

Op te bergen
in de band van
6 en 7 november 2001

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

Verslag

van de vergadering van de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit

gehouden op 15 oktober 2001

INHOUD

Opening	2
Mededelingen	2
Verslag van de vergadering van 10 september 2001	2
Ingekomen stukken	2
IPO-aangelegenheden	2
Rondvraag	2
Fietstotaalplan Drenthe, onderdelen Revita- lisering en Aanvullende voorzieningen	3
Ruimtelijke kwaliteit van de gebouwde omgeving	6
Najaarsnota 2001, Beleidsnota 2002 en Begroting 2002	10
Instelling Fonds verkeer en vervoer	14
Meerjarenuitvoeringsprogramma verkeer en ve- voer 2002-2005	15
Promotieactie openbaar vervoer Drenthe	17
Sluiting	19
Toezegging	20
Bijlage 1	21

STATENCOMMISSIE RUIMTE, INFRASTRUCTUUR EN MOBILITEIT

Verslag van de vergadering van de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit, gehouden op 15 oktober 2001 in het provinciehuis te Assen.

Aanwezig:

F.A.J. Harleman (GroenLinks, voorzitter)
mevrouw J. Alberts (Ouderenpartij)
H. Baas (ChristenUnie)
L. Bomhof (VVD)
J.W.M. Engels (D66)
A. Faber (CDA)
G.A.W. Fonk (VVD)
A.J. Gaasbeek
Ch.C. de Haas (OPD)
mevrouw I.J. Huisman-Holmersma (PvdA)
K. Jonker (CDA)
W.H. Kuiper (GroenLinks)
J. Langenkamp (GroenLinks)
mevrouw J. Medema (OPD)
mevrouw E.H. Mellink (PvdA)
A.G.H. Peters (CDA)
H. Schaap (PvdA)
S.A. van der Schoot (Ouderenpartij)
J.P. Sluiter (D66)
mevrouw G.H. Smith-Bults (GroenLinks)
A. Wendt (ChristenUnie)
mevrouw A. de Widt-Nieuwenhuizen (VVD)

Voorts aanwezig:

Joh. Dijks (VVD, gedeputeerde)
S.B. Swierstra (VVD, gedeputeerde)
mevrouw G. de Vries-Leggedoor (CDA, gedeputeerde)
J. Kreling (secretaris)
J. Kuiper
F.G.A.M. Cox
W. Feenstra
B.J. Hanskamp
J.A. Salomé
mevrouw K.J. Tap

Afwezig met kennisgeving:

A. Tuparia (PvdA)

1. Opening

De VOORZITTER opent de vergadering en heet de heer Gaasbeek van harte welkom.

De heer GAASBEEK bedankt de fracties voor de gelegenheid om zitting te nemen in deze commissie.

2. Mededelingen

De VOORZITTER haalt de uitnodiging aan voor een bezoek aan het waterschap Hunze en Aa aanstaande maandag, samen met de zustercommissie uit Groningen.

3. Verslag van de vergadering van 10 september 2001

De VOORZITTER geeft aan dat het wachten nog is op enkele schriftelijke antwoorden (zie bijlage 1).

Het verslag wordt conform het ontwerp vastgesteld.

4. Ingekomen stukken

4.1. Brief van de Wijkvereniging Bargeres te Emmen van 3 oktober 2001 inzake verplaatsen van station Bargeres

De heer SLUITER stelt voor dit niet af te doen met een briefje, maar contact te leggen met deze groep mensen die bij geen enkele overheid gehoor krijgen.

De heer LANGENKAMP vraagt of de beantwoording aan de commissie kan worden gezonden om discussie hierover mogelijk te maken.

De heer VAN DER SCHOOT ziet de brief graag op de agenda geplaatst. Het eventuele antwoord kan dan worden meegenomen.

Mevrouw MELLINK vindt dat een en ander door GS moet worden afgedaan. In eerste instantie heeft hier de gemeente een verantwoordelijkheid.

De VOORZITTER stelt voor het college te vragen het antwoord op de brief ter behandeling aan de commissie toe te zenden en contact op te nemen met de wijkvereniging.

De heer SWIERSTRA zegt toe het antwoord op de brief aan de commissie toe te zenden. Er komen overigens zeer veel van dergelijke brieven

binnen bij de provincie, zij het niet bij de commissie. De voorgestelde afhandeling kan daarom bij algemene toepassing veel detailwerk voor de commissie opleveren. De provincie legt reeds vaak contacten met buurt- en wijkgroepen, voorzover dat mogelijk is. Daarbij moet goed overwogen worden dat niet de indruk mag worden gewekt dat de provincie zeggenschap heeft op dit gebied.

De heer DE HAAS wijst erop dat de brief aan de commissie is gericht. Het ligt daarom voor de hand dat de commissie van een en ander op de hoogte wil worden gesteld.

De VOORZITTER geeft aan dat de commissie het advies, waar men zich wel of niet mee bezighoudt, ter harte moet nemen.

Mevrouw MELLINK vindt niet dat PS een oordeel moeten vormen over alle brieven en over onderwerpen die in een gemeente spelen en die bij de provincie terechtkomen. Het is aan de politieke partijen om in de wijk het oor te luister te leggen.

5. IPO-aangelegenheden

De heer GAASBEEK vraagt zich af of men meer te weten kan komen over de per e-mail verkregen informatie van het Interprovinciaal Overleg (IPO).

De VOORZITTER wijst op de doorklikmogelijkheden op de website van het IPO en de diverse ambtenaren op het provinciehuis.

6. Rondvraag

De heer LANGENKAMP merkt op dat volgens de provincie en het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid (ROV) vorig jaar 44 verkeersdoden te betreuren zijn geweest. De politie Drenthe spreekt echter van 47. Hoe valt dit verschil te verklaren? Volgens provinciale rapporten blijkt er op de provinciale wegen geen groei te zijn geweest in intensiteit. Volgens de heer Swierstra zou dat echter goed het gevolg kunnen zijn van wegwerkzaamheden. Dergelijke cijfers maken het controleren op hoofdlijnen niet gemakkelijk.

De heer SWIERSTRA beaamt dat het getal van 44 is vastgesteld in de rapportage van het ROV waarvan de politie deel uitmaakt. Over de cijfers van de verkeersgroei is vaker discussie ontstaan. Daarbij gaat het om zowel relatieve als absolute

cijfers. Het mag duidelijk zijn dat ernaar gestreefd wordt om de cijfers kloppend te maken.

De heer LANGENKAMP herhaalt dat de politie Drenthe van 47 verkeersdoden spreekt. Ook over 1999 verschillen de cijfers.

De heer SWIERSTRA herhaalt dat de cijfers worden vastgesteld door het ROV, waarvan de politie Drenthe deel uitmaakt.

De heer LANGENKAMP vraagt of dit niet via Heerlen en de Adviesdienst verkeer en vervoer (AVV) loopt.

De heer SWIERSTRA benadrukt dat van alle cijfers gebruik wordt gemaakt die officieel ter beschikking staan.

De VOORZITTER stelt voor deze discussie voort te zetten als de cijfers op tafel liggen.

De heer FABER vindt het zeer goed te vernemen dat de heer Swierstra op een symposium de stelling heeft ingenomen dat Drenthe te veel verkeersborden en drempels bevat. Het is altijd goed dat er naar het CDA wordt geluisterd. Op welke termijn wordt deze zienswijze in beleid vertaald?

De heer SWIERSTRA legt uit dat op dit symposium een relatie is gelegd tussen verkeersgedrag, sociaal gedrag en de inrichting van de weg. Daarbij kan inzake verkeersgedrag de inrichting van de weg effectiever zijn dan het plaatsen van verkeersborden. Deze lijn wordt gevolgd met de inrichting volgens Duurzaam Veilig in de komende jaren. Daarbij spelen ook zaken als rechtsgelijkheid en rechtszekerheid.

De vele drempels in Drenthe zijn soms een gevolg van overmatige aandacht hiervoor in bepaalde gemeenten. De aanpak hiervan kan echter veel duidelijker en vriendelijker. Veel gemeenten hebben echter met het oog op de 30 km-norm en de 60 km-norm in het kader van Duurzaam Veilig gekozen voor een goedkope oplossing door middel van drempels. De ex-

tra impuls van f 4,6 miljoen naar Drenthe zal deze problematiek deels kunnen oplossen, zij het op de lange termijn.

7. Statenstuk 894, Fietstotaalplan Drenthe, onderdelen Revitalisering en Aanvullende voorzieningen

Mevrouw MELLINK vindt dat het plan recht doet aan een toeristische pijler van Drenthe. Wat extra voorzieningen zijn dan ook geen overbodige luxe. Het idee dat ook het fietsende woon-werkverkeer hiervan geniet, is zeer aansprekend.

Ten eerste gaat het om revitalisering van bestaande toeristische fietspaden. Na de investering door de provincie zouden de gemeenten zorgdragen voor het onderhoud. De gemeentelijke verantwoordelijkheid in deze, alsook de gestelde voorwaarden, worden onderschreven. De beperkte bijdrage door de provincie moet eenmalig zijn. De gemeenten moeten inzien dat zij belang hebben bij het toerisme in economische zin. Ten tweede gaat het om aanbrengen van aanvullende voorzieningen, inspelend op de wensen van de gebruiker. Dit past goed in het doelgroepenbeleid van de provincie.

Onder voorzieningen moet overigens de kwaliteit van overnachtingen en horeca worden begrepen: Vorstelijk logeren en dineren in Drenthe. In de Beleidsnota 2002 is al gesproken over de noodzaak van hoge kwaliteit van toeristische ondernemingen en ondernemerschap. Ten derde gaat het om het aanleggen van nieuwe fietspaden. Het Drentse (sluitende) net dient nu reeds als voorbeeld voor andere gebieden en landen. Waarom moet hier dan nog eens ruim 4 miljoen euro aan Kompas-gelden aan uitgegeven worden? Kunnen de gemeenten hun middelen in dit verband niet beter aan het onderhoud besteden?

De heer LANGENKAMP gaat akkoord met het voorstel, al blijkt uit het statenstuk erg weinig visie. Het aloude imagoprobleem blijft bestaan, wat wordt bevestigd door het voorstel om vierhonderd zitbankjes te plaatsen. Het versterken van de concurrentiepositie is volgens het stuk essentieel. De ontwikkeling van het toerisme is echter naar beneden bijgesteld. In dit totaalplan wordt ook het woon-werkverkeer genoemd, zonder dat er veel aandacht aan

wordt besteed. Wat betekent overigens dat Tandem extra inspanningen voorkomt, die elkaar niet versterken doch wellicht zelfs tegenwerken?

