

Op te bergen  
in de band van  
4 november 2003

*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 6 oktober 2003

---

## INHOUD

Opening	2
Mededelingen	2
Vaststelling agenda	2
Verslagen vergaderingen	2
Ingekomen stukken	2
IPO-aangelegenheden	2
Overzicht stand van zaken gedane toezeggingen	2
Nota van aanbidding, begroting 2004 en brief inzake uitvoering collegeprogramma	3
Sluiting	23
Toezegging	24

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

Verslag van de vergadering van de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit, gehouden op 6 oktober 2003 in het provinciehuis te Assen.

### **Aanwezig:**

A. Lanting (VVD, voorzitter)  
H. Baas (ChristenUnie)  
J.W.M Engels (D66)  
A. Faber (CDA)  
J. Haikens (VVD)  
H.G. Idema (PvdA)  
C.D. de Jong (Fractie De Jong)  
J. Langenkamp (GroenLinks)  
A.G.H. Peters (CDA)  
B. Popken (OPD)  
J. Slagter (PvdA)  
K.H. Smidt (VVD)  
mevrouw G. Timmer-Rijkeboer (D66)  
G. Wieringa (Drents Belang)

### **Voorts aanwezig:**

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

### **Met kennisgeving afwezig:**

H. Beerda (PvdA)  
mevrouw M.J. Berkman-De Haan (GroenLinks)  
mevrouw I.J. Huisman-Holmersma (PvdA)  
K. Jonker (CDA)  
G. Roeles (VVD)  
A. Wendt (ChristenUnie)  
J. Zweens (PvdA)

## 1. Opening

De VOORZITTER opent de vergadering.

## 2. Mededelingen

Er zijn geen mededelingen.

## 3. Vaststelling agenda

De agenda wordt conform ontwerp goedgekeurd en vastgesteld.

## 4. Verslagen vergaderingen

### 4.1. Verslag van de vergadering van 25 augustus 2003

### 4.2. Verslag van de gecombineerde vergadering Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit (RIM) en Milieu, Water en Groen (MWG) van 25 augustus 2003

De heer WIERINGA merkt op dat in beide verslagen bij de lijst van aan- en afwezigen, zijn partij abusievelijk als DB/DOP staat vermeld, terwijl dit Drents Belang moet zijn.

Met inachtneming van deze wijzigingen worden de verslagen conform ontwerp goedgekeurd en vastgesteld.

## 5. Ingekomen stukken

Er zijn geen opmerkingen of vragen naar aanleiding van de lijst van ingekomen stukken.

## 6. IPO-aangelegenheden

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

### 7. Brief van 10 september 2003, kenmerk 37/6.11/2003008112, inzake overzicht van stand van zaken gedane toezeggingen in vergaderingen van provinciale staten en statencommissies tot en met het tweede kwartaal 2003

De heer LANGENKAMP merkt op dat op pagina 6 staat dat mevrouw De Vries bij de gemeenten zou inventariseren waarom er niet meer plannen voor

de bouw van starterswoningen zijn ingediend. Het college zou daarop terugkomen bij de behandeling van het Provinciaal omgevingsplan (POP) II, maar spreker vraagt zich af of de staten die inventarisatie niet eerder kunnen krijgen teneinde zich voor te kunnen bereiden op de behandeling van het POP II.

Mevrouw HAARSMA merkt op dat het niet lang meer duurt alvorens de staten inzicht krijgen in het ontwerp-POP II. In dat ontwerp zit de door de heer Langenkamp genoemde inventarisatie verwerkt. De heer Langenkamp zal dus snel op zijn wenken worden bediend. Op dit moment wordt er hard gewerkt aan de door de heer Langenkamp gevraagde inventarisatie.

De heer HAIKENS merkt op dat in de vergadering van 28 oktober 2002 door de heer Swierstra is toegezegd, dat hij het college zal voorleggen of een onderzoek kan worden gedaan naar mogelijkheden om oude kanalen uit landschappelijke en cultuurhistorische overwegingen op te waarderen. Onder de afhandeling wordt vermeld dat er op dit moment in samenwerking met de provincie Overijssel en andere partners een inventarisatie plaatsvindt van cultuurhistorisch belangrijke waterstaatsobjecten, waarna zo mogelijk andere stappen volgen. Spreker is van mening dat deze weergave slechts een deel van de lading dekt van de discussie die op 28 oktober 2002 heeft plaatsgevonden.

De heer SWIERSTRA merkt op dat de op 28 oktober 2002 gestelde vragen zijn beantwoord, wat niet betekent dat de door de heer Haikens genoemde problematiek helemaal van de agenda af is. Partijen kunnen dan ook bij de behandeling van POP II ten aanzien van dit onderwerp nadere beleidsmatige lijnen uitzetten. Overigens zullen de uitkomsten van de inventarisatie van waterstaatsobjecten en wat bij de behandeling van POP II wordt ingebracht, een verdere stap kunnen betekenen in de richting van concrete projecten.

**8. Statenstuk 2003-82, Nota van aanbieding en begroting 2004 en brief van 18 september 2003, kenmerk 38/4/2003008620, inzake uitvoering collegeprogramma**

De VOORZITTER stelt voor om de behandeling van dit statenstuk in drie delen op te delen. Allereerst wil hij uit het programmaplan in de begroting de programma's 3.0 tot en met 3.2 behandelen, daarna de programma's 9.0 tot en met 9.1 en als derde wil hij de hoofdstukken II.1 tot en met II.4 behandelen, aangezien deze over de financiën gaan.

De heer PETERS merkt op dat de voorzitter dit agendapunt in drie onderdelen verdeelt, terwijl spreker zich had voorbereid op een meer algemeen verhaal, zodat het moeilijk is om in dat algemeen verhaal het onderscheid te gaan maken tussen wat bij welk onderdeel hoort. Bovendien is het veel korter om dit in één keer te behandelen.

De heren DE JONG en ENGELS sluiten zich bij de heer Peters aan.

De VOORZITTER merkt op dat de begrotingsopzet in hoofdstukken is onderverdeeld en zijn voorstel is dan ook om de hoofdstukken in drie onderdelen te verdelen, zoals hij zojuist al heeft voorgesteld. Daarmee wil hij de commissieleden niet beletten om eerst een wat algemeen verhaal te houden.

De heer HAIKENS sluit zich hierbij aan en vindt het voorstel van de voorzitter omtrent de behandeling van dit statenstuk een werkbaar voorstel.

De VOORZITTER constateert dat de overige commissieleden zich bij zijn voorstel met betrekking tot de behandeling van dit statenstuk aansluiten, zodat dit voorstel is aangenomen.

Programma 3.0. Verkeer  
Programma 3.1. Beheer en onderhoud  
Programma 3.2. Vervoer

De heer PETERS merkt op dat nu voor de eerste keer wordt gesproken over de begroting van het jaar 2004, die er op het eerste gezicht goed uitziet. Toch valt er, indien hij het verkiezingsprogramma van het CDA als referentiekader aan-

houdt, wel het een en ander over op te merken. Het collegeprogramma vermeldt dat het een programma op hoofdlijnen betreft en dat het college bij deze begroting met een concrete uitwerking komt. Hij verwacht daarbij dat er veel nieuw beleid wordt voorgesteld, maar dat valt nogal tegen aangezien het vooral om een intensivering van bestaand beleid gaat. Als er dan keuzes worden gemaakt, dan valt daarover te twisten aangezien iedere partij dit doet vanuit zijn eigen referentiekader. In algemene zin komt de zorg voor de mens niet terug in die zaken waaraan extra geld besteedt gaat worden, en daarop zal hij in de overige commissies en de algemene beschouwingen terugkomen. Zo worden er geen voorstellen gedaan met betrekking tot vrijwilligers en mantelzorgers. In het programma Verkeer wordt een bedrag van € 500.000,- uitgetrokken voor oplossingen voor knelpunten in de infrastructuur, zoals faunapassages. Dat is op zich heel belangrijk, maar of dit nu thuishoort in het verkeersprogramma is voor spreker ten eerste de vraag. Hij zou dan ook eerder kiezen voor maatregelen die de verkeersveiligheid vergroten. Nog niet zolang geleden hoorde spreker de gedeputeerde roepen dat alle verkeersdrempels uit Drenthe moesten verdwijnen en dat las hij ook in een landelijk dagblad. Spreker is daar ook voorstander van, maar hij mist nu wel concrete voorstellen in die richting. Komen die voorstellen er wellicht op een ander moment? Ten aanzien van de indicatoren voor de realisatie van het doel om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen in 2010 vraagt hij zich af of dit wel realistisch is. Moeten er niet veel drastischer maatregelen worden getroffen dan nu worden voorgesteld om dit cijfer te kunnen halen?

De heer SLAGTER merkt op dat bij verkeer en vervoer het motto wordt gevoerd: "Daar kom je mee thuis". Spreker is er voorstander van om dit als doelstelling voor het openbaar vervoer om te vormen. Het college streeft naar een goede openbaarvervoersvoorziening, zo is in de begeleidende brief te lezen. Dat streven wordt door spreker ondersteund en hij ziet dat ook ondersteund in "Kompas op koers". Daarin viel ook te lezen dat het voorstel is om de financiën te versleutelen binnen het budget van de gebundelde doeluitkering (GDU). Daar vraagt hij wat meer informatie over. Met betrekking tot het openbaar vervoer vraagt hij ten aanzien van de lopende concessieaanbestedingen welke rol de bezuinigingen door

het Rijk spelen bij het realiseren van het uiteindelijke resultaat. Waar is de bekostiging van het openbaarvervoer(OV)-bureau in de begroting ondergebracht? Bij de voorbehandeling van POP II heeft de PvdA zijn zorgen met betrekking tot de kwaliteit van het openbaar vervoer al uiteengezet en toegezegd dat er met een initiatief tot verbetering zal worden gekomen. De bedoeling is nog steeds om dit in het komende voorjaar te doen. Ten aanzien van infrastructuur en veiligheid constateert hij dat er zorgen zijn voor de financiering en de voortgang van de projecten. De herziene GDU geeft de beschikking over minder middelen. Hij is positief over het feit dat het college meer de nadruk wil leggen op de voorfinanciering. Met het oog hierop heeft hij nadere vragen over de corridorsgewijze aanpak in 2004 en de inhoud van de voorgenomen bestedingssystematiek. Ten aanzien van fase II van het project Duurzaam Veilig geeft het college aan dat in 2010 €400 miljoen nodig is voor de verbetering van de infrastructuur en de gedragsbeïnvloeding van verkeersdeelnemers. De berekende inkomsten dekken dit bedrag echter bij lange na niet en de vraag is dan ook wat de provincie feitelijk kan uitvoeren. De PvdA verzoekt het college dit punt mee te nemen in de beleidsactivering, zoals die wordt uitgedragen in de begeleidende brief van het college. Het CDA heeft gesproken over het streven naar obstakelvrije wegen in de toekomst. Bij POP II is dit al uitvoerig besproken. Hierbij mist de PvdA echter een meerjareninvesteringsplan als concretisering van de uitvoering van dit streven. Een ander punt betreft de grote rijksprojecten. Het college geeft aan de uitvoering van een aantal van die projecten in de tijd naar voren te willen halen door op voorfinanciering over te gaan. Hierbij gaat het om de kortsluiting A28-A32 en de N33. De PvdA wijst hierbij ook op de N48, tenminste een deel ervan, aangezien het realiseren van ongelijkvloerse kruisingen daar ook stagneert. De stand van zaken met betrekking tot de grote rijksprojecten is nu zo dat de plannen deel uitmaken van het Langman-akkoord van 1998, waarbij het vooral gaat om procedureafspraken die nog niet financieel zijn afgerond en waar grote afhankelijkheid is van de situatie rondom de rijksbegroting. Om toch iets te doen lijkt hem het voorstel van voorfinanciering een redelijke optie en de prioritering van de aansluiting A28-A33 lijkt ook een goede keuze. Hoe verloopt het vooroverleg met het Rijk hierover? Heeft het Rijk al gereageerd en wordt de

