouwcorporaties zitten dan ook goed bij kas en dat is wat het college bedoelt met voorfinancieren. Dat is bij uitstek een taak van de woningbouwcorporatie en niet van de provincie. De provincie moet veel meer proberen om de projecten op gang te brengen en aan te jagen, evenals te kijken waarom de woningbouw stagneert en wat daaraan kan worden gedaan. De provincie financiert dus geen projecten voor.

Als het gaat om de verwachtingen van de woningbouw dan is er in de periode 2000-2004 zestig procent van de taakstelling van het POP gerealiseerd. In 2004 is er 29 procent meer gerealiseerd dan in 2003 en dat vormt aanleiding om vast te stellen dat er toch vooruitgang in zit. Dat is door iedereen tijdens de algemene beschouwingen geconstateerd, maar toch is de achterstand nog niet ingelopen en zal er nog heel wat moeten gebeuren. De reden dat er zo weinig geproduceerd is, is al herhaaldelijk ter tafel ge-

weest. De economische ontwikkeling, de situatie bij de gemeenten, de beschikbaarheid van de grond en de trage trajecten zijn gevoeglijk bekend en zijn uit en te na besproken. Landelijk gezien is minister Dekker ook bezig om te kijken hoe daadwerkelijk de woningbouw kan worden aangejaagd. Bekend is dat er in verschillende steden aanjaagteams in het leven zijn geroepen om de productie op te voeren. Er zit vooruitgang in, maar het doel is nog niet bereikt en de provincie neemt het zich ter harte om daar op een adequate manier mee om te gaan. Spreekster heeft ook het convenant genoemd dat is gesloten met de noordelijke woningbouwcorporaties. Daar verwacht zij nogal wat van, maar dat betekent niet dat zij dit zomaar laat lopen want ook daar zal de vinger aan de pols worden gehouden en daar waar kan worden geïntervenieerd zal de provincie dat doen. Ook gemeenten zal worden gevraagd om zodra het woonplan gereed is sluitende en bindende afspraken in contractvorm te maken met de woningbouwcorporaties en dat is ook wat er door het rijk aan de woningbouwcorporaties wordt gevraagd. Het rapport De Boer is zojuist verschenen en daar komt dit ook prominent in naar voren. De heer Slagter heeft een opmerking gemaakt over de economische impuls van de steden. De kaders van de stedelijke ontwikkeling zijn in de Voorjaarsnota vastgesteld. Stedelijke ontwikkeling is van essentieel belang, want steden zijn de motor van de economie. Bekend is dat hierop in SNN-verband zwaar wordt ingezet. Er bestaat het stedelijk netwerk Groningen-Assen en er is Emmen, wat betekent dat twee van de vier grote steden in Noord-Nederland in Drenthe liggen. Dat is niet gering, dus daar moet de provincie goed aan de slag om die positie verder te versterken. Voor de regiovisie Groningen-Assen voelt het rijk zich vooral verantwoordelijk. Voor Emmen geldt dat niet, maar het college wil wel zwaar insteken op de ontwikkeling van Emmen. Dat doet het college niet alleen vanuit de provincie, maar ook in SNN-verband wordt dit absoluut onderkend. Emmen is de grootste industriestad van Noord-Nederland, maar Emmen heeft meer want Emmen is een belangrijke stad om te wonen, te werken en te recreëren, maar Emmen is ook belangrijk als het gaat om de kenniscomponent. Bovendien is met Emmen het belang van het hele regiogebied Zuid-Drenthe aangetoond. De uitgangspunten waar de provincie mee aan de slag wil, staan genoemd in de Voorjaarsnota. Er is dus een lange- en een korte termijnplanning en de provincie wil dan ook kijken of bij de korte termijnplanning de kenniskant vooral van de grond kan worden getrokken. Dat laatste is voor de bedrijvigheid en de economische ontwikkeling van essentieel belang. Hoogeveen, Meppel en Coevorden hebben bovendien een zodanige positie dat het college vindt dat er met veel menskracht aan moet worden getrokken om daar ook de projecten van de grond te krijgen, omdat de economische ontwikkeling in die plaatsen de economische ontwikkeling van de provincie mede vorm en inhoud kan geven. Dat is wat het college beoogt met de economische ontwikkeling in het stedelijk gebied.

De heer SLAGTER vraagt of het college daarmee beoogt de steden solitair te benaderen. De benadering om de economische ontwikkeling op gang te brengen middels regionale verbanden, zoals in de regiovisie met betrekking tot Zuid-Drenthe en Noordoost-Overijssel, is dus kennelijk verlaten.

Mevrouw HAARSMA antwoordt bevestigend. Het college steekt in op de ontwikkeling van de steden, maar er vinden natuurlijk wel meer activiteiten plaats. Dat wat er in de regio zelf wordt opgepakt door de bestuurders moet gewoon doorgaan. Het college wil echter meters maken en zal solitair op de economische ontwikkeling van de steden insteken.

De heer SLAGTER merkt op dat een van de redenen waarom zaken in Zuid-Drenthe zo slecht op gang kwamen, gelegen was in het feit dat de steden maar moeizaam bereid waren om daar zaken samen op te pakken en om besluiten te nemen die voor de ene plaats aantrekkelijker waren dan voor de andere plaats. Het feit dat steden steeds voor de eigen ontwikkeling kozen, heeft spreker altijd gezien als een faalfactor die hier toch een belangrijke rol in heeft gespeeld.

Mevrouw HAARSMA antwoordt dat de heer Swierstra hier nog verder op zal ingaan, aangezien hij beter op de hoogte is van de wijze waarop de Drentse steden in het verleden hebben samengewerkt op economisch vlak.

De heer SWIERSTRA antwoordt dat hij tijdens de statenvergadering al heeft gezegd dat het college de steden heel gericht benadert. Met Hoogeveen is er een programma, met Meppel wordt aan een aantal zaken gewerkt en hetzelfde geldt voor Emmen. Daarbij richt het college zich op datgene wat er in die steden op dit moment nodig is. Zo zijn de verkeer- en vervoersmaatregelen heel erg toegespitst op datgene wat er nodig is om de economische bereikbaarheid en ontsluiting van de steden te verbeteren. Daar zijn die projecten op geënt. Voor het overige worden er in het kader van het SNN een aantal grote projecten tussenuit gehaald in het kader van de ontwikkeling in de steden. Die projecten worden voor SNN-subsidie in aanmerking gebracht en op die manier wordt geprobeerd om voor Groningen, Assen, Emmen en Hoogeveen het een en ander te doen. Er zijn voorstellen gedaan die vanuit de provincie kunnen worden gefinancierd vanuit het Fonds flexibel beleid. Op die manier spitst de provincie de zaken heel nadrukkelijk toe. Indien dan specifiek wordt gekeken naar Emmen, dan spelen daar op dit moment meerdere grote projecten. Zo speelt er het gehele masterplan met betrekking tot de ontwikkeling van Emmen, genaamd Emmen Revisited. Verder zijn er ook projecten die draaien om internationale aansluiting. Zo is er op dit moment een project dat loopt tussen Emmen en Lingen, daarbij geholpen door de Landeskreis Emsland en de provincie Drenthe om de hele ontwikkeling van dat gebied in een wat breder internationaal perspectief te plaatsen en de gereedkoming van de Duitse A31 als katalysator te laten fungeren voor de economische ontwikkeling in dat gebied. Het is dus absoluut geen stiefkindje, maar het gebeurt nu via programma's en concrete projecten en niet via grootse structuren.

De heer LANGENKAMP merkt op dat er destijds is gesproken over de regiovisie Zuid-Drenthe en Noordoost Overijssel. Er is toen gezegd dat hiermee in afgeslankte vorm verder kon worden gegaan, maar nu blijkt dat het college die lijn heeft verlaten en dat de staten daar eigenlijk niets vanaf weten.

Mevrouw HAARSMA antwoordt dat de heer Schaap hier uitvoerig op is ingegaan, want hij maakte onderdeel uit van de regiovisie Zuid-Drenthe-Noordoost Overijssel. Die regiovisie is volledig losgelaten en de heer Schaap heeft dat wel degelijk toegelicht.

De heer LANGENKAMP antwoordt dat er kennelijk een besluit van het college is geweest. Hij had het prettig gevonden als de staten daar op een of andere manier over waren geïnformeerd. Hij was afgelopen woensdag dan ook verbaasd te horen dat er in het kader van die regiovisie niet meer wordt samengewerkt.

De heer SWIERSTRA antwoordt dat dit verschillende malen in vergaderingen van de staten of de commissie aan de orde is geweest. Hij heeft dan ook niet de indruk dat de verbazing van de heer Langenkamp door zijn collega-commissieleden wordt gedeeld. In zijn beleving is er dan ook geen sprake van geweest dat het college hier in een onderonsje heeft geregeld dat er niet langer op de regiovisie wordt ingezet.

De heer SLAGTER merkt op dat de staten zich nog steeds afvroegen of er niet nog iets moest worden gedaan in het gebied van de regiovisie. Het is spreker nu wel duidelijk dat er wel iets wordt gedaan in dit gebied, maar dan op solitaire basis zonder op zoek te gaan naar provincieoverstijgende verbanden. Zo begrijpt spreker het nu.

De heer SWIERSTRA antwoordt dat daar waar het nodig is, de provincie wel de samenwerking tussen bijvoorbeeld Meppel, Steenwijk, Zwolle en Staphorst probeert te faciliteren. Dat gebeurt vooral projectgericht en daarom zijn de programma's gemaakt om te zorgen dat de projecten waar de provincie zich achter stelt, onderdeel zijn van een integrale aanpak in het algemeen en dat er dus niet lukraak projecten worden ingediend om voor provinciale subsidie in aanmerking te komen. Op die manier werkt de provincie niet meer.

De heer LANGENKAMP vraagt of die lijn wordt aangehouden bij de spoorlijn Meppel-Coevorden-Emmen.

De heer SWIERSTRA merkt op dat ten aanzien van de overdracht van de spoorlijn Meppel-Zwolle de provincie uitvoerig overleg heeft met de provincie Overijssel. Dat overleg heeft overigens nooit onder de noemer van de regiovisie plaatsgevonden, want in de regiovisie zat alleen het rapport van de provincie Drenthe over het perspectief van die spoorlijnen en wat er op de lange termijn met die lijnen zou moeten gebeuren. Die elementen daaruit die toen nog in de regiovisie zijn becommentarieerd, namelijk dat dat grote vergezicht te duur werd, dat dit eruit werd gehaald en dat het geld werd besteed aan concrete projecten, blijven natuurlijk overeind staan. Dat heeft te maken met stations en passeerstroken en dergelijke. Dit wordt betrokken bij de discussie over de eventuele overdracht van de lijn en het vervolg dat daarop komt. Dat doet de provincie samen met de provincie Overijssel en met Meppel, Coevorden of Zwolle, afhankelijk waar het project over gaat.

De VOORZITTER antwoordt dat ook in deze commissie aan de orde is geweest dat de regiovisie Zuid-Drenthe-Noordoost Overijssel op een laag pitje werd gezet.

De heer SWIERSTRA merkt op dat de heer Slagter heeft gesproken over de gebiedsgerichte aanpak van de A28-N32. Die gebiedsgerichte aanpak slaat vooral op Zwolle en dat is een onderdeel van nieuw beleid in het kader van de Nota Mobiliteit, waarin staat dat veel meer op basis van netwerken, het hoofdwegennet en het onderling wegennet bij elkaar worden betrokken om een oplossing voor de geroepen problemen te zoeken. Dat is een onderdeel van de totale wegstructuur waar de provincie zich zeer voor heeft ingezet. De resultaten rond de A28 hebben een vervolg gekregen en wel zodanig dat de zogenaamde "zichtbaar, slim en meetbaar" (ZSM)-maatregelen niet overal kunnen worden uitgevoerd. Deze hebben dan ook wat extra geld opgeleverd dat kon worden gebruikt voor de N33. Wel heeft dit ertoe geleid dat er met het rijk is overlegd om vast te stellen wat daar gedaan kan worden. Met plussen en minnen heeft dat ertoe geleid dat de conclusie bij het rijk ook is dat er op een sobere manier direct op dat traject twee maal drie stroken kunnen worden aangelegd in plaats van eerst benuttingsmaatregelen te nemen en gelijktijdig een planstudie voor de lange termijn te maken, want dat was afgesproken. Het lijkt erop dat pas na de definitieve MER-studies direct twee keer drie stroken kunnen worden aangelegd en dus een aansluiting van de A28 op de N32 bij Meppel/Lankhorst kan worden verkregen. Op het moment dat dit eruit komt is een planstudie op de lange termijn niet meer nodig, want dan is er een structurele maatregel genomen. Zo moet dit worden gezien. Het beleid dat is afgesproken blijft dus volledig in stand en als het een beetje wil dan haalt de provincie de structurele oplossing veel dichterbij dan anderhalf jaar geleden was gedacht. De luchtvaart is een heel ander hoofdstuk. Of de wetgeving er snel komt, is aan het rijk, het kabinet en aan de Tweede Kamer. Afgelopen periode is daar in IPO-verband wel meerdere keren over gesproken en het voornemen van staatssecretaris Schultz is wel om deze procedure nog dit jaar af te ronden. Mede afhankelijk van die uitkomst zal er binnen de provincie de discussie moeten worden gevoerd hoe de provincie wil omgaan met het mogelijke dubbele pettenprobleem dat voor de provincie optreedt, namelijk dat de provincie bevoegd is in het kader van de luchtvaartwet en tegelijkertijd aandeel heeft aan de wijziging van die wet en de uitvoering van die nieuwe wet. Dat probleem is op dit moment nog niet in een notitie beschreven. De provincie wil eerst de wetgeving hieromtrent afwachten. Bovendien is niet bekend hoe die wet er precies uit komt te zien, dus heeft het niet zoveel zin om al van alles in het voortraject te doen. Daarnaast is er ook nog de situatie die is ontstaan naar aanleiding van de mogelijke overdracht van de aandelen van het rijk. In die combinatie zal straks moeten worden gekeken hoe Drenthe zich daar straks in zal opstellen in relatie tot de overige partners in dezelfde regio. Daar komt het college tegen die tijd met de commissie over te spreken, maar niet eerder dan dat helder is wat er voortvloeit uit de nieuwe wetgeving.

De verkeersslachtoffers blijven een belangrijk thema in het provinciaal verkeer- en vervoersplan (PVVP) en dat zit ook in de investeringsnota. Dit onderwerp zal ook een belangrijke plaats blijven houden in het uitwerkingsprogramma verkeer en vervoer dat in het najaar in procedure zal worden gebracht. Spreker heeft geen aanleiding om zijn streefcijfers naar beneden aan te passen op basis van de Nota Mobiliteit. Overigens zijn ook die cijfers nog in beweging omdat de resultaten van de afgelopen jaren in het hele land toch een wat gunstiger verslag laten zien dan hij dacht. Dat geeft alle aanleiding om daar juist mee door te gaan. Ten aanzien van de alternatieven voor de verkeersdrempels merkt spreker op dat dit een

verhaal is voor de lange termijn. Het gaat hierbij niet alleen om mini-of microrotondes, maar het gaat ook om het op een andere manier inrichten van een totaal dorpsgebied in combinatie met dorpsvernieuwing. Dat alles heeft te maken met de belevingswaarde van een dergelijk gebied, teneinde daarmee het menselijk gedrag anders te sturen. Gedragsbeïnvloeding zal dan ook een belangrijke component van het verkeersveiligheidsbeleid moeten zijn. Daarvoor wordt nieuw beleid ontwikkeld met de gemeenten samen, zodat in die gebieden zelf gemeenten meer hun eigen verantwoordelijkheid nemen. Dat is de druppel die gestaag de steen moet uithollen en dat duurt lang. Dat betekent dat die alternatieven moeten zijn uitgewerkt en het resultaat zal inzichtelijk moeten zijn, alvorens de bulldozers de drempels kunnen weghalen.