Mevrouw MEDEMA toont zich positief over het statenstuk. Het is belangrijk dat Drenthe het imago van fietsprovincie behoudt en versterkt. Fietspaden en -routes moeten daartoe kwalitatief op orde zijn. Bovendien is uitbreiding met nieuwe fietspaden nodig en zijn aanvullende voorzieningen gewenst. Het totale plan kost bijna 12 miljoen euro over 2001-2005, zodat in 2006 een verhoging van het aantal fietstoeristen van 70% naar 80% te zien zal zijn. Hiervoor is echter meer nodig dan verzorging van de fietspaden. Voor incidentele expertise is een bedrag geboekt van 45.000 euro. Waarom is dat nodig, als reeds drie personen worden aangetrokken voor het projectbureau?

De heer VAN DER SCHOOT vindt het een goed voorstel, al zou er ook een goed onderhoudschema aan ten grondslag moeten liggen.

De heer GAASBEEK acht het goed dat het Fonds flexibel beleid deze eenmalige investering toelaat. Feit is echter dat in het Fietstotaalplan Drenthe twee gemeenten ontbreken: Aa en Hunze en Westerveld. In de tweede gemeente is het laatste gedeelte van het veelgebruikte fietspad van Zorgvlied tot Diever zeer slecht berijdbaar, zodat daar door de vele fietsers op straat een verkeersonveilige situatie ontstaat. Waarom is renovatie hiervan niet in het plan opgenomen?

De heer SLUITER stemt in met het plan. Welke plannen leven er binnen de provincie over het duurste onderdeel van het voorstel, de aanleg van nieuwe fietspaden? Daarnaast is het goed als fietspaden met het oog op woon-werkverkeer flink naar voren worden gehaald.

Mevrouw DE WIDT constateert dat het goede plan in de clusterbenadering past die is afgesproken op de werkconferentie van 22 mei 2001. De opmerkingen van mevrouw Mellink over het onderhoud van de fietspaden worden onderstreept. De argumenten in de beleidsbrief en de voorwaarden in het ontwerpbesluit vinden steun, ervan uitgaande dat de cofinanciering rondkomt. Moet dat ook niet als voorwaarde worden opgenomen?

De kosten van de projectorganisatie, met name de bureaucratische invulling daarvan, is acceptabel. Wel wordt de aandacht gevraagd voor goede promotie en marketing.

De heer PETERS haalt de woorden aan van de CDA-fractievoorzitter tijdens de algemene beschouwingen, die stelt dat het fietsen aantrekkelijker moet worden. Dat betekent geld beschikbaar stellen voor zowel nieuwe fietspaden als het onderhoud van de bestaande fietspaden. Het plan geeft een aanzet voor goede fietspaden, in lijn met het beeld van Drenthe als een fietsprovincie. Het is bovendien goed dat aandacht wordt besteed aan het woon-werkverkeer. Daarnaast is ook de werkgelegenheidsimpuls van 25 arbeidsplaatsen per jaar over de komende vier jaar te waarderen. Kan overigens de titel Beter in Drenthe niet vaker gebruikt worden voor het promoten van de provincie?

In het financieringsvoorstel is sprake van een bijdrage van de Drentse gemeenten. Duidt dit op instemming van de gemeenten met deze wijze van financiering? Moet dit ook niet opgenomen worden in de voorwaarden? In de voorwaarden staat dat de uitgewerkte plannen vooraf worden getoetst op het aspect "niet verwijtbaar". Wat zijn in dit verband de criteria? Ook wordt in de voorwaarden gesteld dat de gemeenten structureel verantwoordelijk zijn voor het onderhoud en dat voorstellen worden verwacht ter garantie daarvan. Wordt daarmee een dergelijk onderhoudsplan als voorwaarde gesteld voor een bijdrage in de kosten? Wordt bij de aanleg van de nieuwe fietspaden rekening gehouden met de noden van de huidige tijd?

De heer BAAS vindt dat het plan de aantrekkelijkheid van Drenthe als fietsprovincie verhoogt. Bovendien is er sprake van een positief effect op de werkgelegenheid. De wet van de remmende voorsprong op het fietsgebied moet in Drenthe aan kracht inboeten.

In het kader van het onderhoud van de fietspaden moet contact opgenomen worden met de provincie Fryslân. Sommige fietspaden in het grensgebied, het Drents-Friese Wold, lopen immers door. Wellicht dat dit via het Noord-Nederlands Bureau voor Toerisme (NNBT) kan worden gecoördineerd.

De opmerking van mevrouw Mellink, dat horecavoorzieningen een toegevoegde waarde leveren inzake uitbouw en verbetering van het fietspadennet, wordt gesteund. Hierop mag meer worden geïnvesteerd door de ondernemers. Bij de aanleg van nieuwe fietspaden moet daarnaast aandacht bestaan voor goede aansluitingen op het openbaar vervoer.

De heer DIJKS merkt op dat de cijfers bij 1.4 in de beleidsbrief niet kloppen, zoals op bladzijde 15 van bijlage 1 na te lezen is.

In het verleden zijn afspraken gemaakt met de vroegere 34 gemeenten om met Integraal structuurplan Noorden des lands(ISP)-middelen en provinciaal geld achterstallig onderhoud weg te werken op het gebied van de fietspaden. De provincie kan de nalatigheid van de huidige 12 gemeenten inzake het onderhoud niet blijven invullen. Vandaar dat in het voorstel sprake is van harde voorwaarden, die gelezen moeten worden als voorwaarde vooraf voor het verstrekken van subsidie. Een voorstel zonder meerjarige regeling van het onderhoud zal dan ook niet worden gehonoreerd. De gemeenten zijn overigens vergoed bij het creëren van een gezamenlijk onderhoudsfonds in dit verband.

Ondernemend Drenthe is hard bezig met een promotieopzet waarin het fietsen een belangrijk speerpunt vormt. Naast fietspaden is er dan ook aandacht voor kwalitatieve voorzieningen en kwaliteit in de horeca door middel van allerlei overleg.

De aanleg van nieuwe fietspaden in het schema zal vooral bestaan uit een wensenlijstje waarbij ook de gemeenten partij zijn. Daarvoor is een Samenwerkingsverband Noord-Nederland(SNN)-bijdrage gevraagd vanuit het Kompas. Een en ander zal binnenkort aan het college worden aangeboden. Er worden geen provinciale middelen toegevoegd. Het SNN zal beoordelen of een en ander aan de criteria voldoet.

De visie van het stuk is dat promotie erg belangrijk is, niet alleen gericht op toeristen maar ook op de Drentse burgers ter bevordering van het gebruik van de fietspaden. Daarbij gaat het tevens om het leggen van een aantal ontbrekende schakels. De slogan Beter in Drenthe kan daarbij wellicht worden betrokken. Incidentele expertise is overigens vooral nodig op het vlak van de aanleg van fietspaden, mede in het licht van de genoemde noden van deze tijd.

De aandacht is gevestigd op een bestaand pad binnen de gemeente Westerveld. Het plan richt zich echter op nieuw aan te leggen paden. Een bestaand fietspad kan wellicht in het onderhoudstraject opgenomen zijn.

TWEEDE TERMIJN

De heer GAASBEEK duidt erop dat er sprake is van een Fietstotaalplan. Wordt het bedoelde fietspad doorgetrokken of niet?

De heer DIJKS legt uit dat daarvan momenteel geen sprake is. De gemeenten Westerveld en Aa en Hunze hebben voor de komende jaren immers geen plannen ingediend.

De heer GAASBEEK vraagt zich af of hiermee bewezen is dat de cofinanciering door de gemeenten niet is geregeld.

De heer DIJKS ontkent dit. In dit traject hebben de bedoelde gemeenten echter geen plannen ingediend voor nieuw aan te leggen fietspaden. Wellicht is een en ander opgenomen in de zeer uitvoerige inventarisatie met het oog op het onderhoud.

De heer GAASBEEK geeft aan op dit punt schriftelijke vragen te zullen stellen.

De VOORZITTER verwijst de heer Gaasbeek in dit verband naar de gemeente Westerveld.

De heer DIJKS merkt op dat een algemene beleidslijn is dat provinciale financiën alleen worden toegekend als cofinanciering heeft plaatsgevonden. Dit wordt soms expliciet in een beschikking opgenomen. De cofinanciering ten aanzien van de voorliggende voorstellen is geregeld. De gemeenten en andere partijen hebben zich geëngaat.

De suggestie om in gesprek te gaan met de andere provincies over doorgaande fietspaden wordt overgenomen.

Mevrouw MELLINK merkt op dat de Kompasmiddelen beschouwd kunnen worden als provinciale gelden. Waarom worden die ingezet voor nieuwe fietspaden, terwijl de provincie ook moet inspringen waar de gemeenten achterblijven bij het onderhoud?

Het voorstel is om het statenstuk de A-status te geven.

De heer LANGENKAMP herhaalt de vraag over de vreemde zinsnede in Tandem. Waarom wordt er niet meer aandacht besteed aan, bijvoorbeeld, woon-werkfietspaden?

De heer VAN DER SCHOOT stelt dat de provincie als regisseur de 12 gemeenten tot duurzaam onderhoud moet kunnen brengen.

De heer GAASBEEK zal te zijner tijd terugkomen op het punt van het fietspad in Westerveld.

De heer SLUITER steunt de vraag van de heer Langenkamp.

Mevrouw DE WIDT zal het statenstuk in het kader van de najaarsnota en de begrotingsbehandeling afwegen.

De heer PETERS herhaalt de vraag over toetsing van de term "niet-verwijtbaar".

De heer BAAS sluit zich aan bij de opmerking van mevrouw De Widt.

De heer DIJKS merkt op dat bij de aanleg van de huidige fietspaden een dun laagje asfalt is aangebracht, zonder de kennis van het fenomeen worteldoek. Dit betekent verregaande aantasting door boomwortels en mollen. De nieuwe generatie fietspaden wordt op een andere wijze aangelegd. Het onderhoud van de bestaande fietspaden kost dan ook veel meer moeite dan de nieuwe fietspaden. De consequenties op dit vlak voor de nieuwe investeringen zijn dus aanmerkelijk minder.

De term niet-verwijtbaar wordt gebruikt om de provinciale verantwoordelijkheid af te bakenen. Nieuwe fietspaden die slecht zijn onderhouden vallen daar dus niet onder.

