

Op te bergen
in de band van
7 juli 2004

*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 14 juni 2004

INHOUD

Opening	2
Mededelingen	2
Vaststelling agenda	2
Verslag vergadering 17 mei 2004	2
Ingekomen stukken	2
Rondvraag	2
IPO-aangelegenheden	2
Regiovisie Groningen-Assen	2
Gemeenschappelijke regeling OV-bureau	15
Megabioscoop Emmen	25
Sluiting	27
Toezeggingen	28

STATENCOMMISSIE RUIMTE, INFRASTRUCTUUR EN MOBILITEIT

Verslag van de vergadering van de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit, gehouden op 14 juni 2004 in het provinciehuis te Assen.

Aanwezig:

A. Lanting (voorzitter)
H. Baas (ChristenUnie)
mevrouw M.J. Berkman-de Haan (GroenLinks)
A. Faber (CDA)
J. Haikens (VVD)
mevrouw I.J. Huisman-Holmersma (PvdA)
H.G. Idema (PvdA)
C.D. de Jong (Fractie de Jong)
K. Jonker (CDA)
J. Langenkamp (GroenLinks)
E. Olij (PvdA)
A.G.H. Peters (CDA)
B. Popken (OPD)
G. Roeles (VVD)
J. Slagter (PvdA)
K.H. Smidt (VVD)
mevrouw G. Timmer-Rijkeboer (D66)
A. Wendt (ChristenUnie)
G. Wieringa (Drents Belang)
J. Zweens (PvdA)

Voorts aanwezig:

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

Met kennisgeving afwezig:

J.W.M. Engels (D66)

1. Opening

De VOORZITTER opent de vergadering.

2. Mededelingen

De VOORZITTER geeft aan dat in deze vergadering de heer Zuiderveld had willen inspreken, maar dat hij dat deze morgen al bij de inspraakmogelijkheid op het Provinciaal omgevingsplan (POP) II heeft gedaan. Zijn inspraakreactie gaat over de relatie van het POP II met de regiovisie. Die inspraakreactie van de heer Zuiderveld geldt dus ook voor deze vergadering. Verder is er een extra commissievergadering gepland over de Zuiderzeelijn (ZZL) op woensdag 23 juni 2004 om 19.00 uur.

3. Vaststelling van de agenda

De agenda wordt conform het ontwerp goedgekeurd en vastgesteld.

4. Verslag vergadering 17 mei 2004

De VOORZITTER merkt op dat in dit verslag staat vermeld dat er een toezegging is gedaan om de resultaten van het belevingsonderzoek te verstrekken. Hij heeft begrepen dat dit nog niet gereed is. Indien de resultaten van het belevingsonderzoek binnen zijn, zal dit worden gemeld aan de leden van de commissie.

De heer LANGENKAMP meldt dat hij op pagina 4 in de ongecorrigeerde versie van het verslag bij de passage over de tunnel bij het Scharrelveld graag een zin toegevoegd wil zien, namelijk dat spreker op dat punt bij de algemene beschouwingen terug zal komen. Nu lijkt het net alsof hij akkoord gaat met de beantwoording van de gedeputeerde, maar zo was het niet.

De VOORZITTER zegt toe dat deze zin aan het verslag zal worden toegevoegd.

Met inachtneming van vorenstaande aanvulling wordt het verslag conform het ontwerp goedgekeurd en vastgesteld.

5. Ingekomen stukken

Er zijn geen op- of aanmerkingen naar aanleiding van de lijst van ingekomen stukken.

6. Rondvraag

De heer IDEMA heeft een vraag over de vaststelling van het Bestemmingsplan Rolde-Zuid. Hij heeft uit de pers begrepen dat dit bestemmingsplan is vastgesteld en hij maakt zich daar zorgen over. In het verleden hebben de statenleden gekeken naar Borger-West, welk plan is aangemerkt als voorbeeld van hoe een uitleglocatie er niet uit moet zien. Het dorp wordt doortrokken door een provinciale weg, maar toch is het Bestemmingsplan Rolde-Zuid vastgesteld. Hoe is dit zo gekomen? Verder heeft spreker gelezen dat er personen zijn geweest die bezwaar hebben gemaakt tegen het feit dat zij niet zijn gehoord in het kader van de vaststelling van dit bestemmingsplan.

De VOORZITTER stelt voor om dit punt op de agenda te zetten voor de volgende commissievergadering.

De COMMISSIE stemt hier unaniem mee in. (Na afloop van de vergadering is in overleg met de heer IDEMA besloten schriftelijke vragen te stellen over dit onderwerp en het vooralsnog niet te agenderen).

7. IPO-aangelegenheden

Er zijn geen op- of aanmerkingen naar aanleiding van IPO-aangelegenheden.

8. Statenstuk 2004-134, Regiovisie Groningen-Assen

De heer OLIJ merkt op dat zijn fractie veel van de reacties van raden, staten en klankbordgroepen terugvindt in actualisatie van de regiovisie. Hier is hij blij mee. De economische rode ontwikkelingen, zoals wonen, werken en vervoer, worden hierdoor in evenwicht gebracht met de groene ontwikkelingen. Er is ruimte voor gras en water. Er moet

gezorgd worden dat er naast rood voldoende groen in de regio aanwezig blijft. Er is aandacht nodig voor groen en blauw, zo constateert hij. De economische ontwikkeling verdient zeker stevige impulsen, maar even belangrijk vindt hij het behoud en de verbreding van de aanwezige kwaliteiten. De weerklank van betrokkenen bevestigt de status van de regiovisie. De samenwerkende partijen geven op vrijwillige basis structuur aan de T-vorm Groningen-Assen op basis van kwaliteitsargumenten. Hij voegt toe dat vrijwilligheid geen vrijblijvendheid mag zijn om zodoende de invulling van de regio succesvol te kunnen maken. Van de deelnemers, waaronder ook het Rijk, wordt immers niet alleen een inhoudelijke maar ook een financiële en meer stoffelijke bijdrage verwacht. Zonder poen kan de provincie weinig doen. Er rust een grote verantwoordelijkheid op de uitvoerenden. Het risico is dat de deelnemende partijen het eigen belang voorrang geven boven het algemeen nut. Een belangrijk thema is de grijpbaarheid van de regiovisie. Met deze term introduceert hij de volgende gedachte. Wat de provincie niet vrijblijvend kan handhaven, moet de provincie regelen. Wat vindt het college hiervan? Vooruitlopend op de Nota ruimte vraagt de PvdA aan het college of er voldoende instrumenten zijn om bijvoorbeeld de vestiging en het karakter van bedrijventerreinen te regelen. Hoe verhouden lokale bedrijventerreinen zich tot de benoemde regionale bedrijventerreinen? Hij ziet niet graag dat lokale belangen de regionale sterk in de wielen rijden. Iedereen vindt de eigen bedrijventerreinen immers top, maar veel top is al snel "over the top". Hiermee komt hij op het concretiseren en het vat krijgen op gestelde doelen. De stuurgroep benoemt plannen, participanten en onderschrijft de ambities, maar is de uitvoering ervan haalbaar? De PvdA ziet graag dat gestelde doelen worden bereikt en hecht daarom aan uitvoeringsprogramma's voor onder meer woningbouw. De provincie dient stapsgewijs per jaar de woningaantallen aan te geven in de categorieën sociale woningbouw, huur en koop en hieraan dienen meetinstrumenten te worden gehangen. Hoe worden de doelen in beeld gebracht en wat wordt er met de gemonitorde gegevens gedaan? Zorgelijk vindt hij het ontbreken van rijksmiddelen voor Kolibri. De stuurgroep stelt een aanvang te willen maken met de plannen voor passend openbaar vervoer. Zijn vraag is wat er nu echt mogelijk is zonder rijkssteun? Alleen een planopzet op papier, een boemeltje van

Assen naar Groningen of wordt de afstand van Assen naar Groningen straks in vijf minuten afgelegd? Is er alsnog zicht op geld uit Den Haag? Wat heeft de toetsing op haalbaarheid en exploitatie van de projecten Kolibri en Bereikbaarheid Assen Groningen (BAG) opgeleverd? Wat is de stand van zaken betreffende de studie naar de ontwikkeling van een station in Tynaarlo? De regiobijdrage wordt in 2006 in ieder geval opgeschroefd, zo spreekt de stuurgroep uit. De geschetste investeringen vragen hierom en de bijdragen kunnen nog hoger uitpakken naarmate er meer projecten starten. De dekking voor de provinciale bijdrage wordt gevonden in een budget voor de Regiovisie Groningen-Assen op de meerjarenbegroting en uit de Reserve verkeer en vervoer, zo licht het college in het statenstuk toe, maar meer is meer. Dit vraagt om concrete jaarplannen. Wat gebeurt er voor hoeveel? Hij vraagt jaarlijks om een heldere begroting, wat het college overigens bij de bij het statenstuk gevoegde beleidsbrief ook zelf aangeeft. In de begroting 2004 voor de Regiovisie 2030 is de volgende zinsnede opgenomen ter beargumentering van € 60.000,-- congreskosten: "Het gaat erom dat de deelnemende partijen scherp op het netvlies krijgen dat regionale samenwerking afhangt van concreet te behalen resultaten". Daar is hij het helemaal mee eens, want het gaat immers om het uitvoeren van plannen. Aan de slag dus ...