Ten aanzien van de knelpunten die er zitten in de EHS is afgesproken dat er bij de aanleg van nieuwe infrastructuur dit gelijk in de raming wordt meegenomen. Op het moment dat het door middel van de bestaande infrastructuur wordt gedaan, dan volstaat dit niet, want het gaat om zeer grote bedragen die in een eerdere fase wel eens op tafel zijn geweest bij de zogenaamde witte formulieren. Daarbij gaat het om vele miljoenen en toen is gezegd dat de enige mogelijkheid is om het mee te laten lopen bij het reguliere beheer en onderhoud en dan zal worden gekeken of er financiering mogelijk is. Dat gaat overigens in goed overleg tussen de betreffende productgroepen en het is niet zo dat door een amendement in te dienen op de portefeuille van collega Edelenbosch, het probleem dadelijk is opgelost. Het zit hem wel op geld vast, dat is wel helder.

Hier en daar worden verschillen geconstateerd. Het college heeft geprobeerd om zo helder mogelijk op te schrijven hoe het zit met de provinciale financiën. Aan de ene kant moet het helder zijn wat de stand van zaken is, want de accountant moet er een handtekening onder willen zetten. Aan de andere kant moet hij dit ook zo leesbaar mogelijk maken en hij houdt zich graag beschikbaar om te kijken of het niet nog veel beter kan. Er is geprobeerd om dit zoveel mogelijk corresponderend met de producten en de bladspiegels duidelijk te maken. Er is ook voor gekozen om hier en daar een vooruitblik te geven naar het nieuwe beleid. Strikt genomen hebben diegenen gelijk die zeggen dat het een jaarrekening is voor een jaar en dat daarin het nieuwe beleid niet thuis hoort. Het gevolg is dat zo'n jaarrekening dan wel heel erg veel geschiedschrijving gaat bevatten. Dan zou er bijna kunnen worden volstaan met te zeggen dat de accountant het heeft goedgekeurd en dat het dat dan is. Heel veel zaken die dan het nieuwe beleid betreffen zouden dan in de Voorjaarsnota moeten worden neergezet. Echter, de commissie wil nu weten waar de provincie staat en of het beleid wel of niet moet worden aangepast, of het college zich aan haar afspraken houdt en of de provincie op koers ligt. Er is geprobeerd om dat hier grosso modo in een aantal zinnen aan te geven. Soms is, daar waar het college dat nodig vond, een hele expliciete financiële analyse gemaakt. Daarbij is ook de vraag in welke mate van detail dat moet gebeuren. Het is namelijk mogelijk om het voorliggende boekwerk wel drie maal zo dik te maken met financiële analyses op allerlei mogelijke onderdelen. Hier en daar staan de zinvolle opmerkingen die beleidsmatig bij een onderwerp passen in aparte blokjes opgenomen en op andere punten staat het meer verwoord in het grotere geheel, ware het niet dat er hier en daar wat verschillen in zitten. Ongetwijfeld zitten er hier en daar ook onvolkomenheden in, maar dat is de eerste versie van zo'n nieuwe aanpak. Op dat punt houdt spreker zich voor verbetering graag aanbevolen. Bij het aanhalen van de indenniteitsprocedure kwam een overschrijding van €600.000,- op tafel. Dat mag natuurlijk niet, tenzij het college dit heeft vermeld. Dit is echter een speciaal geval, want in de reserves zat een bedrag geraamd en op enig moment is een aantal van die reserves afgeroomd en de bedragen daarvoor zijn gebruikt voor vervroegde afschrijving. Hierdoor is de financiële ruimte van de provincie vergroot, maar wat daaruit betaald is, is niet meer terug te halen, want dat was de financiële ruimte waar de staten toentertijd over beschikten voor vervroegde afschrijving. Achteraf is gebleken dat daar toch nog een bedrag uit betaald moest worden, zodat dit bedrag niet had mogen worden gebruikt voor vervroegde afschrijving, maar had dit in de reservering gelaten moeten worden. Het gaat er dus niet om dat het geld plotseling en onmerkbaar een andere bestemming is gegeven, want het heeft een wat andere achtergrond. Ten aanzien van de vraag wanneer het college financiële verschillen aan de staten of de commissie dient te melden, merkt hij op dat het college op het niveau van het collegeprogramma afspraken met de commissie en de staten wenst te maken. Dat betekent dat er zo nu en dan bedragen over de jaargrens heen gaan. Dat heeft allerlei mogelijke oorzaken waar in detail op in zou kunnen worden gegaan. Indien de commissie dan zegt dat de

tunnel bij Scharreveld te laat is aangelegd, dan moet het college ook kunnen aangeven waarom dat is gebeurd. Het zou het mooist zijn wanneer dat dit aan het einde van het jaar financieel zou worden geregeld. Dan komt er echter wel een aparte begrotingswijziging en er kan dan ook worden afgesproken om dit in één keer bij de vaststelling van de jaarrekening te doen, mits de staten dan maar weten dat het overhevelingen zijn die gewoon in lijn zijn met het collegebeleid. Als het gaat om de tunnel bij Scharreveld had het college oorspronkelijk de gedachte dat het geen grote verkeerstunnel zou worden en daarom vrij simpel kon worden aangelegd. Dat had, mits er geen tegenslagen zouden zijn, misschien in dat jaar nog aangelegd kunnen worden of net niet. Uiteindelijk is daar na discussie uitgekomen dat het toch beter zou zijn om het anders te doen en dat kost tijd. Dat heeft echter wel tot een fraaier en financieel resultaat geleid. Het betekent wel dat het tunneltje niet meer in dat boekjaar afgerekend kan worden maar dat het een aantal maanden later zal zijn. Dat zit volledig binnen het beleid zoals dat geldt voor deze collegeperiode. De meevallers bij de aanbestedingen vormen een veel geliefde graai-pot. Helaas, daar valt toch wat minder in te graaien dan wel eens wordt gedacht. Gelukkig zijn er op dit moment nog meevallers op aanbestedingen, maar in de investeringsvoorstellen die in de loop der jaren zijn gedaan wordt daar al steeds rekening mee gehouden. In de vorige investeringsimpuls was daar minder rekening mee gehouden en daar is dan ook elf miljoen euro overgebleven. Dat bedrag is eerst teruggegaan naar de algemene middelen, vervolgens voor de helft gebruikt om de structurele lasten van de provincie te verminderen en de andere helft is toegevoegd aan dit collegeprogramma waaruit de verschillende wensen ten aanzien van het stappenplan, bereikbaarheid en dergelijke gefinancierd kunnen worden. Zo zal het in de toekomst ook gaan en wanneer op enig moment in het Investeringsprogramma Bereikbaarheid er een extra bedrag over is, dan zal op dat moment gekeken moeten worden wat er met dat geld moet worden gedaan. Op dit moment is daar geen sprake van, want het investeringsprogramma is opgezet tegen de achtergrond van die mogelijke grote aanbestedingsvoordelen, maar ook tegen de achtergrond van mogelijke grote aanbestedingsnadelen over tien jaar. Dat is namelijk een pendelbeweging en op dit moment is de bodem van de markt bereikt, dus er zal op enig moment weer een stijging komen. Het investeringsprogramma is opgebouwd tot 2015 en daarvoor zou € 148 miljoen beschikbaar moeten zijn om allemaal echt noodzakelijke dingen te kunnen doen. Dat bedrag is echter te hoog en op lange termijn is ook niet te voorzien hoe het met de aanbestedingen zal uitpakken. Bovendien zitten in grotere projecten die nog ontwikkeld moeten worden altijd plussen en minnen. Wel staan deze zaken op de lijst en daarop staan projecten die lopen tot 2010. Dat is wat nu behoorlijk goed kan worden overzien. Verder worden er afspraken gemaakt met de staten tot en met 2008. Weliswaar is dat een jaar over de collegeperiode heen, maar dat hebben de staten goed gevonden. Dit is namelijk nodig om te zorgen dat de provincie vanwege een collegewisseling niet een jaar lang stil blijft liggen, maar dat er een goede overdracht plaatsvindt. In al die bedragen is rekening gehouden met een prioriteitsstelling en het is te hopen dat dit ook kan worden gedaan, mits er sprake is van meevallende aanbestedingen. Daar zijn programma's voor gemaakt en afspraken met gemeenten gemaakt, toezeggingen gedaan en verwachtingen gewekt. Op het moment dat over de collegeperiode heen de projecten die zijn afgesproken tot en met 2008 en met zicht op 2010 gerealiseerd worden voor minder geld dan waarvoor rekening is gehouden, dan is er een meevaller. Die meevaller wordt dan meegenomen bij de herijking die rond 2008 met de staten zal worden gemaakt, zoals dat twee jaar geleden ook is gebeurd. Periodiek moet dat gebeuren en dan komen dergelijke resultaten ook naar boven. Nut en noodzaak van een overzicht van dergelijke meevallers ziet spreker niet zozeer, want de politieke afweging hiervan kan pas over een paar jaar worden gemaakt op programmaniveau. De commissie zou eigenlijk moeten willen weten welke projecten die er in het uitvoeringsprogramma zijn gezet, gerealiseerd zijn en of dat op tijd is gebeurd. Tevens zou de commissie moeten willen weten of de provincie binnen de financiële kaders is gebleven op grond waarvan die structurele storting heeft plaatsgevonden. Het gaat dus om een structurele storting die het college van de staten heeft gekregen en niet om incidentele investeringen in mee- of tegenvallers. De staten moeten dus niet op projectniveau die mee- of tegenvallers willen weten, want als het alleen maar meevallers zijn en de provincie kan veel meer doen dan wat de provincie wil, dan komt het college vanzelf bij de staten terecht en zien de staten vanzelf dat er gelden overblijven. Het college voert niets anders uit dan datgene wat in de minimale prioriteitsstelling van de investeringsbudgettering tot en met 2008 aan de staten is voorgelegd. Dat lijstje werkt het college af, van fietspad tot rotonde en par-



keerinfrastructuur. Dat zit daar allemaal bij in. Dat wordt zoveel mogelijk gedaan met behulp van Build en Design, mits dat toepasbaar is. Build en Design is een containerbegrip waar heel veel onder valt en waar nog veel discussie over is. Spreker is er een groot voorstander van om die weg op te gaan en zodra een project geschikt is om ermee te werken, dan doet het college dat. Bij de N34 kan dat niet. Dat was een zogenaamd innovatief bestek van Rijkswaterstaat, maar dat was zo innovatief dat er geen enkele flexibiliteit meer in zat. De provincie heeft het rijk zwaar onder druk gezet, zodat daar is uitgekomen dat de provincie het mag doen en daar zal de provincie ook in slagen, want de provincie blijft binnen het budget waarvoor de provincie haar nek heeft uitgestoken. Er is wel voor gekozen om dit veel enkelvoudiger aan te besteden omdat er in de tijd geen ruimte meer is om allerlei mogelijke Build en Design - aspecten in te brengen, want dan zou het niet op tijd klaar zijn. De hele manier waarop de overheid daar in het algemeen mee omgaat, is onderwerp in de regieraad Bouw, waar de overheden en het bedrijfsleven met elkaar verkennen hoe zij op een betere manier met elkaar kunnen omgaan en de creativiteit van de markt een betere plek kunnen geven. Dat geldt niet alleen voor de infrastructuur maar ook voor de woning- en utiliteitsbouw. Ten aanzien van de leerwerktrajecten wordt geprobeerd om dit te stimuleren. Er komt apart beleid voor en gedeputeerde Schaap is er vooral mee bezig om dat verder uit te werken. Het lijkt erg gemakkelijk om die leerwerktrajecten even voor te schrijven in de aanbestedingen, maar dat is veel moeilijker want het kost veel geld. Spreker is er een voorstander van om de zaken transparant te houden en te zorgen dat de projecten op hun basiserites worden beoordeeld en dat hetzij op prijs, hetzij op de economisch meest verantwoorde aanbidding wordt gegund. Daarnaast kan er een beleid bestaan om, als de provincie ook nog leerwerktrajecten wil, te kijken welke aannemers hiermee kunnen werken. Bovendien leent lang niet ieder project zich voor leerwerktrajecten, want heel veel projecten moeten snel worden afgerond terwijl er veel specifieke deskundigheid voor nodig is. Daar zal hij zeker nader op terug komen.

Ten aanzien van de kostendekkendheid van het openbaar vervoer van 32 procent, merkt hij op dat dit enigszins afhankelijk is van het gegeven of de studentenkaart nu wel of niet wordt meegerekend. Als deze wel wordt meegerekend dan komt hij op basis van de cijfers van het OV-bureau op 44 procent. Dat zou op grond van het rijksbeleid eigenlijk nog een stuk hoger moeten zijn. Wat spreker betreft zal de efficiency in het openbaar vervoer nog verder omhoog moeten en dus zal ook de kostendekkingsgraad moeten toenemen, want dat betekent dat er namelijk meer openbaar vervoer voor hetzelfde geld mogelijk is. Op grond van de bedragen kan dan makkelijk worden uitgerekend hoe hoog dat bedrag uiteindelijk is, want de staten kennen de bedragen en 32 procent legt de provincie er nog eens bij. Dat is verder niet zo heel erg interessant. Het toevoegen van een bedrag van €2,8 miljoen aan de voorzieningen heeft te maken met de momenten waarop afrekeningen plaatsvinden. Die afrekeningen die komen pas heel laat van het ministerie zolang de chipcard er nog niet is en dat betekent dat er bedragen in kas moeten worden gehouden die op een gegeven moment alsnog moeten worden uitgekeerd. Daar is openbaar vervoer voor aangekocht en voor zover er uiteindelijk iets over zal blijven is dat een stuk dat weer in de totale pot zal gaan en waarvoor nieuw openbaar vervoer wordt ingekocht. Afhankelijk of er wel of geen opbrengstverantwoordelijkheid is kan de provincie bij een meevaller extra vervoer inkopen. Bij de behandeling van de Voorjaarsnota bij agendapunt 12 zal hij de vragen met betrekking tot de N33 meenemen. Met betrekking tot de vraag over de algemene milieukwaliteit en die van het water, antwoordt spreker dat deze in de commissie MWG thuis hoort en daar gesteld moet worden. Over het goederenvervoer zijn vele rapporten verschenen, waaronder het rapport van de SNN over goederenvervoer, dat mede is gebaseerd op een aantal landelijke rapporten. Het Landbouwverkeer is een onderdeel van dat rapport, maar neemt in dat rapport geen vooraanstaande positie in. Dat het een fundamenteel probleem is in het eigen gebied van de provincie is zeker het geval, maar dat komt omdat die voertuigen in een aantal gevallen breder zijn dan de wet toestaat en deze machines toch gebruik maken van de openbare weg. Dat mag natuurlijk niet en zo nu en dan wordt er gedoogd. Het is namelijk nodig voor de landbouw om grote machines te hebben en daar moet dan ook een mouw aan worden gepast. Het levert wel een probleem op, niet in het minst voor het onderhoud van de wegen. Het kost dus veel extra geld, dus hier en daar moeten inderdaad wegen worden aangepast. Dat heeft niet alleen te maken met het landbouwverkeer, maar vooral ook met de inrichting van de verkeersveiligheid en dus ook met de verkeersaantallen. Bij het voorbeeld van Wachtum en de Oosterhesselenweg is het niet zo dat de pro-

blematiek daar wordt opgelost vanwege het feit dat de landbouwvoertuigen daar rijden, want daar speelt een wat bredere oorzaak.