voorfinanciering geaccepteerd? Hij verwijst in dit verband naar de nieuwe koers van het huidige kabinet op dit punt. Mocht het Rijk toch nog positief gaan reageren, hoe ziet het college de verdere uitwerking van het plan dan? Kan het college aangeven wanneer dan de schop de grond in gaat? Het voorontwerp van de geactualiseerde Regiovisie Groningen-Assen 2030 heeft hij net dit weekend in de brievenbus gehad en de behandeling daarvan zal in een later stadium in de staten plaatsvinden. In het persbericht las hij dat de stuurgroep opnieuw kiest voor de economische ontwikkeling van een stedelijk netwerk met behoud van de grote kwaliteiten van het gebied. Belangrijk is de keuze voor de bundeling van woningbouw en werkgelegenheid langs de zogenaamde T-structuur. Om in de toekomst een goede bereikbaarheid te garanderen is de uitvoering van het Kolibri- openbaarvervoernetwerk essentieel. Daar gaat het dan ook om, want het Kolibri-investeringsprogramma is meegenomen in de begroting. Op zich krijgt het Kolibri-netwerk opnieuw de prioriteit. Belangrijk hierbij is de opstelling van het Rijk en de financiering. In het toekomstige rijksbeleid wordt het Kolibri-project niet expliciet genoemd en meer aangeduid als verantwoordelijkheid van provincies en de regio. Het overleg met de regering op 2 oktober 2003 heeft hier volgens de berichten in de pers geen hoopvolle veranderingen in aangebracht. Kan het college hier wat meer informatie over geven? Het voorontwerp geeft enige verduidelijking van kosten van dit project. De uitvoering van de eerste fase zou €165 miljoen moeten kosten en de tweede fase €176 miljoen, maar er staat opnieuw bij vermeld dat een rijksbijdrage van 40% wordt verwacht. Welke invloed zullen deze plannen hebben op de meerjarenbegroting van de provincie? Nu is te lezen dat in 2006 €3,3 miljoen is meegenomen in de meerjarenbegroting. De vraag is ook hoe groot de verwachte Drentse provinciale bijdrage is en wanneer de eerste donatie in het regiofonds wordt verwacht. Wat gaat de regio doen als de rijksbijdrage wegvalt en wat te doen als de uitvoering grote veranderingen gaat opleveren? Het gaat dan om een behoorlijk lange ontwikkelperiode en het risico bij fondsvorming is dat er dan dood geld wordt gekweekt. Wanneer zijn er zinnige maatregelen te verwachten? Als er veranderingen plaatsvinden en de planvorming een lang traject gaat bewandelen, dan is de vraag of er alternatieven ontwikkeld moeten worden. Hij stelt

voor om daar niet te lang mee te wachten. Dit punt speelt ook bij de plannen met betrekking tot de snelle Zuiderzeelijn. Ook daar bestaat nu een urgent knelpunt, namelijk het traject op de A28 tussen Zwolle en Meppel. Als hij de regering beluistert is er een nieuw knelpunt, namelijk of de Hanzelijn wel opgepakt gaat worden. Als het gaat om de politieke besluitvorming rondom de snelle Zuiderzeelijn heeft hij begrepen dat het noordelijke referendum nog steeds in aantocht is. Hoe ver zijn de voorbereidingen gevorderd en wordt het negatieve aspect met betrekking tot Zuidoost-Drenthe daarin ook meegenomen?

De heer ENGELS vraagt of de heer Slagter met zijn opmerking over het noordelijke referendum over de Zuiderzeelijn, doelt op een referendum in Friesland of een referendum in Drenthe. Spreker hoopt op het laatste.

De heer SLAGTER antwoordt dat er op dit moment moet worden gewacht op de Friese insteek. De PvdA zit echter evenzeer te wachten op de Drentse uitvoering, maar volgens hem is Friesland het eerste aan zet. Ten aanzien van de regiovisie Zuidoost-Drenthe heeft hij uit de stukken begrepen dat dit najaar een tussenevaluatie op til staat. Hij merkt op dat hierbij de meerwaarde centraal moet staan en hij denkt dat een krachtiger aanpak zich eerder moet richten op deelgebieden met onderling directere ruimtelijke en economische verbanden, zodat de drijfveer om te gaan samenwerken groter zal zijn.

De heer HAIKENS merkt op dat volgens de zojuist ontvangen regiovisie de stuurgroep wel veel uiting gaf aan haar enthousiasme, maar ten opzichte van het huidige kabinetsstandpunt kan dit wel eens van invloed op elkaar zijn. Dit laat onverlet dat de zorg voor de grote projecten in Noord-Nederland er bij de VVD-fractie niet minder op is geworden. De heer Slagter heeft reeds de problematiek rondom de Zuiderzeelijn, de A28, de N33 en het Kolibri-project genoemd en spreker kan zich voorstellen dat het kabinetsstandpunt en het overleg dat daaruit is voortgevloeid wel degelijk invloed zouden kunnen hebben op de mogelijkheden die er in deze provincie bestaan, ook ten aanzien van de genoemde projecten. Spreker gaat ervan uit dat dit ook in de uitgebreide vraagstelling van de heer Slagter kan worden meegenomen. Op pagina 22 is te lezen dat er een aantal

knelpunten is dat opgelost zou moeten worden in de spoorsector. Tevens wordt er gesproken over de mogelijke decentralisatie van de N34. Spreker vraagt om uitleg met betrekking tot de betekenis daarvan. Op pagina 23 wordt uitgebreid ingegaan op de luchthaven Groningen Airport Eelde. Spreker weet dat dit voor een groot deel bij de commissie in het kader van POP II terugkomt, maar los daarvan denkt hij dat bij de te realiseren baanverlenging in 2005 het POP-voornemen met betrekking tot de niet aan luchtvaart verbonden bedrijvigheid daarop vooruitlopend gerealiseerd kan worden. Ook over de mogelijkheden daarvoor wil hij van gedeputeerde nadere informatie ontvangen. Op pagina 24 wordt gesproken over de veiligheidsdoelstellingen in het Nationaal verkeers- en vervoersplan. Het werkplan van het Provinciaal verkeers- en vervoersplan (PVVP) wordt gekenmerkt door gedragsbeïnvloedende projecten en het college schrijft terecht dat voor gedragsverandering educatie, communicatie en handhaving noodzakelijk zijn, maar bij de realisering van dat voornemen is de provincie afhankelijk van gemeenten en burgers, die hierbij betrokken moeten worden. Hoe gaat dat? Heeft het college daar overleg mee? Deze vragen spelen eens te meer, aangezien ook de gemeenten in het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan een eigen (financiële) verantwoordelijkheid dragen, die niet altijd parallel loopt met datgene wat de provincie nu als voornemen heeft. Er zijn zelfs gemeenten bekend die initiatieven vanuit de bevolking in het kader van dit project zelfs bemoeilijken door geen financiële ruimte beschikbaar te stellen. Indien de provincie daar iets mee wil, dan zal de provincie meningen en rapportages vanuit de bevolking moeten vaststellen alvorens er aanpassingen plaatsvinden. Op pagina 24 gaat het college in op de knelpunten in de infrastructuur en de ecologische hoofdstructuur (EHS) en vooral worden daar de faunapassages genoemd. In dat kader wordt een bedrag genoemd van € 500.000,-- . Spreker vindt het op zich heel positief dat daarmee een inhaalslag wordt voorgesteld om datgene wat in het verleden kennelijk niet of in onvoldoende mate heeft plaatsgevonden, alsnog te realiseren. Het bedrag van € 500.000,-- is echter geen kleinigheid en spreker heeft zich nog geen beeld gevormd op welke wijze dit bedrag kan worden weggezet. In de begroting ligt er dan ook geen enkele onderbouwing van dat bedrag en hij vraagt dan ook of dit onderbouwd kan worden. Ten aanzien van

programma 3.1 op pagina 26 gaat het over de afstemming van het beheer en onderhoud van wegen. Vooral waar het gaat om ingrijpende maatregelen moeten in de periode van langdurige afsluiting van een weg alle geplande werkzaamheden worden uitgevoerd. Het komt nog te vaak voor dat bij langdurige afsluiting na de afsluiting een paar weken later opnieuw werkzaamheden met behulp van verkeerslichten worden uitgevoerd en dat lijkt hem niet altijd even zinvol. Op pagina 32 merkt hij met betrekking tot het vervoer op dat daar terecht aandacht wordt gevestigd op een samenhangende aanpak en afstemming in het goederenvervoer. In dat kader merkt hij op dat de gewenste uitbouw van de vaarweg Almelo-Coevorden afhankelijk wordt gesteld van de daadwerkelijke ontwikkelingen van het aantal vaarbewegingen op die vaarweg.

Eigenlijk zegt het college daarmee eerst op dit moment te willen meten hoe die vaarbewegingen zijn en als die onvoldoende zijn dan hoeft daar wellicht niets te gebeuren. Het gaat hier echter om een kip-ei discussie, aangezien het aantal vaarbewegingen tot nu toe beperkt is gebleven vanwege het feit dat er nog niets is gebeurd. Als de provincie dan ook wil dat Coevorden en de regio Zuidoost positief gebruik kunnen maken van een dergelijke vaarweg, dan moet de provincie bereid zijn om dit probleem te analyseren op grond van het economisch perspectief en van de economische meerwaarde die daar naar verwachting uit voortvloeit.

De heer LANGENKAMP merkt op dat de heer Haikens toch weet dat het Rijk criteria stelt voor projecten en dat de vraag die de heer Haikens nu bij het college neerlegt de opdracht is die de provincie moet invullen. Hij vraagt of de heer Haikens dit wil omdraaien en zijn invloed in Den Haag wil aanwenden om de uitbouw van de vaarweg Almelo-Coevorden zonder meer te kunnen realiseren.

De heer HAIKENS merkt op dat het hem gaat om de problematiek van Zuidoost-Drenthe. Het gaat hem om de beïnvloeding daarvan teneinde een economische meerwaarde te kunnen realiseren. Los van wat hier in het verleden over gezegd is en los van de criteria die door de overheid zijn gesteld, attendeert hij op het feit dat als op dit moment de uitbouw afhankelijk wordt gemaakt van het gemeten aantal vaarbewegingen in het

verleden, daar eigenlijk een situatie ontstaat die door de staten niet wordt gewenst. Er zijn namelijk ontwikkelingen die hieraan parallel lopen, namelijk de toename van de tonnages. Met een gelijk aantal tonnages kan het aantal vaarbewegingen afnemen en indien het aantal vaarbewegingen gelijk blijft, kan ook het aantal tonnages toenemen. Deze ontwikkelingen hebben op hun beurt weer te maken met het veel groter worden van de schepen, aangezien het een economisch verschijnsel is dat met de toename van de capaciteit van de schepen het aantal vaarbewegingen kan worden beperkt en de kostprijs van het vervoer per tonnage lager wordt. In een dergelijke situatie kan het zover komen dat het voor schippers economisch niet interessant meer is om nog beneden een aantal tonnages te varen, wat moet worden meegenomen in de afwegingen om al dan niet tot uitbouw van genoemde waterweg over te gaan.

De heer LANGENKAMP merkt op dat dit nu net datgene is wat de provincie moet aantonen, niet vanuit de bestaande praktijk, maar wat het in de toekomst zou kunnen worden, indien de waterweg wordt uitgebouwd. VVD en GroenLinks hebben daar in moties in het verleden ook op aangedrongen. De regio moet dus aantonen dat op den duur het verhoogde aantal tonnages nodig is en ook gehaald zal worden indien de waterweg wordt uitgebouwd, want anders legt het Rijk er geen geld bij.

De heer HAIKENS merkt op dat de heer Langenkamp terecht spreekt over het aantal tonnages, terwijl in het voorliggende stuk wordt gesproken over het aantal vaarbewegingen. Indien de provincie alleen maar uitgaat van het aantal vaarbewegingen en niet ook van de verwachte ontwikkelingen in de tonnages, dan is dat op zich genomen een te beperkt criterium. Het te verwachten aantal tonnages dient dan ook tevens als criterium te worden meegewogen bij de afweging om de vaarweg al dan niet uit te bouwen.