De recreatieve fietspaden vormen niet altijd de meest efficiënte verbinding. Het gaat immers om het doel van de recreatie, dat zich niet verhoudt met de snelle route die het woon-werkverkeer zal willen kiezen. In de te maken keuze zal dan ook sprake zijn van een mix. Daarbij zitten minder recreatieve verbindingen die overigens wel een schakel vormen tussen een aantal recreatieve zones.

Hans Hartog, directeur van het Recreatieschap Drenthe, zal gevraagd moeten worden om de gewraakte zinsnede uit te leggen.¹

De VOORZITTER constateert dat het statenstuk de B-status behoudt en dat bij de statenbehandeling een herziene versie zal voorliggen.

8. Statenstuk 882, Ruimtelijke kwaliteit van de gebouwde omgeving

De heer WENDT merkt op dat inzake het landschappelijk bouwen tien kernen zijn aangemeld door de Brede overleggroep kleine dorpen (BOKD). Is dat relatief veel te noemen, gezien het perspectief dat deze kernen in Provinciaal omgevingsplan(POP)-verband niet veel meer mogen bouwen? Wat krijgt men bovendien voor f 30.000,-- per kern? Is er op dit vlak geen deskundigheid in het Erfgoedhuis? Is er nog sprake

¹ Met de "gewraakte zinsnede" (laatste zin blz. 1, inleiding Fietstotaalplan) wordt bedoeld dat samenwerking en afstemming vooraf, zoals in dit totaalplan is gebeurd, voorkomt dat na realisatie van afzonderlijke maatregelen extra kosten gemaakt moeten worden om alsnog samenhang te bewerkstelligen.

van cofinanciering met het oog op het bedrag van f 750.000,-- uit het Fonds flexibel beleid?

De heer PETERS vindt dat de wens om de kwaliteit van de ruimte te bewaken en te vergroten breed aanwezig is. De provincie komt echter pas aan het einde van de procedure aan bod, bij de toetsing van de plannen. De wens om de provinciale overheid eerder en actief bij de planvorming te betrekken wordt gedeeld. De voorgestelde wijze kan daarbij behulpzaam zijn, als de gemeenten het toelaten. De gemeenten blijven immers als eerste verantwoordelijk voor de ruimtelijke ordening, ook in het licht van een meer interactief proces. Ook de gemeenten hebben er belang bij de schaarse ruimte goed in te vullen.

De plannen van het college inzake landschappelijk bouwen, gemeentelijke woonplannen, kwaliteitsteams en stadslandschappen bieden voldoende mogelijkheden voor zowel een actieve provincie als betere kwaliteit voor de gemeenten. Dat bij het landschappelijk bouwen het BOKD-initiatief wordt ingepast laat zien dat bewoners worden betrokken bij ontwikkeling van de woonomgeving. Het sluit aan bij de gedachte voorzichtig met de uitbreiding van deze dorpen om te gaan.

Bij de behandeling van de gemeentelijke woonplannen bij de Beleidsnota wonen is gesproken over de rol van de Welstandscommissie. In de nieuwe Woningwet is opgenomen dat gemeenten een Welstandsnota moeten vaststellen. Het is daarom goed om gemeenten nu reeds bekend te maken met het vertalen van welstandsbeleid in beeldkwaliteitsplannen. Betrokkenheid van het Erfgoedhuis lijkt niet noodzakelijk, tenzij het niet beperkt blijft tot de Welstandscommissie alleen. Het instellen van een kwaliteitsteam is een goede optie. Hiermee zijn goede ervaringen opgedaan in de regio Groningen-Assen, ook met het oog op draagvlak bij de betrokkenen en gebruik van elkaars deskundigheid.

Ook bij de ontwikkeling van de stadslandschappen in het gebied Assen-West zijn goede ervaringen opgedaan. De staten hebben een ton beschikbaar gesteld voor het masterplan. Het initiatief voor de ontwikkeling ligt bij de provincie, waarbij de gemeenten zeker vroegtijdige samenwerking op prijs zullen stellen. De provincie wil de gemeenten stimuleren, werk te maken van de omgeving. Met de voorgestelde bedragen voor de vier verschillende gebieden kan dan ook worden ingestemd.

De heer FONK merkt op dat de ruimtelijke kwaliteit van de gebouwde omgeving binnen de VVD-

fractie een frequent terugkerend onderwerp van gesprek is en dat elk initiatief om deze kwaliteit te verbeteren wordt toegejuicht. Een behoorlijk bedrag, f 750.000,--, is gemoeid met onder meer stimulering van de kwaliteit van landschappelijk en stadslandschappelijk bouwen, hetgeen op zijn steun mag rekenen. Vorm en tijdsbeslag van een en ander roepen echter enige vragen op. Waarom is gekozen voor het Erfgoedhuis? Men beschikt immers nog niet over het provinciaal welstandstoezicht en over stedenbouw- en landschapsarchitecten ter beoordeling van een en ander. Er is bovendien landelijk minder ruimte voor een (provinciale) welstandstoets. Het opwaarderen van het Erfgoedhuis door middel van een welstandstoezicht met een grotere taakstelling loopt hiermee enigszins uit de pas.

Wordt de welstandstoets niet meer en meer een gemeentelijke aangelegenheid, vastgelegd in de Woningwet, en ontstaat als afgeleide hiervan niet een afnemende rol voor het provinciale welstandstoezicht? Is opwaardering van de plankwaliteit en de planprocedure niet noodzakelijk? Zijn er alternatieven ontwikkeld op dit vlak? Welk deel van de 340.909 euro wordt besteed aan de BOKD en welk deel aan het provinciaal welstandstoezicht? Duidt de zinsnede dat het Erfgoedhuis en de BOKD onmisbare partners zijn op gedwongen winkelnering voor gemeenten? Is financiering uit het Fonds flexibel beleid over drie jaar de aanzet tot een extra financiële structurele onderbouwing van het Erfgoedhuis?

De heer SLUITER ziet het voorstel als een poging tot een meer vroegtijdige en grotere invloed van de provincie op de kwaliteit van de bebouwde omgeving. Deze beoogde uitbreiding van het instrumentarium raakt echter de gemeentelijke autonomie. Is over dit voorstel overleg gevoerd met de gemeenten? Wat is daarbij hun opstelling?

Het ermee gemoeide bedrag is f 250.000,-- per jaar gedurende een periode van drie jaar. Onduidelijk is welke situatie hierna moet ontstaan. Resultaten op het vlak van ruimtelijke omgeving strekken zich immers over een lange reeks van jaren uit. Komt er een aanvullend voorstel met het oog op de projectstatus? Waar is een waarborg voor de kwaliteit te vinden? Valt hoogwaardige stedelijke bebouwing in hoge dichtheden, de kern van de stad, ook onder het voorstel?

De gemeenten Emmen en Assen hebben een zelfstandige welstandstoets. Nemen zij een afwijkende status in, in vergelijking met de andere steden?

De heer GAASBEEK constateert dat na de gemeentelijke herindeling twee soorten gemeenten zijn ontstaan: stedelijke en plattelandsgemeenten. Het statenstuk is bij uitstek geschikt voor plattelandsgemeenten, die veel problemen kennen met locaties en realisaties van bijvoorbeeld gemeentehuizen en bedrijventerreinen in de nieuw gevormde gemeenten. Het zoeken hierbij is naar alternatieven en naar een regisseur. Kan de provincie op dit vlak een regietaak voeren? Is aan de hand van een voorbeeld duidelijk te maken hoe de reactieve rol van de provincie kan veranderen in een actieve rol zonder de autonomie van de gemeenten aan te tasten?

De heer VAN DER SCHOOT leest een oratio pro domo in het stuk, omdat is aangegeven dat op het vlak van ruimtelijke kwaliteit geen vooraf te stellen, meetbare doelen vallen te formuleren. Voor de ruimtelijke kwaliteit zouden zelfs geen normen te ontwikkelen zijn, zodat de provincie vroegtijdig bij het planproces betrokken moet worden. Dit is onbegrijpelijk, zeker als in het stuk wordt gevraagd om hiervoor in totaal f 750.000,-- vrij te maken. Er lijkt dan ook eerder sprake van de financiering van overhead dan van kwaliteit. Maakt het belang van de kwaliteit ook niet dat het geen pas geeft een en ander in te kleden als een experiment voor het Erfgoedhuis? Hoe moet een projectgroep van BOKD-leden opereren, als duidelijk is dat het POP de uitbouw van de dorpen op slot heeft gezet?

Het stuk is al met al te vaag en onvoldoende onderbouwd.

De heer DE HAAS onderschrijft de woorden van de heer Van der Schoot.

De heer KUIPER merkt op dat het voorstel past binnen het POP en de ideeën daarover in het bestuursprogramma. Kwaliteit van de bebouwde omgeving, heldere keuzen voor voorzieningen in steden, inpasbaarheid in het landschap, uitbreiding in het landschapsplan, bewaking van aanzien van dorpen en steden en functieverandering van de Welstandscommissie vallen precies binnen het beleid.

De slag van welstand naar kwaliteitseisen is in het stuk onduidelijk. Het is niet goed te zien waar de f 750.000,-- over drie jaar heengaat. De ambtenaren wijzen erop dat het geld nodig is voor een extern bureau, dat moet proberen de benodigde duidelijkheid te verschaffen. Dat is te mager. Waarom kan hier niet zoals bij het Fietstotaalplan een duidelijk doel worden gesteld? Bovendien is duidelijk dat een en ander

ook in het belang van de gemeenten is. Waarom is niet gekozen voor een vorm van cofinanciering? Wat zijn de gemeenten bereid om aan bijdragen te leveren?

Mevrouw HUISMAN sluit aan bij de woorden van de heer Kuiper. Het lijkt erop dat de provincie alvast haar regierol probeert te verstevigen, vooruitlopend op de herziening van de Wet op de ruimtelijke ordening (WRO).

Mevrouw DE VRIES haalt het bestuursprogramma aan, waarin afgesproken is om niet alleen de bestaande kwaliteit op peil te houden maar ook te verbeteren. Ook het POP, de Beleidsnota wonen en de Nota ruimtelijke kwaliteit staan vol met plannen over kwaliteit. Deze intenties moeten nu vertaald worden in concrete plannen, waarbij de gemeenten de eerstverantwoordelijken zijn. De provincie wil de autonomie van de gemeente niet aantasten, maar juist een meerwaarde leveren door samenwerking. Ruimtelijke kwaliteit is niet overal hetzelfde, wat voorkomt dat er generieke normen voor kwaliteit kunnen worden opgesteld, bijvoorbeeld met het oog op een verordening. Om steeds de vinger op de kwaliteit te kunnen leggen, is nodig dat de provincie zo vroeg mogelijk als partner betrokken raakt bij de op te stellen plannen. Zo verschuift de rol van de provincie van reactief naar actief.