De heer LANGENKAMP merkt op dat volgens hem het woord "visie" op de kaft van het statenstuk is weggefallen. Spreker weet niet of dit een bewuste verspreking is, maar nu staat er alleen maar het woord "regio". In het dictum van het besluit dat wordt genomen, wordt niet meer gesproken over de begroting 2004. Nu is het wat rijkelijk laat om daar nu nog over te spreken, maar er staat een verklaring in de tekst waarom het zo is. In het besluit is het hele punt 2, zoals het in de beleidsbrief stond, weggefallen. Spreker is blij met een aantal verbeteringen die zijn aangebracht in de tekst van de regiovisie, maar heeft nog steeds het idee dat er teveel rood en te weinig groen is. De balans waarover gesproken wordt, is dan ook onevenwichtig en zeker de financiering van het geheel is onzeker, zoals het Groenfonds en het Revolving fund. Hij staat voluit achter het Kolibri-verhaal, maar de PvdA sprak ook al over de financiële bijdrage van het Rijk, die een groot struikelblok blijft. Waar zet het college nu op in? Op bladzijde 5 van bijlage 2 staat een heel ver-

haal over het Samenwerkingsverband Noord-Nederland en waar het college zich allemaal voor inzet, maar dan staat er dat in de komende tijd meer overleg zal worden gevoerd met het Rijk, waarbij de inzet is het bereiken van financiering door het Rijk op die onderdelen waarvoor het Rijk wel verantwoordelijkheid draagt. Laat het college nu de inzet los en wordt er akkoord gegaan met de discussie over deelbaarheid en ondeelbaarheid? Wat zegt het college daar nu eigenlijk? Als het college zich enkel wenst te beperken tot wat haalbaar is, vindt spreker dat erg jammer. Dit lijkt spreker ook niet in het verlengde van het karakter van dit college te liggen, dat daar vast nog wel meer uit wil halen. Het fietsbeleid is in dit verhaal nog steeds magertjes. Er wordt verwezen naar een bijlage waarin staat dat er eigenlijk niets wordt uitgetrokken voor het fietsverkeer, terwijl er in een netwerkstad met fietsverkeer veel bereikt kan worden. Dat mist spreker in dit verhaal. Verder heeft hij vraagtekens bij de bedrijven-terreinen. Er staat dat er tot 2015 genoeg bedrijven-terreinen zijn, maar toch wordt er volgens de kaart een kleine 1.000 hectare gepland. Hij vraagt zich af hoe dit zit. Is dit de ijzeren voorraad van 2015 tot 2020? Hoe kijkt het college daar tegenaan? De PvdA had het net ook al over het congres, dat € 60.000,-- moet gaan kosten. De PvdA was volgens spreker wel voor een congres, om vervolgens snel aan de slag te gaan. Spreker vraagt zich echter af waar dit congres voor bedoeld is.

De heer OLIJ merkt op dat de heer Langenkamp nu iets te ver gaat. De PvdA heeft niet gezegd dat er een congres moet komen en dat er dan direct aan de slag kan worden gegaan. Er kan namelijk nog veel meer gebeuren voordat er aan de slag wordt gegaan.

De heer LANGENKAMP vraagt of een congres dan voor de PvdA wel per se noodzakelijk is of gewenst.

De heer OLIJ antwoordt dat het niet per se noodzakelijk is.

De heer LANGENKAMP merkt op dat hij het dan meer eens is met de PvdA dan hij daarnet nog dacht. Het lijkt hem namelijk niet nodig om op die manier communicatie te plegen, want dat moet op een andere manier gebeuren. Dat congres zou

namelijk meer bedoeld zijn om afspraken te maken tussen overheden, terwijl het bij communicatie gaat om het gesprek met de burgers aan wie de provincie moet uitleggen wat er nu eigenlijk gebeurt. De enquête die er geweest is, is een goed begin. Richting de burger moet er echter veel meer gecommuniceerd worden, zeker als er straks niet meer alleen vrijblijvend gepraat wordt en er ook gefinancierd moet worden. De provincie moet het dan goed kunnen uitleggen, anders blijft het te veel theorie.

De heer DE JONG merkt op dat de regiovisie veel steun blijkt te krijgen van mensen uit het gebied, ten minste dat blijkt uit de telefonische enquête. De vraag is of het college de kwaliteit van die enquête kent. De aanbesteding van het openbaar vervoer en de nieuwe systematiek passen natuurlijk in de beleidskaders van de regiovisie, dus dat is op zich goed. Hij mist echter de discussie rondom de woningbouw en het POP in relatie met de ontwikkelingen in Tynaarlo. Kan het college daar wat zinnigs over zeggen? Bijt de volgorde van behandeling elkaar niet en botsen de belangen van de regiovisie en de besluitvorming daaromheen en de POP-besluitvorming elkaar niet? Belanden de statenleden straks niet in de situatie dat als zij bepaalde dingen eerder hadden geweten, zij of het ene document of het andere document hadden aangepast? Zijn er vanuit de hoek van de stad Groningen en/of de provincie Groningen moeilijkheden te verwachten? Zo ja, dan moeten die worden meegenomen. Hij vraagt zich af of het college daar iets over kan zeggen. Hij is tegen het congres, want dat is een geldverslindend geheel. Het komt hem voor dat het misschien bedoeld zou kunnen zijn om hiaten en onzekerheden in het beleid dicht te spijkeren met de kennis van allerlei andere mensen en daar vervolgens weer beleid op te maken. Van hem hoeft het niet zo.

Mevrouw TIMMER merkt ten aanzien van de regiovisie op dat D66 instemt met het geheel. Wel heeft zij een aantal opmerkingen. Allereerst vraagt zij hoe het zit met het ontbreken van rijksmiddelen ten aanzien van het Kolibri-project. Dit kan voor problemen gaan zorgen en dat vindt zij zorgelijk. Ten aanzien van de communicatie naar de burger merkt zij op dat haar geluiden hebben bereikt dat in de gemeente Noordenveld burgers maar ook raadsleden zich druk hebben gemaakt over wat zij

noemden miscommunicatie met de gemeente Groningen vanwege de arrogante houding van die gemeente. In de stukken staan de reacties van de gemeenten Noordenveld en Tynaarlo, onder anderen over de T-structuur wonen-werken en een opmerking over verstening en in de beantwoording wordt vooral gesproken over welk beleid met betrekking tot dit punt door de provincie gevoerd zal moeten worden. Zij begrijpt daaruit dat dit overleg is bedoeld om problemen glad te strijken. Hoe denkt de provincie dit overleg te gaan voeren? Is dat een regulier overleg, zoals dat altijd bestaat tussen het college en gemeenten, of is daar een aparte manier voor gevonden? Hoe denkt de provincie daar in de toekomst mee om te gaan?

De heer HAIKENS vond het mooi van de heer Olij dat hij een andere vertaling had van de afkorting die veelvuldig in het stuk voorkomt, namelijk het BAG, en dat hij daar de vertaling aan gaf van het boemeltje Assen-Groningen. Hoe het gekomen is weet hij niet, maar in deze staten is al vaker over de regiovisie gesproken en dit zal ongetwijfeld niet de laatste keer zijn. Hij vindt dat het voorliggende stuk vanwege de inbreng van gemeenten en andere maatschappelijke organisaties veel meer tegemoetkomt aan datgene wat de VVD-fractie als wenselijk ziet. Hij vindt dat er een aanzienlijke tekstuele bijstelling is geweest voor blauw en groen, maar er is ook een goede balans tussen de functies van rood enerzijds en van het landelijk gebied, evenals de mogelijkheden die worden aangedragen om dat te verbeteren en te verdiepen en daar een ander evenwicht in aan te brengen, anderzijds. Als hij alleen al kijkt naar de maatschappelijke mogelijkheden voor onderzoek, dan constateert hij dat dit een positieve wending is ten aanzien van voorgaande versies van de regiovisie. Er is wel een ander punt, want er zijn enkele fracties die al hebben gesproken over Kolibri en de impact van dit project. Hij heeft al in een eerder stadium aangehaald dat de komst en de totstandkoming van Kolibri één is, maar dat de exploitatie ervan er ook één is. Dat geldt vooral voor het openbaar vervoer. Spreker geeft aan dat daar nog een redelijk braak terrein ligt als het gaat om de verschillende zienswijzen met betrekking tot hoe dat er straks uit komt te zien. In die context vindt hij dat er nogal wat werk moet gebeuren om daar meer helderheid aan te geven, zodat de optimalisering van de infrastructuur straks zodanig zal zijn

dat mensen daar daadwerkelijk veelvuldig gebruik van kunnen en willen maken.

Het convenant moet eigenlijk opnieuw worden afgesloten. In 1996 en 1999 is er een aantal convenanten geweest en de voortgang brengt met zich mee dat er een nieuw convenant moet worden gemaakt. Bij het lezen van het convenant komt hij tot de conclusie dat daarin een aantal vragen is opgenomen waarin een redelijke vorm van besluitvorming is vernoemd. Enerzijds erkent hij dat er in een convenant dingen moeten worden opgenomen, waarin de stuurgroep grotere bevoegdheden krijgt. Als het belang van individuele gemeenten prevaleert boven het totale belang, dan kan dat wel eens conflictsituaties met zich meebrengen. Het gaat er om dat hij de bevoegdheid van de stuurgroep heel goed in beeld heeft, maar dat het anderzijds niet zo kan zijn dat daarmee een groot aantal besluitvormingen wordt vastgesteld die op latere termijn niet meer kan worden beïnvloed. Het punt dat voor spreker centraal staat in dit gebeuren is dat momenten van go en no go hier eigenlijk onvoldoende zijn weergegeven. Bij dergelijke omvangrijke en brede projecten moeten bepaalde momenten worden vastgesteld, moet de status quo wordt vastgelegd en moeten er nieuwe besluiten ten aanzien van nieuwe plannen en uitdagingen worden genomen. Hij vindt dan ook dat de provincie niet op een glijdende schaal moet gaan zitten, maar dat de staten beslistmomenten dienen vast te stellen om te bepalen of de ingeslagen weg verder wordt bewandeld of dat die weg wordt bijgesteld. Dat heeft ook te maken met het convenant en de afspraken zoals die door verschillende partijen zijn neergelegd. Zoals die plannen nu zijn neergelegd, gaat de inhoudelijkheid ervan hem vrij ver. Zoals spreker daar tegenaan kijkt, is het goed dat er dingen samen worden gedaan en dat er afspraken over worden gemaakt, maar dit soort dingen heeft zo zijn grenzen.

De heer OLIJ merkt op dat hij in zijn bijdrage specifiek heeft gevraagd of en hoe hij vat kan krijgen op gestelde doelen. Vraagt de VVD-fractie ongeveer hetzelfde, bijvoorbeeld om uitvoeringsprogramma's zodat die kunnen worden getoetst?