De heer BAAS merkt op dat hij ook in de Statencommissie MWG opmerkingen heeft gemaakt over de voorgestelde financiering en voorfinanciering van de diverse plannen. Hij vraagt zich namelijk af welke plannen er dan dienen te worden (voor)gefinancierd en voor welke plannen extra middelen dienen te worden vrijgemaakt. Hij nodigt de staten uit om op 5 november 2003 aan te



geven wat er wel en wat er niet voorgefinancierd moet worden. Indien namelijk alles dient te worden voorgefinancierd wat er nu in dit stuk staat opgesomd, dan vreest spreker dat het niet goed zal gaan. De staten zullen dus heldere keuzes moeten maken en spreker denkt dat de staten er verantwoordelijk voor zijn dat die keuzes helder geformuleerd worden. Als het gaat om verkeer en vervoer is dit een belangrijke, algemene opmerking. Spreker las vorige week in de krant dat volgend jaar zal worden voorzien in spitsstroken op de A1 en de A50 en spreker heeft vergeefs gezocht naar de A28 tussen Meppel en Zwolle. Het Rijk heeft in het kader van de bezuinigingen dan ook niet verder gekeken dan Zwolle als noordelijkste punt. Voor spreker is de problematiek rondom de A28 en de aansluiting met Meppel buitengewoon belangrijk als het gaat om de economische potentie van Noord-Nederland. Zo zijn er nog meer zaken waarbij zijn fractie niet helemaal gerust is op de toekomst, als het gaat om de uitvoering van de plannen voor infrastructurele werken die ook in het kader van Langman zijn afgesproken. Op pagina 21 blijkt ook weer dat de middelen die afkomstig zijn uit de GDU uiterst beperkt zijn, waaraan de provincie een nog beperkter deel mag toevoegen. Spreker leest op pagina 23 dat in de beleidsvoornemens, zoals die daar zijn verwoord, ten aanzien van de luchthaven Groningen Airport Eelde de doelstelling is om deze luchthaven bedrijfseconomisch gezond te maken. Dat is uiteraard uiterst wenselijk, maar uit de omschrijving van de doelstellingen blijkt niet of er van de kant van het college enig vertrouwen is in het welslagen van deze doelstelling, of dat deze doelstelling pas na voltooiing van de extra landingsbaan in 2005 kan worden gerealiseerd. De vraag is dus of de provincie zich nu al moet richten op inspanningen om de luchthaven rendabel te maken. Bij de opmerkingen van de heer Slagter over het Kolibri-project sluit hij zich eveneens aan. Het gaat hier namelijk om een prachtig plan, maar de vraag is wel wie het gaat betalen. Ook spreker wil graag worden geïnformeerd over de weerslag van de voorgenomen bezuinigingen van het Rijk op het openbaar vervoer. De provincie zal de komende twee jaar de Regiovisie Zuid-Drenthe/Noord-Overijssel moeten gaan trekken. Hij vraagt zich af of die voorttrekkersrol van de provincie betrekking heeft op een dood paard, of wordt het nog wat met die regiovisie? Zijn fractie heeft daar toch de nodige twijfels bij en vraagt zich af of het

niet beter is om in te zetten op het stedelijk netwerk dat in diezelfde omgeving ligt. Dat lijkt een begaanbaarder project, aangezien daar een aantal gemeenten niet bij betrokken is die dat "dode paard" personifiëren.

De heer LANGENKAMP merkt op dat bij de behandeling van POP II de staten een groot deel van de verkeers- en vervoersproblematiek al hebben behandeld en hij heeft er geen behoefte aan om dit nog een keer te doen. Hij heeft al aangegeven dat dit onderdeel onvoldoende is uitgewerkt en vooral het verschil tussen bereikbaarheid en de verkeersveiligheid is voor spreker een knelpunt. In de hoofdstukken over verkeer wordt gezegd dat bereikbaarheid het belangrijkste is, terwijl bij beheer en onderhoud wordt aangegeven dat veiligheid het belangrijkste is. De discrepantie tussen deze beide begrippen blijkt volgens spreker dus ook nog eens weer uit dit stuk en hij vraagt zich af hoe er een goed evenwicht kan ontstaan tussen verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Op pagina 22 gaat het bovenaan de pagina over doelgerichte interventies en investeringen en daarachter staat dat dit ongeacht de beheerssituatie van de netwerken dient te worden gedaan. Hij vraagt zich af wat de bedoeling is van het college.

De heer ENGELS heeft geen vragen of opmerkingen aan het college naar aanleiding van de toegezonden stukken. Hier en daar was er echter een kleine vraag, die hij aan een van de ambtenaren heeft gesteld en die langs die weg is beantwoord. Als het gaat om de financiële implicaties van de voorgenomen plannen, dan zal hij dit meenemen naar de commissie Bestuur, Financiën en Economie (BFE). Voor het overige zal hij als het gaat om de inhoudelijke plannen die in de voorliggende stukken worden genoemd, zijn bijdrage leveren in het debat met andere fracties.

De heer POPKEN merkt op dat verkeer en vervoer, evenals onderhoud en beheer van wegen, belangrijke elementen zijn in het Drents gebeuren. De beleidsvoornemens staan vrij uitvoerig in de stukken vermeld. Wat betreft de capaciteitsuitbreiding van de A28 tussen Zwolle en Meppel ondersteunt hij dit initiatief. De problematiek rondom Leeuwarden is wat verder weg gelegen en hij vraagt in hoeverre de provincie Drenthe iets te maken heeft met de "Haak om Leeuwarden". Kolibri is opgenomen in de regio-ontwikkeling

Assen-Groningen en ook deze verbinding zal verder ontwikkeld moeten worden, wat hij positief benadert. Als het gaat om het N33-traject Assen-Veendam is dit ook een project dat vrij snel aan de orde moet komen, aangezien daar een behoorlijk aantal ongevallen gebeurt. De realisatie van het project rondom de zweeftrein ligt nog ver in de toekomst verscholen, maar de besluitvorming is deels gedaan. Zijn voorkeur gaat echter uit naar de Hanzelijn+ boven die van de zweeftrein. Op pagina 21 wordt de opmerking gemaakt dat de middelen van deze provincie maar uiterst beperkt zijn. Het zijn grote projecten en de rijksoverheid is in het kader van de voorgenomen bezuinigingen terugtrekkend. Hoe beperkt zijn nu de middelen van de provincie en ziet de provincie kans die middelen te verbreden?

De heer WIERINGA vraagt ten aanzien van de bereikbaarheid die op pagina 21 staat genoemd welke concrete maatregelen de staten nemen in de richting van het Rijk om structureel meer middelen voor verbetering van de bereikbaarheid en veiligheid van de provincie Drenthe te verkrijgen. Op pagina 22 gaat het over de N33 en de verbeteringsmaatregelen tussen Assen en Veendam in de richting van de A7. Wat wordt daar concreet onder verstaan? Wat betekent de decentralisatie van de N33 financieel voor de provincie Drenthe? Hoe gaan provinciale staten om met het Kolibri-project tussen Groningen en Assen, nu het Rijk geen geld beschikbaar wil stellen? Hoeveel kost het Kolibri-project? Verder blijken de gemeenten te bezuinigen op verkeersveiligheid. Hoe gaat dit op provinciaal niveau? Ten aanzien van de luchthaven Eelde merkt hij op dat het doel van de staten is om de luchthaven bedrijfseconomisch gezond te laten functioneren. Dat is een goede doelstelling. Op welke manieren draagt het college er zorg voor dat de luchthaven bedrijfseconomisch gezond functioneert? Welke kosten brengt dit jaarlijks voor de provincie met zich mee? Wat is de verdeling tussen de vijf aandeelhouders? Is er een meerjarenplan en kan hij daar inzicht in krijgen? Ten aanzien van de baanverlenging in 2005 ziet hij graag een financiële onderbouwing daarvan tegemoet. Verder wil hij weten wanneer de provincie verwacht dat de luchthaven met winst kan gaan werken. Op welke manier gaat de provincie ervoor zorgen dat het aandelenbezit in de nieuwe structuur niet gaat leiden tot belangenverstremming?

De heer ENGELS merkt op dat het college op veel van de vragen van de heer Wieringa kan verwijzen naar ambtelijke stukken.

De heer WIERINGA vraagt hoe het college verder zal omgaan met de investeringen in Duurzaam Veilig, nu is gebleken dat de maatregelen onvoldoende effect voor de veiligheid opleveren? Welke drie pilots zijn in 2003 uitgevoerd? Wat zijn de kosten per project en wat zijn de resultaten? Op pagina 25 gaat het over de knelpunten in de infrastructuur en de economische hoofdstructuur. Welke knelpunten kunnen in 2004 worden opgelost voor € 500.000,--? Wat zijn de kosten per project in 2004? Op pagina 26 gaat het over beheer en onderhoud. Wat zijn de kosten om voor de recreatievaart de ontbrekende schakels tussen het Zuidlaardermeer-Stadskanaal en Erica-Klazienaveen-Ter Apel als vaarweg te herstellen? Ten aanzien van pagina 27 vraagt hij welke maatregelen de staten denken te nemen om ervoor te zorgen dat Drenthe over een file- en stremmingsvrij provinciaal wegennet kan beschikken?

De VOORZITTER merkt op dat de heer Wieringa erg veel vragen stelt die ook door het ambtelijk apparaat beantwoord hadden kunnen worden.

De heer DE JONG merkt op dat hem bij het door nemen van de stukken opviel dat er wordt uitgegaan van doelstellingen voor programma's die wat vaag eindigen. Het gaat hier om mooie en niet afrekenbare doelen en hij vraagt zich af waarom de staten die doelstellingen niet wat harder formuleren. Hij dringt hier dan ook op aan. Verder sluit hij zich aan bij de woorden van de heer Baas. Overigens vindt hij dat de heer Wieringa het volste recht heeft om die vragen te stellen die hij wil stellen.

POP II zit eraan te komen en dit zal vol staan met activiteiten en wenselijkheden, evenals prachtig geformuleerd beleid van de staten en het college. Dit beleid dient te worden uitgezet in combinatie met de inspraak van anderen, maar dit heeft de komende jaren nogal wat effecten. Wat spreker in de stukken opviel is dat er weinig wordt geanticipeerd op de kosten van de uitvoering van het POP, zoals de compensatieregeling en dergelijke. Wellicht dat dit niet onder het hoofdstuk verkeer valt, maar het bestrijkt wel het complete beleids terrein van de provincie. Spreker mist dit.

Hij heeft wel gelezen dat intensieve melkveehouderijen extra geld kunnen krijgen, maar dit heeft weer te maken met de EHS. Al die andere aspecten worden echter niet op kosten gezet en spreker vraagt of de zaken die in POP II in de maak zijn al op geld zijn te zetten. Zo ja, welke getallen rollen daar dan globaal uit en kunnen die niet alvast worden meegenomen in de meerjarenbegroting? Als er straks fantastisch beleid wordt uitgezet zonder dat er ene cent is om dit uit te voeren, dan voelt hij daar weinig voor en is hij tegen deze begroting.

De heer SWIERSTRA antwoordt dat er nogal wat vragen zijn gesteld waarop de antwoorden zijn terug te vinden in de begrotingsstukken zelf, dan wel in de onderliggende stukken die bij ambtenaren zijn op te sporen, maar die ook via het stateninformatiesysteem (SIS) toegankelijk zijn. Ook daar wil spreker naar verwijzen. De heer Peters heeft aangegeven dat er in de stukken weinig nieuw beleid is opgenomen maar wel intensivering van bestaand beleid. Die intensivering betekent wel dat er behoorlijke verschuivingen zullen optreden en deze zijn, los van de extra beleidsinzetten voor komend jaar, door het college aangekondigd. Bij de Voorjaarsnota zal het college vervolgens komen met een vertaling van wat die intensivering precies inhoudt en dat zal betekenen dat er hier en daar stevige keuzes zullen moeten worden gemaakt. Als er dan wordt gezegd dat er niet of nauwelijks sprake is van nieuw beleid, dan verwijst spreker ook naar de afspraak dat datgene wat er al in beleid is uitgezet, bij voorrang wordt uitgevoerd voordat er allerlei mogelijke nieuwe dingen worden bedacht. Dat evenwicht zal moeten worden gezocht en een deel van het nieuwe beleid zit hem dan ook vooral in de intensivering van bestaand beleid. Indien er echter andere suggesties zijn voor nieuw beleid of er andere accenten moeten worden gelegd, dan hoort hij graag waar die accenten zouden moeten liggen. Indien er wordt opgemerkt dat de zorg voor de mens weinig terug komt in de voorliggende stukken, dan onderstreept spreker dat in het POP, maar ook dat op het vlak van het beleidsterrein van verkeer en vervoer extra aandacht wordt besteed aan de ontwikkeling van de mensgerichte benadering. Zo zal bij het verkeer de positie van de omwonenden, alsook de weggebruiker een veel nadrukkelijker plaats krijgen in het ontwikkelen en uitvoeren van beleid. Dat zijn echter geleidelijke ontwikkelingen

die niet van vandaag op morgen worden gerealiseerd, maar het is een tendens die er wel degelijk in zit. Door verschillende sprekers is er gewezen op de € 500.000,- voor het faunabeleid. Die keuze is echter een logische, want ook bij verkeer en vervoer wordt een zo integraal mogelijk beleid gevoerd, waarbij verkeer en vervoer direct rekening houdt met alle aspecten die mensen en omgeving aangaan en vandaar dat dit ook in het POP wordt geïntegreerd. Faunabeheer is een onderdeel van dit totale beleid en is van groot belang voor de omgevingskwaliteit, maar zeker ook voor de verkeersveiligheid. Overstekend wild is immers nog steeds een gevaar scheppende factor in het verkeer. Er liggen talloze plannen om in dit kader maatregelen te treffen, waarbij valt te denken aan het inrichten van kleine stukjes ecologische verbindingzones, stroken langs de wegen, bermbeheer en faunatunnels. Dergelijke maatregelen moeten voorkomen dat wild de weg oversteeft. Vervolgens is er een opmerking gemaakt over de verkeersdrempels en de voorstellen daaromtrent. Spreker merkt op dat dit deel uitmaakt van de verdere ontwikkeling van het deel van het PVVP in het POP. De tijdsplanning daarvoor loopt tot ongeveer 2015, zodat duidelijk is dat de provincie nog niet direct klaarstaat om de verkeersdrempels met de bulldozer te laten verdwijnen. Het hart van het provinciale verkeers- en vervoersbeleid houdt in dat in een landelijke provincie als Drenthe de combinatie van verschillende vervoersmodaliteiten nodig is om thuis te kunnen komen. Het gaat dus om een goede bereikbaarheid van auto- en fietsverkeer, met daarnaast aandacht voor het openbaar vervoerssysteem wat de sociale ontsluiting van het platteland opvult en zorgt voor het aftoppen van de piek in het woon-werkverkeer. Om het openbaar vervoer verder vorm te geven doet de provincie zijn uiterste best om in de landelijke onderhandelingen verdeelsleutels in de komende jaren zodanig aangepast te krijgen dat de provincie toch nog iets meer krijgt dan op dit moment het geval is. Op dit moment valt de provincie onder de zogenaamde meerjarenafspraken, waardoor de tot nu toe bekende bezuinigingen niet lijken te hoeven leiden tot verdergaande inkrimping van het areaal, maar uit de komende aanbestedingen zal moeten blijken of de provincie de slag naar wat meer kwantiteit en kwaliteit kan maken, waarbij aangetekend moet worden dat er toch wel een structurele bezuiniging in zit. Op de lopende concessie heeft