Daarbij moet overigens duidelijk zijn dat de WRO geen grond biedt om op basis van de ruimtelijke kwaliteit een bestemmingsplan af te keuren. De Commissie afstemming ruimtelijke plannen (CARP), het formele WRO-traject, komt pas aan bod wanneer de plannen op hoofdlijnen zijn uitgekristalliseerd en de gemeenten en derden zich al aan het concept hebben verbonden. De effecten van beïnvloeding zijn op dat moment gering. Je moet bij de start beginnen.

Op een vroeg moment van het proces is het goed dat daarbij anderen betrokken kunnen worden. Zo zitten in het Erfgoedhuis onder meer mensen gericht op welstand, monumentenzorg, provinciale historie en provinciale archeologie. Meer dan alleen welstand dus.

Het aantal van tien projecten op het vlak van landschappelijk bouwen is relatief veel te noemen. In het verleden is Drenthe niet verder gekomen dan een voorbeeldproject in Zeijen en Zwinderen, dat tot goede effecten heeft geleid, mede dankzij de hulp van de BOKD.

Het is niet te zeggen waaraan iedere gulden precies zal worden besteed. De specificering van de bedragen laat inderdaad te wensen over. Duidelijk is dat voorgesteld wordt om de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren langs vier sporen. Het

daarbij genoemde bedrag is vastgesteld op basis van ervaringsgegevens, bijvoorbeeld inzake de Regiovisie Groningen-Assen en het bijbehorende kwaliteitsteam, en een raming. Een garantie voor 100% verbetering van de kwaliteit is niet te geven. Het voorstel behelst het stimuleren van de gemeenten met het oog op het gemeenschappelijke doel van kwaliteit van landschap en stedenbouw.

Bij goedkeuring van het voorstel zal het college contact opnemen met de gemeenten. Zo is de provincie bereid, een stimuleringsbijdrage te geven voor gemeentelijke woonplannen. Het is dus niet zo dat er een bedrag van f 750.000,- gaat naar het Erfgoedhuis of de BOKD. Er is daarnaast geen sprake van gedwongen winkelnering. De provincie probeert extra kwaliteit in te brengen bij de gemeenten, wat ook inhoudt dat er in tegenstelling tot vroeger middelen worden vrijgesteld voor, bijvoorbeeld, plannen voor landschappelijk bouwen. De extra bijdrage kan gebruikt worden voor het inhuren van externe deskundigen, ook buiten het Erfgoedhuis, zoals landschapsarchitecten en stedenbouwkundigen. Zij moeten zeker deel uitmaken van het kwaliteitsteam.

Waarom nu? De gemeenten moeten vanaf 1 januari 2002 een nieuw welstandsbeleid opzetten. In een overgangperiode van 18 maanden moeten zij een welstandsnota maken, die vertaald zou kunnen worden in beeldkwaliteitsplannen. In de welstandsnota moeten de gemeenten zich ook uitspreken over de waardering van onderdelen van de bestaande situatie. Juist daar komt de bijdrage van het Erfgoedhuis, dat veel ervaring kent, in beeld. In een Welstandsnota komen overigens zowel bestaande als nieuwe bebouwing aan de orde in kwalitatieve zin. In dezelfde periode speelt Belvédère, het inbedden van waardevolle cultuurhistorische elementen in bestemmingsplannen, de oefentijd voor woonplannen tot en met 2004 en de fundamentele herziening van de WRO. Dit betekent een andere rol voor de provincie in 2005 en 2006. Wellicht dat de provincie dan een verordening kan maken op basis van kwaliteit.

De termijn van drie jaar wordt gebruikt om een en ander in te zetten als project. Het resultaat moet zijn dat er beeldkwaliteitsplannen komen die goed vertaald kunnen worden in woonplannen, met prachtige voorbeelden van stads- en dorpslandschappen. Als men ziet welke ontwikkelingen er op ons afkomen tot 2005, is dit hét moment om nu aan de slag te gaan.

De kwaliteit van de plannen en de planprocedure kan niet anders dan subjectief worden gezien. Er

zijn geen alternatieven ontwikkeld naast de voorgestelde vier sporen, die immers goede vooruitzichten bieden.

Het zelfstandige welstandstoezicht van Emmen en Assen betekent geen uitzondering op dit vlak. Er bestaat geen spanning bij het werk van de BOKD tussen het ontwikkelen van een kwaliteitsvisie en de als gevolg van het POP weinige uitbreidingsmogelijkheden. De contouren op bestemmingsplanniveau laten veel vrijheid tot creatieve oplossingen voor versterking van de kwaliteit. Zo zou bijvoorbeeld aan een dorpsrand landschappelijke bebouwing een kwalitatief betere afronding van een dorp kunnen zijn dan een rijtje populieren.

TWEEDE TERMIJN

De heer WENDT verbaast zich over het ongewisse karakter van de medefinanciering.

De heer FONK is van mening dat nut en noodzaak van het voorstel onduidelijk zijn. Waarom en hoe wordt de kwaliteit gecontinueerd en verbeterd? Het genoemde voorbeeld laat zien dat de planvorming in overleg met de BOKD en de bevolking goed is verlopen en dat alleen de welstand voor een kink in de kabel zorgde. Of doen de gemeenten het niet goed? Het tijdsbeeld laat bovendien een aangepaste Woningwet zien met een terugtrekkende rol voor de provinciale overheid. Moet niet gekozen worden voor vervroegde betrokkenheid van CARP bij de woonplannen? Is er bovendien met het oog op het inhuren van expertise door het Erfgoedhuis niet sprake van doublures.

Mevrouw DE VRIES vindt dat de roep om meer kwaliteit eindelijk concreet gemaakt moet worden.

De heer FONK ziet de noodzaak van verbetering niet in.

Mevrouw DE VRIES wijst erop dat steeds is geconstateerd dat er verbetering kan optreden door, bijvoorbeeld, aandacht voor regionale identiteit in de planvorming. In de toekomst maken de gemeenten de welstandsnota's, wellicht te vertalen in de door ons gewenste beeldkwaliteitsplannen. Omdat de provincie dat belangrijk vindt, moet door middel van samenwerking geprobeerd worden om de kwaliteit te stimuleren.

De heer FONK denkt dat de gemeenten er goed aan doen om het voorbeeld van Emmen en Assen - een eigen Welstandscommissie - te vol-

gen. Op deze wijze ontstaat vanzelf een regionale identiteit. Waarom moet de provincie zich daarmee bemoeien?

Mevrouw DE VRIES geeft aan dat de provincie wil proberen om, onder het motto boter bij de vis, kwaliteit een plek te geven in de bedoelde plannen.

De heer FONK vraagt zich af of er zicht is op de behoefte van de gemeenten op dit vlak.

De heer SLUITER is het, ondanks alle goede intenties van het voorstel, onduidelijk op grond van welke (beleids)afweging eventueel besloten wordt het voorstel met drie jaar te verlengen of structureel te maken.

Mevrouw DE VRIES legt uit dat die afweging gemaakt moet worden aan de hand van een evaluatie van resultaten in relatie met de doelstellingen.

De heer VAN DER SCHOOT onderschrijft de behoefte aan concrete voorstellen omtrent de veelgenoemde kwaliteit. Kwaliteit moet inderdaad niet gezien worden als een eenheidsworst. Onbevredigend blijft dat er geen indicatie van de besteding te geven is. Bestaat er geen lijst van wat het college wil stimuleren in dit verband? Daarmee is het doel van dit alles toch in nevelen gehuld? Er is toch sprake van ervaring en raming?

De heer KUIPER merkt op dat het hier voortzetting van bestaand beleid betreft. De tegenwerpingen van de heer Fonk zijn, ook gezien het POP en het bestuursprogramma, moeilijk te verdedigen. Het voorstel valt in goede aarde. Vragen blijven echter leven omtrent de financiering. Hoe kan cofinanciering worden gestimuleerd? In welke fase wordt helder hoe de besteding zal verlopen? Wat als het bedrag te mager uitvalt? Er moet toch ook meer geld voor uitgetrokken kunnen worden?

De heer FONK onderstreept het belang van de kwaliteit van de ruimte. In het kader van nut en noodzaak moet echter duidelijk worden gemaakt wat er wel of niet functioneert. Ook gezien de komende landelijke en provinciale ontwikkelingen, Woningwet, WRO, Beleidsnota wonen, Vijfde nota, Herziening POP, is het voorstel niet goed onderbouwd.

De heer KUIPER is van mening dat de gewijzigde WRO verstreckende gevolgen zal hebben voor de toetsende rol van de provincie. De provincie moet dan ook bereid zijn om daar meer invulling aan te geven.

De heer FONK houdt vast aan zijn standpunt.

Mevrouw HUISMAN vindt de nieuwe rol van de provincie in het kader van de herziening van de WRO belangrijk. De intentie van het voorstel is daarmee aansprekend, al is er sprake van een mindere financiële onderbouwing. Moet niet gekozen worden voor de aanpak van een Stimuleringsfonds ruimtelijke kwaliteit met een oefenperiode waarbij maximaal f 750.000,- te besteden valt?

Mevrouw DE VRIES vindt het aansprekend om niet alleen aan het einde, maar ook halverwege de periode een evaluatie te laten plaatsvinden. De medefinanciering is moeilijk te concretiseren. Het gaat immers in eerste instantie om een gemeentelijke verantwoordelijkheid, zij betalen de plannen immers al. De provincie heeft echter een bepaald bedrag over om de kwaliteit te stimuleren, zodat het net dat stukje meer vorm krijgt dan het anders had gekregen. De concrete besteding is onduidelijk. Van de gemeenten wordt dus zonder meer een inzet verwacht, ook in financiële zin.

De VOORZITTER concludeert dat het statenstuk de B-status behoudt.

9. Statenstuk 888, Najaarsnota 2001, Beleidsnota 2002 en Begroting 2002

De VOORZITTER roept de brief van het college over de behandeling van de begroting in herinnering. Vandaag komt de inhoud van de begroting aan de orde. Bovendien kan aandacht besteedt worden aan de "grijze pagina's", een nieuw controle- en meetinstrument gebaseerd op het principe van de overheidsmarketing. In een volgende commissievergadering kan wellicht hoofdstuk 3 doorgenomen en toegelicht worden met behulp van enige ambtenaren.