De heer LANGENKAMP merkt op dat in één van de tekstwijzigingen die er nu staat, wordt opgemerkt ten aanzien van de status van dit stuk dat de regiovisie geen ruimtelijk plan is en dat pas als

die plannen neerslaan in uitwerkingsplannen en uitvoeringsprogramma's er sprake zal zijn van een ruimtelijkeordeningsprocedure. Op dat moment kunnen belanghebbenden ook pas inspreken. Wat de heer Haikens nu vraagt is inherent aan een convenant, waaraan niet meer status kan worden ontleend dan dat het enkel een aantal afspraken bevat. Zo gauw die afspraken neerslaan in plannen en procedures waarin burgers inspraak kunnen hebben is het zover dat er een go/no go-moment komt.

De heer HAIKENS dankt de heer Langenkamp voor zijn beantwoording, maar wacht de beantwoording van de gedeputeerde ook nog even af. In de uitwerking van het convenant ziet spreker echter heel duidelijk een grotere bevoegdheid van de stuurgroep. Op zich is daar niets mis mee, want er moet duidelijkheid over bestaan waar die bevoegdheid wordt neergelegd. In de totale procedure, die nog jaren gaat duren, moeten er wel afspraken worden gemaakt op welke momenten wordt vastgesteld of de ingeslagen weg zoals die in een paar jaar is ontwikkeld wel de juiste weg is of dat er bijstellingen plaats moeten vinden. Dat heeft hij genoemd als go/no go-discussie en die discussie zou in de staten gevoerd moeten worden.

Naar aanleiding van de vraag van de heer Olij antwoordt hij dat hij eigenlijk geen behoefte heeft aan een discussie over de uitwerkingsprocedure. Indien de staten het in grote lijnen eens zijn, is het college verantwoordelijk voor de uitwerking. De staten stellen slechts de kaders vast en in de uitwerking van producten is het college verantwoordelijk. Hij heeft er geen behoefte aan om dit nader vast te stellen, aangezien de staten de hoofdlijnen slechts vaststellen.

De heer OLIJ merkt op dat de PvdA daar wat verder in gaat dan de VVD.

De heer HAIKENS merkt op dat dit niet de eerste keer is dat de VVD daar toch iets anders tegenaan kijkt dan de PvdA.

In de begroting staat onder anderen dat er excursiekosten zijn van € 27.000,--. Die excursies zullen gaan naar Eindhoven, Haaglanden en Rotterdam. Natuurlijk zijn dit steden waar heel veel te zien valt en dat is niet erg, want de staten moeten op andere plekken kijken om te zien of er

meerwaarde kan worden opgedaan, maar of dit nu met een bedrag van € 27.000,-- gepaard moet gaan? Hoewel het een detailkwestie is, vraagt hij zich toch af of een excursie wel zoveel moet kosten en of dat niet tegen minder kosten kan worden gerealiseerd.

Het voornemen zoals dat er nu ligt in het kader van de communicatie is heel positief. Er ligt een goed plan van aanpak, maar er bereiken hem wel signalen dat er wat onvrede is onder verschillende gemeenten. Mevrouw Timmer heeft daar ook al aan gerefereerd. Een congres zou in dat kader een waardevol gebeuren kunnen zijn, zodat de provincie met de verantwoordelijke gemeentebesturen, raden en maatschappelijke organisaties kan overleggen om de details en de ins en outs met elkaar door te spreken. Dat zou een duidelijke bijdrage kunnen leveren aan de draagwijdte en bereidheid van de verschillende raden om die plannen te ontwikkelen. Daar zit hier en daar nog wel wat pijn en als een dergelijk congres kan bijdragen om dat weg te nemen, wijst hij dat zeker niet af.

De heer PETERS merkt op dat in de commissie- en statenvergadering van december al over dit onderwerp is gesproken. Toen bleek al dat een grote meerderheid van de staten zich kon vinden in de lijn zoals die is ingezet. Er is een aantal opmerkingen gemaakt en een aantal aanpassingen is verwoord in de Nota van reactie en commentaar. Een van de punten die al genoemd is, is Kolibri. Dit project wordt niet voor niets als de rug-gengraat genoemd van de regiovisie en het ontbreken van rijkssteun daarbij zou een aanslag kunnen doen op dat beeld. Dat is iets wat zijn fractie zorgen baart. In de Nota van reactie en commentaar staat onder 2.3 de reactie van Drenthe. Wat hij daarin mist zijn opmerkingen die in de vorige vergaderingen in december zijn gemaakt met betrekking tot communicatie. In de commissievergadering is door zowel D66 als de CDA-fractie uitgebreid ingegaan op het belang van communicatie, te meer daar het Bureau Rijnconsult ook die opmerking maakte in de evaluatie, maar ook in de statenvergadering heeft de VVD-fractie daarop gehamerd. Toch vindt hij van de reactie zoals deze is ingediend door de VVD-fractie over dit punt helemaal niets terug. Hij vindt het jammer dat dat niet aan de stuurgroep is meegegeven. Overigens is dit wel door sommige

andere partners naar voren gebracht, dus uiteindelijk is het daar wel op de agenda terechtgekomen.

De heer HAIKENS merkt op dat in de begroting 2004-2005 duidelijk forse bedragen zijn opgenomen voor de communicatie en de relatie van de plannenmakers met de achterban. Daar was de wijziging van de VVD-fractie ten aanzien van de aanvankelijke twijfel die er was duidelijk op gestoeld. Spreker vindt dat er in dit stuk nu wel degelijk initiatieven zijn aan te wijzen die de mogelijkheden in zich hebben om handen en voeten aan communicatie te kunnen geven.

De heer PETERS merkt op dat hij het wel met de heer Haikens eens is, maar communicatie is wel een containerbegrip. Wat nu valt te zien is dat er de laatste maanden veel contacten zijn geweest met raadsleden uit de desbetreffende gemeenten en wat er dan is te merken is dat er bij raadsleden weinig kennis is over de regiovisie, waarbij het ook vaak alleen nog maar over hun eigen gemeente gaat. Vooral de bestuurders zijn de voortrekkers en de aanjagers als het gaat om hun eigen gebied en hij heeft ook andere fracties horen zeggen dat communicatie veel meer is dan schriftelijke communicatie. In de provincie Groningen heeft hij gezien dat de gedeputeerde een rondje langs de gemeenten moest maken. Wellicht is dat in Drenthe ook gebeurd? In deze visie op communicatie past het houden van een congres en of er nu één congres moet zijn maakt spreker niet zo veel uit. Ook een excursie is een onderdeel waarbij communicatie van belang is. GroenLinks noemde ook de communicatie met de burgers, maar spreker vindt het op dit moment nog veel belangrijker om met bestuurders goed te communiceren, omdat de regiovisie eigenlijk steeds ingewikkelder begint te worden. Daar vraagt spreker de aandacht dan ook voor. In het advies wordt gevraagd kennis te nemen van de begroting 2004 en in de tweede alinea onder de uitvoering staat dat in de stuurgroep van 2 juli 2004 op basis van de uitkomsten een definitief programma voor de begroting wordt vastgesteld. Eigenlijk wordt eerst een begroting vastgesteld en daarna wordt pas een definitief programma voor de begroting vastgesteld. Is dat niet de omgekeerde wereld?

De heer WENDT heeft als achtergrondinformatie bij dit statenstuk onder andere diverse verslagen van de Stuurgroep Regiovisie Groningen-Assen ontvangen en moet zeggen dat dit prettig is. Het geeft zijns inziens een beeld van de serieuze besprekingen met elkaar. Ook op vorige opmerkingen van deze staten is ingegaan en de thema's uit raden en staten worden uitvoerig onder de loep genomen en er wordt positief op gereageerd. Bijlage 2 doet wat dat betreft plezierig aan. Er wordt ook niet te veel stilgestaan bij oude onderwerpen en actuele onderwerpen als het bergen van water en de landbouwproblematiek worden meegenomen. Er is meer aandacht voor groen en blauw. Hij wil dit niet alleen zwart op wit, maar dit moet nu ook echt worden meegewogen in de besluitvorming. Zijn fractie benadrukt nog eens het belang van het revitaliseren van bestaande bedrijfsterreinen. Ook uit de enquête onder de bevolking blijkt dat belang. Er is natuurlijk niemand gebaat bij alsmear meer bedrijventerreinen waarvan alleen de nieuwe en modern opgezette bedrijventerreinen benut worden en de oudere verder verpauperen. Hij blijft vraagtekens zetten bij het alsmear uitbreiden langs de A28 van Messchenveld, Vriezerbrug, Osserbroek en overige bedrijfsterreinen. De enquête onder de bevolking levert ook verrassend veel waardering op voor een modern, goed opgezet openbaarvervoernetwerk. Dat is bemoedigend, maar dat moet het Rijk ook gaan inzien. Verder blijkt dat de inwoners de rust en de ruimte waarderen en het woonklimaat bij uitstek waarderen. Dat is dan ook de inzet van het bestuur waard. De concentratiegedachte kan verder worden vormgegeven. Het platteland behoort immers niet vol te worden gebouwd met woningen en bedrijventerreinen. Hij spreekt de wens uit dat vooral ook in de kleinere gemeenten die meedoen er een breed draagvlak blijft bestaan. De heer Peters doelde daar ook al op. Gaan de bestuurders met de Regiovisie Groningen-Assen mee? Het is immers een zaak van lange adem en in zijn ogen blijft een regiovisie ook noodzakelijk voor dit gebied. Vragen over congres- en excursiekosten zijn al gesteld door andere commissieleden.

De heer WIERINGA heeft gekeken naar de regiovisie en hem is opgevallen dat er erg veel geld is gereserveerd voor het Kolibri-project. Hij vraagt

het college hier naar te kijken nu het Rijk zich terugtrekt op dit vlak. Het college moet de euro's zo inzetten dat het ook effect heeft. Er speelt een groot probleem voor wat betreft de verkeersafwikkeling bij Groningen-Zuid en hij vraagt aandacht om voldoende ruimte vrij te laten voor vierbaanswegen. Momenteel is die ruimte daar nog aanwezig. Er moet niet dezelfde fout worden gemaakt als in de jaren zestig, door alles over de zuidelijke ringweg te loodsen, want die loopt anders helemaal vast. Er moet voor worden gezorgd dat er voldoende ruimte blijft bij de Hoornseplas via het omgelegde Eelderdiep, naar de afrit A7 bij Hoogkerk, de zogenaamde Zuidtangent. Al het verkeer kan immers niet door een flessenhals worden geperst over de A28 bij Groningen-Zuid.