De VOORZITTER stelt vast dat de jaarstukken hun B-status behouden, wat betekent dat hierover nog in de statenvergadering gesproken kan worden.

## **12. Statenstuk 2005-187; Voorjaarsnota 2005**

De VOORZITTER merkt op dat een aantal fracties moties aan de orde willen stellen. Hij stelt voor dat de fracties deze moties in de beraadslagingen ter bespreking mee zullen nemen

De heer WENDT haalt aan dat de heer Baas bij de algemene beschouwingen naar voren heeft gebracht dat het college bij het beoordelen van de woonplannen ook moet letten op starterswoningen, jongerenhuisvesting en het feit dat ouderen wat langer dan tot nu toe in hun eigen woning kunnen blijven wonen. Daar is afgelopen woensdag niet op ingegaan. Soms heeft hij de indruk dat er in deze provincie veel belangstelling is voor ouderenwoningen en drentenieren, maar als Drenthe de jongeren wil vasthouden moeten niet alleen onderwijsvoorzieningen worden gecreëerd, maar moet er ook huisvesting voor jongeren komen en dat is niet alleen studentenhuisvesting voor een nieuwe HBO-opleiding in Assen. Graag hoort hij de visie van het college daarover. Ten aanzien van de moties D en E over woningbouw kan hij kort zijn. Volgens hem heeft gedeputeerde Haarsma daar woensdag jongstleden al voldoende over gezegd, namelijk dat de woningbouw in Emmen en het goedkoper bouwen door Duitsers al wordt meegenomen in de actieplannen. Verder kan de provincie er weinig aan doen wanneer Duitsers goedkoper kunnen bouwen, want zij doen het wellicht anders en slimmer. Tot slot heeft hij nog een opmerking die al vaker zal zijn gemaakt. De eerste helft van deze collegeperiode zit erop en hij is benieuwd naar de stand van zaken betreffende ondergrondse woningbouw. Dat staat echt in het collegeprogramma.

De heer BAAS heeft in de algemene beschouwingen één punt vooral extra opgevoerd en dat heeft te maken met het onderdeel verkeersveiligheid en specifiek in de richting van de verkeersveiligheid in de directe omgeving van basisscholen. Dat heeft hij niet zomaar gedaan, want hij heeft er een onderzoekje naar uitgevoerd en heeft bij drie scholen gekeken naar de aan- en afvoer van de kinderen. Hij heeft geconstateerd dat het een urgent probleem is waar de provincie en gemeenten iets aan moeten doen in de zin van een project, een folder of gesprekken op ouderavonden. Hij heeft nog niet precies voor ogen hoe dat zou moeten gebeuren, maar daar wil hij best verder over nadenken. Wat hij heeft gezien is dat bijvoorbeeld eens doodleuk gekeerd werd in de tuin van een aanwonende, dat er achteruit gereden werd met te hoge snelheid, dat er drie maal een woordenwisseling plaatsvond en twee keer een nearmiss van een van de overstekende kinderen. Verder was er geen ruimte om tegemoet komend verkeer te passeren. Een ander punt was dat bewoners die op dat tijdstip naar hun werk wilden, de auto nog wel in konden maar niet konden wegrijden omdat er gewoon voor hun oprit of garage werd geparkeerd en er is ook nog een dode kat signaleerd. Of dat laatste werd veroorzaakt door aanrijdende ouders van schoolkinderen is niet bekend, maar die dode kat lag er nog niet toen hij aankwam en wel toen hij wegging. Het is alles bij elkaar toch een beeld van een hoop overlast en een aantal potentieel onveilige verkeerssituaties en dat heeft hij bij alle drie scholen gezien. Het gaat om scholen die liggen in een woonbuurt met straten eromheen, waar eigenlijk doorgaand verkeer nauwelijks thuishoort. Hij vond dat echt een situatie die eigenlijk niet kon en waar toch iets aan zou moeten gebeuren. Een belronde langs ouders in andere plaatsen die hij kent, leverde bovendien op dat veel ouders zich hier toch ongerust over maken. Dat wil hij in de algemene beschouwingen nog eens extra naar voren brengen om te kijken of op dat punt niet met enige prioriteit een project kan worden opgetuigd. Dan ligt er als het gaat om verkeer nog de N33. Er liggen twee moties voor en dat zijn moties van de PvdA en GroenLinks. Wat de motie van GroenLinks betreft sluit hij zich bij het college aan, namelijk dat de oplossing te weinig effect sorteert om te voorkomen dat de N33 niet zou moeten doorgaan. Wel heeft hij wat vraagtekens bij de motie van de PvdA. In de eerste plaats gaat het om een bedrag van € 10 miljoen. Dat is veel geld en moet uit het budget verkeer en vervoer komen. Dat betekent dat prioriteiten moeten worden verschoven. Welke

prioriteiten wil de PvdA dan naar achteren verschuiven? Ten tweede vraagt hij zich af of het nu een volwaardige vierbaans autosnelweg moet worden of dat er volstaan kan worden met een oplossing zoals die is gekozen bij de N31 tussen Drachten en Leeuwarden. Als er dan wat gedaan moet worden dan dient er in ieder geval een prioriteit te liggen bij de aansluiting aan de A28. Dat vindt hij uit oogpunt van verkeersveiligheid een dringende situatie. Het tweede punt is de rotonde Gieten. Daar staat het namelijk regelmatig in de spits van meer dan één kant goed vol, maar op de tweebaans stukken loopt het nog redelijk door. Op termijn moet er misschien wel worden verdubbeld, maar dan denkt hij toch eerder aan een oplossing zoals die op de N31 is gekozen. Voor het overige heeft hij geen opmerkingen.

De heer PETERS ziet op pagina 7 de doelen voor de stedelijke ontwikkeling staan. Daarin staat dat er in het bijzonder wordt gedacht aan een aantal projecten die de combinatie wonen, zorg en welzijn kennen. Zijn daar concrete plannen voor? Heeft dit ook een relatie met motie D van de PvdA? Op pagina 8 gaat het over de bereikbaarheid. Tijdens de algemene beschouwingen is ervoor gepleit om daar waar nieuwe woonkernen worden ontwikkeld, er ook tegelijkertijd de bereikbaarheid wordt ontwikkeld, maar dan niet door middel van één toegangsweg, want maar al te vaak blijkt dat als het drukker wordt er nog een extra ontsluitingsweg bij moet komen. Indien er dus wordt ontwikkeld moet ook de infrastructuur worden ontwikkeld. Ten aanzien van de N33 is de PvdA met een motie gekomen om 10 miljoen euro beschikbaar te stellen. Hij vraagt hoe de PvdA aan het bedrag van 10 miljoen euro komt. Is dat onderbouwd? Kan er gezegd worden hoeveel geld er nodig is voor de ontwikkeling van dit traject? Is dat ook een bedrag waarmee de gedeputeerde naar het gesprek met de minister wil? Of heeft de gedeputeerde daar meer of misschien minder geld voor nodig? Op pagina 9 gaat het over de positie van Emmen. Er is een motie van de PvdA om daarvoor nog bijzondere acties op te zetten. Het college heeft geantwoord dat die acties er al zijn, dus hij vraagt of de PvdA die motie wil handhaven, waardoor de PvdA beoogt nog meer acties te doen dan het college al van plan is en al in gang heeft gezet. Op pagina 20 gaat het over de start van de ontsluiting van de Vierslagen. Kan de gedeputeerde ook aangeven op welke termijn daarmee wordt begonnen? Op pagina 51 gaat het over het beheer van wegen en kanalen. In het jaar 2005 wordt een bedrag opgenomen dat aanmerkelijk hoger is dan andere jaren en als verklaring daarvoor wordt gegeven dat dit te maken heeft met indexering. Dat dit echter zo'n enorm verschil met andere jaren uitmaakt kan hij zich niet voorstellen, dus hij vraagt of er los van die indexering ook nog een andere reden is aan te wijzen voor die stijging. Op pagina 57 gaat het over een stelpost overige ontwikkelingen. Hij is nieuwsgierig welke overige ontwikkelingen dat zijn. Op pagina 9 gaat het over het resultaat van de integrale aanpak en samenwerking en dan wil hij het hebben over het laatste aandachtsstreepje op pagina 9, namelijk het provinciale beleidskader investeringsbudget stedelijke vernieuwing. Te zien is dat er verschillende componenten binnen dat veld aan de orde zijn gekomen en dat het ook binnen verschillende portefeuilles valt. Komt er een samenhangend plan van aanpak zodat er een overzicht is binnen welke portefeuilles iets thuishoort en wat er wel of niet gebeurt op het gebied van stedelijke vernieuwing?

De heer BOSSINA merkt op dat hij bij de algemene beschouwingen al iets heeft gezegd over de regiovisie en de bouwvolumes die er nodig zijn in de regiovisie Groningen-Assen. Daarbij was het antwoord van de gedeputeerde dat de woningbouwaantallen niet ter discussie worden gesteld. Dat lijkt spreker helder, want daarover zijn afspraken gemaakt, maar deze opmerking was ingegeven door de wat langere termijn waarbij zoals iedereen weet de bevolkingscurve gaat dalen. Vorige week was in het NRC Handelsblad te lezen dat de bevolkingsgroei zich op het laagste niveau sinds 1970 bevindt, dus dat zijn dingen waar in de toekomst rekening mee moet worden gehouden. De vraag is hoe het nu verder gaat met de woningbouw in het gebied van de regiovisie Groningen-Assen en wat spreker heeft begrepen is dat de gedeputeerde zelf ook wel behoefte heeft aan een helder beeld en dat daartoe al onderzoeksplannen klaar liggen. Ook zou mevrouw Haarsma bereid zijn daar geld voor beschikbaar te stellen om de universiteit Groningen dit onderzoek te laten uitvoeren. Is dat juist of hebben de statenleden opmerkingen van mevrouw Haarsma daarover verkeerd geïnterpreteerd? Ten aanzien van de wegen verdient het college alle lof over de aanpak van de N34 en hij is tevreden dat er een verdubbeling van de N33 aan zit te komen. Dat is het project waaraan door alle fracties veel waarde wordt gehecht, vooral uit het

oogpunt van verkeersveiligheid en het oplossen van knelpunten. Het college kiest voor een integrale aanpak waarbij aan de ontwikkelingen van Assen-Zuid wordt aangeknoopt. Een uitspraak van de staten dat dit beleid wordt gesteund en dat er in de toekomst financieel op ingezet mag worden, zou op zijn plaats zijn. De vraag is of het goed is om zoals in motie B van de PvdA wordt aangekondigd daar nu al € 10 miljoen voor beschikbaar te stellen. Dat is niet bekend en wellicht is het verstandiger om eerst in beeld te brengen wat de kosten zijn die er straks komen en hoe de onderhandelingen verlopen met de verschillende partners. Dat geldt dus ook voor de partners in de private sector. Indien dit bedrag nu zo neer wordt gelegd, dan is de provincie zeker dat zij het geld kwijt is.

De heer HARLEMAN vraagt of de VVD bereid is om aan het verzoek van de PvdA te voldoen.

De heer BOSSINA antwoordt dat hij dat wel wil als alle kosten op papier staan en alle onderhandelingen die er zijn te doen, zijn uitgevoerd.

De heer SLAGTER antwoordt dat de kosten bekend zijn en € 150 miljoen bedragen.

De heer BOSSINA heeft gehoord dat de kosten dus kennelijk € 150 miljoen bedragen, maar hij weet niet wat er binnenkomt. Hij is bereid om dat zwart op wit te zetten en vindt het belangrijk, maar het gaat hem er nu om dat hij zich afvraagt of het bedrag van € 10 miljoen nu zo hard moet worden opgeschreven en of daarmee geen risico bestaat dat het college in de voeten wordt gelopen bij bepaalde behandelingen. Verder wil hij weten waar het bedrag van € 10 miljoen op is gebaseerd. De motie N van GroenLinks over de N33 doet hem sympathiek aan. De ICT-sector met LOFAR voorop zou een futuristische oplossing kunnen aandragen. Een proefopstelling in Drenthe zou heel aardig zijn en is goed voor Drenthe en de kenniseconomie. Hij denkt echter dat dit voor de N33 op dit moment geen soelaas zal bieden, want het duurt te lang, terwijl de verkeersveiligheid ter plekke om een oplossing vraagt. Motie I van GroenLinks over meedenkbijeenkomsten met burgers over het PVVP lijkt spreker heel lastig te realiseren. Kan GroenLinks uitleggen hoe zij denkt hiervoor mensen uit de huizen te krijgen? Of heeft GroenLinks voldoende aan de leden van het patiënten- en consumentenplatform? Met motie J van GroenLinks om het gratis openbaar vervoer in daluren voor specifieke groepen in te voeren stemt hij niet in, want dit gaat extra geld kosten en dat geld moet weer worden opgebracht door andere reizigers of gaat ten koste van de service en dat wil spreker niet.

De heer SMIDT heeft bij de algemene beschouwingen de kansen geschetst die een senioreneconomie Drenthe kan brengen en ook commerciële zorg. Die visie is tot zijn grote tevredenheid nagenoeg geheel terug te vinden in de strategische visie voor Noord-Nederland, zoals die op deze agenda staat. Ook in het kader van het vitale platteland wordt de senioreneconomie gezien als factor voor de instandhouding van voorzieningen en werkgelegenheid. Ook in die visie wordt duidelijk aangegeven dat dit niet alleen geldt voor de ouderen die nu in Drenthe wonen, maar dat er ook gekeken moet worden wat Drenthe kan betekenen voor de rest van Nederland op dat punt. Dat is helemaal conform met wat spreker wenst. Andere provincies onderkennen die kansen ook en de provincie Limburg is al heel ver, want deze provincie heeft ook al een tender senioreneconomie uitgezet. In het verslag van de algemene beschouwingen wordt ook door de gedeputeerde gerefereerd aan de senioreneconomie en aan de motie die er lag. Die motie is niet helemaal terzijde gelegd door het college, want er is een gesprek geweest tussen projectontwikkelaars en het college, waarin is aangegeven dat Drenthe hier niet omheen kan. Dat is een wat zwakke en terughoudende houding van het college. Wat is nu de ambitie van dit college als het gaat over de senioreneconomie en zeker in het kader van het vitaal platteland? Het andere punt zijn de recreatiewoningen. Hij is blij dat de collegepartijen en het college hierover duidelijkheid hebben gegeven en dat allen waar het gaat om wijziging van de bestemmingsplannen op één lijn zitten. De bal ligt wat spreker betreft dan ook bij de gemeenten.