het, zo het zich nu laat aanzien, geen invloed. Spreker zal niet in detail ingaan op het OV-bureau. De provincie is nog maar net gestart met het formuleren en beantwoorden van de vele vragen die dit met zich meebrengt. In de loop van het jaar zal de provincie daar een stuk verder in komen en medio volgend jaar zal het eerste deel daarvan vorm moeten hebben gekregen, aangezien dan de aanbesteding voor de stad en provincie Groningen en de provincie Drenthe gaat lopen en de financiering daarvan vindt plaats uit de bestaande formatie, die met elkaar wordt gecombineerd, en tevens moet dit voor een deel komen uit de bestedingsbudgetten aangezien in die aanbesteding geen streven naar de volledige ontwikkelingsfunctie naar voren komt, zodat dit goedkoper kan. Er dient dan ook daarnaast een hoeveelheid geld te worden vrijgemaakt om van daaruit de ontwikkelkosten te kunnen betalen. De markt en de financiering door het Rijk vormen hierbij dus de wal en het schip waartussen de provincie een goede mix moet zien te vinden. Door verschillende sprekers is gesproken over de voorfinanciering. Daarmee loopt de provincie aan tegen de discussie rondom de grote projecten, waar ook de "Haak om Leeuwarden" bij hoort, welke is erkend als instrument om de gehele sociaal-economische situatie rondom Noord-Nederland te verbeteren. De noordelijke provincies doen dit gezamenlijk en onderhandelen daar gezamenlijk over met het Rijk. Of dit nu een Fries project, een Gronings project of een Duits project rondom de A31 is, doet er dus niet toe, want deze projecten worden in alle beleidsstukken omschreven als in het belang zijnde voor de noordelijke provincies. Dat geldt ook voor de andere genoemde aansluitingen, die alle in het Langman-traject zitten. Over slechts een aantal van die projecten zijn financieeringsafspraken gemaakt en over een aantal ook nog niet. In die laatste categorie zit het grootste probleem en in alle nuchterheid stelt spreker vast dat in die zaken waarover harde afspraken met het kabinet zijn gemaakt, het Rijk redelijk op schema ligt. Bij de Miljoenennota van dit jaar is het Kompas van het Noorden ook behoorlijk buiten schot gebleven en ligt het rijk redelijk op spoor. Na 2006 is er echter een veel groter probleem in de zogenaamde B- en C-categorieën, zoals de A28, N33 en het niet-gefinancierde deel van de N31- "Haak om Leeuwarden" en het niet-gefinancierde deel van de zuidelijke ringweg om Groningen. Op dat gebied bestaat dan ook een

groot probleem. Het college wil dat het Rijk samen met de provincie toch de zogenaamde planstudies start, zodat er concreet gezocht kan worden naar extra geld zodra duidelijk is wat er moet gebeuren en hoe het moet gebeuren. Dat geld is er op dit moment dus niet, want dit staat nog niet in de rijksbegroting en de planstudies komen er ook niet in wanneer nut en noodzaak ervan niet onomstotelijk vaststaan en een deel van de financiering gereed is. Verder is er in Noord-Nederland het probleem dat dit deel van het land qua verkeersintensiteit lang niet aan dezelfde prioriteiten toekomt dan zoals zij zich in het Westen en de Randstad voordoen en veel geld opslokken. Het Rijk doet op die punten dus geen stappen voorwaarts en bij Kolibri wordt slechts een klein stapje - twee van de vier modules - uitgevoerd. Ten aanzien van de A28 wordt in de zogenaamde Spoedwet tweede fase de benutting van de A28 wel opgenomen, maar de A32 zit er nog niet voldoende in, laat staan de structurele maatregelen die op langere termijn getroffen zouden moeten worden en op grond waarvan de planstudie zou moeten worden gestart. Voor de N33 geldt hetzelfde. De provincie Drenthe en het gehele Noorden komen dus voor de vraag te staan of die projecten van een zodanig fundamenteel maatschappelijk belang worden beschouwd dat zij ook moeten worden uitgevoerd. In dat geval dient de discussie te worden aangegaan en moet er een prioriteitsstelling op tafel worden gelegd, die prioriteiten stelt ten opzichte van andere projecten. Spreker kan nog niet kwantificeren hoever de provincie daarin kan komen. Vanuit deze staten, maar ook elders hoort hij steeds weer het voorstel om te gaan voorfinancieren, maar als het gaat om de A28, de A32, de N33, de zuidelijke ringweg en Kolibri, evenals een aantal projecten in het onderliggende wegennet waarbij het gaat om de aansluiting met Rijkswaterstaat, zoals rotondes, busstroken, op- en afritten en dergelijke, dan stelt hij vast dat het om zeer grote bedragen gaat. Het college neemt zich voor om samen met de partners de komende maanden te gaan kijken wat er aan realistische voorstellen kan worden gedaan, maar dit vergt een forse afweging want voorfinanciering kost erg veel geld en het laat zich aanzien dat het Rijk op dit moment nog zeker niet van plan is om de buidel te trekken als de provincie bereid is tot voorfinanciering. Immers, het Rijk staat dan nog voor de verplichting om de gelden binnen een zekere termijn terug te betalen, al dan niet met

rente. Kortom er is nog een groot aantal problemen. Toch zal de provincie voorfinanciering in ogenschouw moeten nemen, want anders bestaat het risico dat een aantal projecten gewoonweg niet gebeurt. De provincie is met Rijkswaterstaat al in gesprek om te kijken of ten aanzien van de N48 een deel van dit project naar voren kan worden gehaald. Voor Kolibri is in de provinciale meerjarenbegroting € 3,3 miljoen opgenomen en daarin zit een belangrijke verhoging van de Drentse bijdrage, maar ook een belangrijk onderdeel van het Kolibri-project. Die bijdrage is echter gebaseerd op de veronderstelling dat het Rijk zijn deel zou betalen en dat is een ander deel dan het deel van het Rijk dat in het Meerjarenprogramma infrastructuur en transport (MIT) is opgenomen. Ook daar bestaat ten aanzien van die € 3,3 miljoen een probleem.

Als het gaat om de andere in voorbereiding zijnde projecten en het geld dat dit kost, merkt de heer Slagter op dat er in de begroting wordt gesproken over een bedrag van € 400 miljoen, terwijl de dekking daarvoor zou ontbreken. Spreker verwijst hierbij naar de oudere stukken met betrekking tot de Investeringsnota verkeer en vervoer, want daarin is twee jaar geleden al becijferd dat het minimum scenario van uitvoering van Duurzaam Veilig en de noodzakelijke aansluitings- en bereikbaarheidsprojecten voorzover het de provinciale verantwoordelijkheid betreft, al die projecten bij elkaar zullen moeten leiden tot een investering van ongeveer een miljard gulden, hetgeen een bedrag van ongeveer € 450 miljoen is. Het provinciale aandeel daarin, zo'n € 140 miljoen, in cofinanciering met Rijk en gemeenten, is in de meerjarenraming vastgesteld, waarbij een jaarlijks bedrag is opgenomen. Het betreft hier een soort van annuïteit die wordt ingehouden voorafgaand aan de investering. Het gaat dus om sparen om gedurende de looptijd de cofinanciering te kunnen regelen voor dit totale bedrag. Het geld dat daartoe in de bestemmingsreserve zit is in die zin geen dood geld, aangezien ook de rente er wordt bijgeplust en het noodzakelijk is om die mini-varianten uit te voeren. Dit is dus een absolute minimumvariant, maar omdat de GDU veel lager is dan de provincie nodig heeft en de middelen van de Interdepartementale Commissie Economische Structuurversterking (ICES) voor een aantal bereikbaarheidsprojecten maar ook voor de verkeersveiligheid zijn weggefallen, zit de provincie ook op dat punt met een gat in de

sobere ambitie die de provincie heeft en de realiteit. Op dit moment kunnen de zaken doorlopen, maar als de provincie de komende jaren dat ambitieniveau wil vasthouden en als de provincie de verkeersveiligheidsindicatoren serieus wil nemen, dan zal daar de komende jaren een probleem ontstaan. Dit zijn allemaal onderdelen in de afwegingen die het college de komende maanden hoopt te maken, zodat bij de Voorjaarsnota op die punten een financiële prioriteitsdiscussie kan worden gevoerd. Hier doorheen loopt een discussie over de decentralisatie van de N34, waar door enkele leden vragen over zijn gesteld. Dit is in de beleving van Rijk en provincie geen weg meer die een echte rijksbetrokkenheid vergt. Daar waar de provincie graag dat soort wegen in het totale verkeer- en vervoersbeleid in de afweging wil betrekken en niet afhankelijk wil zijn van de zoveelste schakel in planning en financiering, zou het goed zijn wanneer die weg in beheer en onderhoud van de provincie komt te vallen. Dit is een heel lastig traject en wat het gaat kosten of opleveren kan spreker op dit moment nog niet zeggen. De ervaring leert wel dat de provincie over het algemeen dat soort zaken op een goede en efficiënte manier kan doen, gezien de decentralisatieprojecten die er de afgelopen jaren zijn afgerond.

Ten aanzien van het kanaal Almelo-Coevorden merkt hij op dat de verdere investering in de 800-1.000-tonsvariant, nog zo'n € 55 miljoen vergt en het Rijk voelt er helemaal niets voor om er een financiële bijdrage aan te leveren. Het Rijk heeft dit project dan ook van het MIT afgevoerd. Het Rijk voert namelijk aan dat de economische rentabiliteit na de verbeteringen die hebben plaatsgevonden en die op dit moment nog plaatsvinden eerst in de praktijk zal moeten worden bewezen. Nu is die rentabiliteit uitsluitend op grond van een aantal studies vastgesteld en die zijn positief, maar binnen de landelijke prioriteitstelling is het niet dusdanig positief dat het Rijk die € 55 miljoen op tafel legt. Gelet op het belang van het kanaal, de grote investeringen die dit plan vergt en het feit dat de provincie inzicht wil krijgen in het economisch rendement die de al doorgevoerde verbeteringen met zich meebrengen, is het niet het voorname van het college om voor dit bedrag van € 55 miljoen ook nog eens de provinciale financiële taakstelling te verhogen.

Door enkelen is genoemd de luchthaven Groningen Airport Eelde. Onlangs hebben de staten daar een brief over gekregen en betref-

fende de baanverlening zal in de loop van het najaar een uitspraak worden gedaan door de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Als die uitspraak positief is, namelijk dat de baanverlenging dient door te gaan, dan zal na de overdracht van de rijksaandelen een traject in gang worden gezet waarover de staten al het een en ander hebben gehoord. De verliescompensatie die de provincie op dit moment op de begroting heeft staan zal nog een aantal jaren doorlopen, maar wel met het perspectief dat de luchthaven na een aantal jaren break-even en uiteindelijk winstgevend zou kunnen worden. Dat betekent dat de provincie nog een behoorlijk aantal jaren aan verliescompensatie vastzit, maar dan is er wel perspectief op een beter rendement op termijn. Ten aanzien van de opmerking dat met betrekking tot beheer en onderhoud alle werken gelijktijdig moeten worden uitgevoerd, merkt hij op dat dit een wens is die al langer leeft. De provincie heeft het initiatief genomen om alle werkzaamheden van alle wegbeheerders digitaal via een website aan elkaar te koppelen, zodat de bouwers de provincie daarvoor zelfs een aanmoedigingsprijs hebben gegeven. De provincie is dus op de goede weg, maar hij zegt niet toe dat altijd kan worden voorkomen dat er niet ook later nog eens iets aan die weg moet gebeuren. Ook uit het oogpunt van Arbo-begeleiding is het van groot belang om werkzaamheden zo gelijk mogelijk uit te voeren. De provincie blijft dus inzetten op de grote projecten op het gebied van verkeer en vervoer en bij een aantal daarvan heeft de provincie nog geen afrondende conclusies kunnen trekken in het overleg. In november 2003 vindt er een overleg plaats met minister Peijs dat is voorzien om meer in detail de genoemde grote projecten na te gaan en de afspraken die daarover zijn gemaakt verder uit te werken. De mogelijke voorfinanciering zal daarbij een onderdeel van de mogelijke discussie zijn.