De heer SWIERSTRA antwoordt dat hij met instemming heeft geluisterd naar de reacties van de commissieleden en heeft geconstateerd dat de commissie zich bewust is van het feit dat het voorliggende stuk een volgende versie is van datgene wat al eerder in de staten aan de orde is geweest. Daar waar wordt gesproken van een samenwerkingsproject, realiseert de commissie zich gelukkig ook dat er nu geen ruimte is om alles weer ter discussie te stellen. Dat hebben de commissieleden gelukkig ook niet gedaan. Het wezen van de regiovisie is een samenwerkingsverband met een sturend karakter en dat is heel maatgevend voor de wijze waarop het project is opgeschreven en in een organisatiestructuur is neergezet. Spreker hoort ook vragen of de staten niet teveel uit handen geven, waardoor het risico zou bestaan dat de provincie straks het stuur kwijt is. Aan de andere kant hoort hij vragen of er ook gehandhaafd en zaken afgedwongen kunnen worden. Ook is gevraagd of een dergelijk totaalconcept uiteindelijk realiteit kan worden, want daar draait het natuurlijk wel om. Als dit concept het namelijk niet wordt, dan hebben de analyses wel uitgewezen dat er een grote spanning komt met natuur en landbouw, ontstaat er woningbouw op de verkeerde plaats, is er sprake van een mobiliteitssysteem dat niet werkt en is er per saldo sprake van een sociale en economische ontwikkeling die in een negatieve spiraal terechtkomt, met alle gevolgen van dien voor de totale omringende regio in sociaal-economisch opzicht, maar ook als het om de mal-contramal-gedachte gaat. Het is dus heel erg belangrijk dat er een stevig verhaal wordt neergezet en dat de verschillende partners (beide pro-

vincies en alle gemeenten die daarin zijn gelegen) stevig aan elkaar worden gebonden. Om dat te bereiken, kan ervoor worden gekozen er een zware gemeenschappelijke regeling van te maken in de zin van een Kaderwetachtige constructie. Immers, het niet tot stand kunnen komen van gemeentelijke herindeling was de oorspronkelijke gedachte achter de totstandkoming van de regiovisie. De provincie zal wel ergens in dat midden moeten gaan zitten. Spreker denkt dat de provincie er inmiddels aardig in is geslaagd om zowel wat betreft de bestuurlijke structuur als de inhoudelijke benadering tot een concept te komen dat op een groot draagvlak kan rekenen. Dat heeft hij ook kunnen vaststellen aan de hand van de reactie in veel gemeenten. Inmiddels hebben veel gemeenteraden er ook over gesproken en het ziet er goed uit. Natuurlijk blijven er kritische kanttekeningen, maar door de bank genomen ziet het er heel goed uit en dat tegen de achtergrond van een enquête die ook nog weer eens een aantal van dat soort elementen vormgeeft. Wanneer de PvdA dan zegt dat het college goed heeft geluisterd omdat er een behoorlijk evenwicht is tussen rood, groen en blauw, dan doet het college dat veel genoeg. De heer Olij geeft ook aan dat vrijwilligheid geen vrijblijvendheid moet worden en daar is spreker het volstrekt mee eens. Dat betekent dus ook dat wanneer gekeken wordt naar de opmerkingen van de heer Haikens, namelijk of de staten het proces wel goed in de hand houden, dan dergelijke opmerkingen zullen passeren in veel gemeenteraden en de basis daarvan ligt in de vaststelling van het feit dat wat het college nu aan de staten voorlegt, zijn beslag krijgt in het POP. Het POP vormt een belangrijk ruimtelijk kader op het vlak van verkeer en vervoer en water en economie en indien dit door de staten wordt vastgesteld, wordt het probleem opgelost wat sommigen zien in de volgorde van behandeling van POP en regiovisie. Er is namelijk geen probleem, want juist in de Drentse situatie, waarin gelijktijdig het POP en de regiovisie aan de orde worden gesteld, vormt dat een perfect moment om de afstemming ook werkelijk te laten plaatsvinden en één integraal besluit te nemen. Dat geldt voor de ruimtelijke afwegingen, maar ook voor de woningbouwaantallen. Deze morgen was er ook een inspreker die daar de asielproblematiek en dergelijke bij haalde en dit relateerde aan woningbouwaantallen die niet zouden kloppen. Die discussie over demografische ontwikkelingen in het

totale gebied is echter al in extenso gevoerd in de stuurgroep. In die stuurgroep zitten alle gemeenten en provincies, soms zelfs met meerdere vertegenwoordigers. De uitkomst van die discussie is dat iedereen erkent dat dit de analyse is. Er wordt uitgegaan van een heel voorzichtig groeiscenario en wanneer de perspectieven van het nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen en de positie van Noord-Drenthe in geheel Drenthe worden bezien, is het onontkoombaar dat rekening wordt gehouden met een bevolkingsgroei zoals deze is aangegeven. Volledig in lijn met het POP is gekozen voor die woningbouw aantallen en is gekozen voor een bepaalde toedeling van die woningbouw aantallen aan bepaalde gemeenten. Dat heeft alles te maken met het garanderen van de mal en contramal enerzijds en anderzijds met het garanderen van kritische massa voor de sociaal-economische functie van bepaalde kernen en de exploitatie van het openbaar vervoer anderzijds. Wanneer er wordt gekeken naar de problematiek van bedrijventerreinen en dergelijke, is ook dat weer een zodanig punt waarvan spreker zegt dat voorkomen moet worden dat lokale belangen de regionale belangen in de wielen rijden. Het is nu net het hart van de regiovisie om die afstemming met elkaar te plegen en met elkaar af te spreken dat er niet meer dan een bepaald aantal wordt gedaan, maar dat er verder een concentratie zal plaatsvinden op bestaande terreinen, waarbij het accent komt te liggen op revitalisering van het totaal zodat ook dat weer een duurzame invulling krijgt, vooral als het gaat om de groene en blauwe component in deze regiovisie. Het vorenstaande houdt in het revitaliseren van bestaande bedrijventerreinen, de inkleding en de landschappelijke inpassingen van terreinen. Alle woningbouwplannen die concreet vorm moeten krijgen, worden via bestemmingsplannen nader geconcretiseerd en dat zijn plannen van de gemeenten. Daar zit de gemeente dus net zo sterk aan het stuur als de staten het zitten voor hun onderdelen. De staten geven dus niets weg maar scheppen wel het kader waarbinnen met elkaar geopereerd moet worden en dan is er vervolgens een stuurgroep van de regiovisie, die natuurlijk tegen de achtergrond van de colleges van gedeputeerde staten die daarin participeren op een gegeven moment constateert of gemeenten en provincies zich ook houden aan de basisinspanningen. Als dat niet het geval is, zullen zij daarop aangesproken worden en per saldo is er zelfs een arbitrage-

regeling mogelijk indien die partner zich niet aan de afspraken houdt. Als een partner zich namelijk niet houdt aan afspraken, worden er bouwstenen uit het bouwwerk gehaald en dan valt te boel om, waardoor het totale systeem weg is. Dat geldt ook voor het evenwicht tussen lokale en regionale bedrijventerreinen en ook voor de woningbouw aantallen, de locaties en dergelijke.

Mevrouw HUISMAN vraagt of de gedeputeerde van mening is dat het evenwicht met betrekking tot lokale en regionale bedrijventerreinen er zo meteen nog is in de gemeente Tynaarlo.

De heer SWIERSTRA merkt op dat het beleid van de gemeente Tynaarlo uiteindelijk zijn plek zal krijgen bij de toetsing van de bestemmingsplannen die de gemeente Tynaarlo zal indienen. Indien dat pas veel later zou zijn en de nieuwe Wet op de Ruimtelijke Ordening in werking is getreden, dan zullen daar nieuwe instrumenten voor in de plaats komen. In ieder geval vindt toetsing binnen die lijn plaats en dergelijke plannen worden dus ook getoetst aan het POP dat op 7 juli 2004 zal worden vastgesteld. Daaruit zal moeten blijken of dat evenwicht er wel of niet is en of de gemeente Tynaarlo daar op de goede manier mee omgaat of dat er bijgestuurd moet worden.

De heer WIERINGA merkt ten aanzien van bedrijventerreinen op dat de provincie maar weinig doet aan ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen, maar dat het vooral gaat om revitalisering van bestaande industrieterreinen. In de tekst staat dat er tot 2015 genoeg bedrijventerreinen zijn. Zijn de aantallen die er nu staan dan gepland van 2015 tot 2020?

De heer SWIERSTRA moet het antwoord hierop even schuldig blijven, maar hier loopt de operationele planning op de korte termijn afhankelijk van de ontwikkelingen die zich feitelijk voordoen door de visie heen van waar op langere termijn rekening mee moet worden gehouden. Wanneer in de loop van de uitvoering van deze regiovisie nieuwe plannen worden ontwikkeld, zal op basis van de ontwikkelingen op dat moment moeten worden vastgesteld wanneer en op welke wijze die 1.000 hectare feitelijk moeten worden ingevuld en in welk bestemmingsplan. Zoals spreker het verwacht, komen er dus tot 2015 geen nieuwe plannen, maar stel dat er een booming business komt

en er komt spanning op die markt, dan zal op dat moment moeten worden gekeken wat er mogelijk is binnen de kaders van de regiovisie en het POP.

De heer WIERINGA vraagt of dit niet strijdig is met het idee dat Vriezerbrug voor lokale bedrijvigheid bestemd is.

De heer SWIERSTRA gelooft niet dat de regiovisie het kader is voor dat soort afwegingen, want dan zouden de staten een stap te ver gaan, omdat het college zelf die afweging nog niet heeft kunnen maken. Er is namelijk nog geen oordeel gegeven over het structuurplan. Dat is dus iets van de verdere ontwikkeling, maar het gebeurt wel binnen het kader van de regiovisie en het POP.