Omdat de heer Dijks om 16.00 uur de vergadering moet verlaten, zal eerst het onderwerp toerisme worden behandeld.

Mevrouw DE WIDT ziet de "grijze pagina's" liever niet tijdens een extra commissievergadering, maar op een themamiddag behandeld.

Inzake het toeristisch aanbod is er bij functie 7.1 sprake van de term "leefbaar platteland", die vrij subjectief is. Het accent ligt nogal op het platte-

land, terwijl de nota Provinciaal beleid nader bekeken, het meewerken aan nieuwe voorzieningen die de recreatieve betekenis van kernen in het landelijk gebied vergroten als beleidswens uit. In deze nota staat tevens dat de ontwikkelingen in de toeristische markt erg teleurstellend zijn. Toch is in de Beleidsnota sprake van vooral een kansenscenario. Welke gevolgen zal Drenthe echter ondergaan als gevolg van de gebeurtenissen op 11 september en als gevolg van de MKZ-crisis?

Er wordt veel geklaagd in de toeristische sector. Het is aan de provincie om de participanten op de eigen verantwoordelijkheid te wijzen. De heer LANGENKAMP vindt de omschrijving van de doelstelling: behoud positie Drenthe als recreatieprovincie, te zwak. Het moet gaan om een verbetering.

De heer BAAS waardeert de optimistische toon van de beleidsnota. Hoe krijgt de provincie deze verwachting echter over het voetlicht bij de ondernemers in de recreatie en in het toerisme? Die moeten niet op de deur van de provincie kloppen om meer geld, maar via samenwerking en mentaliteitsverbetering aan de weg timmeren.

De heer VAN DER SCHOOT vraagt zich af of er gemeten wordt in hoeverre er sprake is van de gestelde tegenprestatie voor de eigen bewoners: het gebruikmaken van voorzieningen.

De heer DIJKS neemt de opmerkingen van mevrouw De Widt mee. In het kader van het cultuurtoerisme zal ook aandacht worden besteed aan de grote kernen. Overleg met de sector heeft vorige week geleerd dat de MKZ-crisis in het zuidwesten van Drenthe wat meer invloed heeft gehad. De dagattractiebedrijven kennen, als gevolg van een goed voor- en najaar, in het algemeen een gelijkblijvend of stijgend bezoekersaantal ten opzichte van het vorige jaar. Samenwerking tussen bedrijven heeft in die gevallen meeropbrengst opgeleverd, met name op de Hondsrug. Meer in het algemeen moeten de ondernemers hun eigen verantwoordelijkheid willen nemen. Over de effecten van 11 september zijn nog geen signalen ontvangen. De doelstelling is gezet op behoud, omdat in de afgelopen jaren sprake was van een teruggang. Behoud is in dit licht zeer belangrijk. Het uiteindelijke doel is natuurlijk om weer in de top 3 van Nederland terecht te komen. In bepaalde gevallen kan het gebruik van voorzieningen worden gemeten door middel van de kaartjesverkoop.

(De heer Dijks verlaat de vergadering.)

(De vergadering wordt voor enkele ogenblikken geschorst.)

Mevrouw HUISMAN steunt het voorstel om de "grijze pagina's" te behandelen in een soort brainstormsessie.

Over de begroting 2002 leven geen vragen. De vragen over verkeer en vervoer in het licht van de Beleidsnota 2002 vallen in het luchtledige nu de verantwoordelijke gedeputeerde niet aanwezig is.

De VOORZITTER geeft aan het gevoel van de commissie aan de gedeputeerde door te zullen geven.

De heer VAN DER SCHOOT meldt dat een dergelijk voorval eerder is voorgekomen.

De VOORZITTER legt uit dat alle vragen gesteld kunnen worden omdat het college aanwezig is.

(De heer Swierstra verschijnt weer ter vergadering.)

Mevrouw HUISMAN sluit zich aan bij de woorden van de heer Van der Schoot. Het is goed dat de communicatie met de reizigers die gebruikmaken van het personenvervoer zal worden verbeterd. Wat zijn echter de uitkomsten van de bijeenkomst met ARRIVA en de bezwaarmakers van 24 september jongstleden? Volgens de pers heeft het overleg in Assen resultaat gehad, zodat lijn 4 weer via het winkelcentrum zal rijden. In de Startnotitie SRKL (Structuurschema voor de regionale en de kleine luchthavens) staat het voornemen om de regionale luchthavens over te dragen aan de regionale overheden. Bestaat er enig zicht op de consequenties hiervan? Wat zijn overigens de verstrekkende gevolgen voor de provincie bij de herziening van de WRO?

De heer BOMHOF geeft aan dat er de nodige opmerkingen vallen te maken over de duidelijkheid van de "grijze pagina's".

De Beleidsnota 2002 is een prima stuk. De lopende en komende landelijke en provinciale beleidsontwikkelingen zijn overzichtelijk en duidelijk vermeld. Er is veel gebeurd en er staat nog veel te gebeuren.

In de Najaarsnota 2002 komen de financiële aspecten van verkeer en vervoer aan de orde. Op de opcenten voor de motorrijtuigenbelasting en de voorgenomen kilometerheffing zal teruggekomen worden in de Statencommissie BFE.

Bij het Fonds verkeer en vervoer is sprake van een verlaging van de dotatie. Voor de komende

drie jaar is jaarlijks een bedrag van 182.000 euro's vermeld, terwijl in een eerdere ronde anderhalf miljoen is toegezegd. Kan het college bevestigen dat deze tijdelijke verlaging een gevolg is van enerzijds verminderde uitgaven en anderzijds de noodzaak de begroting sluitend te krijgen? Mag in de toekomst een compensatie met terugwerkende kracht verwacht worden van het opgemerkte verschil?

De heer PETERS vindt de drie voorliggende stukken goed en duidelijk. Op een aantal opmerkingen over de "grijze pagina's" zal een volgende keer terug worden gekomen. Ook zal een aantal vragen in de Statencommissie BFE worden gesteld.

Kan een toelichting worden verstrekt op de kwalitatieve verbetering dienstvervoer provincie Drenthe op bladzijde 25 van de Najaarsnota 2001?

De heer KUIPER onderschrijft de vraag naar de verstrekkende gevolgen van de wijziging van de WRO. Eerder is opgemerkt dat het toepassen van de watertoets bij het beoordelen van onder meer de bestemmingsplannen de rol van de provincie zou vergroten, evenals de inzet van menskracht en middelen. Volgens de Beleidsnota 2002 zal de herziening echter nog geen invloed hebben op werkzaamheden en organisatie in 2002. Dat is toch geen goede anticipatie? Dit moet toch enige weerslag krijgen in de begroting over dat jaar?

De gemeenten in Drenthe zijn begonnen de programma's en projecten voor stedelijke vernieuwing, mede met het oog op ouderen, uit te voeren. Bestaat er ook enige ruimte voor financiële ondersteuning van allerlei initiatieven "bottom up"?

De heer LANGENKAMP merkt op dat in de beleidsnota staat dat de doelstelling van vermindering van het aantal verkeersslachtoffers met 50% wordt aangepast na vaststelling van het NVVP. Wat wordt hiermee bedoeld?

Het college spreekt in de nota wederom zijn voorkeur uit voor de magneetweefbaan. Hierbij moeten de andere varianten niet uit het oog worden verloren. Ook zullen de busreizigers volgens de nota voldoende worden betrokken bij de wijzigingen in de dienstregelingen. Dat moet in lijn met de nieuwe Wet personenvervoer vooraf gebeuren door de busmaatschappijen. Kan het college hiermee volstaan zonder nadere toelichting?

Bij het belang van vliegveld Eelde voor de sociaal-economische positie van Drenthe kan men de

nodige vraagtekens plaatsen. In het bestuursprogramma staat echter dat nagegaan wordt wanneer de provinciale bijdrage wordt afgebouwd.

Wat is de stand van zaken hieromtrent?

In de begroting 2002 is bij functie 3.3 sprake van een maximaal aantal verkeersdoden in de scheepvaart als indicator voor de doelrealisatie. Dit lijkt verwarrend en niet sympathiek verwoord. Bij de functies 9.0 en 9.1 worden in totaal drie keer dezelfde indicatoren genoemd voor een iets anders geformuleerde doelstelling. Wat is hiervan de noodzaak?

De heer VAN DER SCHOOT stelt voor, de gewraakte zinsnede over het aantal verkeersslachtoffers te veranderen in "maximale beperking van het aantal verkeersdoden".

Bij de functies 9.0 en 9.1 staat te lezen dat periodieke evaluaties van het POP een indicator vormen voor doelrealisatie. Hoe gaat dit vorm krijgen in de praktijk?

In de Beleidsnota 2002 staat dat de wegen duurzaam veilig worden aangepast aan de functies van doorstroming, ontsluiting en verblijf. Kan dit met drie concrete voorbeelden worden toegelicht? Mag aangenomen worden dat het aantal verkeersdoden in 2010 met 50% teruggebracht is? Inzake ARRIVA valt op dat de vervoersconcessie onder meer uitgaat van een op de beschikbare exploitatiesubsidie aangepaste dienstregeling. Wordt vervoer op maat daarmee vervuld voor vervoer op budgettaire maat? Met de bereikbaarheid van Assen en Groningen (BAG) is een traject van dertig jaar gemoeid. Moet dit los gezien worden van de Kompas-tijdsduur?

De beleidsevaluatie van het POP is positief ontvangen door veel externe partijen. Behoren daartoe ook de BOKD en andere geledingen?

In de Najaarsnota 2001 worden op het vlak van verkeersveiligheid andere percentages gehanteerd dan in de Beleidsnota 2002. Kan dit worden toegelicht?

De heer GAASBEEK onderschrijft het voorstel inzake de "grijze pagina's".

De heer Swierstra heeft namens het Noorden een brief geschreven over de kilometerheffing. Is hierop reeds een reactie verkregen?

Mogelijkerwijs wordt de motorrijtuigenbelasting afgeschaft. Welke belasting mag de provincie in dat geval gaan heffen?

De verkeersveiligheid heeft weliswaar de hoogste prioriteit, maar het effect is nog niet grandioos te noemen. Verschijnt er op dit vlak een beleidseffectrapportage?