Mevrouw HAARSMA merkt op dat de heer Peters aangeeft in de voorliggende stukken nog teveel de mens te missen. Vorige week is dit in de Statencommissie Cultuur en Welzijn aan de orde geweest en wat dat betreft kan de heer Peters met vertrouwen de toekomst tegemoet zien, want met de Voorjaarsnota zullen de staten concrete plannen voorgelegd krijgen waarin de mens centraal zal komen te staan.

## TWEEDE TERMIJN

De heer PETERS dankt de gedeputeerden voor de beantwoording van de vragen. Hij is blij dat mevrouw Haarsma de zorg wegneemt dat de mens bij deze voorstellen niet centraal zou staan, maar spreker had alleen gehoopt dat achter de voorstellen die er nu liggen de mens wat meer centraal had gestaan. Het is lang stil geweest rondom de regiovisies, iedereen worstelt met deze problematiek en gemeenten protesteren tegen de steeds hogere bijdrage die zij moeten leveren. Het afgelopen weekend heeft hij een ontwerpvisie ontvangen, zodat hij daar binnenkort wat over kan zeggen. Hoe staat het nu met het regiocontract dat opgesteld gaat worden? Zoals het staat beschreven staat er dat Drenthe zich samen met Friesland en Groningen gaat beijveren voor een zo goed mogelijk resultaat. Wat betekent dat voor de regiovisie op dit moment? Misschien dat de heer Swierstra daar helderheid in kan verschaffen? Over de Regiovisie Zuid-Drenthe/Noord-Overijssel merkt hij op dat het daar meer gaat om de toon die de muziek maakt. De vraag wordt namelijk in de tekst gesteld of de regiovisie na de evaluatie nog wel zal worden voortgezet. Natuurlijk moet er eerst worden geëvalueerd om vast te stellen of de provincie wel of niet verder wil, maar om het zo expliciet op te schrijven roept de vraag op of de wens hier de vader van de gedachte is. Is dat laatste het geval?

De heer SLAGTER merkt ten aanzien van de verkeersdrempel op dat de heer Swierstra daar het jaar 2015 noemt en aangeeft dat de staten zich daar nog niet te druk om moeten maken. De discussie is echter door de gedeputeerde zelf aangezwengeld en indien hij dit zo belangrijk vindt dan moet hij er ook beleid op ontwikkelen. Indien dat beleid wordt ontwikkeld dient dat open en bloot naar de staten toe te gebeuren zodat de staten mee kunnen denken en ontwikkelingen kunnen volgen. Spreker weet trouwens niet hoe de staten daarover denken, want daarover heeft nog geen discussie plaatsgevonden. De gedeputeerde heeft allereerst ten aanzien van het openbaar vervoer een betoog gehouden dat de rijksinkomsten er niet onder hebben te lijden, terwijl hij even later aanvoert dat de provincie wel te maken heeft met structurele bezuinigingen. Spreker wil hier graag wat duidelijkheid over, maar ook over

de positie van het openbaar vervoersbureau, want hij is bang dat als er bezuinigingen gaan komen er allereerst gekozen zal gaan worden voor rijdende bussen en minder voor de begeleiding van een OV-bureau. Zijn fractie vindt het belangrijk dat dat OV-bureau er moet komen dus moeten er middelen voor worden gereserveerd. Over de voorfinanciering van de grote projecten las hij in de krant dat wethouder Evenhuis van Emmen zei dat de provincie Drenthe niets te zeuren heeft en zelf wel een aantal zaken kan financieren. Spreker is echter bang dat het zo niet werkt. Het jaartal 2006 is cruciaal en spreker heeft begrepen dat indien deze regering eenmaal "a" heeft gezegd, dat ook zo blijft en dus heeft de provincie dan een probleem. De provincie geeft aan dat de planstudies wel worden opgepakt, maar daarin schuilt nu juist het risico, namelijk dat de provincie meegaat in planstudies terwijl de problemen blijven bestaan zonder dat er echt iets kan worden gedaan, aangezien er vanwege de bezuinigingen geen geld voor is. Het gaat er dus om welke praktische zaken de provincie wel kan betalen en welke niet. Spreker kan zich dus voorstellen dat de provincie gegeven de beschikbare middelen een keerpunt in de beleidsvorming markeert en concreet dingen aanpakt.

De heer ENGELS merkt op dat de heer Schaap in de voorgaande statenperiode nadrukkelijk is begonnen met de discussie over voorfinanciering en ook in het college de afspraak heeft gemaakt wat de grenzen en mogelijkheden zijn van voorfinanciering. Spreker heeft verder de gedeputeerde in de brief van 18 september 2003 zien aangeven om te gaan verkennen wat de grenzen van voorfinanciering zijn en hoe de provincie financieel omgaat met een aantal grotere projecten. Hij had dan ook graag gezien dat als het de kant van de voorfinanciering opgaat, de PvdA ook had aangegeven om de provinciale opcenten bijvoorbeeld met 10% te gaan verhogen of 20% van het ambtelijke apparaat te verwijderen. Het geld moet namelijk ergens vandaan komen en op zo'n moment wordt er een politieke discussie gevoerd die relevant is. Dat hoort hij echter niet en dus maakt de PvdA overbodige opmerkingen.

De heer SLAGTER merkt op dat hij op de voorfinanciering op zich geen kritiek heeft. Spreker heeft het over de haalbaarheid van plannen en de uitvoering daarvan. Hij bestrijdt ook niet de toon

van de begeleidende brief van het college, waarin staat dat de voorfinanciering en het zelf activeren van beleid gepropageerd wordt. Bij de financiering van grote projecten wijst hij echter steeds op het gevaar dat als de middelen er niet zijn, die middelen er in de verdere toekomst ook niet zijn en ook niet via voorfinanciering zijn op te brengen, aangezien de omvang van die middelen veel te groot is. De provincie moet dus goed afwegen wat zij gaat doen; of wachten op rijksmiddelen voor de uitvoering van grote projecten, of het uitvoeren van voorfinanciering van dergelijke projecten, of de uitvoering van meer betaalbare alternatieve projecten.

De heer BAAS vraagt aan wie de heer Slagter deze vragen stelt. Vindt hij bijvoorbeeld dat de staten daar ook nadrukkelijk een aandeel in zouden moeten hebben?

De heer SLAGTER merkt op dat de staten deze discussie op gang moeten brengen. Hij heeft uit het betoog van de heer Swierstra ook begrepen dat bij voorfinanciering moet worden gekeken naar de realiteit van de plannen. De heer Swierstra legt dan ook bij de staten de keuze neer voor welke projecten er fundamentele keuzes gemaakt moeten worden. Spreker vindt dat het college in het maken van die keuzes een duidelijke regierol heeft, zodat de staten in het maken van die keuzes niet alleen staan.

De heer ENGELS heeft het college duidelijk horen zeggen dat het college de staten alles zal aandragen om die discussie bij de Voorjaarsnota te kunnen voeren. Hij vraagt of de PvdA daarmee akkoord gaat.

De heer HAIKENS merkt op dat de heer Slagter eigenlijk zegt dat het geld van het vooronderzoek wat risicovol is en dat het geld wel eens beter gebruikt zou kunnen worden door de projecten die de provincie dit moment onder handen heeft, door middel van voorfinanciering alvast van start te laten gaan en daar een versnelling in te maken.

De heer SLAGTER antwoordt dat dat de uitkomst van de discussie daarover zou kunnen zijn. Er zou dus kunnen worden gekozen voor de planstudie, terwijl daar wel bepaalde grenzen bij worden aangegeven. Het kan ook zijn dat de termijnen zo lang worden dat er andere keuzes moeten worden

gemaakt, maar die discussie zal in de staten moeten plaatsvinden en daar wil spreker nog niet op vooruitlopen. Spreker wijst in zijn betoog slechts op knelpunten die voorliggen. De discussie over die knelpunten komt in het voorjaar aan de orde en dan zal die discussie ook plaatsvinden. Indien in een meerjarentraject gelden zijn vrijgemaakt voor Kolibri, dan is dat een punt van aandacht waar hij op dit moment een opmerking over wil maken. Hij merkt verder op dat hij het begrip "dood" geld heeft gebruikt, maar niet in relatie met de bestemmingsreserve. Het ging spreker meer om de regiofondsproblematiek. Ten aanzien van de Zuiderzeelijn vraagt hij hoever de politieke besluitvorming in dat kader is gevorderd.

De heer HAIKENS merkt ten aanzien van het project "Duurzaam Veilig" op dat de provincie dit project niet alleen kan uitvoeren maar er meerdere partijen bij nodig heeft, zodat de doelstellingen van het project worden bereikt. Spreker vermoedt echter dat hier en daar de klokken niet helemaal gelijk staan en spreker vindt het een uitdaging voor het college om die klokken wel gelijk te laten staan. In de discussie is de terminologie over voorfinanciering gevallen. Spreker vindt dat de discussie over de houding ten opzichte van voorfinanciering in de provinciale politiek nodig gevoerd moet worden, want het betreft hier een element die de VVD-fractie noodzakelijk acht om Noord-Nederland economisch te verbeteren en in ieder geval niet achteruit te laten gaan. De gedeputeerde heeft een groot aantal zaken genoemd waarbij metingen en tellingen een cruciale rol van betekenis vervullen en dat betekent per definitie dat Noord-Nederland het vaak zal moeten afleggen als het gaat om West-Nederland. Dat betekent in die redenering ook dat er niets gebeurt en dat vanwege die afweging investeringen in het westen van het land worden gepleegd. In een dergelijk geval zou duidelijk naar voren komen, dat uit voorfinanciering blijkt dat de provincie zelf bereid is om haar nek uit te steken en er iets aan te doen. Zijn de staten bereid om daarover te discussiëren en er vorm en inhoud aan te geven? Natuurlijk zullen de staten dan tot een prioriteitenstelling komen en in de Statencommissie MWG is in het kader van het aankoopbeleid door zijn collega Smidt de term voorfinanciering ook al geoperd. Over deze zeer belangrijke aspecten voor de economie in Noord-Nederland kan volgens de

VVD-fractie worden gesproken, ook als het erom gaat er een vorm van voorfinanciering op los te laten. Dat houdt natuurlijk niet in dat de VVD iedere vorm van voorfinanciering zal accepteren. In dit kader gaat het veeleer om het verkennen van de mogelijkheden, wat dit betekent en wat het zal opleveren. Spreker merkt op in dit kader te denken aan een vorm van voorfinanciering voor het project met betrekking tot de A28, want geheel Noord-Nederland heeft er belang bij dat de doorstroming van de A52 naar de A32 meer capaciteit krijgt, dan op dit moment het geval is. Spreker proeft dat de PvdA in een wat genuanceerdere vorm, een vorm van voorfinanciering ook wel bespreekbaar acht.

De heer ENGELS merkt op dat hier veel integrale aspecten van beleid aan vast zitten, zodat hij suggereert dat deze discussie meer in de commissie BFE thuishoort.

De heer HAIKENS merkt op dat de interruptie van de heer Engels nogal eenzijdig is. D66 heeft deze middag eigenlijk geen politieke inbreng geleverd in deze vergadering en dan is het goedkoop om de politieke inbreng van andere fracties op deze manier af te doen.

De heer ENGELS zegt toe dat de overige fracties in de loop van de begrotingsbehandeling op allerlei manieren gelegenheid krijgen om te reageren op de inhoudelijke standpunten van D66. Dat hij nu geen aanleiding ziet om inhoudelijk te reageren op het collegebeleid, zou de overige fracties deugd moeten doen. Als de VVD-fractie dan in het kader van de opmerkingen over mogelijke voor te financieren projecten opmerkt er wel wat voor te voelen om de problemen op de A28 in de buurt van Meppel vooraan op de lijst van projecten te zetten, dan is spreker daar niet meteen van onder de indruk. In de brief van het college wordt deze gehele problematiek namelijk veel breder en diepgaander neergezet.

De heer HAIKENS merkt op dat de mening van de staten een andere is dan die van het college en het zou D66 sieren wanneer deze fractie ook inhoudelijke standpunten in deze statenzaal zou neerleggen, zonder direct te verwijzen naar de algemene beschouwingen op 4 en 5 november 2003.