De heer HAAR vindt de ontwikkeling van het stedelijk gebied en wat daarover in de Voorjaarsnota staat een belangrijke zaak. Het is wat overdreven zoals het hier staat dat de meeste Drenten in de steden

wonen. Hier zal wel worden bedoeld dat het om de stedelijke gemeenten gaat, want dan klopt het wel. Als de steden qua fysieke omvang bij elkaar worden opgeteld, dan komt hij echt niet aan meer dan 200.000 Drenten die in de steden wonen. Op zich doet dit niet er zake, want de stedelijke ontwikkelingen zijn wel van groot belang. Een hoog voorzieningenniveau en ruimtelijke kwaliteiten moeten de steden aantrekkelijk maken om er te gaan wonen. Dat suggereert alsof dat nu nog niet het geval is en dat daar iets aan moet gebeuren. Spreker is het er ook mee eens dat daar eigenlijk iets aan moet gebeuren, want op pagina 11 staan ook de gemeenschappelijke aandachtsgebieden, maar over het hoge voorzieningenniveau staat er niet zo veel vermeld. Het gaat meer over concrete zaken, over bereikbaarheid, vitalisering van oude bedrijventerreinen die tegen het centrum aanliggen en dergelijke. Spreker denkt dat daar ook de culturele component bij hoort, want een stad is ook aantrekkelijk vanwege de voorzieningen die er op dat gebied aanwezig zijn en in dat opzicht kan er bijvoorbeeld in Zuidoost-Drenthe nog het nodige gebeuren. Huisvesting voor starters is al eerder genoemd en dat is buitengewoon belangrijk. Vooral jongeren moeten in Drenthe voldoende huisvestingsmogelijkheden hebben. Dat is wel moeilijk, gezien de ontwikkelingen op de woningmarkt, Misschien dat zich een mogelijkheid aandient om daar wat geld voor te krijgen. Van een paar kanten is gezegd dat er aan seniorenhuisvesting moet worden gedaan en er is zelfs al gesproken over een senioreneconomie. Dat zou wellicht ook wat geld kunnen opleveren om jongeren ook wat mogelijkheden te bieden, want Drenthe kent weliswaar veel rust en ruimte, en dat kan heel goed in de markt worden gezet, maar dat mag er niet toe leiden dat jongeren het in deze provincie wel voor gezien houden en dat zich hier alleen maar ouderen vestigen. Drenthe moet dus voor jongeren aantrekkelijk zijn en blijven. Wat betreft de ontwikkelingen rondom de N33 sluit hij zich aan bij wat de ChristenUnie daarover heeft gezegd. D66 is op zich voor verbreding en voelt niets voor de motie van GroenLinks, aangezien dat op dit moment nog onhaalbaar is. Er moeten dan ook eerst maar eens andere experimenten plaatsvinden in meer verkeersintensieve gebieden dan bij de N33. Een sobere verbreding tot een vierbaans autoweg lijkt spreker een goede zaak. Of daar dan een bedrag van tien miljoen euro bij moet, is even de vraag. Indien hij aan de ene kant zegt dat hij er voor is, dan moeten de financiële gevolgen daarvan ook worden genomen, maar aan de andere kant weet hij dat het in de aanbestedings sfeer ook een rol speelt hoe royaal die weg uitgevoerd gaat worden. Kan dat niet een klein beetje voordeliger en kan er wat worden bespaard? Daar zou hij eerst naar willen kijken alvorens royaal steun te geven aan de motie van de PvdA. Hij is er geen voorstander van dat de provincie meedenkavonden over het PVVP gaat optuigen. Het lijkt hem dat partijen daarover eerder ieder de eigen achterban moeten raadplegen in plaats van dat dit in collectief verband wordt gedaan.

De heer DE JONG is blij dat mobiliteit bij het college redelijk hoog in het vaandel staat. De N34 en N33 zijn allebei in beeld voor verbetering en aanpassing. Hij is ook blij met de motie van de PvdA waaruit blijkt dat er geld wordt uitgetrokken voor de verdubbeling van de rijbanen van de N33. De vraag is dan wel of er de komende tijd wordt gesproken over het complete traject of dat het maar om het gedeelte tot aan Gieten gaat. Daar zou hij graag wat meer duidelijkheid over krijgen. Ook het bedrag van 10 miljoen euro moet niet een eigen leven gaan leiden. Het is dan ook uitkijken met een dergelijk getal indien de motie wordt aangenomen. Spreker zou dit graag aangepast willen zien. Hij is het dus wel eens met de intentie van de motie om hiervoor geld uit te trekken, maar wil nog even geen bedragen noemen. De motie die gaat over het werken in de bouw door jongeren juicht hij toe. Het is prima dat het bouwen van woningen, werkgelegenheid en jongeren op deze manier aan elkaar worden geknoopt. Het is prachtig indien dit kan worden samengesmeed tot iets zinvol. Het bespreken van het PVVP met de Drentse burger, analoog aan het bespreken van het POP, is geen slecht idee. Dat brengt de politiek en de besluitvorming over belangrijke onderwerpen dicht bij de burger en dan kunnen statenleden met gespits-te oren en rode wangen luisteren wat burgers ervan vinden. Daar kan de provincie zijn voordeel dan ook mee doen. Het beter benutten van het openbaar vervoer door mensen de mogelijkheid te bieden in de daluren gratis in de bus te laten stappen is geen gek idee, want die bus rijdt toch. Hij is geen voorstander van het instellen van een groen landschapsfonds, want dit levert te veel gedoe en het rondpompen van extra geld op. Achter het ICT-bedenksel met betrekking tot de N33 van GroenLinks zitten veel wensgedachten en dat het allemaal op redelijke termijn fantastische oplossingen gaat bieden, maar spreker ziet het meer als een langdurig en moeizaam geheel om er grip op te krijgen, alvorens het gaat

werken. De vraag is of LOFAR daar al wel geschikt voor is. Het idee is op zich niet zo gek, maar hij heeft het gevoel dat hier dingen uit kunnen komen waar een politieke discussie over gevoerd gaat worden die tot gevolg kan hebben dat de conclusie is dat die verdubbeling van rijbanen niet nodig is. Vervolgens is de provincie weer jaren verder voordat er een werkbaar ICT-systeem is en zo lang kan dit niet wachten. Al met al is hij niet ontevreden over de voorstellen die het college doet. Het gaat om miljoenen die worden overgeheveld naar de saldireserve ter dekking van collegeprogramma's, maar hij is blij te weten dat het budgetrecht nog altijd bij de staten ligt en daar zal nog vaak over worden gesproken.

(De heer Janssen verlaat de vergadering).

De heer LANGENKAMP merkt op dat hij in zijn motie heeft gesproken over meedenkavonden voor het PVVP en niet over inspraakavonden. Die avonden zijn gebaseerd op de ervaringen die spreker heeft opgedaan bij POP II. Als de VVD zegt dat het wel eens heel lastig zou kunnen zijn om de mensen te bereiken en als de heer Haar aangeeft dat dit veel meer partijaangelegenheden zijn, dan merkt spreker op dat die discussies destijds ook zijn gevoerd over het POP II. Toen is toch gezegd dat het goed zou zijn als provinciale staten ook een dergelijke ronde bij de burgers zouden maken. Het is een goede zaak om meedenkavonden te organiseren over het PVVP, dat in wezen een onderdeel van het POP is en in grote lijnen ook al wel vast staat, aangezien de staten vooral zijn aan te spreken door de burgers op het onderdeel openbaar vervoer en de aanbesteding daarvan. Bij verkiezingen is het vaak zo dat de provincie gevraagd wordt waar de provincie nog over gaat. Openbaar vervoer is een onderdeel waar de provincie wel over gaat en daarom vindt hij het belangrijk om daarover met de burgers in gesprek te gaan en te horen, te luisteren en te informeren. In de vorige statenperiode is daarvoor een werkgroep voor in het leven geroepen en na vijf bijeenkomsten was bekend hoe het moest. Via een advertentie in de krant worden de mensen dan bereikt en uit het verslag is spreker gebleken dat er per avond zo'n honderd mensen aanwezig waren, terwijl er vier avonden waren belegd. Spreker heeft iets soortgelijks in gedachten teneinde de volksvertegenwoordigende rol van de staten in te vullen.

De heer BOSSINA antwoordt dat het POP een vrij breed verhaal was, terwijl het PVVP vooral heel specifiek over de aanbesteding in het openbaar vervoer gaat. Spreker denkt ook dat dit veel minder mensen zal trekken aangezien het onderwerp veel enger is. Hij vraagt zich af of alle moeite die daarin dan wordt geïnvesteerd wel op het goede punt wordt gericht.

De heer LANGENKAMP noemde juist het onderwerp openbaar vervoer omdat dit een punt is waarop statenleden in verkiezingstijd aangesproken kunnen worden. Vaak wordt er gevraagd waar het in het middenbestuur over gaat, maar het openbaar vervoer is nu juist zoiets en aan fietspaden kan de provincie ook het een en ander doen. De keuze of er meer wordt uitgegeven aan het fietsvervoer of aan het openbaar vervoer is ook een reële keuze die bij de mensen leeft. Tevens kan de mensen worden gevraagd of er meer uitgegeven moet worden voor het openbaar vervoer of voor het vervoer per auto. Dat zijn vragen die wel leven bij de Drentse burgers. Hij vindt het jammer dat de VVD zich afvraagt wat de provincie hieraan heeft, want het gaat er juist om de volksvertegenwoordigende rol van de staten in te vullen. Dat is een van de doelstellingen van het dualisme om de kloof met de burger kleiner te maken.

De heer BOSSINA merkt op het goed te vinden dat het contact met de burger wordt gezocht, maar hij vraagt zich af of dit het goede middel is. Vandaar dat hij wil weten hoe de heer Langenkamp dit denkt te gaan doen.

De heer LANGENKAMP denkt dit te doen analoog aan de wijze waarop dat bij het POP ook is gegaan. Dat ging goed en daar kan de provincie iets mee. Wat betreft de N33 is het verhaal wat de PvdA in een motie naar voren brengt veel meer een financieel verhaal, want de PvdA wil de financiering naar voren halen. GroenLinks heeft geprobeerd aan te geven dat er behalve een verdubbeling van de banen ook andere methodes zijn. Het gaat dus niet zozeer om een financieringsverhaal, maar hoe kijk je hier te-

genaam indien dit op een andere manier wordt gedaan? Een aantal partijen heeft vorige week ook gevraagd naar alternatieven of andere mogelijkheden en zijn idee is dat de ICT mogelijkheden heeft om het anders te doen. Hij heeft toen ook gezegd dat hij daarover contact had gehad met LOFAR en de TH Drenthe. Hij heeft toen gevraagd op welke termijn de TH Drenthe een presentatie kan geven om aan te geven of er op die manier datgene bereikt kan worden wat de provincie wil bereiken, namelijk een betere en veiliger doorstroming van het verkeer. Daar is de TH Drenthe mee aan de slag gegaan en er is gezegd dat de TH Drenthe twee tot drie weken nodig had om een goede presentatie te geven. Spreker wil vragen of dit over 15 juni 2005 – de datum waarop wordt beslist over de Voorjaarsnota - kan worden getild. Er zou dan op 5 juli 2005 een bijeenkomst kunnen worden georganiseerd waarop LOFAR uitgebreid en gedocumenteerd laat zien wat de mogelijkheden zijn op welke termijn. Tevens kunnen zij aangeven wat het oplevert en bij welke verkeersintensiteit het werkt en hoeveel het kost. Dat kan allemaal worden uitgelegd op 5 juli 2005 en spreker hoopt dat de commissieleden dit niet allemaal zo snel terzijde zullen schuiven als luchtfietserij of als oplossing voor de lange termijn, want het kan door een onafhankelijk en zeer deskundig persoon worden uitgelegd dat dit niet het geval is. Spreker hoopt dat de commissie er dan de tijd voor wil nemen er eens rustig naar te luisteren. Dat dit probleem nog een paar jaar loopt is helder. De PvdA zegt ook gewoon dat de financiering naar voren moet worden gehaald. In 2008 zou er dus een proefproject kunnen draaien, dus wat dat betreft pleit hij ervoor om nog even af te wachten wat eruit rolt.

De heer SLAGTER ondersteunt de uitgewerkte visie op het stedelijk gebied zoals deze in de Voorjaarsnota staat, van harte. Hij plaatst wel enige kanttekeningen. De bereikbaarheid komt in beide programma's voor. De vraag is alleen wie wat ontwikkelt en wie dit financiert. Gaat dat uit het programma voor bereikbaarheid of uit Assen en Kolibri? Hoe is die financiering verdeelt en die planontwikkeling? In het programma wordt gesproken over de koppeling tussen stad en toerisme. Op zich is dat wat vaag, want hij vraagt zich af welke ideeën het college over het toerisme als geheel in de provincie heeft en welke rol speelt de stad daarin? De stad dient dan ook een meerwaarde te krijgen en dan moet de vraag worden beantwoord of er natweervermaak in de stad moet worden ondergebracht, of grootschalige attracties zodat Drenthe aantrekkelijker wordt.? Die duidelijkheid moet er komen. Bij economie en wonen mist hij een duidelijke relatie met de algemene maatschappelijke en economische problematiek. Welk beleid gaat het Ministerie van Economische Zaken in Drenthe uitzetten en hoe wordt dat vertaald naar de stad? Ten aanzien van de integrale benadering van de beleidsterreinen merkt hij op dat er een leuk idee is opgedaan over de campus in Emmen, terwijl er in Drenthe wordt bespeurd dat scholen op zoek zijn naar een HBO dat Drenthebreed geldt. Er wordt gesignaleerd dat bepaalde jeugd in een bepaald stadium van hun levensfase wegtrekt. Er wordt wel gezegd dat zij wel terug zullen komen, maar dat zal op een leeftijd zijn dat die mensen beter passen in de VVD-strategie van de senioreneconomie. De steden hebben de behoefte om hoog opgeleide jongeren vast te houden. Dit is een brede discussie in Drenthe en dan zou dit kunnen worden vertaald omdat de HBO-discussie in Emmen, Assen en Hoogeveen zich afspeelt. Hij heeft iets gezegd over de ontwikkeling van Assen in relatie met de regiovisie en het hele verhaal met de woningbouwopdracht die er ligt. Dit zou op de agenda van de komende commissie kunnen worden geplaatst, want hij wil zijn zorg wel uitspreken over onder anderen de stagnerende Kolibri-ontwikkeling. In hoeverre is de woningbouwopdracht die er in het noorden ligt reëel? De brief over de herstructurering van oude bedrijventerreinen is naar de andere commissie gezonden, terwijl spreker vindt dat dit toch een aangelegenheid betreft die de ruimtelijke ordening aangaat en dus in deze commissie thuishoort. Hij is in dat opzicht zeer benieuwd naar de inventarisatie die op Drentse schaal is toegezegd bij de vaststelling van het POP.