De heer WIERINGA merkt op dat wel van belang is dat er tijdig naar gekeken wordt, want die bedrijventerreinen worden door de gemeente wel omschreven.

De heer SWIERSTRA antwoordt dat de gemeente Tynaarlo daarin zijn verantwoordelijkheid heeft genomen en dat is de input voor verdere discussie.

De heer WIERINGA merkt op dat de provincie dan ook zijn verantwoordelijkheid moet nemen.

De heer SWIERSTRA merkt op net te hebben gezegd waaruit de provinciale verantwoordelijkheid bestaat en hoe die is georganiseerd. Als de provincie dat niet zo doet, kan de provincie worden aangesproken op het verwaarlozen van de taken die zij bij wet heeft. Over Kolibri is heel veel gezegd en dit systeem is de ruggengraat van het totale openbaarvervoerssysteem. Op dit vlak ligt een probleem. Het moet helder zijn dat Kolibri meer is dan het spoor en ook meer dan de tram in de stad Groningen, want het is het totale systeem van openbaar vervoer in de totale regio en dat in samenhang met een goed functionerend totaalsysteem dat ook geldt voor het auto- en fietsverkeer. Ten aanzien van het fietsverkeer staan er in de regiovisie een aantal zeer positieve zinsneden, maar de uitwerking ervan moet nog komen. Dat er nu nog niet veel geld is gereserveerd klopt ook. Er komt nader onderzoek aan waarvan het college heeft aangegeven dat de suggesties van bijvoorbeeld de Eerste Nederlandse Fietsersbond daarin een plek krijgen en spreker wijst erop dat het in

belangrijke mate de verantwoordelijkheid is van gemeenten om dit in te vullen. De provincie gaat immers niet over de gemeentelijke fietsstructuren, althans niet in operationele zin, maar de provincie zal proberen om de samenhang met het openbaar vervoer wel in het totale systeem in te brengen. Dat geldt ook voor de ontsluiting van het autovervoer, want dat blijft nog altijd in deze regio een eigen functie vervullen. Dat betekent ook dat er met die ogen gekeken wordt naar de vormgeving van de zuidelijke ringweg. Ook de snelwegen zijn hier al even genoemd en er liggen grote plannen voor klaar. Hetzelfde geldt ook voor de visie op de A28, waar gedacht moet worden aan aanpassingen ten noorden van Assen in de richting van Groningen, maar ook aanpassingen rondom Assen bij de aansluiting rondom de N33 en dergelijke. Dat is allemaal onderdeel van hetzelfde totaalsysteem dat de doorstroming uiteindelijk moet garanderen en wel zodanig dat het openbaar vervoer daar een goede kans krijgt. Daarvoor wordt ook een aantal specifieke infrastructurele maatregelen getroffen waarmee de transferia kunnen worden bediend, teneinde daarmee concurrerend te kunnen zijn voor het woonwerkverkeer in zijn routing, in zijn snelheid en comfort en kwaliteit. Het is dus belangrijk dat het totale Kolibri-systeem wordt vastgehouden en daarom stapt de provincie ook absoluut niet af van de ondeelbaarheid van het totale concept. Dat het Rijk om budgettaire redenen zijn verantwoordelijkheid tot op dit moment niet neemt en zegt dat het dusdanig ondeelbaar is in het nationaal stedelijk netwerk dat de provincie ook in het kader van het Meerjarenprogramma infrastructuur en transport haar verantwoordelijkheid moet nemen is spijtig, maar is onderdeel van de onderhandelingen die de provincie over alle grote projecten door de jaren heen met het Rijk heeft moeten voeren. In die zin kan hij de heer Langenkamp geruststellen dat het college absoluut niet alleen maar op onderdelen door onderhandelt, maar het totale concept in beeld blijft houden. Wat wel gebeurt is dat het college op zo kort mogelijke termijn het Rijk verantwoordelijk probeert te houden voor een aantal spoorse onderdelen in het systeem die naar de mening van de provincie ook los van het Kolibri-concept tot de verantwoordelijkheid van het Rijk behoren. Dan gaat het dus over de prioritering in de huidige planning van railinfrabeheer en de huidige planning van NS-Reizigers en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

De heer LANGENKAMP is hier heel blij mee, maar vindt dan dat de tekst in bijlage 2 op pagina 5 wel veranderd moet worden, want daar staat dat de provincie alleen nog maar gaat proberen om vast te stellen waar wel verantwoordelijkheid ligt van het Rijk.

De heer SWIERSTRA antwoordt dat hij daar nog eens naar zal laten kijken, maar dat in het totale verhaal zoals dat er ligt het Kolibri-concept voldoende beschreven staat om daarmee te legitimeren wat hij nu zegt. Hij zal er nog even naar laten kijken, maar er is niets anders de bedoeling dan datgene wat hij al gezegd heeft. Wat er gebeurt als er naast de € 10 miljoen die de provincie al heeft gekregen voor het project de overige gelden niet komen, durft hij op dit moment nog niet te zeggen want dat hangt af van welke spoorse onderdelen de provincie er wel en niet in kan krijgen en dan gaat hij verder kijken hoe zaken op een andere manier kunnen worden gefinancierd. Dat is echter een onderdeel van het totale verhaal en daar wil hij om onderhandelingsredenen op dit moment nog niet op vooruit lopen. Hoe het ook zij, bij dit soort projecten is lange adem nodig en daarom wordt een regiovisie voor meerdere jaren gemaakt.

Spreker antwoordt voorts dat hij hetzelfde tegen de staten zou willen zeggen als tegen de gemeenteraden, namelijk dat de staten altijd baas blijven over hun eigen begroting. Dat betekent dat wanneer de staten van Drenthe of een gemeenteraad zouden zeggen dat bepaalde projecten maar eens even in de ijskast moeten of dat er een taakstelling wordt gegeven om in ieder geval het budget dat meerjarig ingeboekt staat maar eens wat te korten om wat voor redenen dan ook, het college daarover de discussie met de staten zal voeren en dan zal een afweging moeten worden gemaakt die vervolgens ook bij de stuurgroep moet worden ingebracht. Dan zal er door de stuurgroep worden gekeken of het achterwege blijven van bijvoorbeeld een Drentse inzet of een gemeente strijd oplevert met het totaalconcept en dan komt het erop aan dat partijen elkaar houden aan de gemaakte afspraken met mogelijk zelfs een arbitrage op de achtergrond, of dat er dan wordt gezegd dat als een gemeente of de provincie een stap terug doen om financiële redenen, er om die redenen geen gevolg kan worden gegeven aan de uitvoering door die provincie. Die discussie moet dan binnen de staten worden gevoerd binnen het

totaal van de regiovisie. Op dat moment komt hij terecht in de discussie over de sturing vanuit de staten die de heer Haikens aanhaalt, terwijl de heer Olij aangeeft dat ook het totaal gerealiseerd moet worden.

De heer HAIKENS merkt op dat het over het algemeen zo is dat de staten bepalend zijn voor de provinciale begroting. Het lijkt spreker echter toch wat tegenstrijdig als er nu ja wordt gezegd tegen een convenant, terwijl in dat convenant afspraken zijn gemaakt over de financieringsbijdrage. Dan dient het bestuur toch enig vertrouwen uit te stralen, ook naar de anderen toe waarmee een convenant wordt afgesloten. Een convenant bevat afspraken waarin alle partijen vertrouwen mogen hebben. Indien in het convenant staat dat tussen 2004 en 2005 de provincie € 450.000,-- fourneert, terwijl daarna tot 2009 € 1,3 miljoen wordt gegeven, dan kan het toch niet meer zo zijn dat de provincie in 2005 en 2006 aangeeft dat het op dat moment even niet past. In die lijn moeten de consequenties van dit convenant helder en duidelijk in beeld worden gebracht, want deze kunnen niet nog eens in een later stadium aan de discussie worden toegevoegd.

De heer SWIERSTRA antwoordt dat de heer Haikens daar gelijk in heeft, dus vandaar dat die zware procedure wordt gevolgd en vandaar dat al vorig jaar aan de staten een meerjarige raming is voorgesteld voor een storting in het Regiofonds en vandaar dat er ook meerjarig wordt gevraagd in de Investeringsnota verkeer en vervoer om dat andere deel ook in te boeken, zodat ook de ruimte wordt gehouden om die uitgaven te kunnen doen. Iets anders is dan dat de provincie niet meer betaalt dan naar rato van de vorderingen van de projecten en vandaar ook dat de globale meerjaarlijkse raming van de ruimte die er moet worden gehouden, namelijk € 3,3 miljoen in de begroting voor de totale regiovisie in het jaar X of Y een feitelijk veel lager bedrag in de jaarlijkse begroting wordt opgenomen. Dat is het verschil tussen het kasritme van de uitgaven en het op lange termijn rekening houden met het totaal aan investeringen dat op enig moment zal moeten worden gedaan. Theoretisch kan er wel een keer een spanningsveld optreden tussen die twee op het moment dat er, doordat projecten in een stroomversnelling komen, uitgaven iets eerder moeten worden gedaan dan van tevoren is bedacht, maar dan is er

incidenteel slechts een renteprobleem dat partijen met elkaar zullen moeten oplossen. Als die oplossing er dan niet komt, betekent dat dat er vertraging in de projecten zit. Het is dus enerzijds balanceren tussen het aan elkaar beloven dat het totale concept zal worden aangemerkt en dat zichtbaar rekening wordt gehouden met meerjarige investeringen, terwijl aan de andere kant de provincie de vinger aan de pols moet houden bij de eigen begrotingen, dan wel bij het aanvoeren van een nieuwe ruimtelijke discussie, zodat op het moment dat het financieel niet de goede kant opgaat er toch nog weer eens over gepraat moet worden. Het kan niet zover gaan dat problemen die in deze staten op tafel komen vervolgens dwingend en maatgevend zouden moeten worden voor gemeenten X of Y of voor de buurprovincie, want net zo min als de staten het prettig zouden vinden als de gemeente Groningen over de Drentse projecten en begrotingen gaat, zal dat omgekeerd het geval zijn. Het is dus balanceren en varen tussen de Scylla en Charibdis door, maar vervolgens wel om op een goede manier aan land te komen.