De heer ENGELS merkt op dat dit helemaal niets met politieke moed te maken heeft. Bovendien hoeven deze aspecten niet eerst bij de algemene beschouwingen te worden ingebracht, want er is ook nog een commissie BFE. Bovendien vindt hij een losse opmerking over de problematiek rondom de A28, los van iedere integrale overweging, niet getuigen van politieke moed. Spreker zal dan ook wel zien of deze opmerking van de VVD-fractie ook in de commissievergadering BFE wordt gemaakt. Het is onzin om ergens een losse opmerking over te maken en vervolgens te zeggen dat het uiten van een dergelijke opmerking getuigt van politieke moed.

De heer LANGENKAMP merkt op dat de VVD-fractie in eerste instantie een lans brak voor verbreding van het kanaal Coevorden-Almelo, terwijl deze fractie later sprak over aanpak van de problematiek van de A28. Dat vindt spreker jammer, want als er wat wordt gedaan aan verbreding van het kanaal, dan is de kans groot dat er aan de A28 nauwelijks of niets hoeft te gebeuren. Verder merkt hij op dat de heer Swierstra nogal voorzichtig reageerde op de mogelijkheid van bezuinigingen op het openbaar vervoer in de termijn waarover nu meerjarenafspraken zijn gemaakt. Hij vraagt of het klopt dat er mogelijk al dit jaar bezuinigd zal worden.

De heer DE JONG heeft in eerste instantie gevraagd naar mogelijke begrotingsgetallen met betrekking tot compensatiekosten voor POP II. Op die vraag heeft hij nog geen antwoord gekregen.

De heer WIERINGA merkt op dat de € 500.000,-- voor de EHS grotendeels opgaat aan faunapassages. In de huidige tijd van bezuinigingen moet er wel worden gekeken waaraan de provincie haar middelen wil en kan besteden. Verder wordt er gezegd dat Groningen Airport Eelde eerst nog verliesgevend blijft, maar dat het op termijn wel winstgevend is. Op welke termijn zal Groningen Airport Eelde winstgevend zijn? Volgens de gedeputeerde is de N34 niet voor het Rijk van belang, maar deze weg is voor de provincie wel belangrijk. Hij wil weten waarom de N34 in het POP niet wordt aangegeven als mogelijke vierbaansweg.

De heer SWIERSTRA merkt ten aanzien van de Regiovisie Zuid-Drenthe/Noord-Overijssel op dat deze regiovisie een andere historie heeft dan de

Regiovisie Assen-Groningen, maar ook een andere samenhang in de sociaal-economische en ruimtelijk-economische politiek. Dat verklaart ook het verschil in de dynamiek in de activiteiten. Er worden verdere studies gemaakt over wat er wel en niet kan en het stedelijk netwerk bestaat. Op dit moment wordt er nagedacht hoe de provincie hierin verder gaat. Spreker denkt niet dat het college tot het standpunt zal komen dat het het beste is om ermee op te houden, want het college ziet het gebied dat door de regiovisie wordt bestreken als een van de Drentse kernzones. Daar is het instrument van de regiovisie voor nodig. Het zou wel kunnen zijn dat het college op enig moment gaat nadenken over de vraag hoe dit operationeel gedaan moet worden. Daarbij is van belang of de provincie dit als een groot gebied van Zwolle tot het Duitse Meppen blijft zien dat vanuit een visie operationeel moet worden aangestuurd of dat de provincie dit gebied beschouwt vanuit een regionaal-ruimtelijke economische visie, dat in een paar onderdelen wordt opgedeeld. Zo heeft spreker zeer recent een overleg gehad met de gemeente Emmen en Duitsers uit de omgeving van Meppen om te kijken of er wat meer grensoverschrijdende dynamiek kan worden aangebracht. Dit voortschrijdend inzicht betekent echter niet dat wordt afgezien van de regiovisie, maar dat er zal worden gekeken naar een wat andere aansturing. Op het verdwijnen van de verkeersdrempel zal hij nu niet al te uitgebreid meer ingaan, aangezien die discussie in de vorige statencommissievergadering redelijk intensief is gevoerd. Bij het komende POP zullen de staten daarbij de strategische hoofdlijnen moeten aangeven en moeten bevestigen of de staten die kant op willen. Het college zal dit vervolgens uitwerken in het uitwerkingsplan van het PVVP. Ondertussen is het college druk bezig om te kijken hoe met "Duurzaam Veilig" moet worden omgegaan. Iedere dag weer heeft de provincie immers feitelijk problemen met dorpen en omwonenden over de vraag of er wel of geen drempels moeten blijven. Het college blijft dus volop bezig om actief beleid op dit punt in te zetten, vooral om op een andere manier hetzelfde effect te kunnen bereiken als met de drempels mogelijk is. Met betrekking tot de bezuinigingen op het openbaar vervoer merkt hij op dat dit een buitengewoon ingewikkelde materie is, waarbij de provincie nog te maken heeft met de bezuinigingen van vroegere kabinetten, wat structureel doorwerkt. Hoewel dit is afgedekt door de meer-

jarenramingen, blijft het een zorgpunt in hoeverre de bezuinigingen zullen blijven doorlopen in de nieuwe concessies. Op dit moment heeft spreker geen vrees dat in de lopende concessies extra bezuinigingen tot grote problemen zullen leiden, maar ook op dat punt is spreker in afwachting waar het rijk mee zal komen. Door de bank genomen heeft de provincie voor dit beleidsonderdeel veel minder geld dan de provincie eigenlijk zou willen hebben en vandaar dat er wordt geworsteld met nieuwe vormen van openbaar vervoer, experimenten en het zo efficiënt mogelijk inzetten van de middelen. Als het gaat om het reserveren van geld voor het OV-bureau merkt spreker op dat op het moment dat de provincie een gunning doet nadat de inschrijvingen op de concessie zijn binnengekomen, er een besluit wordt genomen over de wijze waarop en de mate waarin het OV-bureau gefinancierd kan worden hetzij uit de bestaande middelen, hetzij uit de ruimte die nog in de aanbesteding zit. Dat zijn communicerende vaten en in die zin kunnen de staten daar op dit moment nog geen besluit over nemen. Dit heeft ook te maken met het feit dat de provincie nog bezig is met het uitontwikkelen van hoe dit OV-bureau er precies uit komt te zien. Wel is hier een aantal gedachten over ontwikkeld, welke zich in een stroomversnelling bevinden. In de loop van het komende jaar zal het college daar verder helderheid over kunnen verschaffen en dan zullen de staten ook worden geïnformeerd over wat dit in financiële zin gaat betekenen. De ontwikkelingen ten aanzien van de Zuiderzeelijn blijven spannend. In het beleid van deze regering is het bedrag van € 2,7 miljard voor realisatie van die lijn gewoon vastgelegd en ook afgelopen week is bevestigd dat het Rijk achter die lijn blijft staan. Het wachten is nog op het ondertekenen van de bestuursovereenkomst, die enkele maanden is uitgesteld om te kunnen nagaan in hoeverre de noordvleugel van de Randstad bij de uitvoering van het plan betrokken kan worden en Noord-Holland dus aangesproken kan worden op medefinanciering van het totaal. In die zin is dit een positief signaal want in de publicaties die daarover zijn verschenen wordt ook andermaal bevestigd dat de afspraken op dit punt worden nagekomen. Dat betekent dat gewacht moet worden totdat de bestuursovereenkomst is ondertekend. De discussies rondom de consultatie van Friesland en de overige provincies is daaraan gerelateerd. In Friesland is vastgesteld dat die consultatie geen

referendum is, maar het is wel meer dan uitsluitend hier en daar eens even vragen wat de burger ervan vindt. De partners in het Zuiderzeelijntraject zitten nu op de lijn dat wordt geprobeerd om in Friesland, Groningen en Drenthe hetzelfde soort consultatie van de bevolking te doen plaatsvinden. Dat zal gebeuren aan de hand van enquêtes, gecombineerd met informatiebijeenkomsten in de regio, waarin zo objectief mogelijk informatie zal worden gegeven over de verschillende aspecten. Dat die aspecten in Noord-Drenthe verschillen van die in Zuid-Drenthe is duidelijk en dat moet er ook uitkomen. Als het gaat om de haalbaarheid van "Duurzaam Veilig" dan hangt dit af van de normen die eraan worden gesteld. Voor een werkelijk goede uitvoering van "Duurzaam Veilig" komt de provincie veel geld tekort en dat kan betekenen dat er meer slachtoffers worden geaccepteerd, maar ook dat de provincie op dat gebied een eigen verantwoordelijkheid wil nemen. Het nemen en uitspreken van de eigen verantwoordelijkheid betekent zowel op dit terrein, als dat van de voorfinanciering, dat het altijd om veel geld gaat. Voorfinanciering lijkt soms beschouwd te worden als een ideale oplossing, terwijl het toch niet dé oplossing voor alle kwalen is. Het kost immers gewoon geld wat ergens vandaan moet worden gehaald en er moet ook gewoon rente over worden betaald. Als de provincie dus al zou zeggen bereid en in staat te zijn om voor te financieren, dan nog moet het Rijk bereid zijn om dat te accepteren, want daarmee neemt het Rijk ook de verplichting op zich om het project uiteindelijk te betalen. Als op die manier in het hele land voorfinanciering plaatsvindt van allerlei projecten, dan betekent dat een beslag op de rijksmiddelen tot ver na 2010 en daarmee heeft het Rijk natuurlijk wel een probleem. Het is dus zeer wel denkbaar dat de provincie voor de vraag komt te staan of de provincie bereid is bepaalde zaken helemaal voor eigen rekening te nemen. Dat is in feit de principiële politieke vraag, die tevens luidt of de provincies, gemeenten en waterschappen bereid zijn die zaken over te nemen die op dit moment nog tot de verantwoordelijkheid van het Rijk behoren. Dit is een heel lastige vraag, waarmee een bom onder de onderhandelingen wordt gelegd en vandaar dat de provincie terughoudend is om daar harde uitspraken over te doen. Spreker vraagt aan de staten dan ook een stuk inlevingsvermogen met betrekking tot de ingewikkelde processen die de provincie nog gaat tegenkomen. De kwestie

rondom de voorfinanciering zal dus als een boemerang werken op de politieke keuzes die de verschillende partijen in de staten gaan maken. Dit zal dus zeer forse politieke keuzes met zich mee gaan brengen. Het college zal gaan proberen om dit voor de staten en zichzelf inzichtelijk te maken. Het college zal ook proberen om met voorstellen te komen waarvan het college vindt dat zij realistisch zijn en politiek verantwoord. Het is echter aan de staten om daar de finale begrotingsbesluiten over te nemen. Ten aanzien van de compensatie en het POP merkt hij op dat in het huidige provinciale beleid op alle mogelijke beleidsterreinen middelen voor compensatie zitten. Zo noemde spreker zojuist het bedrag voor faunamaatregelen en deze kunnen alle onderdelen zijn voor compensatie. Er komt uiteindelijk bij het POP een uitvoeringsprogramma en daar zal de vertaalslag worden gemaakt naar de desbetreffende begrotingsartikelen, teneinde die met elkaar in overeenstemming te brengen. Het kan echter nooit zo zijn dat er gekeken wordt voor welke onderdelen de provincie geld over heeft, zodat het POP daarop aangepast wordt. De provincie zal dus een integrale afweging moeten maken over wat er bereikt kan worden en hoe dat gefinancierd gaat worden. Tegen die vragen zal de provincie dus aan gaan lopen en op het moment dat er geen geld voor is, zal er óf aan de inkomstenkant iets moeten worden gedaan, óf aan de uitgavenkant en dat laatste betekent dat de doelstellingen in het kader van het POP zullen moeten worden aangepast. Het zou kunnen zijn dat dit een tijdelijke aangelegenheid is, want het POP gaat over een periode van tien jaar terwijl de ontwikkelingsvisie over een nog langere periode gaat. Het kan niet zo zijn dat wat op de lange termijn goed wordt gevonden voor deze provincie, nu opeens wordt geblokkeerd doordat er de komende drie, vier jaar voor dat onderdeel geen geld is, want dat mag de visie niet frustreren. Dat geldt ook voor het bedrag van € 500.000,- voor de faunapassages, want het college is van oordeel dat het uitgeven van dat bedrag op dit moment verantwoord en noodzakelijk is. In het POP staat ten aanzien van de N34 aangegeven dat er geen vierbaansweg over de Hondsrug komt, dus indien er fracties zijn die daar wel voor pleiten dan neemt spreker dat voor kennisgeving aan. Er zijn echter talloze financiële, ruimtelijke, landschappelijke en verkeerskundige redenen die pleiten tegen een vierbaansweg over de Hondsrug.