Dat is zelfs in een motie vastgelegd en dan kan er ook eens worden gekeken wat eraan gedaan kan worden door middel van het aanwenden van investeringsbudgetten. Bij de algemene beschouwingen heeft hij immers begrepen dat het voor een groot deel een financieel verhaal is en de zorg voor de ontwikkeling van Kompas voor het Noorden heeft dan ook een relatie met de herstructurering van oude bedrijventerreinen. Dat baart zorgen en daarom moet het op de agenda komen. Vanmorgen vatte gedeputeerde Klip nog eens bondig samen wat precies de provinciale rol bij heel veel zaken is. Het gaat erom dat de provincie een enthousiasmerende, stimulerende en afstemmende rol heeft. Spreker heeft al

eens vaker aangegeven dat hij het een zorg blijft vinden dat er bij de stedelijke ambities sprake is van een te grote afhankelijkheid van de provincie en de financiële ruimte die er bij de provincie is. De provincie kan dan ook erg enthousiast zijn, maar voortdurend loopt de provincie daar tegenaan. Aan het programma Stad is een lumpsum-bedrag gekoppeld en hij vraagt zich af of dit niet gekoppeld kan worden aan de uitwerkings- en uitvoeringsprogramma's verkeer en vervoer. De provincie kan echter wel gaan plannen maar als de desbetreffende gemeente geen geld heeft, dan blijven die plannen weer hangen. Ten aanzien van de woonplannen wordt nog weer eens aangegeven wat het college daarbij belangrijk vindt. Dat ondersteunt spreker van harte. De argumenten uit de discussie rondom de woningbouwmonitor heeft hij nog weer eens op een rij gezet, dus dat doet hij niet opnieuw. Hij komt nog eens terug op de motie die hij bij de algemene beschouwingen heeft ingediend, namelijk dat het activeren van de woningbouw ook een relatie heeft met de economische ontwikkeling en of de werkgelegenheid daarmee een impuls kan krijgen door middel van leerwerkplaatsen voor jongeren en dergelijke. Hij vraagt de staten deze motie zonder meer te ondersteunen.

De heer HAIKENS vraagt of zich de motie beperkt tot een toelichting. Voor spreker zat de angel namelijk in het derde element van de motie. Als dat derde element eraf is, vindt hij de motie aanvaardbaar.

De heer SLAGTER beperkt zich op dit moment tot datgene wat hier in deze commissie wordt behandeld. De opmerking van de heer Haikens zal spreker meenemen en er in de vergadering van de commissie BFE op terug komen. De programmering en financiering van de bereikbaarheid ligt al tot 2010 vast. Hij heeft begrepen dat hij in het najaar het uitwerkingsprogramma krijgt, dus dan kan hij dit beleidsinhoudelijk beter bekijken. Waar hij benieuwd naar is, is of de keuzes die binnen het programma Stad zijn gemaakt een rol gaan spelen bij het uitwerkingsprogramma. Zijn de prioriteiten die in het programma Stad zijn aangegeven ten aanzien van bereikbaarheid ook terug te vinden in het uitwerkingsprogramma voor verkeer en vervoer? In het PUP 2005 wordt aangegeven dat heel veel wordt geïnvesteerd in gedragsbeïnvloeding, want er gaat veel naar toe, maar er wordt gehoopt of het rendement oplevert. Het blijkt een heel moeizaam proces te zijn om mensen te beïnvloeden en omdat er veel geld naar toe gaat, suggereert hij dat er eens een rendementsonderzoek moet komen om te kijken of het geld goed besteed wordt. Misschien wordt dan wel de conclusie getrokken dat het beter is om de fysieke problemen aan te passen dan gedragsproblemen, want dat eerste geeft iets meer rendement. Met betrekking tot de motie over de verdubbeling van de N33 merkt hij op dat er is aangegeven wat de reden van die motie was vanuit het oogpunt van veiligheid en bereikbaarheid. Bovendien betekent dit een economische stimulans voor het noorden. De PvdA wil daar een bedrag van 10 miljoen euro voor benoemen, wat pas na 2007 in de begroting opgenomen zal worden. De stuurgroep voor de N33 heeft de producten geleverd en heeft niet voor de eerste keer nagedacht, dus het gaat hier niet om braakliggend terrein. Bovendien is bekend dat het € 150 miljoen gaat kosten, waarvan al € 50 miljoen in de richting van de provincie is gekomen, zodat de N33 gefaseerd aangepakt kan worden. De colleges van de provincies Groningen en Drenthe zijn in onderhandeling met het ministerie, maar dat komt op spreker enigszins over als een patstelling aangezien de partijen bang zijn om bedragen te noemen. Partijen worden namelijk vaak op bedragen vastgepind. Kunnen de staten dan geen bedrag noemen, zoals de PvdA dat in de motie heeft gedaan door een bedrag van € 10 miljoen te noemen, en op die manier de discussie op dat niveau vlot te trekken? Spreker denkt dat er niet aan is te ontkomen dat de provincie er € 10 miljoen euro voor moet uittrekken. Spreker heeft de getallen bekeken en te verwachten is dat de provincies dergelijke bedragen moeten gaan bijdragen. Daarnaast zullen er ook PPS-constructies nodig zijn, zullen gemeenten als Veendam en Assen mee moeten gaan doen en kan het bedrijfsleven worden geïnteresseerd om ook mee te gaan doen om het gat van € 100 miljoen te vullen. Dat is de intentie van zijn motie. Hij merkt wel huiver en weerstand op dit punt, maar hij hoopt dat de intentie die hij nastreeft, wel gesteund wordt. Voor de financiering van die € 10 miljoen kan hij best wat bedenken, zoals de meeropbrengsten van de provinciale opcenten. Tevens is zijn fractie bezig met de Nota reserves, waarbij hij door de rekenkamer wil laten onderzoeken hoe de reserves zijn gevuld en of daar vrije reserves bij zitten.



De heer BAAS vraagt wat de heer Slagter dan wil met de opmerking dat er sprake moet zijn van een prioritering binnen het budget van verkeer en vervoer.

De heer SLAGTER antwoordt dat hij dit in principe nastreeft. Nu wordt hem echter gevraagd hoe hij die financiering ziet en dan voert hij aan dat er sprake moet zijn van herprioritering binnen het budget voor verkeer en vervoer. In principe is dat zijn uitgangspunt. In de Voorjaarsnota wordt bovendien ook de N33 genoemd en wordt er vanuit gegaan dat daar het komende jaar middelen voor gezocht moeten worden omdat het als knelpunt is genoemd. In die zin is hij met hetzelfde bezig, maar het bedrag van € 10 miljoen moet nu eenmaal ergens vandaan komen.

De heer PETERS vraagt of het niet strategisch handiger is om geen bedrag te noemen, omdat er al eerder is gezegd dat elk bedrag dat wordt genoemd een eigen leven kan leiden en de provincie vastlegt. Wellicht is er veel meer geld nodig of juist veel minder. Indien de intentie wordt uitgesproken bereikt de heer Slagter wellicht veel meer steun in de staten dan wanneer hij een bedrag noemt dat nergens concreet op gebaseerd is.

De heer HARLEMAN constateert dat de heer Slagter € 10 miljoen euro weggeeft en als het dan € 15 miljoen euro wordt dan zal de heer Slagter daar ook wel toe bereid zijn. Het is in dit kader wel belangrijk dat de PvdA zelf aangeeft waar dit uit betaald moet worden, want het is wel zo dat in het potje waar de PvdA aan denkt en waar die € 100 miljoen uit gefinancierd moet worden, op korte termijn een tekort dreigt en dat daar nog niet direct een oplossing voor is. Indien daar op korte termijn 10 miljoen wordt uitgehaald, wordt dat probleem in ieder geval veel groter.

De heer SLAGTER heeft zojuist aangegeven dat dit geld niet direct beschikbaar hoeft te zijn, omdat het na 2007 in de begroting opgenomen wordt, dus er is tijd om daarnaar te kijken. Die € 10 miljoen is niet uit de lucht komen vallen en dit bedrag is het vastgestelde bedrag wat de provincie gaat bijdragen.

De heer PETERS merkt op dat niet vaststaat of dat bedrag volstaat of dat er meer nodig is. Daarom zou er eigenlijk nog geen bedrag genoemd moeten worden.

De heer SLAGTER heeft aangegeven dat hij er zo tegenaan kijkt. Er kan ook niets worden gedaan en gehoopt dat het rijk alles zal gaan betalen. Spreker denkt dat dit ijdele hoop is. Spreker vindt dat dit versneld moet worden, want de problematiek is groot genoeg. Dat betekent dat de provincie met dit bedrag de onderhandelaars over de brug wil halen om ook mee te doen. Dat is gekoppeld aan het bedrag van € 10 miljoen en is tevens de inzet die de provincie verwacht wordt te doen. Hetzelfde heeft hij ook besproken met de PvdA-fractie in de staten van Groningen, welke hetzelfde punt daar zal inbrengen. De rest van het bedrag zal van andere participanten moeten komen.

De heer LANGENKAMP vraagt of de heer Slagter dit ook heeft overlegd met de PvdA in Assen, want de PvdA-wethouder de heer Piek hoort spreker daar heel andere dingen zeggen. Deze roept juist om niet uit te gaan van die 50/100 verhouding, maar hij wil proberen het om te draaien.

De heer SLAGTER antwoordt dat hij met de steden Veendam en Assen geen overleg heeft gehad.

De heer LANGENKAMP antwoordt dat de PvdA dan moet oppassen met het roepen van het bedrag van € 10 miljoen euro, want als de heer Piek en anderen het voor elkaar krijgen dat het rijk twee derde deel betaalt, dan is het toch wel veel makkelijker om het restbedrag vanuit de regio te financieren.

De heer SLAGTER antwoordt dat de heer Langenkamp dan toch eens in de historie moet duiken over hoe de gesprekken in het verleden met het rijk over dit punt zijn verlopen. Hij kan daaruit niet concluderen dat het rijk gemakkelijk met geld over de brug komt en de planning van aanpassing van de N33 is ver achteruitgeschoven omdat het rijk al die tijd nog niet overtuigd was dat deze weg prioriteit moest

krijgen. Ten aanzien van de meedenkavonden voor burgers over het PVVP zoals GroenLinks dat voorstelt, merkt hij op dat hij betrokkenheid van de burger op zich goed vindt. Er zal wel goed moeten worden uitgezocht hoe dit geregeld gaat worden, want zoals dit in de motie is verwoord door middel van een werkgroep kan het ook anders. De gedachte op zich wordt door spreker omarmd. Ten aanzien van de motie J van GroenLinks over gratis benutting van openbaar vervoer door chronisch zieken en minima tijdens daluren, merkt hij op het niet correct te vinden om sociaal beleid te gaan voeren via het openbaar vervoer. Er zijn ook al andere vormen van speciaal vervoer, zoals WVG-vervoer en leerlingenvervoer. Piek- en daluren in het openbaar vervoer vormen een technisch probleem binnen het openbaar vervoer en daar kan in worden gestuurd door de piekuren duurder te maken en de daluren goedkoper, zodat reizigers automatisch gaan schuiven qua reistijden. Door bepaalde groepen gratis te laten reizen tijdens daluren worden die groepen gestigmatiseerd en dat vindt spreker niet verstandig. Ten aanzien van de ICT-oplossing die GroenLinks aandraagt met betrekking tot de verkeersproblematiek op de N33 geeft hij aan dat dit wellicht iets is voor de toekomst, maar daar ziet hij nu nog niets in. Motie E over de positie van Emmen en het actieplan merkt hij op dat die motie op zich niet zo verstrekkend is, want in al die programma's komt Emmen voor. De motie heeft als strekking dat dit dichterbij elkaar moet worden gebracht en dat de provincie wat meer bovenop de voornemens moet gaan zitten die zijn gericht op Emmen. Zo'n heel zware en verstrekkende motie is het dus niet.

De heer SWIERSTRA antwoordt ten aanzien van de verkeersveiligheid bij scholen op dat dit zijn volle aandacht heeft. Hij onderschrijft volledig de zorg die de heer Baas daarover heeft en de voorbeelden die de heer Baas noemt zijn er legio. Dat is ook de reden dat het college regelmatig met gemeenten over de aanpassing van de infrastructuur bij scholen spreekt en tot maatgerichte oplossingen is gekomen. Daar kan hij een aantal aardige voorbeelden van noemen. Het gaat er echter vooral om dat er aan de gedragskant iets verandert. De heer Slagter vraagt zich af wat het rendement hiervan is, maar spreker vindt dat daarin wel degelijk geïnvesteerd dient te worden. Dat doet de provincie samen met de gemeenten, scholen en een organisatie als 3VO, door gezamenlijk plannen te ontwikkelen. Daar worden ook subsidies voor verstrekt en heel in het bijzonder wordt dat gedaan door scholen zogenaamde verkeersveiligheidslabels te geven. Dat is een heel traject waar veel ambtelijke aandacht aan wordt besteed en waarin met de scholen een compleet plan wordt gemaakt van hoe die school omgaat met zijn verkeersomgeving. In wezen is het een primaire verantwoordelijkheid van de gemeenten om dit op zich te nemen, maar het is ook belangrijk dat de provincie daarin een belangrijke rol speelt. Het toekennen van veiligheidslabels impliceert dat er lesprogramma's worden gemaakt, dat er naar de infrastructuur wordt gekeken, dat er naar de verkeersouders wordt gekeken en dat er met de oudercommissie wordt gekeken naar het rijgedrag van ouders bij de scholen. Daar wordt ook extra geld in gestoken en dat is voor hem een extra reden om in te blijven zetten op een afgescheiden budget voor gedragsbeïnvloeding binnen het totale bedrag van de gebundelde doeluitkering(GDU). In de GDU zit een bedrag dat vroeger voor het regionaal orgaan verkeersveiligheid was. Dat ging om een bedrag van € 450.000,- en dat wordt nog steeds samen met de gemeenten aan gedragsbeïnvloeding besteed. Dat is best veel geld, maar het is slechts een fractie van het totale bedrag dat aan verbetering van de infrastructuur wordt besteed. Er wordt daarbij ook gekeken naar het rendement van deze gelden, want de provincie probeert echt te kijken wat het oplevert. Per maatregel is dat echter niet precies vast te stellen, maar per rotonde kan dat bijvoorbeeld wel. Zo is vast te stellen hoeveel verkeersongevallen zich ergens voordeden voordat er ter plekke een rotonde was en daarna. Afhankelijk van het verschil kan dan worden vastgesteld wat de effectiviteit van een dergelijke maatregel is geweest. Uiteindelijk is het de bedoeling om per maatregel te kijken of het zinvol of niet zinvol is en dit te bezien vanuit het oogpunt van de totale verkeersveiligheidscore. Aanwijzingen zoals die door de heer Baas worden gegeven over wat er in de praktijk gebeurt, zijn dan ook heel zinvol. Indien er in de scholen wordt geïnvesteerd, wordt er ook in het gedrag van de weggebruikers van de toekomst geïnvesteerd. Vroeger was het enige waarmee dit kon worden beïnvloed, het halen van het verkeersdiploma. Dat was een geïsoleerd onderdeel van het totale verkeersveiligheidsbeleid op scholen en dit moet dan ook veel breder worden opgezet. Wat spreker betreft blijft de provincie daar op deze manier op inzetten en ziet hij het als een stimulans om hiermee

door te gaan. Andere en nieuwere activiteiten in dit kader zou spreker zo op dit moment niet kunnen bedenken.