Ten aanzien van de congreskosten antwoordt hij dat deze op € 60.000,-- zijn geraamd. Congressen zijn namelijk vele malen duurder dan wel eens wordt gedacht. De stuurgroep was dan ook zeer kritisch toen er voorstellen kwamen voor een dergelijk congres, maar er is wel besloten dit bedrag op te nemen als reservering voor een dergelijke activiteit. Dit bedrag mag niet eerder worden uitgegeven dan nadat er een helder en uitgewerkt programma is en duidelijk is dat het congres de kosten ook waard is. De omvang van die kosten zal bijvoorbeeld afhankelijk zijn van de vraag of er een eigen bijdrage wordt gevraagd of niet. Het college is daar eigenlijk op tegen, want het gaat om publieke activiteiten en bij mensen uit de publieke sector die daar op het congres ter plekke uitleg geven is het vreemd dat er moet worden betaald om daar kennis van te kunnen nemen. Er is even gesproken over wat dat dan moet zijn. Het zal inderdaad wellicht voor een deel het karakter krijgen van invulling van open einden, maar dat moet ook want in de regiovisie zoals die er nu ligt zit een groot aantal ontwerpopgaven voor gemeenten. Als er namelijk in een gemeente woningbouw gepleegd moet worden op plekken waarvan oorspronkelijk werd gedacht dat dat eigenlijk de bedoeling niet was, terwijl dat nu wel moet gebeuren omdat anders elders in dat gebied

op een nog veel negatievere plek gebouwd moet worden, dan is het heel erg kenmerkend hoe een dergelijke ontwerpopgave moet worden ingevuld en hoe daar bestuurlijk mee wordt omgegaan. Zo zijn er talloze voorbeelden aan te wijzen waaruit blijkt dat er een verdere verdieping moet komen en is het uit het oogpunt van communicatie heel erg belangrijk dat de smaakmakers, waaronder de bestuurders van provincie en gemeenten, maar ook de raads- en statenleden, in een dergelijk proces worden meegenomen. Daar kan een congres een rol in spelen. Wat ook van belang is, is dat een dergelijk congres een onderdeel kan vormen van de totale discussie over de Nota ruimte en de positie die Noord-Nederland daarin inneemt. Op een gegeven moment kan een dergelijk congres ook weer een rol spelen in het positioneren van een nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen in de nationale discussie en daarmee ook een rol spelen in het duidelijk maken aan de Haagse besluitvormers waar hun financiële verantwoordelijkheid ligt. Kortom, het is veel breder dan zomaar een leuk congres. Dat heeft de stuurgroep zich heel nadrukkelijk gerealiseerd, waarbij dan een derde punt is dat, als het goed wordt gedaan, van zo'n congres een hele belangrijke communicatieve functie uitgaat richting de samenleving. Dat geldt voor een dergelijk congres is dus nog lang niet uitgegeven en de commissie mag van spreker aannemen dat er in die stuurgroep een aantal buitengewoon zuinige wethouders zit. Er wordt dus goed op de centen gepast. Wat de communicatie betreft is er heel veel aandacht op alle mogelijke momenten voor verschillende vormen van communicatie. Een van de vormen die op heel korte termijn komt is een website www.regiovisie.nl en Extranet. Daar krijgen betrokken statenleden een eigen ingang bij, met een eigen inlognaam en dergelijke. Daarnaast zal worden geprobeerd de samenleving erbij te betrekken en dat zal vooral gebeuren door middel van de gemeente. De gemeente is natuurlijk het hart van de uitvoering van de regiovisie, daar zal het moeten gebeuren, en dat is ook de reden dat de provincie in dit hele herzieningsproces verschillende keren naar gemeenten is toegegaan, zijn er talloze inleidingen gehouden en is aan gemeenten zowel ambtelijk als bestuurlijk aangeboden om langs te komen. Door sommige gemeenten is daarvan gebruikgemaakt en anderen niet. De gemeente Roden/Leek heeft dat gedaan, andere gemeenten hebben volstaan met hier en daar een

ambtelijk contact maar hadden voor het overige voldoende aan hun eigen informatie. De provincie blijft dus heel structureel inzetten op communicatie met de omgeving, omdat er nu een fase wordt bereikt dat de regiovisie feitelijk laat zien dat er gebouwd kan gaan worden. Er komen dus ook conflicten en spanningen met directe belanghebbenden en dan is het goed om het te kunnen uitleggen. De BAG wordt gevormd door de gewone infrastructurele maatregelen die in het totale concept een rol spelen. Het zijn allemaal projecten die onderdeel vormen van het totale investeringsprogramma waarvan vervoerskundig gezien Kolibri de koepel is. Een boemeltje van Assen naar Groningen is het op dit moment niet en zal het ook nooit worden en dat is ook een van de redenen dat de provincie op dit moment probeert met de betrokken partijen de dienstregeling zodanig te maken dat op zo kort mogelijke termijn die verbinding al weer wat verbetert. Dat zijn allemaal aspecten die worden meegenomen in dat kader. Kolibri bestaat uit verschillende modaliteiten en daarom is het heel moeilijk om in één totaalconcept op dit moment te zeggen hoe het met die exploitatie zit. Wat hij wel kan zeggen is dat in de verkenningstudie voor Kolibri de exploitatie een heel belangrijke rol heeft gespeeld en op basis daarvan zijn er positieve uitkomsten op tafel gekomen en is er gezegd dat het op deze manier moet worden aangelegd. Op het moment dat feitelijke investeringen worden gedaan en plannen worden ontwikkeld, wordt er opnieuw expliciet gekeken naar de exploitatiekant van het geheel, zowel als het gaat om het materieel en de dienstregeling als de ruimtelijkeordeningsvoorwaarden. In het hele regiovisieverhaal is namelijk heel expliciet uitgesproken dat de provincies Groningen en Drenthe samen met de stad Groningen een hele zware verantwoordelijkheid en adviesfunctie hebben wanneer het gaat om die maatregelen die een effect hebben op de exploitatie van het hele openbaar vervoer(OV)/Kolibri-systeem. De vraag stellen is hem in die zin ook beantwoorden, want eigenlijk zijn de maatregelen die de provincie ruimtelijk moet nemen in de komende jaren, bijvoorbeeld waar een woonwijk, een bedrijventerrein en wegen moeten worden aangelegd, bepalend voor de exploitatie en zullen die maatregelen taakstellend zijn voor de bezetting die daarvoor ter beschikking staat. Het tweede onderdeel van de taakstelling is het vervoerskundig zo goed te maken dat er zoveel mogelijk

reizigers in die bus komen, want dan is de volgende poot van de financiering, naast nog een stuk rijkssubsidie in de exploitatie, de financiering van het totaal.

De heer HAIKENS merkt op dat hij uit de overlevering van de periode dat de staten nog wel eens op reis gingen naar het buitenland, mee heeft gekregen dat de staten verschillende vervoerssystemen hebben bekeken. Daar is toen in het kader van de exploitatie met zeer grote terughoudendheid op teruggekomen. Die signalering van toen wordt op dit moment nog steeds door een aantal statenleden meegedragen.

De heer SWIERSTRA antwoordt dat dit volkomen terecht is. Zijn enthousiasme betreft vooral de wil om het systeem door te zetten en Kolibri ondeelbaar in de regiovisie te krijgen. Dat moet niet worden verward met de zorg van het college voor de totale exploitatie van het openbaar vervoer, want daar hoort dit verhaal ook heel nadrukkelijk bij.

De heer LANGENKAMP merkt op dat de heer Swierstra al aangaf dat als een gemeente daar eigenzinnig mee omgaat, die gemeente daar ook de rekening voor krijgt gepresenteerd. Hoe bedoelt hij dat?

De heer SWIERSTRA antwoordt dat dit erg afhankelijk is van het voorval dat zich voordoet. Het zou dus kunnen betekenen dat, mits het POP daarvoor voldoende handvatten geeft, het college een aantekening maakt en een besluit neemt in het kader van een bestemmingsplanprocedure. Een andere manier kan zijn dat, indien vanuit de regiovisie en Kolibri de verantwoordelijkheid voor het openbaar vervoer die de twee provincies hebben niet door gemeenten wordt erkend, dit kan betekenen dat die bus daar niet komt of in een andere frequentie komt. Als gemeenten dat wel willen, zullen deze uit eigen middelen het exploitatiedeficit moeten bijpassen en wordt er onrendabel openbaar vervoer ingekocht. Als gemeenten dat willen moeten zij dat doen, maar indien een gemeente ergens een woonwijk plant kan de provincie dat niet uit haar OV-budget betalen.

De heer LANGENKAMP vraagt hoe het college dat denkt te gaan afdwingen, want het gaat nog steeds over een convenant. Hij is overigens verheugd met de mededeling van de gedeputeerde

dat deze het bestemmingsplan afkeurt indien het openbaar vervoer niet sturend is voor de woningbouw.

De heer SWIERSTRA antwoordt dat dit laatste pas kan indien het POP daarvoor concrete handvatten biedt. Het beleid van de provincie is erop gericht de koppeling te leggen tussen ruimtelijke ordening en de exploitatie van het openbaar vervoer en daarom is dit ook in het convenant gezet. Hoe dat in de praktijk exact vorm zal krijgen, zal zo nu en dan heel hard knokken worden. Daar dient geen misverstand over te bestaan, maar dit is in ieder geval de inzet van de provincie.

De heer WIERINGA merkt op dat in de brief van Natuurgroep Oostindië een aantal elementen naar voren zijn gebracht waarop nog geen duidelijk antwoord is gegeven.

De heer SWIERSTRA antwoordt dat dit allemaal elementen zijn die spelen in het totale beleid rondom dit gebied. Het gaat te ver om daar een besluit over te nemen, want dan gaat het om concrete investeringsbeslissingen, bestemmingsplanbeslissingen en concrete uitkomsten van MER-studies. Daarom gaat hij nu niet op deze brief in.

TWEEDE TERMIJN

De heer PETERS vraagt of er spanning zit tussen het feit dat er nu wordt ingestemd met een begroting voor 2005, terwijl er ook nog een toetsing moet plaatsvinden van de haalbaarheid en exploitatiemogelijkheden van de projecten op basis waarvan een definitief programma nog vastgesteld moet worden. Er wordt nu ingestemd met iets wat nog niet is vastgesteld.