Programma 9.0. Ruimtelijke ordening  
Programma 9.1. Volkshuisvesting/stedelijke vernieuwing

De heer SLAGTER merkt op dat hij het van belang acht dat goed wordt gekeken naar de herstructureringsplannen van de oude wijken. De doelstellingen zijn bekend en tevens de gunstige resultaten in Emmen en Hogeveen. Het punt van de financiering door het Samenwerkingsverband Noord-Nederland (SNN) in 2006 is ook duidelijk, maar op provinciaal niveau speelt mee dat de middelen van het Intergemeentelijk Samenwerkings Verband (ISV) afnemen. Het gaat hier weer opnieuw om beleid dat van belang is en waarvan de financiering onder druk staat. In de begroting wordt genoemd dat er een verantwoording van het gebruik van ISV-middelen gaat plaatsvinden, waarbij als proef in de gemeente Emmen als een van de vier programmagemeenten zal worden gekeken of de doelstellingen zijn gehaald en wat een financiële korting zou kunnen betekenen als de doelen niet gehaald worden. Het is belangrijk om te gaan kijken hoe deze processen zich voltrokken hebben, aangezien de gemeente voor een groot deel afhankelijk was van marktpartijen in het kader van de realisatie van woningplannen. In de begroting is te zien dat apparaatskosten een aanzienlijk deel wegslokken en dat zal hebben doorgespeeld in de uitwerking ervan. Heeft de inzet van deze middelen ook een multipliereffect gehad? Als het gaat om de revitalisering van bedrijventerreinen, dan wordt dit in de begroting vooral als economisch aspect naar voren gebracht. Parkmanagement lijkt echter niet alleen geschikt voor oude bedrijventerreinen, maar ook voor nieuwe. Spreker denkt dat bij het opknappen van oude bedrijventerreinen mee kan spelen, dat er moet worden nagedacht over fysieke herstructurering of herverkaveling van oude terreinen, zodat de provincie zich daar moet afvragen welke rol zij kan spelen bij ondersteuning van gemeenten. Het lijkt spreker wenselijk om daar een nader onderzoek naar te doen in de gemeenten waar dit speelt. Ten aanzien van het LOFAR-project merkt hij op dat het optimisme over dit project wordt getemperd door de recente persberichten. Er zou een negatief advies met betrekking tot dit project circuleren en daar zou in staan dat de spin-off van LOFAR gering is. Spreker heeft begrepen dat het kabinet op 24 oktober 2003 een besluit gaat nemen over de verdeling

van de middelen voor innovatie en infrastructuur. Als het LOFAR-project daar uitgehaald gaat worden, dan heeft deze provincie toch een behoorlijk probleem. Hoe kijkt het college daar tegenaan?

De heer PETERS merkt op onlangs met een statenexcursie in Deventer en Kampen te zijn geweest en in Deventer viel hem vooral op dat daar een enorm aantal woningen gebouwd gaat worden in een enorme snelheid. In een Drentse gemeente als Emmen blijft nieuwbouw toch wel enorm achter, terwijl het een heel grote gemeente is met een keer zoveel ambtenaren als de provincie, dus deze gemeente zou plannen moeten kunnen maken en moeten kunnen bouwen, terwijl het maar steeds niet gebeurt. Hoewel de provincie enigszins op afstand staat van de gemeente, hoopt spreker dat de gedeputeerde toch dezelfde zorg heeft als spreker, namelijk waarom een gemeente als Emmen niet in staat is om in voldoende woningen te voorzien. In de voorstellen die nu voorliggen is niets te vinden over investeringen in de volkshuisvesting en het lijkt wel alsof daar geen prioriteit aan wordt gegeven, hoewel het wel in het collegeprogramma staat.

De heer DE JONG merkt op dat de heer Peters kennelijk niet op de hoogte is van de stand van zaken bij de gemeente Emmen, gezien zijn opmerking over het aantal ambtenaren bij die gemeente, aangezien daar een politiek verhaal aan vast zit, terwijl de gemeente Emmen ook VINEX-locaties heeft. Bovendien zit aan deze problematiek een ruimtelijk verhaal vast, evenals grondposities. Spreker vindt dan ook dat de heer Peters erg ongenueanceerd uithaalt naar het ambtenarenapparaat van de gemeente Emmen.

De heer PETERS merkt op dat het grote aantal ambtenaren in de gemeente Emmen toch invulling moet kunnen geven aan de opdrachten die er liggen. Hij neemt aan dat de heer De Jong hier zit als statenlid en niet als medewerker van de gemeente Emmen. In het collegeprogramma wordt gezegd dat er aandacht is voor het bevorderen van de bouw en renovatie van huurwoningen. Er is steeds meer vraag naar huurwoningen, in tegenstelling tot een aantal jaren geleden. Kan hij op dit punt van het college nog initiatieven verwachten? De gedeputeerde zou hierin een voorttrekkersrol moeten hebben en zijn vraag is of de gedeputeerde overlegt met woningbouwcorpora-

ties en gemeenten op het punt van huurwoningen. Ten aanzien van starters op de woningmarkt heeft de gedeputeerde geantwoord dat het antwoord op de vraag van de heer Langenkamp in het POP te vinden zal zijn, maar spreker kan zich niet voorstellen dat de vraag, zoals die door de staten is neergelegd, en het antwoord van de gedeputeerde, namelijk dat hij zal inventariseren en dat de staten daarover worden geïnformeerd, integraal onderdeel zal uitmaken van het POP. Spreker vraagt dan ook hoe het zit met starters. De bottleneck zit hem waarschijnlijk in de grondprijs en de aanvullende eisen die gemeenten stellen. De gemeenten hanteren de grondprijzen als belangrijke bron van inkomsten en die verlaging gebeurt dan ook niet vanzelf. Ook in de Nota wonen is door het vorige college tal van mogelijkheden aangereikt die kunnen worden ingezet om starters beter aan een woning te helpen. Spreker vraagt of het college hem kan informeren over de voortgang van het bouwen van starterswoningen. Heeft het college over dit punt, namelijk de problemen met starters op de woningmarkt, overleg met andere gemeenten? Spreker ondersteunt het betoog van de heer Slagter op het punt van LOFAR en maakt zich daar ook ernstig zorgen over.

De heer IDEMA merkt op dat op het gebied van ruimtelijke ordening gewacht moet worden op rijksbeleid. Is het college hierin afwachtend of reageert het college proactief? Wat zijn de consequenties voor Drenthe indien het nieuwe rijksbeleid op zich laat wachten? Wordt er niks gedaan of wordt het in de ijskast gezet? De nieuwe Wet op de Ruimtelijke Ordening geeft provincies een andere rol. Is het een verbetering of verslechtering voor de provincie voor wat de regierol betreft? De PvdA hecht grote waarde aan contouren, maar blijven deze ook gewaarborgd? In de Staatscourant van vanochtend staat dat de minister komt met een noodwet waarmee een aanjaagteam tot stand wordt gebracht ter bestrijding van de stagnatie van de woningbouwproductie. Geldt dit alleen voor de Randstad of ook voor Drenthe? Staan veranderde bestemmingsplannen ook op de agenda van het bestuurlijk overleg tussen college en gemeenten? De PvdA vindt namelijk dat burgers in Drenthe recht hebben op een up-to-date bestemmingsplan zonder al te veel bureaucratische vrijstellingsprocedures. Als het gaat om de beleidsmonitoring op pagina 99, punt 39002, vraagt hij hoe betrouwbaar deze

monitoring kwantitatief en kwalitatief is. Wordt de kwaliteit van de monitoring regelmatig gecontroleerd?

De heer SMIDT vraagt zich ook af hoe houdbaar deze begroting is in relatie tot de plannen van het kabinet, wanneer niet alleen het college maar ook het kabinet op stoom komt. Het Interprovinciaal Overleg (IPO) heeft op 3 oktober 2003 gesproken met minister Dekker, die de hete adem in de nek voelt van de achterblijvende woningbouwproductie. Uit de website van het IPO blijkt dat daar ook de contouren zijn geschetst van de Nota ruimte, waarbij duidelijk afstand wordt genomen van de vijfde Nota ruimtelijke ordening van minister Pronk. Spreker heeft de indruk dat de stellingnamebrief van de heer Kamp nog eens wordt benadrukt. In hoeverre trekt het college zich daar iets van aan? Mevrouw Dekker wil zelfs nog contact opnemen met de NHV om de Habitat- en de vogelrichtlijn buiten werking te stellen als deze de woningbouw zouden temperen. Spreker wenst haar veel succes, want het is ook bekend hoe het met de nitraatrichtlijn in Europees verband is verlopen. De tendens is dus momenteel dat qua woningbouw alle remmen los gaan en de contingents en fasering worden losgelaten door de gemeenten. Wat vindt de gedeputeerde daarvan? Leidt dit tot bijstellingen? Hij deelt de ongerustheid ten aanzien van LOFAR en roept alle fracties op richting Den Haag de nodige actie te ondernemen. Ziet de gedeputeerde nog windmolens verschijnen op het defensie terrein in Coevorden of moet de provincie allengs op zoek naar een andere locatie? Hoe beoordeelt de gedeputeerde de suggestie van de Kamer van Koophandel dat er bij bezuinigingen en herschikkingen van Defensie grote kansen liggen voor de provincie Drenthe, omdat er in Drenthe al grote vestigingsplaatsen van Defensie zijn en Seedorf dus wel eens naar Havelte zou kunnen worden overgeheveld? In de begroting wordt ingezet op duurzame stedenbouw en duurzame bedrijfsterrainen. Sinds het laatste werkbezoek is hij er nog weer eens in bevestigd hoe nuttig dat is, maar nu blijkt dat het Rijk € 500 miljoen gaat bezuinigen op positieve prikkels ten aanzien van energie en milieu. Wat betekent dit voor de Drentse ambitie?

De heer LANGENKAMP merkt op dat op pagina 100 staat dat er een nieuw systeem van monitoring is van woningvoorraad en ontwikkelingen in

Drenthe. Is het college er al uit met de gemeenten wat het aantal woningen per gemeente is? Daar wordt al jaren over onderhandeld en er zijn nog steeds zes gemeenten die andere aantallen hanteren dan de provincie. Dit is voor de startnotitie wel handig om te weten, ook bij POP II. Op pagina 101 staat dat bij de snelste varianten van de Zuiderzeelijn een tracé-MER-studie wordt verricht. Wat wordt hiermee bedoeld? Is er één snelste variant of worden deze alle onderzocht? Is dit een typfout of is er sprake van een verandering van inzicht?

Mevrouw HAARSMA antwoordt dat de heer Slagter de herstructureringsplannen van groot belang acht. Het college onderschrijft dat volledig en heeft dat ook in de brief van 18 september 2003 aangegeven. Het is bekend dat de financiering lastiger en moeilijker wordt. Zo zullen de ISV-gelden beduidend minder zijn dan voorgaande jaren en vooral de grote steden azen op de gelden waar de provincie recht op heeft, dus dat is een lastig onderhandelingstraject. Duidelijk is wel dat de provincie minder geld zal krijgen. Ten aanzien van de proefverantwoording merkt zij op dat Emmen, Hoogeveen en Coevorden, Meppel en Assen meedraaien in die proefverantwoording. Door het IPO wordt bekeken hoe dat aan de vork zal worden gestoken en hoe dit gemonitord moet worden. Volgens spreker loopt het proces op dit moment goed, maar zij kan nog geen totaalstand bieden, want in 2005 zal er worden gerapporteerd. Het gaat er dus echt om wat de gemeente goed doet en wat er op dit moment wordt gemeten. Ten aanzien van het multiplier-effect merkt zij op dat gemeenten moeten opgeven hoeveel inzet van de ISV en hoeveel marktinzet zal plaatsvinden. Dit is een onderdeel van de monitoring en dat zal allemaal in 2005 aan de orde komen. Ten aanzien van de revitalisering van bedrijventerreinen merkt zij op dat dit helder is en een speerpunt vormt voor het college. Het zal duidelijk zijn dat revitalisering van bedrijventerreinen en herverkaveling ertoe zal leiden dat de verantwoordelijke gedeputeerde de gemeenten zal ondersteunen voorzover zij dat kunnen doen. Wellicht dat dit gezien de huidige situatie wel een speerpunt is, namelijk revitalisering boven het realiseren van nieuwe bedrijven. De provincie is daarover ook in gesprek met de gemeente. Het heeft dus zeker de aandacht.

Kijkend naar de huidige situatie gaat revitalisering boven het realiseren van nieuwe bedrijventerreinen.

Ook dit weekend stond in de krant weer een artikel over het LOFAR-project. Het college maakt zich net als de staten heel veel zorgen over de voortgang van dit project. Zij is erg druk bezig met alle partijen om te kijken hoe dit project naar Drenthe kan worden gehaald, want dit is van essentieel belang voor de economische en gemeenschappelijke impuls in Drenthe. Het college is daarover in gesprek met gemeenten. De reden waarom dit is mislukt en de reden waarom de wijze heren negatief hebben geadviseerd, heeft te maken met de interdepartementale projectgroep die de economische en wetenschappelijke waarde van het project niet inzag. Het college zal samen met de staten via alle politieke kanalen kijken wat er gedaan kan worden, waarbij ook nauw wordt samengewerkt met de projectleiders van LOFAR. Het heeft dus alle aandacht.