De heer Peters heeft gevraagd hoe het zit met de overige ontwikkelingen. Dit gaat niet alleen over verkeer en vervoer, maar deze ontwikkelingen staan uitgeschreven op bijvoorbeeld pagina 47. Het gaat hierbij om een stelpost van € 700.000,- voor zaken waarvan bekend is dat die er de komende jaren aan zitten te komen. Op dit moment is nog niet precies bekend hoe hoog die bedragen zijn en zij lopen op dit moment uiteen en zouden wel eens behoorlijk hoger kunnen zijn dan op dit moment wordt ingeschat. Toch moet dit ook weer niet worden overdreven, want die plannen moeten eerst ontwikkeld worden. In het kader van de jeugdzorg zit er het een en ander aan te komen waar gedeputeerde Haarsma het een en ander over kan zeggen. Bij de regionale omroep gaat de discussie over de indexering en dergelijke. Die discussie is nog niet afgerond en dat zal de provincie het nodige gaan kosten. De provincie moet een bepaald niveau handhaven en de vraag is of de provincie daarin zal slagen op deze manier. Dat betekent dat de staten de komende tijd voor keuzes komen te staan en daar moet rekening mee worden gehouden. Ook het uitvoeren van de maatregelen die in het kader van het Verdrag van Malta moeten worden uitgevoerd kosten de samenleving geld. Dat maakt niet uit, want overheden en burgers willen dat ook graag, maar daar slaat wel het bedrag van € 700.000,- op. Ten aanzien van de indexering van kosten voor wegen en kanalen en of dat zoveel moet kosten, antwoordt spreker dat dit het eerste jaar vrij veel geld kost omdat er een inhaalslag van de afgelopen jaren plaats moet vinden. Er wordt zo kritisch mogelijk gekeken welke percentages daar nodig zijn, maar zoals bekend is, heeft de productgroep wegen en kanalen de afgelopen jaren al heel veel ingeleverd en is daar via allerlei mogelijke efficiëncyslagen de bodem van de schatkist wel ongeveer bereikt en wordt er heel efficiënt gewerkt. Daar zit dus gewoon geen ruimte meer in, dus als daar een probleem in toerekeningen zit dan zal dat geld moeten worden toegevoegd, want anders dan wordt er direct in het operationele werk gesneden. Dat heeft het college niet willen doen. Hetzelfde geldt voor de rentetoe-rekeningen. Indien op grond van het Besluit Begroting en Verantwoording Gemeenten en Provincies (BBV) geen rente meer kan worden toegerekend aan dat soort fondsen, dan wordt er een gat in de begroting geslagen en die zit al echt op de bodem. Dat betekent dus dat er langs autonome weg geld moet worden toegevoegd. Ten aanzien van de vraag hoever de provincie staat met een aantal projecten, geeft hij aan dat de provincie volgend jaar met Vierslagen hoopt te starten. Op de N33 zal hij zo dadelijk uitvoerig ingaan. Dat geldt ook voor het verkeersplein Gieten, waarover het college met het rijk en gemeente in onderhandeling is en hij verwacht dat daar volgend jaar mee gestart kan worden. Dat is dan niet alleen om het ongelijkvloers maken van dat kruispunt, maar ook om het aanleggen van de structuur voor het openbaar vervoer, dat gelijktijdig dient te gebeuren. De provincie is bezig om het voor elkaar te krijgen dat die aanleg gelijk op de dubbele breedte komt, maar daar komt hij nog op terug.

Ten aanzien van de discussie of tijdens daluren aan bepaalde doelgroepen gratis openbaar vervoer moet worden aangeboden, antwoordt hij dat dit een oude discussie is. Het gratis aanbieden van openbaar vervoer is een plan dat geen doorgang zou moeten vinden. Openbaar vervoer is namelijk nooit gratis en of er in daluren al dan niet voor bepaalde groepen iets moet worden gedaan, is een onderdeel van de marketingaanpak van de vervoerder. Het kan er dan inderdaad uitkomen dat de prijzen in daluren naar beneden gaan, zoals het één eurotarief. Daar is helemaal niets op tegen, want dit is een onderdeel van het totale marketingbeleid en de visie op openbaar vervoer. Ten aanzien van de stelling dat de bussen er toch rijden en dat het dan beter is de bussen te vullen met reizigers die gratis reizen, merkt spreker op dat oud-collega Weggemans ook altijd zoiets riep over ambtenaren, namelijk dat het niet uitmaakte omdat die ambtenaren er toch rondliepen. Echter, zo zit het niet in elkaar want er moet financieel helder worden toegerekend welke gelden er in de uitvoering van welke taken gaan zitten en mensen moeten ingezet op die taken waar zij voor nodig zijn. Indien de bussen rijden dan kan het een onderdeel van de marketingstrategie zijn om via dalurentarieven iets extra's te doen, maar dat is dan ook alles. Daarmee komt hij bij het uitwerkingsprogramma verkeer en vervoer. Dit najaar zal het college daar nader over te spreken komen met de staten. Indien de staten daartoe het instrument van meedenkavonden willen inzetten, dan kan dat. Het college heeft op dit moment nog geen specifieke gedachten over het opnieuw organiseren van meedenkavonden. Het is ook niet het eerste waar spreker aan denkt. Natuurlijk zal er overleg zijn met allerlei mogelijke doelgroepen, zoals goederentransporteurs, verkeers-

veiligheidsorganisaties en gemeenten. Dat overleg heeft het college ook al, want dat is heel erg belangrijk. De afgelopen jaren heeft het college verschillende keren, zonder dat dit op grond van de wet of een plicht tot het geven van inspraakmogelijkheden noodzakelijk was, inspraakavonden georganiseerd over programma's van eisen. Spreker geeft aan dat dit zwaar tegenviel. Er is zwaar in geïnvesteerd door middel van allerlei advertenties in de krant en dergelijke en via het enthousiasmeren van gemeenten en belangenbehartigingsorganisaties. Dergelijke avonden werden echter wel bezocht door belangenbehartigingsorganisaties als ROVER en 3VO waar de provincie toch al mee spreekt, maar verder was er nauwelijks opkomst. Daarom heeft hij de neiging om het vooral toe te spitsen op de specifieke groepen en op die manier informatie op te doen. Natuurlijk kunnen de staten hier en daar specifiek bepaalde punten in discussie brengen. Dat lijkt spreker heel interessant. Waar hij voorts veel in ziet is het organiseren van betrokkenheid van direct omwonenden bij de projecten. Daar is ook te zien dat mensen daar soms zeer massaal op af komen, want dat raakt heel direct hun eigen belang, want mensen zijn bezig met wat er met hun wijk, bedrijventerrein in de buurt, of een weg in hun achtertuin gebeurt. Op zo'n moment komen de mensen wel en dan moet de provincie zorgen dat zij een integraal verhaal heeft waarmee mensen wordt duidelijk gemaakt waarom iets wel of niet moet. Ook kunnen gemeenten mensen wijksgewijs betrekken bij de vraag hoe er aangekeken wordt tegen de stad. Daarbij gaat het om scenarioschetsen en dergelijke en dat heeft de provincie bijvoorbeeld in het kader van het POP gedaan. Ten aanzien van de regiovisie Groningen-Assen antwoordt hij dat het college hier een integrale aanpak voorstaat. Dat houdt in dat alle verkeers- en vervoersproblematiek die hier in zit, zoals infrastructuur, (lange afstands)fietspaden, het openbaar vervoer en Kolibri, zo integraal mogelijk worden beoordeeld en van daaruit tot keuzes te komen daar waar de provincie een probleem heeft met het landschap en/of de financiering. Dat gebeurt integraal binnen die regiovisie, maar ook integraal met de rest. Als het daarbij gaat om woningbouwaantallen, dan is het natuurlijk zo dat er een stagnatie in die groeicijfers zit. Dat is natuurlijk allemaal al meegenomen in die cijfers, want bij de discussie over de regiovisie is die discussie ook expliciet gevoerd en is de vraag gesteld of het allemaal niet teveel van het goede is. Daarbij is gezegd dat er in ieder geval een grote taakstelling aan zit te komen, en dat betreft niet alleen de autonome groei van de eigen bevolking en de afname van het aantal asielzoekers, maar het betreft ook de noodzaak tot herstructurering van de binnensteden. Juist in de regiovisie Groningen-Assen staat dat die herstructurering een belangrijk onderdeel van de opgave is voor de stad Groningen en Assen. Die herstructurering zal ergens moeten plaatsvinden en dat is vooral binnen de steden, maar voor een deel ook daarbuiten. Als er al een afname is van het aantal woningzoekenden die tot een bijstelling zou moeten leiden van de cijfers voor de provincie, dan vindt spreker dat die ruimte vooral eerst moet worden gebruikt voor de kwetsbare gebieden in het landelijk gebied, maar dat wel blijvend moet worden ingezet op de steden en op het nationaal stedelijk netwerk regiovisie Groningen-Assen. Ten aanzien van de afstemming naar de eigen programma's doet de provincie niet anders dan wat er in de vijf programma's staat heel precies op elkaar af te stemmen. Daarom hecht het college aan de meerjarige afspraken die er met de staten worden gemaakt. Indien uit het ene programma een bouwsteen wordt getrokken, dan ontstaat in het andere programma gelijk een probleem. Het investeringsprogramma verkeer en vervoer is heel expliciet toegespitst op die stedelijke ontwikkeling, de corridorbenadering en het bereikbaar zijn van de steden. De projecten die erin zitten zijn dan ook rechtstreeks noodzakelijk voor die ontsluiting van steden als Assen en Emmen. De provincie zou wel gek zijn als dat in de toekomst ook niet op dezelfde manier zou gebeuren, want de provincie moet op die lijn doorzetten om de steden te kunnen blijven aanspreken op hun cofinanciering. Dat laatste kan alleen maar als de provincie meerdere jaren betrouwbaar is in het nakomen van de afspraken die in dit kader zijn gemaakt. Er moet dus een programma worden gemaakt waaruit blijkt wat er met de stad zal gebeuren en waaruit blijkt wat de functie van de betreffende stad is in de bredere context van Drenthe. Bovendien moet eruit blijken wat ervoor nodig is als het gaat om de culturele infrastructuur en de infrastructuur zoals wegen en openbaar vervoer. De provincie doet dat dus heel erg integraal en discussies over uit welk programma de financiering moet komen, die zijn er niet. Immers, op basis van het investeringsprogramma dat is toegespitst op de stedelijke keuzes, is de staten een bepaald voorstel gedaan en uit het bereikbaarheidsprogramma wordt de basisinfrastructuur gefinancierd. Cultuur wordt vervolgens uit cultuur gefinancierd en dergelijke. Het enige verschil met vorig jaar is dat het toen op een aantal punten nog niet helemaal duidelijk was, vooral

als het gaat om de programma's werk, onderwijs en kennisinfrastructuur (WOK) en Stad. Er werd toen vanuit gegaan dat dit uit het Fonds flexibel beleid zou worden gefinancierd. Inmiddels is in grote lijnen wel bekend waar het naar toe gaat. De programma's die er voor de steden zijn ontwikkeld worden nu verder ingevuld en dus kan de provincie dit alloceren, waardoor het Fonds flexibel beleid niet meer nodig is. Daar komt dat geld dus straks uit. Hier en daar zijn er dan onderdelen van projecten die nog niet helemaal zijn uitgekristalliseerd en die soms op het snijvlak van meerdere programma's liggen. In dat geval bekijkt het college wat het slimst is en dan zal er hier en daar wat moeten worden weggehaald en toegevoegd, zodat uiteindelijk tot invulling van het desbetreffende programma wordt gekomen. Er is in die zin geen sprake van concurrentie tussen programma's, maar er moet wel voor worden gezorgd dat datgene wat al gealloceerd is, in grote lijnen wordt vastgehouden, omdat anders een bouwsteentje uit het bouwwerk wordt gehaald en dat moet niet.

De heer HARLEMAN geeft aan dat het college het hiermee voor de staten erg moeilijk maakt om nog iets te doen. Immers, het is wel legitiem dat de PvdA nog ergens € 10 miljoen voor wil weghalen, maar het college heeft alles kennelijk al zodanig ingepland en dichtgetimmerd, dat er geen steentje meer uit het bouwwerk kan worden gehaald. Wellicht heeft het college onvoldoende nagedacht wat de rol van de staten zou moeten zijn. De staten stellen namelijk het geld beschikbaar, maar het college heeft het over meerdere jaren al zodanig ingepland dat daar niet meer in geschoven kan worden. Het college zou eens moeten nadenken of daar toch niet wat meer vrije ruimte in kan komen voor de staten om de eigen behoeften eens te kunnen vertalen. Nu zitten de staten drie jaar lang vast aan datgene wat het college nu al heeft ingepland.

De heer SWIERSTRA antwoordt dat het college geen andere behoeften of begrotingen heeft dan de staten, want de staten met een eigen budget vormen voor spreker een buitengewoon wezensvreemd element. De staten dienen de kaders aan te geven waarbinnen het budget van de staten door het college kan worden besteed. Dat is waar de discussie over moet gaan. Dat kader is door het college vorig jaar aan de staten voorgeschoteld. Al naar gelang de verschillende programma's is aan de staten aangegeven waarin het college dit gaat uitwerken en van half jaar tot half jaar krijgen de staten inzicht en overzicht in wat de stand van zaken is. In een aantal gevallen wordt aan de staten voorgelegd wat de voorgenomen uitwerking van het beleid inhoudt. Zo is te denken aan het investeringsprogramma verkeer en vervoer dat al in een eerdere fase is voorgelegd aan de staten. Voorts krijgen de staten het PUP ieder jaar ter inzage en ter bespreking. Elementen uit het PUP worden specifiek aan de staten voorgelegd en als er bijvoorbeeld wordt gekeken naar het programma WOK en de Cultuurnota, dan zit daarin de verdere invulling van de hoofdlijnen die de staten financieel met het college zijn aangegaan. Hij stelt nu voor om het Fonds flexibel beleid in een bepaalde verdeling toe te delen aan die twee programmaliijnen. Het college heeft duidelijk gemaakt wat in grote lijnen de plannen daarvoor zijn en dat mandaat moet het college van de staten hebben om vervolgens met de steden een onderhandeling aan te kunnen gaan om die projecten concreet vorm te geven. Dat is een proces waarin het college met haar partners in de provincie samenwerkt en het college dit met de staten afstemt. Daar zit altijd nog ruimte in en de staten zijn op ieder moment in de gelegenheid om te vragen waar het college staat of om andere keuzes te maken. Wanneer de staten nu beslissen om het investeringsprogramma verkeer en vervoer op de kop te gooien of welk ander programma dan ook, dan is dat de verantwoordelijkheid van de staten. Het college treedt dan ook niet in de budgetverantwoordelijkheid van de staten. Of het college daar gelukkig mee zal zijn is iets anders, want het college zal de staten dan voorhouden dat dit om allerlei mogelijke redenen waarschijnlijk niet verstandig is, want er is immers met de staten een kader afgesproken om die steden en cultuur te ontwikkelen en om het openbaar vervoer te bevorderen. Ook is met de staten afgesproken dat dit een bepaald bedrag aan euro's zal gaan kosten. Het is aan de staten om de argumenten van het college te honoreren of niet. Er is zojuist aangegeven dat als de PvdA zegt dat er in het lopende programma € 10 miljoen euro moet worden vrijgemaakt, dit het recht is van de PvdA samen met de overige fracties. Er moet dan wel worden aangegeven wat dit betekent voor het lopende programma, want daar zal dan een keuze in moeten worden gemaakt. Dat is de discussie die dan in de staten moet en mag worden gevoerd. Deze discussie voeren de staten met elkaar en met het college.

De Nota reserves en voorzieningen is daar een onderdeel van en daarvoor is door het college het inzicht gegeven waarnaar de staten hebben gevraagd en waartoe het college ook gehouden is op grond van het BBV. Zijn conclusie is dat hier slechts marginale ruimte uit komt. Die ruimte is zichtbaar gemaakt en is voorzien van een voorstel van de kant van het college ter besteding van die ruimte. Het is nu aan de staten om daar straks ja of neen tegen te zeggen en het is aan de staten om te bepalen of de conclusies van het college ten aanzien van de reserves en voorzieningen en het weerstandsvermogen worden gedeeld.