De bereikbaarheid van Noord-Nederland via de weg is momenteel problematisch. Bovendien is

de trein na de privatisering een minder goed alternatief geworden. Hoe denkt het college dit aan te pakken?

Er wordt veel gesproken over de kortetermijnvisie van de provincie op het vliegveld Eelde. Bevat de Beleidsnota 2002 een koerswijziging met de suggestie van een overeenkomst of contract met de omwonenden?

Het is betrekkelijk stil rond de Regiovisie Zuid-Drenthe/Noord-Overijssel. In de Najaarsnota 2001 staat dat de organisatie hiervan in stand moet worden gehouden. Er zijn ook gelden voor gereserveerd. Staat een en ander daarmee op een laag pitje?

Hoe denkt de gemeente als regisseur te stimuleren dat elke gemeente met een woonplanning komt?

De leefbaarheid van het platteland staat onder druk doordat voorzieningen zoals postkantoren en thuiszorg uit de kernen verdwijnen. Steeds vaker nemen dorpshuizen dergelijke activiteiten over door in een locatie te voorzien, bijvoorbeeld voor de bloedtransfusiedienst. Is dit een goede ontwikkeling? Hoe kan die eventueel worden gestimuleerd?

Mevrouw DE VRIES wijst erop dat de fundamentele herziening van de WRO nog geen verstrekkende gevolgen heeft omdat die pas in voorontwerp op papier staat. De grootste wijziging daarin voor de provincie, die overigens nog onzeker is, is dat goedkeuring door de provincie wordt vervangen door de mogelijkheid om zienswijzen in een eerder stadium in te dienen en dat bij het uitblijven van honorering hiervan de provincie een instructiebesluit kan nemen. Een en ander zal begin volgend jaar in de vorm van een notitie aan de staten aangeboden worden ter discussie.

Het college heeft inzake stedelijke vernieuwing reeds twee jaar geleden ruimte gereserveerd voor bijvoorbeeld aanpasbaar bouwen. De initiatieven op dit vlak moeten echter van de gemeenten komen.

In de eerste helft van het jaar is de beleidsevaluatie van het POP aan de orde geweest, waarbij is vastgesteld dat de gemeenten en allerlei andere organisaties en ministeries positief hebben gereageerd. De reactie van specifiek de BOKD is niet bekend, bundeling van wonen en werken is door niemand ter discussie gesteld.

De Regiovisie Zuid-Drenthe/Noord-Overijssel is overgenomen door de provincie Overijssel, waarvoor elk jaar geld wordt gevoteerd in de begroting.

Het maken van woonplannen door gemeenten wordt gestimuleerd omdat dergelijke plannen

volgens de Beleidsnota wonen noodzakelijk zijn om in aanmerking te komen voor een extra contingent.

Voor de geconstateerde afnemende leefbaarheid van het platteland is het project multifunctionele zorg- en dienstencentra in het leven geroepen, ter concentratie van voorzieningen die anders zouden verdwijnen. Hierbij worden zes of zeven projecten gehonoreerd.

De heer SWIERSTRA merkt op dat het overleg in de ontwikkelgroepen in onder andere Assen heeft geleid tot een welwillende opstelling van de betrokkenen en begrip voor de wijzigingen in een dienstregeling of aanpassingen in de lijnvoering. In Emmen is dit overleg nog in een primair stadium, vooral omdat de gemeente zich nog niet enthousiast betoont. Ook hier is er echter zicht op resultaat. In Zweeloo zijn problemen ontstaan rond de overstapmogelijkheden bij de N83. De wijziging die dit veroorzaakte, is tijdelijk teruggedraaid. Doel van dit alles is om in nauw overleg met de consumenten tot aanpassingen te komen. De vele reacties leiden dan ook tot frequent overleg met de directie van ARRIVA, waarbij de provincie ervoor moet oppassen niet op de stoel van die directie te gaan zitten. De provincie moet zich niet (financieel) verantwoordelijk en aansprakelijk maken nu dat door een particulier bedrijf op zich genomen moet worden. De provincie kan in de bedoelde concessieperiode de bevoegdheid tot het vaststellen van dienstregelingen niet behouden, als gevolg van de uitspraak van het College van Beroep voor het Bedrijfsleven. De provincie probeert de mensen hierbij zo goed mogelijk te betrekken door middel van het consumentenplatform en de door de provincie ingestelde ontwikkelgroepen.

De leidraad bij het openbaar vervoer is overigens tweërlei: vervoer op maat en vervoer op budget. Daarbij zal via innovatie en inspiratie worden geprobeerd, zoveel mogelijk openbaar vervoer te creëren.

In de BAG zit veel openbaar vervoer en veel infrastructuur, met zeer langdurige politieke, financiële en operationele projecten, zoals het stadsgewestelijk vervoer met het oog op nieuwe "lightrail-trajecten". De termijnen van het Kompas zullen dan ook worden overschreden. Er zijn geen beleidswijzigingen vastgesteld omtrent de luchthaven Eelde. De procedure rond de baanverlenging is afgerond en doorloopt nu de beroepsgang. De afkoopoverdracht is tevens een item nu het Rijk zich heeft voorgenomen zich terug te trekken en de luchthaven over te dragen aan regionale en private partners. Dit heeft een relatie met de subsidiëring van de luchthaven, de

verliescompensatie en eventuele verdergaande privatisering. In de loop van volgend jaar zal meer duidelijkheid ontstaan over de mogelijkheid om de Drentse verliesbijdrage eventueel te verlagen. Ook de discussie over de SKRL, uitgaande van een verlengde baan, zal volgend jaar zijn beslag krijgen, zodat de bevoegdheden van de provincie worden vastgesteld. Ook komt daarbij afronding van de discussie over CO₂-plafonds aan de orde.

De tijdelijke verlaging van de dotatie in het Fonds verkeer en vervoer heeft financieel-technische redenen. Er worden overigens geen liquiditeitsproblemen verwacht. Zodra een volgende voorjaars- of najaarsnota ruimte laat zien in de meerjarenraming, zal deze tijdelijke verlaging echter direct worden teruggedraaid.

De kwalitatieve verbetering van het dienstvervoer heeft betrekking op keuze voor een dienstauto en chauffeursdiensten.

De doelstelling voor de verkeersveiligheid wordt bijgesteld. Op dit punt komt dan ook een beleids-effectrapportage in SNN-verband, samen met Rijkswaterstaat, binnen enkele dagen beschikbaar. In het Nationaal verkeers- en vervoersplan (NVVP) staan andere doelstellingen vermeld, zoals ook te lezen is in de Najaarsnota 2001. De doorrekening daarbij is echter nog afhankelijk van de vraag of het NVVP door de Tweede Kamer zal worden vastgesteld. Ook is technisch nog niet volledig duidelijk hoe de bedoelde, voorlopige taakstelling kan worden bereikt. Hierover zullen de staten overigens binnen veertien dagen een brief ontvangen. Het Investeringsprogramma verkeer en vervoer gaat uit van de minimumvariant in het kader van Duurzaam Veilig, exclusief de nadere discussies over het NVVP. Het college blijft pleiten voor de zweefbaanvariant, mede in het licht van de afspraken in Noord-Nederland en het kabinet. Reden voor aanpassing is vooralsnog niet aan de orde. De minister heeft het SNN laten weten een platte kilometerheffing te willen doorvoeren, met in de wetgeving een technische mogelijkheid voor differentiatie.

Op basis daarvan is een politieke discussie over de vorm mogelijk.

Het probleem van het vervallen van de opcenten als algemeen dekkingsmiddel bij de afschaffing van de motorrijtuigenbelasting, wordt bij de nieuwe wet meegenomen. Daarmee wordt een fundamenteel probleem op het belastinggebied van de provincie te gemakkelijk gepasseerd. Op dit vlak moet een discussie plaatsvinden over uitkoop van het bedrag dat de provincie kwijtraakt.

De heer GAASBEEK herhaalt de opmerking over de slechte bereikbaarheid van het Noorden.

De heer SWIERSTRA is van mening dat alle plannen in het kader van het Kompas en het Bereikbaarheidsprofiel zich richten op de bereikbaarheid, ook met het oog op de A28/A32. Dit najaar komt de verkenningstudie gereed, waarna dit traject in de planfase terecht moet komen. Een fors probleem vormt daarbij het tegelijkertijd werken aan een aantal wegen. Of daarbij een relatie met het spoor ligt, is voorts nog niet bewezen. De verminderde dienstverlening door de NS is bijvoorbeeld ook te wijten aan het door de Tweede Kamer niet gelijktijdig regelen van de marktwerking.

De VOORZITTER constateert dat de stukken voldoende zijn besproken. De volgende commissievergadering zal aan het eind van de agenda inhoudelijk aandacht worden besteed aan het hoofdstuk Verkeer en vervoer en de "grijze pagina's".

10. Statenstuk 885, Instelling Fonds verkeer en vervoer

De heer BOMHOF merkt op dat het fonds leidt tot een geleidelijke afbouw van het Fonds infrastructuur en het krediet Infrastructuur. De schotten worden opgeheven en de gelden worden, zeer efficiënt, onder een regime gebracht. Worden het Fonds infrastructuur en het krediet Infrastructuur nu in het jaar 2002 of in het jaar 2006 afgesloten?

De heer FABER wijst erop dat in de Najaarsnota 2000 extra middelen zijn vrijgemaakt voor het intensiveren van het volume voor verkeer en vervoer, naar aanleiding van het statenstuk over het investeringsbeleid verkeer en vervoer 2010. Het huidige voorstel is daarvan een logisch gevolg.

Komt ook het gevraagde regionale Meerjarenprogramma infrastructuur en transport (MIT) nog tot stand?

Mevrouw MELLINK gaat akkoord met instelling van het fonds. Bij de voorjaarsnota is gezegd dit fonds eventueel in heroverweging te willen nemen gezien de financiële situatie. De najaarsnota heeft daar echter geen aanleiding toe gegeven.

De heer SWIERSTRA zegt dat het geconstateerde tijdsverschil te maken heeft met het tegelijker-

tijd lopen van oude projecten - die stoppen na 2002 - en projecten onder het nieuwe regime. Het idee van een regionaal MIT wordt opgepakt, al moet duidelijk zijn dat de provincie daarmee niet met de gemeenten moet omgaan zoals het Rijk met de provincies. Het gaat om een gezamenlijke meerjarenplanning, in lijn met het Meerjarenuitvoeringsprogramma verkeer en vervoer (MUP), in combinatie met de afspraken over de wijze van verdeling van de gebundelde doeluitkering (GDU). Op dit moment worden onderhandelingen gevoerd over de hoogte van de GDU. Later komt de discussie aan de orde over de verdeling, mede op basis van het nieuw NVVP.