In de pers wordt het college dagelijks bestookt met de problematiek rondom de woningbouw. Er worden te weinig woningen geproduceerd en er zijn te weinig huurwoningen. Op dit moment geldt in nagenoeg elke gemeente dat er praktisch nergens voortgang wordt geboekt. Spreker heeft daarom het initiatief genomen om met de portefeuillehouders ruimtelijke ordening uit de twaalf gemeenten aan tafel te gaan en een eerste bestuurlijk overleg met betrekking tot deze problematiek aan te gaan. Het vervolg van dat overleg zal zijn dat de provincie met verschillende marktpartijen, zoals de corporaties, aan tafel zal gaan zitten om te kijken hoe deze problematiek vlot kan worden getrokken. Op dit moment is duidelijk dat er iets moet gebeuren en in dat kader moet ook het voorstel van de minister om kantoorgebouwen om te bouwen tot huurwoningen, worden meegenomen.

De heer SMIDT merkt op dat uit het overleg met de portefeuillehouders zal blijken dat de grote kernen niet datgene mogen bouwen wat zij willen bouwen en dat de kleinere kernen niet meer kunnen bouwen dan zij mogen bouwen.

Mevrouw HAARSMA merkt op dat die problematiek ook wel duidelijk is. Spreekster denkt dat de veronderstelling dat kleine kernen niet mogen bouwen vaak niet opgaat. Hoewel zij geen passende oplossing heeft, moet iedereen creatief zijn

om te kijken waar in deze zaak toch iets kan worden vlot getrokken. Daar waar met starterswoningen wordt begonnen, kost dit gigantisch veel geld. Ook daar leven veel problemen wat met grondproblematiek te maken heeft. Dit heeft dus alle aandacht en met betrekking tot woonplannen zal dit weer uitgebreid op tafel komen. Spreekster zal de staten hiervan dus op de hoogte houden. De heer Smidt heeft een opmerking gemaakt over de Noodwet, wat inhoudt dat er meer kan en meer mag. Het is bekend dat met de nieuwe Nota ruimte meer beleidsvrijheid voor provincie en gemeenten is ontstaan, zodat dit zo begrepen kan worden dat de provincie en gemeenten vrijelijk hun gang kunnen gaan. Spreekster stelt voorop dat de provincie Drenthe vooruitloopt op het rijksbeleid, in de vorm van het integrale beleid zoals dit in het POP is verwoord. Er zijn maar weinig provincies die een POP hebben en uiteindelijk zitten de meeste provincies te wachten op het Rijk om te horen wat wel en niet kan. Het streekplan zal uit de nieuwe Nota ruimte verdwijnen en daar komt een structuurvisie voor in de plaats. Op het moment dat het POP wordt vastgesteld, kan worden gekeken in hoeverre de provincie daarmee al anticipeert op de Nota ruimte. In het POP heeft de provincie afspraken gemaakt en contouren vastgesteld. Daar zal bij de behandeling van het POP op worden teruggekomen. Spreekster meent dat de provincie haar eigen verantwoordelijkheid heeft. Daar waar het gaat om de invulling van het POP zal de provincie niet alles normen met betrekking tot kwaliteit en fasering los laten en spreekster denkt dat dit ook niet de bedoeling is van de Noodwet.

De heer SMIDT merkt op dat deze argumenten verdampen op het moment dat de bouwproductie niet wordt gehaald, terwijl deze provincie evenmin wil worden geconfronteerd met woningnood.

Mevrouw HAARSMA merkt op dat deze opmerking terecht is, maar het college heeft stedelijke vernieuwing als belangrijk speerpunt in het collegeprogramma staan. Dat is ook in de brief van 18 september 2003 te lezen en daar is € 2 miljoen voor uitgetrokken. Dat betekent dat de provincie vooral met de grote gemeenten in gesprek gaat om te kijken hoe concrete plannen kunnen worden ingevuld. Spreekster is het ermee eens dat het een mooi verhaal is om op te schrijven, maar het

moet ook worden geconcretiseerd en daar wil het college heel nadrukkelijk mee aan de slag gaan.

De heer SMIDT geeft aan dat de minister gemeenten zoveel mogelijk ruimte geeft om woningen te bouwen en dat er niet meer wordt gestuurd op fasering en kwaliteit. Hij vraagt of de provincie dit naast zich neer legt.

Mevrouw HAARSMA antwoordt dat de provincie Drenthe kwaliteit wel hoog in het vaandel heeft staan en dat dit zelfs expliciet in het POP staat genoemd. Het is haar dan iets te makkelijk om in reactie op het nieuwe rijksbeleid alle remmen los te gooien en het woord kwaliteit te vergeten. Spreekster denkt dat dit ook genuanceerder moet worden bekeken.

De heer ENGELS vraagt of de heer Smidt instemt met die opstelling van het college.

De heer SMIDT antwoordt dat dit ervan afhangt. Hij vindt dat het halen van de bouwproductie in de grotere steden in Drenthe wezenlijk is om het probleem van tekorten in de woningbouw tegen te gaan. Er ligt ook voor Drenthe een taak om te zorgen dat het probleem van de woningnood niet zal opdoemen.

De heer ENGELS vraagt of de heer Smidt dan ook wil tornen aan de geldende afspraken met betrekking tot fasering en kwaliteit.

De heer SMIDT antwoordt dat het niet zo mag zijn dat Drenthe om de oren wordt geslagen met het verhaal dat de bouwproductie niet is gehaald, terwijl met regelgeving de grote steden geremd zijn in het halen van de bouwproductie.

Mevrouw HAARSMA antwoordt dat het ook niet zo mag zijn dat door het loslaten van regelgeving lukraak gebouwd gaat worden, zodat de provincie over een aantal jaren met de gebakken peren zit.

De heer SMIDT merkt op dat die opdracht ook alleen geldt in de richting van de grote kernen en dat het zaak is om het landelijke gebied te ontzien. Natuurlijk dient er op kwaliteit te worden getoetst, maar in eerste instantie dient de landelijke doelstelling voor de bouwproductie gehaald te worden.

De heer DE JONG vraagt of de heer Smidt dan ook vindt dat in de grote kernen kwalitatief minder gebouwd mag worden.

De heer SMIDT merkt op dat het hem weinig zinvol lijkt om te moeten herbouwen wat op dit moment gesloopt wordt, omdat destijds de bouw kwalitatief minder was. Het is in eerste instantie zaak om de bouwproductie te halen, terwijl in de grote kernen de ambtenaren van bouw- en woningtoezicht van de gemeenten de toets van de kwaliteit op de bouw loslaten en op die manier waarborgen dat woningen van goede kwaliteit worden gebouwd.

De heer DE JONG merkt op dat de heer Smidt daar op zichzelf gelijk in heeft, maar in het verleden zijn er wijken als Amsterdam-Zuidoost neergezet waarbij spreker ervan uit gaat dat dat niet hetgene is wat de heer Smidt wil.

De heer SMIDT merkt op niet te weten wat er precies is misgegaan in Amsterdam-Zuidoost, maar hij heeft wel een beeld wat de taakstelling qua bouwproductie in de provincie Drenthe is. Daarnaast heeft hij een beeld van de kwaliteitseisen. Er dient in dat kader zoveel mogelijk sprake te zijn van synergie tussen productie en kwaliteit.

Mevrouw HAARSMA merkt op dat de provincie inderdaad zal gaan kijken hoe in de steden de bouwproductie zo snel mogelijk kan worden opgevoerd.

De heer SMIDT merkt op dat aan het opvoeren van de bouwproductie ook een belangrijk werkgelegenheidsaspect zit. Als de bouwproductie kan worden opgevoerd, worden op korte termijn banen gecreëerd, terwijl nu blijkt dat de overheid als het gaat om het opvoeren van die bouwproductie eerder fungeert als lastige hindernis.

Mevrouw HAARSMA is het met de heer Smidt eens dat er werk met werk moet worden gemaakt. Ten aanzien van de opmerking over het windmolenpark in Coevorden heeft zij eerder aangegeven dat het Ministerie van Defensie dit voor haar rekening zal nemen. Gezien de situatie waar dit ministerie zich in bevindt en de bezuinigingen die daar dienen te worden gerealiseerd, heeft het Ministerie van Defensie aangegeven niet als enige

partner een windmolenpark - dat kan zorgen voor 15 mWatt - te willen realiseren. Het Ministerie van Defensie wil dan ook kijken of er marktpartijen te vinden zijn om samen die taakstelling in te vullen. Vóór 1 november 2003 zal het Ministerie van Defensie daar duidelijkheid over geven.

## TWEEDE TERMIJN

De heer IDEMA merkt op een vraag te hebben gesteld over het verouderde bestemmingsplannenbestand. Gemeenten hebben van het Rijk de opdracht gekregen om bestemmingsplannen niet ouder te laten zijn dan tien jaar en de provincie heeft daarin een controlerende taak.

De heer SMIDT merkt op dat de Kamer van Koophandel heeft opgemerkt dat er voor de provincie een kans ligt bij de herschikking van het Ministerie van Defensie, hetgeen werkgelegenheid betekent.

De heer LANGENKAMP merkt op een vraag te hebben gesteld over de monitoring van de woningaantallen die per gemeenten gerealiseerd mogen worden. Daarnaast heeft hij nog een vraag gesteld over de snelste varianten van de Zuiderzeelijn.

Mevrouw HAARSMA antwoordt dat de provincie geen controlerende taak heeft als het gaat om de leeftijd van de bestemmingsplannen. De Afdeling Ruimte en Water brengt wel jaarlijks een bezoek aan alle gemeenten en is actief om te kijken hoe het staat met de actualisering van de bestemmingsplannen. Het blijkt dat gemeenten redelijk op stoom zijn, zeker daar waar het gaat om digitalisering van bestemmingsplannen. Officieel heeft de provincie hierin geen toezichhoudende taak, terwijl het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer dit wel heeft. Wel houdt de provincie toezicht op het bestemmingsplan voor het buitengebied. Van de twaalf gemeenten zijn er nog twee die daar hard aan moeten trekken, terwijl zij voor het overige behoorlijk tevreden is.

Ten aanzien van de opmerking van de heer Smidt over de herschikking van het Ministerie van Defensie en spreeksters opmerking ten aanzien van het overplaatsen van Seedorf naar Havelte, antwoordt zij dat het haar niet onmiddellijk voorkomt als een geweldig idee. Op zich staat zij er

ook niet afwijzend tegenover, maar wil toch eerst wel iets meer weten over de gevolgen van dit plan voor bijvoorbeeld de uitstraling van het recreatieve aspect van de gemeente Westerveld. De gemeente Westerveld kent immers een veelheid aan recreatiebedrijven en zij zou daar eerst nog eens goed naar willen kijken.

Ten aanzien van de vraag over de monitoring van woningaantallen per gemeente merkt zij op dat zij geen inzicht heeft op mogelijke verschillen in de aantallen en hoe groot die aantallen zijn. Dit is bij uitstek een vraag die door ambtenaren kan worden beantwoord. Zij zegt toe om dit uit te zoeken.

De heer SWIERSTRA merkt op dat in de MER-studie van de Zuiderzeelijn de snelste varianten worden beoordeeld en dat zijn de magneetzweefbaan en de HSL. Deze twee kunnen qua snelheid min of meer concurreren. Echter ook de andere twee varianten zullen in de MER worden meegenomen. Er zit echter wel een gradatie in de mate waarin de varianten zullen worden beoordeeld, want de Hanzelijn+ is natuurlijk een volstrekt ander soort variant dan de twee of de drie varianten die over het Zuiderzeelijntraject zullen gaan. In principe worden echter alle vier varianten in de MER meegenomen. De MER is een onderdeel van de geïntegreerde tracé-MER-procedure.

De heer LANGENKAMP merkt op dat de beantwoording hem volstrekt helder is, maar dat de tekst op pagina 101 van de begroting daarom niet juist is.

De heer SWIERSTRA antwoordt dit nog eens te zullen nakijken.

De VOORZITTER concludeert dat ten aanzien van de hoofdstukken II.1 tot en met II.4 geen vragen worden gesteld, aangezien deze hoofdstukken over de financiën gaan en dit in de Statencommissie BFE kan worden behandeld.

## 9. Sluiting

De VOORZITTER sluit de vergadering om 16:41 uur.



Vastgesteld in de vergadering van de  
Statencommissie Milieu, Water en Groen van  
17 november 2003.

, voorzitter

, griffier

HW

## **TOEZEGGING**

gedaan in de vergadering van de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit, gehouden op 6 oktober 2003 in het provinciehuis te Assen.

### **Pagina**

- 23 Mevrouw HAARSMA zegt toe uit te zullen zoeken hoeveel het aantallen te bouwen woningen per gemeente in de provincie Drenthe is en de commissie daarover te informeren.