Ten aanzien van de N33 is het college op zich gelukkig met het signaal dat een grote politieke fractie nu naar buiten heeft gebracht. Wanneer de staten namelijk jarenlang pleiten voor de verdubbeling van de N33, daarvoor ook ruimte is gereserveerd en daarover bovendien in noordelijk verband al jarenlang over wordt gesproken en er dan in november 2004 een doorbraak wordt bereikt doordat het rijk aangeeft dat er stappen gezet kunnen worden, dan is het goed dat de staten aangeven dat degene die A zegt ook B moet zeggen en hiervoor geld beschikbaar stellen. Dit is ook een onderdeel van de afspraken zoals die vorig jaar door het college met het rijk zijn gemaakt. Vervolgens komt hij bij de vraag hoe, wat en wanneer. Daarin verschilt hij van mening met de letterlijke tekst van de motie van de PvdA. Hij zal schetsen waarom en daartoe zal hij eerst de stand van zaken beschrijven en hoe het proces verder dient te verlopen. In november 2004 is afgesproken met de minister dat fasegewijs zal worden toegewerkt naar verdubbeling van de rijbanen. Daarbij wordt uitgegaan van een autoweg met twee keer twee rijbanen. Daarop is de maximale snelheid 100 kilometer per uur. Of het verstandig is om dit ook op lange termijn als eindstation te beschouwen of dat er toch rekening moet worden gehouden met een snelwegvariant omdat deze veiliger is, dat laat spreker op dit moment in het midden aangezien het een discussie voor de wat langere termijn is. Een sobere variant zal het in ieder geval moeten worden omdat er gewoon gebrek aan geld is en dit niet om het prioriteitenlijstje van het MIT staat omdat het als landelijk verkeersknelpunt wordt gezien. Nochtans heeft de provincie de omschreven stappen met het rijk kunnen zetten. Het rijk heeft daarop gezegd dat het initiatief bij de regio ligt en dat de regio dan moet komen met een uitwerking van hoe dat dan moet gebeuren, of er eigen geld bij moet, of dat dit moet door het slim inzetten van beheer- en onderhoudsmiddelen of door een PPS-constructie. Vervolgens heeft de Tweede Kamer aangegeven dat er iets moois aan het groeien was en omdat er ook in de Kamer al bezorgdheid was over de verkeersveiligheid op de N33, is er besloten om er € 50 miljoen bij te doen uit de onderuitputting van de zogenaamde ZSM-maatregel. De minister heeft daarop besloten de Tweede Kamer hierin te zullen volgen en besloten is dat er ook voor 1 juli 2005 een plan moet liggen, in combinatie met het overdragen van de N34 en N48. Er is dus wat de regionale partners betreft absoluut geen sprake van een patstelling of van vertraging en stroperigheid. Op het provinciehuis zijn de ambtenaren al voordat de motie waarin was opgenomen dat het rijk € 50 miljoen zou verstrekken was aangenomen, begonnen met het ontwikkelen van de plannen van de aansluiting van de A28 op de N33 bij Assen-Zuid en zodra die € 50 miljoen er lag is er in platformverband verder gesproken hoe dit gedaan gaat worden. Samen met de beide provincies, waarvan Groningen het voorzitterschap momenteel heeft, en alle aanliggende gemeenten, bedrijfsleven en de Veenkoloniën is er in werkgroepverband een vooronderzoek gedaan naar mogelijke haalbaarheid. De onderzoeksrapportage heeft ook gediend in november 2004 om de minister zover te krijgen dat hiervoor € 50 miljoen door het rijk is uitgetrokken. Daarin zat een opzet waarbij er fasegewijs zou worden toegewerkt naar de verdubbeling van rijbanen. Bovendien zou er de prioriteit worden gegeven aan de aansluiting van de A28 op de N33 bij Assen-Zuid. De tweede prioriteit was het knooppunt Gieten en de derde prioriteit vormen de ontwikkelingen bij Veendam op de weg tussen Bareveld-Zuidbroek. Er is ook een verkenning geweest over wat mogelijk de provincies, gemeenten en bedrijfsleven kunnen bijdragen. Daar zijn ook bedragen genoemd, maar die worden niet in openbare stukken vermeld want dat is uit onderhandelingsoverwegingen niet zo slim. Het blijft immers een rijksweg en spreker wil proberen het rijk het lid behoorlijk over de neus te halen. Nu de eerste stap er is, wil hij proberen een tweede stap te zetten, want wie zegt hem niet dat als hij een goed plan heeft hij volgend jaar opnieuw een stukje rijksverantwoordelijkheid kan inroepen. Hoe gemeenten en het bedrijfsleven daar tegenaan kijken weet hij niet. Het is nu voorzien dat het plan dat er is op 28 juni 2005 zal worden ingediend in het overleg dat de minister heeft met de verschillende landsdelen en dat op bestuurlijk niveau door de colleges van gedeputeerde staten en burgemeesters en wethouders uit het noorden

wordt aangegeven aan de minister dat dit het plan is en dat de regio zich sterk maakt voor een bepaald van te voren afgesproken bedrag. Op dat moment hoeven er nog geen besluiten te liggen van de staten en de gemeenteraden, want een definitief besluit kan natuurlijk niet zomaar worden genomen. Wel is het behulpzaam dat er een helder signaal komt van de staten van Drenthe en Groningen dat de colleges worden ondersteund in het leggen van een forse claim op de middelen van het rijk. De bedragen die op deze manier circuleren zijn dan ook niet helemaal uit de lucht gegrepen en het is niet uitgesloten dat de staten op enig moment van het college voorstellen zullen krijgen in die orde van grootte. Daar moet het echter op dit moment even bij worden gelaten.

Het gaat in dit geval niet alleen om het aanleggen van een stukje asfalt, want het was juist in november 2004 al zijn inzet om ervoor te zorgen dat aanpassing van de N33 een katalysator is van een gebiedsontwikkeling die van veel groter belang is voor de stedelijke ontwikkeling van Assen en voor de regiovisie Groningen-Assen, dan dat het uitsluitend gaat om de aansluiting van twee autosnelwegen. Spreker heeft al eerder gezegd dat het hier gaat om de afweging in dit hele gebied en dat daarbij alle voor- en nadelen moeten worden betrokken. Wat daar precies uitkomt aan claims in de richting van de gemeente Assen of aan het belang van de gemeente Assen in deze richting, weet hij nog niet precies. Dat zal pas kunnen na verdere uitwerking en dat geldt ook voor de stad Veendam. Dat geldt ook voor de vraag over Gieten, want het is de vraag of de provincie dat helemaal op een tweestrooksweg gefinancierd heeft gekregen of juist niet.

De heer DE JONG antwoordt dat de heer Swierstra kennelijk niet zoveel behoefte heeft aan de vorm van de moties zoals die door de PvdA. zijn ingediend. Hij vraagt zich af of het college geen brief naar de staten kan sturen en deze dan agenderen voor een vergadering, zodat er een document is waarmee onderhandelingen kunnen worden gevoerd. In dat geval is een motie ook niet nodig. Op die manier zou het college groen licht hebben om te onderhandelen zonder dat er al substantiële bedragen worden genoemd.

De heer SWIERSTRA antwoordt dat dit een vorm zou kunnen zijn, maar het is ook aan de staten. De voorstellen van het college staan echter in de Voorjaarsnota en er ligt een suggestie van de PvdA en dan is het volgende traject hoe er vervolgens mee omgegaan zal worden. De suggestie van de heer De Jong kan daarbij worden betrokken. Spreker weet nog niet precies hoe al deze onderdelen in hun onderlinge verdeling gaan uitpakken. Dat zal spreker op 1 juli 2005 ook nog niet in alle details weten, want er moeten ook nog MER-studies worden gedaan. Bovendien kunnen in Assen-Zuid er allerlei PPS-achtige constructies een rol spelen. Dat is nog allemaal onbekend, dus het kan meer, maar ook minder worden. Die ruimte wil hij voor zichzelf houden om samen met de partners tot een afgestemde integrale ontwikkeling te kunnen komen. Het moet namelijk om meer gaan dan een stukje infrastructuur.

De heer DE JONG vraagt of de staten op dit moment op een bepaald abstractieniveau dat kader niet kunnen geven.

De heer SWIERSTRA antwoordt dat dat ook kan. Dit wordt dus samen met de andere partners gedaan en het college zal ervoor zorgen dat er op 1 juli 2005 met die partners een plan ligt op basis waarvan het gesprek met het rijk kan worden aangegaan. Inmiddels is de provincie samen met de stad Assen al bezig om dit gebied in kaart te brengen en er een zo concreet mogelijk plan neer te leggen. De provinciale ambtenaren zijn tevens bezig met de rotonde bij Gieten en de provincie Groningen is bezig met een stuk op haar eigen gebied. Dat wordt zo dadelijk bij elkaar gebracht. Als het gaat om de kosten waarvoor de provincie moet opdraaien, dan is dit bedrag niet geraamd door het college in het budget tot 2008. Dat is niet gebeurd omdat er geen schijn van kans was om dat geld in deze statenperiode weg te zetten door de plannen al binnen deze statenperiode uit te voeren. Het college wil er dan ook voor zorgen dat er geen geld ongebruikt op de plank blijft liggen en dat er onnodige reserves en dood geld worden gecreëerd. Voor de provincie Drenthe zit dit project dan ook in de periode na 2010, maar spreker hoopt dat dit eerder kan worden gerealiseerd. Nu is het echter 2005 en de gehele planvorming zal nog een paar jaar met zich meebrengen. Het budget van 154 miljoen zal dus pas fysiek kunnen worden

geïnvesteed na het jaar 2008 en waarschijnlijk pas vanaf 2009 indien gekeken wordt wat realistisch is in dit soort planningen. Dan is vervolgens de vraag op welk moment de provincie Drenthe zijn bijdrage moet leveren, want dat is ook een kwestie van onderhandelen. Vervolgens is het ook nog een element of dat bedrag in één keer wordt betaald door de provincie of dat er op één of andere manier afgeschreven kan worden. Dat is een kwestie van financiële techniek, maar dat zijn allemaal dingen die op dit moment nog niet bekend zijn.

De heer HARLEMAN merkt op dat de gedeputeerde een heel verhaal heeft verteld waaruit spreker afleidt dat de provincie straks een groot bedrag moet betalen aan de N33. Nu kwam het vorig jaar met een verhaal dat er een reserve infrastructuur was van € 12 miljoen waarvan het college niet wist wat daarmee moet gebeuren. Daar het college geen geld op de plank wilde laten liggen is toen besloten om de helft van dit bedrag te gebruiken voor de intensivering van het collegeprogramma, terwijl er voor de andere helft versnelde afschrijvingen werden gedaan. Hoe consequent is het college eigenlijk? Eerst wordt er gezegd dat het geld dat op de plank lag zo snel mogelijk moet worden uitgegeven, terwijl er nu ineens nog ergens € 10 miljoen vandaan gehaald moet worden. Krijgt hij volgend jaar weer een ander verhaal?

De heer SWIERSTRA antwoordt dat het destijds absoluut niet zo was dat de provincie € 12 miljoen over had en zich afvroeg wat daar mee moest gebeuren. In de loop van een programma blijkt dit bedrag in de reserves te zitten en dat had ook aangewend kunnen worden voor het uitvoeringsprogramma dat nu is afgesproken. Gebleken is echter dat het college de bedragen van vier maal € 5 miljoen niet helemaal nodig had omdat bij de afrekening is gebleken dat gemeenten meer aan cofinanciering hebben gedaan en er bij de aanbestedingen voordelen zijn geweest. Het college heeft er toen heel eerlijk en zuiver voor gekozen om dat geld te betrekken bij de nieuwe prioriteitsstelling ten aanzien van verkeer en vervoer. Het bedrag dat dus is overgebleven van het programma dat was uitgevoerd, is bestemd voor het Programma bereikbaarheid. Het college gaat heel consequent op diezelfde voet voort.

De heer HARLEMAN snapt best dat het college vorig jaar aangaf dat een deel van het bespaarde geld niet meer nodig was. Als het college dan nu zegt dat er op dit moment geld nodig is voor de N33, dan is de vraag of het college dat vorig jaar niet had kunnen aangeven. Vorig jaar was het college er toch ook van op de hoogte dat de N33 geld ging kosten?

De heer SWIERSTRA antwoordt dat dit niet bekend was, want de N33 zit in het investeringsbudget voor de periode tot 2015. Het college had tot november 2004 dan ook niet durven hopen dat er al rond deze tijd over een feitelijke investering mocht worden gesproken. Daarom is het ook niet opgenomen tot 2010 en achteraf bekeken had de N33 misschien in de prioriteitsstelling tot 2010 gekund. Wellicht dat zo rond die tijd namelijk het eerste geld kan worden uitgegeven. Er zal dus een substantieel bedrag moeten worden opgehoest om het plan met betrekking tot de N33 te kunnen realiseren en daartoe moeten de staten zich uitspreken. Het college stelt dat dat niet binnen deze collegeperiode kan en moet. Het kan namelijk niet omdat de financiële ruimte er niet is en er anders in een van de andere programma's gesneden moet worden of er moet weer naar de lopende afspraken verkeer en vervoer worden gekeken. Het hoeft ook niet omdat er pas vanaf 2008/1009 rekening mee gehouden moet worden. Die discussie wordt dus pas volgend jaar of het jaar daarna gevoerd en moet dan betrokken worden op basis van dit signaal van de staten bij de herprioritering verkeer en vervoer die in 2008 zal moeten plaatsvinden. Op dat moment is er namelijk een nieuw college, zijn er nieuwe staten en een nieuwe stand van zaken rond verkeer en vervoer. Er zal dan moeten worden gekeken wat de plussen en minnen zijn, of iets in het budget is meegenomen en wat de nieuwe prioriteiten zijn. Verder zijn er wellicht onder die 148 projecten zaken die verder naar voren gehaald moeten worden, terwijl een aantal projecten dat aan het einde van de periode tot 2010 zit, nog verder naar achteren moet, gezien de voorbereidingstijd bij de gemeenten. Op dat moment moet die discussie worden gevoerd. Dan ook zal de vraag moeten worden beantwoord of de verhoging van de opcenten die de staten aan het college hebben toegestaan voor de financiering van dit collegeprogramma, op dat moment blijft staan en door kan gaan. De staten mogen en kunnen



besluiten om dat op dat moment terug te geven aan de burger. De staten kunnen ook besluiten om vast te stellen dat het bedrag nodig blijft om het collegeprogramma uit te kunnen voeren of om een aantal projecten te financieren. Er kan dus niet worden gezegd dat de provinciale opcentenverhoging nu al wordt gespaard voor de N33, want dat geld is allemaal belegd met collegeprogramma's. Vanaf 2008 valt er in principe ruimte vrij voor de staten en wat de staten kunnen doen op dit moment is duidelijk aangegeven hoe het college de onderhandelingen moet voeren en dat dit zo scherp mogelijk gebeurt. Verder kunnen de staten vaststellen aan welke criteria die weg moet voldoen en het college de opdracht geven om met een goed onderhandelingsresultaat thuis te komen vanuit de onderhandelingen met regionale partners en het rijk. Verder zullen de staten dan moeten vaststellen dat de N33 als een van de pre-prioriteiten zal worden betrokken bij de herprioritering die op dat moment moet plaatsvinden en waar dan ook weer meer ruimte voor is. Op dit moment is de provincie namelijk gewoon bezig met de uitvoering van het beleid. Spreker hoopt dat nu duidelijk is in welke context de staten dit moeten zien en hoe de verhoudingen zijn ten opzichte van het budget zoals dat is afgesproken en zoals het is verbonden aan de situatie vanaf 2008.