De VOORZITTER zegt dat het statenstuk de A-status behoudt.

11. Statenstuk 886, Meerjarenuitvoeringsprogramma verkeer en vervoer 2002-2005

De heer VAN DER SCHOOT leest in het prima stuk dat er met ingang van 2003 een doeluitkering komt voor regionaal verkeer en vervoer. Is dit een kostendekkende zaak? Zitten er in het provinciaal verkeers- en vervoersberaad ook consumentenvertegenwoordigers. Ten behoeve van wie wordt het MUP op de website gezet? Voor Duurzaam Veilig komt f 4,6 miljoen beschikbaar. Hoeveel komt de provincie daarmee tekort? De minister hanteert alleen het criterium bereikbaarheid, wat niet strookt met de prioriteit van veiligheid. Wat heeft dit voor gevolgen? Het groot onderhoud lijkt ongecoördineerd. Is hierbij sprake van enige afstemming? De bewegwijzering op het vlak van de geografische bestemmingen lijkt onduidelijk omdat een nadere definiëring ontbreekt. Vergroot dit de verkeersonveiligheid niet? Wie is overigens ver-

antwoordelijk voor het mislukte vervoerscoördinatiecentrum in Noord-Nederland? In het stuk wordt erg gemakkelijk beweerd dat bestuurders tussen de 35 en de 60 jaar safer rijden. Dat gat is in feite toch groter?

Ten aanzien van het openbaar vervoer is geen daadkracht te zien, ook niet met het oog op het opvangen van de steeds lager wordende exploitatiesubsidies van het Rijk. Het oneigenlijke gebruik van de provinciale opcenten neemt dus alleen maar toe. Het IPO blijkt dus opnieuw geen belangenorganisatie voor de provincies. In hoeverre is dit stuk in relatie gebracht met de Energienota, die als doel heeft om de CO₂-uitstoot te verminderen?

De heer FABER is het op hoofdlijnen eens met het programma. De brede doeluitkering voor regionaal en lokaal vervoer in het jaar 2003 valt in goede aarde.

Wanneer en op welke wijze, wellicht interactief, worden de staten betrokken bij de uitvoering van de Wet personenvervoer? Komt de commissie nog te spreken over de uitgebreide beleidseffect-rapportage (BER) eind 2001? Zijn de beschikbare financiële middelen, menskracht en kennis ontoereikend om de toets te doorstaan? Hoe wordt dit opgelost?

Er is in het stuk sprake van een rijrichtingscheidingsproef op de N375. In het verslag 2000 staat echter dat het onzeker is of deze proef doorgaat. Kan dit worden toegelicht?

De Drentse richtlijnen voor het ontwerp van provinciale wegen (DROP) moet in 2002 vastgesteld worden. Het onderzoek naar de proef op de N375 moet hierbij een uitgangspunt vormen. Hoe kan beleid worden vastgesteld als deze proef niet heeft plaatsgevonden?

Hoe zal de door overbesteding verkregen claim op de De Boer-gelden bij het Rijk worden gevuld als die niet wordt gehonoreerd?

PPS-2 is geen succes te noemen nu er in het geheel geen nieuwe projecten binnenkomen. Volgens het college is samenwerking tussen overheden en particuliere instanties nodig. Er moet dan ook nodig worden gezien hoe een dergelijke samenwerking tot stand kan komen. PPS moet immers leiden tot een 1+1=3 situatie.

De heer BOMHOF vindt het een prima en informatief stuk. De rode draden daarbij zijn enerzijds een voortdurend tekort aan rijksgeld en anderzijds het strakke regime van het MIT.

Beide verhinderen (soms) een snelle aanpak van verkeersknelpunten en het flexibel schuiven met prioriteiten.

De heer BAAS waardeert het voorstel. Daarin staat dat jaarlijks een perceptieonderzoek wordt gehouden naar het draagvlak voor handhaving bij de burger. In de Cover-evaluatie (convenanten verkeer en vervoer) is reeds gebleken dat het daarmee niet goed gaat, bijvoorbeeld als het gaat om de plaatsing van de flitspalen mede in het licht van de verkeersveiligheid. Moet er geen evaluatie komen van de locatie van deze palen, zodat de burger een duidelijke relatie kan zien met de verkeersveiligheid?

De heer LANGENKAMP haalt aan vorig jaar grote moeite te hebben gehad met de nieuwe beleidsuitgangspunten bij het MUP. Dit jaar is gekozen voor een goed verwoorde toelichting op de uitvoering.

De formulering over het nader bezien van inpassing van het NVVP in het POP en het belang van het beleidskader van de Vijfde nota is te voorzichtig geformuleerd. Een en ander is immers onlosmakelijk met elkaar verbonden. Het kan overigens niet zo zijn dat de regionale taakstellingen van het nieuwe NVVP, overeenkomend met de doelstelling van het oude Structuurschema verkeer en vervoer, niet gehaald kunnen worden als gevolg van te weinig gelden. Educatie en voorlichting verkeersveiligheid is van belang vanwege de afkalvende betrokkenheid en te weinig urgentie vanuit de overheid voor de verkeersveiligheidsbeleid moet zowel aandacht bestaan als middelen vrij worden gemaakt.

Mevrouw HUISMAN vindt het een overzichtelijk stuk, mede door de koppeling aan de begrotingsindeling. Decentralisatie van rijkstaken en -gelden komt overigens vaak neer op een ordinair bezuinigingsmethode van het Rijk. De instelling van het Verkeers- en Vervoersberaad is een goede manier om de afstemming met onder andere de gemeenten en Rijkswaterstaat te waarborgen. Op welke manier worden de staten hierbij betrokken om slechts reactie achteraf te voorkomen? Wordt over ingrijpende maatregelen, zoals concessieverlening openbaar bestuur, van tevoren gebrainstormd?

De heer SWIERSTRA verwijst naar de instellingsverordening voor het verkeers- en vervoersberaad. Het beraad vindt plaats op basis van de Planwet verkeer en vervoer en bevat dus geen consumenten. Dit overhedenplatform dient ter

afstemming, besluitvorming en advisering aan de verschillende colleges. Consumenten worden hierbij betrokken via de sectorale lijnen bij, bijvoorbeeld, het uitwerken van het verkeersveiligheidsbeleid in een gebied of gemeente. Grote beleidsontwikkelingen komen uiteraard ook in de staten aan de orde, bijvoorbeeld bij het Provinciaal verkeers- en vervoersplan (PVVP) of het Programma van eisen voor het openbaar vervoer. Een interactieve betrokkenheid van de staten, bijvoorbeeld bij de Wet personenvervoer, is in een toenemend dualistisch systeem niet aanbevelenswaardig. Men trekt dan verantwoordelijkheden naar zich toe die men niet kan waarmaken.

Het college is bezig het beleid te digitaliseren en daarmee toegankelijk te maken. Het MUP moet in grote mate een digitaal product worden, ook voor de staten. Door uitbreiding en koppeling van gerichte websites moet via voor iedereen toegankelijke informatie helder zijn wat er in de komende tijd gaat gebeuren in de provincie. Door middel van digitalisering kan overigens in de toekomst ook verdere afstemming van de werkzaamheden door wegbeheerders plaatsvinden, aanvullend op het coördinatieoverleg.

De GDU is in principe niet kostendekkend, want deze bestaat uit een lumpsum die aan de provincie wordt toebedeeld ter verdeling over eigen en gemeentelijke projecten. De provincie krijgt de verantwoordelijkheid voor het financieren van projecten tot waarschijnlijk f 500 miljoen. De GDU zal echter lager liggen dan nodig is om de ambities van Drenthe te verwezenlijken. Het IPO heeft een indringende rol bij de besluitvorming die uiteindelijk in de Tweede Kamer zal plaatsvinden. Het (extra) bedrag van f 4,6 miljoen is te weinig in de zin dat in het kader van de verkeersveiligheid altijd meer nodig is om de doelstelling te halen. Dat geldt overigens ook voor het bedrag van f 148 miljoen in het MUP.

Het college probeert de categorisering van de wegen, in samenwerking met ondermeer kaartontwerpers en straks wellicht navigatiesysteemontwerpers, helder en aansluitend te krijgen. De belanghebbenden, zoals gemeenten en bedrijventerreinen, bepalen echter of er al dan niet een verwijzing komt.

Het vervoerscoördinatiecentrum is niet mislukt. Wel is vorig jaar besloten dat een meer private weg zal worden gevolgd, als gevolg waarvan het Rijk een gedeelte van het geld heeft overgedragen aan de provincie. Vervoerscoördinatieprojecten kunnen overigens ook door andere instanties of instituten, ook het maatschappelijk middenveld, worden uitgevoerd.

Er ligt geen directe relatie tussen het op het PVVP gebaseerde en met het POP sporende MUP en de Energienota. Op een aantal andere terreinen wordt getracht die relatie wel te leggen, bijvoorbeeld door het via wetgeving bevorderen van schonere auto's.

De BER is in concept gereed en zal binnenkort aan de commissie worden gezonden; een instrument om het beleid inhoudelijk te beoordelen. Het gat bij de De Boer-gelden is gedekt door voor f 2 miljoen te anticiperen in de investeringsnota. De wens blijft bestaan om te zoeken naar alternatieve financieringsvormen. De grote PPS-constructies kennen alle een eigen traject, zoals bij de magneetweefbaan. De kleinere zaken, PPS-1 en PPS-2, lopen niet hard omdat het voordeel voor de betrokken partijen momenteel te gering is.

Het draagvlak voor bepaalde maatregelen op het vlak van verkeersveiligheid is tanende. Hierover is enige keren overlegd met politie en justitie. Deze materie blijft echter weerbarstig, ook omdat het te maken heeft met communicatie tussen verschillende overheden en diensten daarbinnen. Lijstjes met wetenswaardigheden over flitspalen die tot verkeersonveilige situaties aanleiding geven zullen zeker de nodige aandacht krijgen. De inhoudelijke doelstelling om PVVP en POP tot een integraal geheel te maken is onaangetast. Het nieuwe PVVP moet zo snel mogelijk gereed zijn, als basis voor Duurzaam Veilig-2 en het openbaar vervoer. De provincie heeft in dit verband een belangrijke rol als regisseur voor gemeenten, Rijk en maatschappelijke organisaties, waarmee grote bedragen zijn gemoeid. Verkeer en vervoer kent bovendien veel sectorale elementen die om een uitwerking en aparte beschouwing vragen. Vandaar de betoonde voorzichtigheid bij de vraag hoe en wanneer PVVP en POP, inhoudelijk en procedureel, in elkaar geschoven moeten worden.