De heer HAIKENS merkt op dat hij de discussie over bedragen voor een congres met enige terughoudendheid heeft gevoerd. Hij vindt dat de hoofdlijn behoort te zijn dat de regiovisie in de Nota ruimte is neergezet en dit is een zeer belangrijke ontwikkeling voor dit gebied. Er mag in de staten nog wel eens hardop worden uitgesproken dat dit een verdienste is van het opzetten van deze regiovisie en dat de provincie daar op dit moment door de rijksoverheid voor gehonoreerd

is. Die hoofddoelstelling is natuurlijk om te komen tot een stimulering van economische ontwikkeling met behoud en versterking van de kwaliteiten die de regio reeds heeft. Als dat het vertrekpunt is en er draagvlak wordt gecreëerd door het betrekken van burgers en bestuurders hierbij, dan is zijn fractie bijzonder trots dat de ambitie voor dit traject hoog is en dat de provincie ervoor gaat.

De heer LANGENKAMP merkt ten aanzien van de begroting 2004 op dat hij deze miste in het dictum van het besluit.

De heer WIERINGA vraagt op welke manier er zorg wordt gedragen dat er voldoende ruimte blijft voor de zogenaamde zuidtangenten in de richting van Hoogkerk.

De heer OLIJ is in het algemeen zeer tevreden met de uitleg van de gedeputeerde over de sturing en dan vooral de eigen sturingsmogelijkheden van de provincie. De gedeputeerde heeft gesteld dat er geen ruimte is om alles opnieuw ter discussie te stellen. Dat wil spreker ook niet, maar hij neemt wel de ruimte om zaken bij te stellen. Met name blijft hij het aantal te bouwen woningen op de voet volgen. Een ander punt is dat hij blij is met de opmerking dat het afspreken van zaken met elkaar het hart van de regiovisie vormt. Ook de opmerking over de arbitragemogelijkheden op de achtergrond knoopt hij in zijn oren, net zo goed als wat de gedeputeerde gezegd heeft over lokale en regionale bedrijfsterreinen. Tussen de regels door heeft hij hier het een en ander kunnen horen. Hij hoopt dat de gemeenten die op dit moment lokale bedrijfsterreinen inrichten als regionale bedrijfsterreinen die opmerkingen ook in hun oren knopen. Over het boemeltje waar hij in de eerste termijn over gesproken heeft, merkt hij op dat de uitkomsten daarvan kennelijk nog even een verrassing blijven.

Spreker is blij met de regiovisie en de inzet van het college zoals die er nu ligt. Daar moet nog wel even bij dat hij de antwoorden van de gedeputeerde nog in zijn fractie aan de orde zal stellen en mogelijk komt hij daar nog op terug tijdens de komende statenvergadering, met name als het gaat om het inpassen van de regiovisie in het POP. Hij heeft gevraagd wat de stand van zaken was met betrekking tot de studie naar de ontwikkeling van een station in Tynaarlo.

De heer POPKEN merkt op in de eerste termijn niet te hebben gereageerd, wat niet betekent dat hij niet positief tegenover dit stuk zou staan. Hij heeft de gedeputeerde horen zeggen dat het Kolibri-plan de ruggengraat van het geheel is. Stel dat het Rijk, ondanks de inspanningen van de gedeputeerde, geen geld verstrekt voor dit plan, is daarmee dan de basis van dit gebeuren onzeker geworden? Daarnaast is er gesproken over spanningsvelden met diverse deelnemers in het veld en hij heeft ook kunnen zien dat het zomaar ineens uiteen kan spatten, zoals de Regiovisie Zuidwest-Drenthe/Noord-Overijssel. Daar waren dezelfde plannen en die worden nu niet verwezenlijkt. Voor zijn gevoel zijn met deze regiovisie wel sterke fundamenten gelegd en hij hoopt dat het gebouw in de steigers komt.

De heer SWIERSTRA merkt op dat de begroting 2004 niet hoeft te worden vastgesteld, want dit is door de colleges al gedaan en ligt nu ter kennisgeving voor aan de staten. De begroting 2005 levert geen spanning op. De staten stellen de begroting vast en op de vraag in hoeverre dat problemen oplevert met het project, antwoordt hij dat dat taakstellend is voor wat betreft de eigen provinciale verantwoordelijkheid. Voor wat betreft de eigen provinciale verantwoordelijkheid zit in de meerjarenraming de provinciale bijdrage en die is voor de provincie weer taakstellend. In die zin kan hij zich deze vraag wel voorstellen maar sluit het allemaal precies op elkaar aan. Daar hoeft dus geen probleem op te treden. Hij neemt kennis van de opmerkingen van de heer Haikens over de Nota ruimte en onderstreept de ambitie die de provincie moet hebben voor het totale gebied als nationaal stedelijk netwerk. De vele opmerkingen van de heer Olij die hij graag tussen de oren van de gemeenten wil hebben, knoopt spreker ook zelf goed tussen zijn oren. Ten aanzien van het station in Tynaarlo is er nog niet veel gebeurd, aangezien er wordt gewacht op de uitkomst van de discussie over de regiovisie en het POP. In de stukken is te lezen hoe het college zich opstelt ten aanzien van de mogelijke stationsvestiging en dat zal ook de input zijn voor een verdere studie die daarna zal plaatsvinden. Wordt vervolgd dus. Als het gaat om de zuidtangent en Hoogkerk merkt hij op dat de gehele zuidelijke ringweg zo zijn eigen traject kent en datgene wat er nodig is aan ruimte hiervoor is in de regiovisie, het POP en het Omgevingsplan van de provincie Groningen meegenomen, met

dien verstande dat mogelijke traverses bij Haren en dergelijke wel afhankelijk zijn van een groot aantal studies en de afloop van de discussie over het draagvlak. Het moge helder zijn wat het kader is waarbinnen de provincie probeert tot een goede oplossing te komen, maar spreker kan nog niet zeggen welke oplossing precies op welk moment en op welke plek wordt genomen. Spreker gaat ervan uit dat deze regiovisie zeker geen zeepbel zal blijken te zijn. Juist het grote verschil in karakter en wijze van samenwerking tussen de Regiovisie Zuidwest-Drenthe/Noord-Overijssel en deze regiovisie, maakt dat spreker vertrouwen heeft dat er met voorliggende regiovisie daadwerkelijk tot concrete investeringen wordt gekomen.

De VOORZITTER concludeert dat de fracties overwegend positief adviseren ten aanzien van het voorliggende stuk. Hij stelt wel voor dit stuk als B-stuk te handhaven voor de behandeling in de statenvergadering, gezien de opmerkingen van onder andere de heer Olij.

9. Statenstuk 2004-137, Gemeenschappelijke regeling OV-bureau

De VOORZITTER merkt op dat de heer Swierstra hier voor het begin van de vergadering al een presentatie over heeft gegeven en hij dankt hem voor een stuk verduidelijking op dit punt. Dit zal de discussie hopelijk vergemakkelijken.

De heer SLAGTER merkt op dat bij de concessieverlening destijds is bepaald dat de ontwikkelfunctie van het openbaar vervoer naar de opdrachtgever zou gaan en in de voorlichting door de gedeputeerde voorafgaande aan deze vergadering is dat nog eens weer duidelijk gesteld. Het specifieke aan het OV-bureau is dat de ontwikkeling en aanbesteding ertoe gaan behoren en ook de aansturing van de vervoerder, in de vorm van beheer en monitoring, worden eraan toegevoegd. De colleges blijven verantwoordelijk voor dit beleid, maar wat blijft er dan specifiek voor de colleges over? Dat zijn de ruimtelijke kant en de verkeersinfrastructuur. De PvdA is voorstander van een OV-autoriteit. Essentieel is de invulling van dit bureau en de bevoegdheden die dit bureau krijgt. Het allerbelangrijkste is het punt waarvoor het bureau wordt ingericht, namelijk de meerwaarde die dit OV-bureau moet gaan aantonen. De eerste reden is natuurlijk dat de provincie het beheer van

het openbaar vervoer efficiënter wil inrichten en dat de kwaliteit en het huidige niveau van de concessie worden bewaakt. Waaraan het OV-bureau echter zijn bestaansrecht zal gaan ontleen is de ontwikkelkant, aangezien het openbaar vervoer zich in een toestand bevindt die met zich meebrengt dat er iets moet gebeuren waardoor de kwaliteit beter wordt. Die ontwikkelkant komt bij het OV-bureau te liggen en het zal pittig zijn om de vervoervraag te formuleren en bij al die vragen ook een adequaat vervoersaanbod te formuleren. Het OV-bureau moet gekoppeld worden aan de discussie over mobiliteit in bredere zin en dat mist hij in dit stuk. Er moet immers toch steeds worden afgewogen wat de provincie wil met het openbaar vervoer en hoe al die andere modaliteiten daarmee samenhangen? In de stukken heeft hij weinig gelezen over andere vervoersstromen, zoals het WVG-vervoer, de buurtbusjes, autobusjes, trein-taxi's en dergelijke. Welke plaats krijgen deze hierbinnen? Hij vindt het moeilijk om dit OV-deel los te koppelen van het totale mobiliteitsbeleid en in de verdere toekomst zou er moeten worden gekeken of het mogelijk is om materieel en personeel te laten instromen. Ook moet het mogelijk zijn om andere vormen van collectief vervoer te realiseren.

De heer HAIKENS vraagt wat de heer Slagter bedoelt met het laten instromen van materieel en personeel.

De heer SLAGTER merkt op dat dit voor de lange termijn is. Het gaat over de discussie die er is gevoerd over de aanbestedingsperikelen en de MTI en hoe die aanbestedingsprocedures kunnen worden ondervangen. Een van de suggesties daarbij is dat materieel en personeel worden gekoppeld aan de OV-autoriteit, zodat er voor personeel betere waarborgen zijn in aanbestedingsprocedures. Het is een suggestie van de kant van zijn fractie.