Mevrouw HAARSMA antwoordt op de vraag van de heer Baas naar de zorg rond starters op de woningmarkt. Die zorg deelt zij ook, want zij hoort dit vaak genoeg. De woonplannen moeten voor 1 oktober 2005 zijn ingediend door de gemeenten en vooral de doelgroepen vormen een belangrijk speerpunt voor het college. Het college zal dus goed kijken hoe gemeenten omgaan met starters, senioren, statushouders en dergelijke. Er zal dus ook naar worden gekeken dat gemeenten aan deze doelgroepen voldoende aandacht en zorg besteden. Dat ligt natuurlijk ook in het verlengde van de opmerking van de heer Haar over het belang van starters in het stedelijk gebied. Dat koppelt spreekster ook aan de woonplannen om te kijken hoe er op dat terrein ook een voortvarende aanpak komt. Overigens is het zo dat er heel weinig gemeenten aanspraak maken op de knelpuntenpot als het om starters gaat. Dat is ook voor het college de reden om daar het accent op te leggen. In het collegeprogramma staat wel het een en ander over ondergronds bouwen, maar tot op heden ligt daar nog geen prioriteit.

De heer BAAS heeft alleen geconstateerd dat een college met veel ambities op dit punt weinig ambitie heeft getoond. Het ondergronds bouwen was overigens geen idee van zijn fractie.

Mevrouw HAARSMA antwoordt dat op ondergronds bouwen op dit moment geen prioriteit ligt. De aandacht van het college is dus op dit moment verlegd, maar zodra er een initiatief ten behoeve van ondergronds bouwen komt te liggen, zal zij bij de heer Baas aankloppen. De heer Peters vraagt naar wonen, zorg en welzijn en noemde dit een speerpunt bij stedelijke ontwikkeling. Hij heeft gevraagd of het college in het stedelijk gebied op dit terrein al een initiatief heeft genomen of dat er een situatie ligt waarvan spreekster denkt dat zij dat ergens wil realiseren. Dit staat in de Voorjaarsnota genoemd, want dat is het gebied rondom het Wilhelminaziekenhuis en het Hendrik van Boeijenoord. Daar is de nodige ruimte en zijn allerlei zaken gecombineerd waarvan spreekster denkt dat zeker in het stedelijk gebied een woonzorgcombinatie kan worden gerealiseerd. Dat initiatief is er wel degelijk. Ook wordt gevraagd wie de trekker is van de koppeling van Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing (ISV) en het stedelijk gebied. De heer Peters haalt echter twee dingen door elkaar, want het ISV behoort tot de portefeuille ruimtelijke ordening. Spreekster is de trekker als het gaat om de ontwikkeling van stedelijk gebied oftewel Programma Stad. Bij het POP is ook sprake van een coördinerende gedeputeerde. Uiteraard heeft iedere portefeuillehouder daar een eigen aandeel in, want bereikbaarheid, water en dergelijk zijn hier gewoon integraal in vertegenwoordigd. Spreekster is de coördinerende persoon in dezen.

De heer PETERS vraagt of het hierdoor niet ondoorzichtig wordt omdat in alle verschillende portefeuilles geld zit en niet meer bekend is in hoeverre er enige samenhang zit tussen datgene wat uitgevoerd gaat worden

Mevrouw HAARSMA antwoordt dat als het gaat om het ISV dit een traject is dat de provincie samen met gemeenten doet. Er zijn vier programmameenten en zeven projectgemeenten en de grotere steden,

die programmagemeenten zijn, krijgen meer geld. De verdeling van de ISV-gelden wordt 19 mei a.s. in GS vastgesteld. Het ISV kent prestatievelden, als het gaat om de programma's Stad en Economie. Bereikbaarheid zit bijvoorbeeld niet in het ISV. Op de vraag of het dan nog wel doorzichtig blijft is spreekster van mening dat het allemaal heel transparant is en dat wat dat betreft de sturing daarin heel goed kan functioneren. De zorg dat een en ander niet transparant is hoeft de heer Peters niet te hebben. Er wordt uiteraard ook gemonitord.

Ten aanzien van de vraag van de heer Bossina naar het onderzoek van de universiteit Groningen merkt zij op dat zij een gesprek heeft gehad met o.a. een directeur van een woningbouwcorporatie die sprak namens de overige directeuren van corporaties die het woningbouwconvenant hebben getekend. In dat gesprek is aan de orde geweest dat er op dit gebied veel aannames en cijfers circuleren. Het voorstel was dan ook om eens echt goed te kijken hoe de vlag erbij hangt en om dat eens te laten onderzoeken door de Rijksuniversiteit Groningen. Spreekster heeft daar ingebracht dat op 1 oktober 2005 de woonplannen van de gemeenten binnen zijn, dat die dan worden bekeken en beoordeeld en dat dan een analyse van die woonplannen wordt gemaakt, vervolgens aan de hand van de analyse wordt bekeken hoe groot de behoefte aan woningen feitelijk nog is. Verder is er nog een woningbouwbehoefteonderzoek en ook daar zeggen degenen die ermee werken, vooral de corporaties, dat zij het idee hebben dat de cijfers niet helemaal parallel lopen. Er ligt een initiatief van de PvdA in de vorm van een motie om een bouwmonitor vast te leggen, dus spreekster heeft gezegd dat als de woningbouwcorporatie dat onderzoek samen met Grontmij wil laten uitvoeren, dan is dat aanvullende informatie waar zij absoluut niet op tegen is. Het is een heel ander verhaal dat zodra de woonplannen er zijn en er gigantische verschillen zouden zijn met de cijfers in het POP er op enig moment kunnen worden voorgesteld om de cijfers bij te stellen, maar dat is nu nog veel te prematuur. Op termijn moet dat echter goed in de gaten worden gehouden.

Met betrekking tot de senioreneconomie heeft zij daar de afgelopen dagen veel over gehoord. Ook in de pers en vooral op de radio heeft zij daar zaterdagmiddag een boeiende discussie over gehoord. Senioreneconomie, want de vergrijzing slaat steeds verder toe. Natuurlijk is bekend dat het accent heel erg ligt op wonen, welzijn en zorg. Dat geldt niet alleen voor deze provincie, want het is een maatschappelijk probleem dat op de overheden af komt. Daar moet dan ook heel adequaat op worden gereageerd. Zij heeft destijds wellicht wat zuinig gezegd dat de provincie daar niet omheen kan, want de provincie moet daar iets mee. De provincie is al heel actief is op allerlei terreinen m.b.t. wonen, welzijn en zorg. Zo gebeurt er van alles in Veenhuizen, maar ook in Frederiksoord. In Hogeveen (Krakeel), in Emmen en Assen is veel van de grond gekomen. Verder zijn er meerdere kleinschalige projecten. Spreekster denkt dat het niet goed is om ouderen zoveel mogelijk op één plek te concentreren, er moet ook worden gekeken naar de voorzieningen van de dorpen dichtbij. Spreekster heeft een idee gehoord van de fractie van het CDA en verder ligt er een motie van GroenLinks. Verder heeft zij begrepen dat dit woensdag in de commissie CWZ wederom aan de orde komt. Zij is ook wel benieuwd naar de ideeën die leven bij het CDA, GroenLinks en de VVD zelf. Het is bekend dat in SNN-verband zorg ook prominent op de agenda staat. Wat dat betreft wil zij daar ook absoluut iets mee in het stedelijk gebied. In Assen is het gebied bij het Wilhelminaziekenhuis interessant om te kijken of daar een soort pilot kan worden gerealiseerd. Daarover moet zij op korte termijn in overleg met de gemeente Assen, want de provincie heeft natuurlijk de gemeenten nodig om te kijken wat er haalbaar is. Zo kan zij zich voorstellen dat er nog meer voorbeelden zijn.

De heer SMIDT heeft al eerder aangegeven te willen streven naar een zorgbestendige regio, waarbij hij ook nog wel enige zorg had of de schaal van sommige Drentse gemeenten wel zo kan blijven of dat er naar integraliteit moet worden gestreefd. In de strategische agenda wordt dit echter heel duidelijk in de context gezet van verbetering van de leefbaarheid van het platteland. Zijn visie is dat er gekeken moet worden of op grond van de basiskwaliteiten van Drenthe, namelijk het aantrekkelijke vestigingsklimaat, gekeken kan worden of unieke woonmilieus kunnen worden aangeboden en die hoeven dan niet alleen gericht te zijn op ouderen, maar kunnen ook zijn gericht op mensen met bijvoorbeeld gehandicapte kinderen. Ook daar zou iets voor gezocht kunnen worden waarbij niet alleen zorg wordt geboden, maar waarbij ook duidelijk het economische aspect, de leefbaarheid op het platteland en het voorzieningen-

niveau worden meegenomen. Ook zouden er leuke dingen kunnen worden gedaan door middel van het koppelen van specifieke functies als waterbeheer. Waar hij niets voor voelt is om dit als een financieringsbasis te gebruiken voor de huisvesting van starters, want hij wil het duidelijk zien binnen de context van het landelijk gebied en dat daar functies kunnen worden gekoppeld, geld met geld kan worden gemaakt en functies dienend aan elkaar kunnen worden gemaakt. Die kant wil hij op.

Mevrouw HAARSMA antwoordt absoluut niet van mening te verschillen met de heer Smidt. De punten die hij noemt vormen ook datgene wat zij wil. Als het gaat om verstandelijk gehandicapten dan komt er nu eindelijk iets van de grond in het Hendrik van Boeijenoord, evenals in Rolde. Zij is het ermee eens dat niet alleen naar senioren moet worden gekeken, want de doelgroep moet ook worden verbreed. Op 9 juni aanstaande heeft de provincie hierover ook een conferentie met gemeenten en zorgpartijen, ten einde dergelijke zaken prominent onder de aandacht te krijgen en te kijken of daar gezamenlijk met andere partijen iets mee kan worden gedaan. Als het gaat over het vitaal platteland, moet er ook bovenregionaal worden gewerkt. Er moet dan ook niet alleen in één gemeente worden gekeken, maar dit moet worden gecombineerd want dan kan bij uitstek meer geld met geld worden gemaakt. In dat geval kunnen er ook meer slimme combinaties van functies worden gemaakt en dat moet met meerdere gemeenten gebeuren.

De heer SMIDT antwoordt dat wat hem betreft ook het particulier initiatief leidend mag zijn in dergelijke ontwikkelingen. Het kan dan best zijn dat het POP op onderdelen moet worden herzien. Daar staat de VVD open voor.

Mevrouw HAARSMA antwoordt dat de heer Smidt nu wel erg hard gaat. Als het herzien van het POP een consequentie is, dan zal dat nodig zijn. Spreekster wil echter aan het begin beginnen en niet aan de achterkant. Zij is er dan ook niet bang voor dat het POP moet worden aangepast, maar zij wil eerst kijken welke plannen mogelijk zijn, of partijen bij elkaar zijn te krijgen en of er enig particulier initiatief op dit terrein is. Er zijn nu al partijen die hier absoluut iets aan willen doen en daar is de provincie mee in gesprek. Ook de woningbouwcorporaties staan in Drenthe te popelen om dat soort ontwikkelingen mede vorm en inhoud te geven.

De heer Haar noemde vooral de culturele component. Zij heeft het al over het integrale karakter van het programma Stad gehad. Spreekster wijst ook nog op het Cultureel Kwartier in Assen. Dat is bij uitstek iets om de stad attractief te maken. Om het toerisme in die stad te vergroten denkt zij dat een combinatie van een aantrekkelijk centrumgebied met een voorzieningenniveau als het Cultureel Kwartier en andere zaken die van belang zijn om mensen naar de stad te trekken van levensbelang is. Zij kijkt daarbij ook naar het Drents Museum in Assen, waar op termijn zal moeten worden uitgebreid om het voorzieningenniveau nog op een hoger peil te brengen. Voor Emmen geldt hetzelfde, want in het centrumplan moet eveneens het Cultureel Kwartier een prominente plaats krijgen. Dat zijn bij uitstek de zaken waaraan het college hecht om het voor elkaar te krijgen en om die zaken vlot te trekken samen met de gemeenten. De heer Slagter heeft het gehad over de uitvoeringsagenda en de afstemming met de gemeenten, want uiteindelijk is de provincie toch afhankelijk van de gemeenten. Dat laatste klopt, maar er is al wel duidelijk vanwege het bestuurlijke en ambtelijke overleg dat heeft plaats gevonden, wat de gemeenten en wat de provincie belangrijk vinden, teneinde bepaalde zaken die nu nog niet van de grond komen in de steden te proberen vlot te trekken en op elkaar af te stemmen. Dat vraagt af en toe flink wat overredingskracht, maar als zij nu ziet hoe de steden reageren dan zijn die steden eigenlijk wel heel blij met het programma Stad. Ook naar aanleiding van wat er in de publiciteit is geweest over de stedelijke ontwikkeling denkt zij dat de provincie daar een stuk verder in komt. De heer Slagter noemde nog even de kenniscampus en koppelde dat aan de HBO-opleiding die er in Assen, Hoogeveen en Emmen moet komen. Dit wil zij echter iets breder zien aangezien zij een kenniscampus veel meer beschouwt als aanjager van het bedrijfsleven. Vooral het bedrijfsleven kan daarvan een belangrijke kennisimpuls krijgen. Zij heeft daar een eerste gesprek over gehad met gemeente, samen met collega Schaap, en het bedrijfsleven in Emmen. Het bedrijfsleven heeft hoge verwachtingen van die kenniscampus omdat dit een goede kans biedt om de kenniseconomie een flinke impuls te geven. Met het HBO-onderwijs is

Assen op een goede manier bezig en ook daar bestaan dwarsverbanden naar de Hogeschool in Emmen om toch te kijken hoe er nog meer samengewerkt kan worden op die verschillende terreinen. De kenniscampus zou zij dus toch een ietwat andere positie willen geven dan het HBO-onderwijs. Er is ook nog gesproken door de heer Slagter over woonplannen, het activeren van de woningbouw in relatie tot de economie. Dan komt zij ook bij de motie van de PvdA waar aanstaande woensdag in de commissie CWZ verder over zal worden gesproken. Het Duitse verhaal is al duidelijk, want daar is de heer Schaap al op ingegaan. Er zal dus worden gekeken hoe dat zo goed mogelijk aan de vork kan worden gestoken om er een win-win-situatie van te maken, zowel werkgelegenheid als woningbouw-productie.

De VOORZITTER concludeert dat dit stuk de B-status behoudt, waarover dus verder van gedachten kan worden gewisseld in de statenvergadering. Wat betreft de moties heeft iedereen zijn standpunten uitgewisseld en op 15 juni 2005 in de statenvergadering wordt wel bekend hoe daarover gestemd gaat worden.

### **13. Sluiting**

De VOORZITTER sluit de vergadering om 19:45 uur.

Vastgesteld in de vergadering van de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit van 20 juni 2005.

,voorzitter

,commissiegriffier

TOEZEGGINGEN:      geen.