De ambities op het vlak van de verkeersveiligheid liggen hoog. Uiteindelijk zullen de onderhandelingen met Rijk en staten uitmaken hoeveel geld er beschikbaar komt, wat altijd minder zal zijn dan nodig is voor het te hanteren maximum op de "grijze pagina's". Bij het aantal verkeersslachtoffers is dit niet sympathiek verwoord, maar deze reductiedoelstelling moet duidelijk zijn.

TWEEDE TERMIJN

De heer FABER merkt op dat de kennisachterstand van de staten inzake de Wet personenvervoer moet worden weggewerkt om in een later stadium over een en ander mee te kunnen praten.

De vraag over de proef op de N375 is niet beantwoord.

De heer SWIERSTRA wijst erop dat deze proef met rijbaanscheiding afhankelijk is van een aantal landelijke ontwikkelingen op technisch en financieel vlak. Het streven blijft om met experimenten te gaan werken. Op de N34 zullen waarschijnlijk, net zoals bij de N37, strepen op de weg worden gecombineerd met extra handhaving. Ook fysieke rijbaanscheidingen behoren tot de mogelijkheden voor een proef.

Het college zal alert zijn op de behoefte van een "bijpraatsessie" over Duurzaam Veilig en de Wet personenvervoer. Op dat laatste punt kan een goed moment liggen na de interne voorbereiding van een aanbesteding van de concessie voor Zuidoost-Drenthe.

De VOORZITTER constateert dat het stuk voldoende is besproken en daarmee de A-status verkrijgt.

12. Brief van GroenLinks van 6 oktober 2001 inzake Promotieactie openbaar vervoer Drenthe

De VOORZITTER stelt voor na de heer Langenkamp het woord te geven aan de heer Swierstra voor een reactie namens het college.

De heer LANGENKAMP verwijst naar de brief die de motie vertaald die is aangenomen op de vorige statenvergadering. Over de kosten is overleg gevoerd met ARRIVA, waaruit blijkt dat er veel verschillende mogelijkheden bestaan. Als de staten met het voorstel instemmen, moet een en ander dan ook bij voorkeur uitgewerkt worden door het ambtelijk apparaat. ARRIVA heeft te kennen gegeven mee te willen denken en werken aan het voorstel.

De heer FABER merkt op dat de CDA-fractie de bedoelde motie mede heeft ondertekend. De motie vraagt het college om betere invulling te geven aan de bedoelde promotie. Dat is een opdracht aan het college om dergelijke activiteiten te organiseren. De fractie van GroenLinks neemt het heft echter in eigen handen, wat niet gezien kan worden als vertaling van de motie.

De heer LANGENKAMP verwijst naar het eerste deel van de motie, waarin teleurstelling is uitgesproken over het niet doorgaan van de promotieactie van ARRIVA, terwijl dergelijke acties in Fryslân en Groningen wel doorgang vonden. Hier moet dus een inhaalslag worden gemaakt

Mevrouw MELLINK onderschrijft de interpretatie van de heer Faber. De aangenomen motie moet immers door het college van een reactie worden voorzien.

De heer SLUITER vindt het jammer dat het voorstel van de voorzitter in de praktijk niet is gevolgd.

Mevrouw MELLINK wijst erop dat de inhoud nog niet aan de orde is. Het betreft een procedurele kwestie over de reguliere wijze van behandeling van een motie.

De heer SWIERSTRA merkt op dat het college bij het aannemen van de motie nauwelijks inhoudelijke opmerkingen heeft gemaakt. De brief raakt echter aan de motie en roept de vraag op welke positie het provinciaal bestuur daarbij moet innemen. Er is gesteld dat de provincie niet wilde meewerken aan de promotieactie van ARRIVA. De leiding van ARRIVA heeft echter laten weten ongelukkig te zijn met deze woordkeuze. De keuze van de provincie heeft mede als grond dat er sprake is van een tekort op de exploitatie. Het college ziet bovendien graag dat er sprake is van een toevoeging bij dergelijke acties. Een voorbeeld hierbij is de actiedag van de gemeente Aa en Hunze en ARRIVA rond buurtbusprojecten. Inzake promotie in zijn algemeenheid is het niet verbazend dat de directie van ARRIVA eventuele gratis reclame, aangeboden door de heer Langenkamp, niet zal weigeren. Het openbaar vervoer moet worden bevorderd. Wiens verantwoordelijkheid is dat echter? De provincie geeft een bedrijf opdracht om een product uit te voeren. De bijbehorende reclame of publiciteit, in welke zin dan ook, bijvoorbeeld een tariefcampagne, is de eerste verantwoordelijkheid van het bedrijf. Ook moet de suppletie in de gaten gehouden worden. De provincie kan daarnaast alleen meebetalen met gelden uit het budget openbaar vervoer. Dat geld wordt echter maximaal ingezet voor het laten rijden van bussen en busjes. De provincie heeft bovendien niet de juiste en niet genoeg medewerkers om reclamecampagnes te ontwikkelen. Deze mensen moeten ingezet worden voor ontwikkeling van beleid, overleg met gemeenten en doelgroepen, overleg met ARRIVA en de onderhandelingen over de toekomstige financieringsstructuur van het openbaar vervoer. Het kan natuurlijk zijn dat de staten extra gelden willen vrijmaken om extra openbaar vervoer te genereren. Een alternatief, een verdienoptie, is overigens het bestempelen van vormen van besloten vervoer tot openbaar vervoer, zoals de

piekbussen op koopavonden. Dergelijke zaken kunnen worden gebruikt om de f 3,8 miljoen in te lopen.

De VOORZITTER vat samen dat het college van mening is dat het hier een taak van ARRIVA betreft en er bovendien geen geld voor beschikbaar is. Het college is bereid om mee te doen met een door ARRIVA te ontwikkelen plan.

De heer BOMHOF vindt de uitleg helder en steunt de opvattingen van het college.

Mevrouw MELLINK is van mening dat promotieplannen bij de uitvoerder horen te liggen. In het voorstel staat bovendien dat de provincie de strippenkaarten moet kopen in het dorp waar dit het meeste meeweegt in de vergoedingssystematiek. Deze vorm van creatief boekhouden kan men niet aan GS als opdracht geven.

De heer SLUITER noemt het voorstel in bedoeling en opzet buitengewoon sympathiek. Aan de haastig vormgegeven, concrete invulling kleven echter de nodige haken en ogen. Kan het college de aangenomen motie nog eens bekijken en bezien of met een aantal evenwichtige voorstellen gekomen kan worden?

De heer FABER onderschrijft de woorden van de heer Swierstra en de heer Sluiter.

De heer BAAS sluit zich hierbij aan.

De heer GAASBEEK begrijpt de teleurstelling, omdat Drenthe niet mee heeft gedaan aan de actie. De motie moet dan ook begrepen worden als de opdracht aan het college om te voorkomen dat dit een volgende keer weer gebeurt. De heer DE HAAS acht het goed en sympathiek als vanuit de staten ideeën worden gelanceerd. De gedane voorzet heeft een uitermate helder antwoord van het college gekregen. Bovendien is het kostenplaatje bij dergelijke acties niet te overzien.

De heer LANGENKAMP merkt op dat er meer in het algemeen, ook inzake ARRIVA, MTI en Seubers, een promotiebeleid moet komen met een coördinerende rol van de provincie. ARRIVA wil over de bedoelde campagne meedenken en wil ook meewerken. Het idee om de provincie strippenkaarten te laten kopen, heeft als achtergrond dat de kosten limitatief zijn, terwijl bij een actie "halve prijs" of "retourtje gratis" de kosten open liggen en de suppletiefactor extra nadelig werkt.

Hopelijk neemt het college deze voorzet over om die over enige tijd in te koppen.

De VOORZITTER constateert dat de commissie het voorstel sympathiek vindt, maar de opvattingen van het college steunt. Het college is bovendien bereid om eventuele initiatieven serieus in overweging te nemen.

13. Sluiting

De VOORZITTER sluit de vergadering om 17.57 uur.

HJE

TOEZEGGING

gedaan in de vergadering van de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit, gehouden op 15 oktober 2001 in het provinciehuis te Assen.

Pagina

- 2 De heer Swierstra zegt toe het antwoord van het college op de brief van de Wijkvereniging Bargerres te Emmen, van 3 oktober 2001, inzake verplaatsen van station Bargerres aan de commissie toe te zenden.

Beantwoording van vragen uit de vergadering van 10 september 2001

Agendapunt 6, Rondvraag

Blz. 4 verslag:

De heer Sluiter herhaalt de wens in de algemene beschouwingen van vorig jaar om in Drenthe te komen tot versterking van de ICT-infrastructuur (informatie- en communicatietechnologie), bijvoorbeeld inzake bedrijventerreinen en breedbandaansluitingen. Ook de commissie-Baan wijst op het gevaar van een gat tussen de stedelijke gebieden, de Randstad en de plattelandsgebieden. Bestaat er voortschrijdend inzicht bij het college als het gaat om overheidsinspanningen op dit gebied?

Antwoord:

Gewenste ICT-infrastructuur wordt in SNN-verband besproken. Dit wordt op 31 oktober behandeld in de Bestuurscommissie Economische Zaken van het SNN. Daarna zal er een advies aan de Interprovinciale Statencommissie worden gezonden.

Agendapunt 7, statenstuk 867, Jaarstukken 2000

Blz. 6 verslag:

De heer Van der Schoot zegt dat toename lasten bij RO Visieontwikkeling die met f 214.577,-- in de min is gekomen, niet is verklaard. Er zijn blijkbaar meer mensen bij de advisering inzake ruimtelijke ordening betrokken. Om hoeveel mensen gaat het en voor hoelang?

Antwoord:

Het nadelig verschil is ontstaan omdat oorspronkelijk de projectleider van de Regiovisie Groningen-Assen geboekt stond op de kostenplaats Stafgroep Directeur-Griffier en bij de realisatie is geboekt op de regiovisie. Daarnaast heeft er bij de realisatie een nacalculatie plaatsgevonden. Er hebben niet meer mensen op deze post tijdgeschreven dan bij de begroting als uitgangspunt was genomen.