Het is de vraag of het OV-bureau die meerwaardes kan en zal garanderen en dat is nog niet bekend. De verwachting is positief. De vraag die zich wel bij hem opdringt is waarom dit bureau dan direct op een dergelijk grote afstand wordt geplaatst, want er zou ook voor een behoorlijke overgangsperiode kunnen worden gekozen waarbij een projectorganisatie functioneert, met prestatieafspraken en dergelijke. Zodoende kan worden gekeken of een OV-bureau überhaupt meerwaar-

de heeft. In het stuk is aangevoerd dat de regiovisie als zodanig kan werken, maar de regiovisie is geen gemeenschappelijke regeling. Die vergelijking gaat dus niet helemaal op. Het voorstel tot een gemeenschappelijke regeling in een openbaar lichaam brengt hem bij de rol van de staten. Het budgetrecht wordt expliciet genoemd en dat is op zich prima want er blijft democratische controle, maar in dat kader wordt alleen de kaderstellende rol van de staten genoemd. Hij zet dan ook vraagtekens bij die democratische controle. In de praktijk blijken staten moeilijk vat te kunnen krijgen op organen die zijn gebaseerd op gemeenschappelijke regelingen, zeker wanneer meerdere verschillende overheden in het spel zijn. Op den duur blijft er alleen een financiële relatie over, terwijl de staten toch belang hebben bij een directe sturingsmogelijkheid bij het ontwikkelen van beleid op het gebied van openbaar vervoer en mobiliteit? De taken van het OV-bureau zijn beschreven en één daarvan is het verlengen en aanbesteden van concessies. Op welk moment zeggen de staten van Drenthe en Groningen en de raad van de stad Groningen hier iets over? Wanneer worden deze geraadpleegd? Dat wordt niet duidelijk aangegeven. Onduidelijk is ook wie bepaalt wanneer zaken bij de staten komen. Wie bepaalt wat belangrijke sociaal-maatschappelijke effecten zijn waarover in de staten een oordeel moet worden uitgesproken? Dat wordt niet vermeld.

De bedoeling is om een OV-bureau op afstand te creëren met een volledige optuiging van de organisatie, met een bestuurlijke structuur daarboven. De omvang van de werkorganisatie is behoorlijk. Hij begreep dat er nu bij de drie overheden 15 fte beschikbaar zijn en dat er een uitbouwmogelijkheid is naar 18 fte. Binnen het stuk heeft hij daarvoor geen logische verklaring kunnen vinden. Wel werd aangegeven dat het om een bundeling van taken en een efficiëntere manier van werken ging en dat daar extra fte's voor nodig zijn. In het bijzonder viel hem op dat € 525.000,- weggezet wordt voor marketing en onderzoek. Het gaat daarbij om 9 fte en hij vraagt zich af of dat niet wat teveel van het goede is. De overgang naar een gemeenschappelijke regeling zal gepaard gaan met een sociaal plan. De informatie over het reorganisatietraject en de gevolgen voor personen, ook binnen de ambtelijke organisaties, vindt hij summier en daarover wil hij meer informatie. Over de financiën merkt hij op dat bij een gemeen-

schappelijke regeling het financiële aspect van groot belang is en dat daarbij een bodemloze put soms snel in zicht is. Hij heeft begrepen dat het uitgangspunt de doeluitkering (GDU) is. Hij wijst erop dat er knelpunten aan zitten te komen, want er zijn niet alleen bezuinigingen maar ook teruglopende inkomsten. Spreker heeft becijferd dat er in 2007 minder inkomsten zijn, namelijk € 7,2 miljoen. Dat is een behoorlijk gat. Voor het OV-bureau heeft hij begrepen dat € 1 miljoen ook uit die doeluitkering gehaald zal worden en nog € 0,7 miljoen uit oude provinciale en gemeentelijke middelen, maar dit was hem niet echt duidelijk. Op zich heeft een OV-bureau samen met de ontwikkelingen die er komen of gaande zijn, een behoorlijke impact op de besteedbare middelen. Het pluspunt is dat de totale exploitatie van het OV-bureau toch lager uit moet vallen dan de som van wat de huidige drie overheden inbrengen. Als er namelijk wordt gebundeld, samengewerkt en er expertise op wordt gezet, dan moet daar een voordeel uitgehaald kunnen worden. De behandeltermijn vindt hij vrij kort, want 7 juli 2004 wordt gevraagd om een principebesluit te nemen. Op 10 september 2004 volgt er dan weer een commissievergadering en op 22 september 2004 moet het formele besluit in de staten worden genomen. De termijnen zijn vrij kort en hij ziet de zin daar niet van in, want het OV-bureau zou best iets later kunnen worden ingesteld. Met het punt van de proefperiode in de vorm van een projectorganisatie zou ook een bepaalde tijd moeten worden geëxperimenteerd om te kijken of het überhaupt werkt. Spreker had zelf in gedachten om daar anderhalf jaar naar te kijken, maar de concessieperiode is drieëneenhalf jaar. Ook daar zou een verbinding kunnen worden gelegd, maar in ieder geval pleit hij ervoor een periode in te ruimen om als provincie zelf dingen eens goed uit te zoeken. Als de provincie op verre afstand staat, wordt het dan ook een organisatie die de goede producten gaat leveren?

De heer WIERINGA merkt op moeite te hebben met deze besluitvorming. Hij heeft een brief voorliggen waarin staat dat per 1 juni 2004 het OV-bureau al aan het werk zal gaan, terwijl de staten er nog over moeten besluiten. Dat is het paard achter de wagen spannen. Hij is ervoor dat er een goed openbaar vervoer is, maar dit kan goed worden opgezet door particuliere onderne-

mingen. Het moet niet worden aangestuurd door weer een extra OV-bureau dat weer extra geld gaat kosten.

De heer LANGENKAMP merkt op dat er in de beleidsbrief staat dat de staten alleen wordt gevraagd hun mening te geven tot het instellen van de Gemeenschappelijke regeling OV-bureau en als dat zo is, dan is hij snel klaar. Het antwoord zou dan voluit ja zijn, want hij is daar heel erg voor. Het is een glorieus moment omdat voor een deel de marktwerking teruggedraaid wordt. De heer Swierstra heeft daarnet al aangegeven dat het is mislukt omdat de marktwerking niet ver genoeg ging, maar die discussie wil spreker niet overdoen. Het gaat spreker er veel meer om wat het doel is en niet het middel waarlangs dat doel wordt bereikt. Hij heeft het idee dat marktwerking een doel op zich is geweest en geen middel om een goed openbaar vervoer te realiseren. Het doel moet zijn dat er meer en beter openbaar vervoer komt voor de reizigers en hoe dat gebeurt is de insteek waarmee spreker naar dit verhaal heeft gekeken. Hij vraagt zich af hoe de inspraak is geregeld. Hij gelooft nog steeds dat het zo is dat een vervoerder de dienstregeling vaststelt, terwijl er in het stuk staat dat er per 1 januari 2005 bezuinigd moet gaan worden en dat er een nieuwe dienstregeling moet worden vastgesteld, die er minder goed zal uitzien dan nu het geval is. Wanneer kan de reiziger nu zeggen dat hij iets heel anders geregeld wil zien? Dat inspraakmoment mist de reiziger immers? De provincie ontkomt er verder niet aan om er eigen geld in te steken. Op pagina 9 van de toelichting leest hij dat dit nu kan gaan gebeuren en dat de raad en de staten worden verzocht een bijdrage uit de eigen middelen te halen, waarbij dan ook weer staat dat de colleges vinden dat dit niet nodig zal zijn omdat er door alle partijen op aanvaardbare wijze aanpassingen kunnen worden uitgevoerd. Hij leest hierin echter dat er een meer dan theoretische mogelijkheid bestaat dat er een bijdrage uit de eigen middelen van de provincie kan worden gevraagd. Spreker benadrukt dit, omdat er een pagina eerder wordt gezegd dat er bezuinigd moet worden omdat het Rijk 10% minder overmaakt naar de provincie. Als het OV-bureau nu al aan de slag gaat - en hij is er niet voor om het bureau eerst door middel van een projectorganisatie anderhalf jaar proef te laten draaien - dan moet er

ook direct worden nagedacht over leuke dingen om het openbare vervoer op het huidige peil te brengen en te houden.

De heer POPKEN is positief ten aanzien van het instellen van het OV-bureau. Na alle perikelen die hij in het openbaar vervoer de laatste tijd heeft meegemaakt, denkt hij dat deze organisatie daar misschien toch een positieve rol voor de toekomst in kan spelen. Hij merkt op dat dit zich nu nog beperkt tot Groningen en Drenthe. Hij voelt het als een gemiste kans dat Friesland, dat ook deel uitmaakt van het noordelijke gebied, hier niet in betrokken is. Hoe meer zielen er namelijk meedoen, hoe makkelijker de kosten zijn te dragen. Vandaar zijn vraag waarom Friesland niet meedoet.

De heer DE JONG is groot voorstander van deze belangrijke poging om te komen tot een soort van geleide marktwerking. Er is sprake van kortere aanbestedingsperiodes en kleinere concessies die straks waarschijnlijk gaan naar die firma's die het het beste kunnen waarmaken. Dat spreekt hem wel aan. Die firma's moeten echter grotere bedrijfsrisico's durven te nemen omdat de concessieperiodes korter zijn en concessies kleiner zijn. Daarmee houdt het OV-bureau echter grip op de geleide manier van marktwerking. Is het niet zo dat ondernemers in een dergelijk geval bijna gedwongen zijn om duur materiaal te leasen en dat die peperdure leasecontracten toch weer in het buskaartje zijn terug te vinden?

Mevrouw TIMMER merkt op dat het oprichten van een OV-bureau en de samenwerking tussen de stad Groningen en de provincies Groningen en Drenthe, erop is gericht meer efficiency te verkrijgen en beter te kunnen inspelen op de behoefte van de reizigers. Daarnaast is dit als laagdrempelig gekarakteriseerd en wordt de ontwikkelingsfunctie bij de overheid neergelegd in duidelijke samenhang met allerlei ruimtelijke ontwikkelingen. Dat is iets waarvan haar fractie hoopt dat het gaat verlopen zoals iedereen zich dat voorstelt. Ook hoopt zij dat het enthousiasme dat de gedeputeerde zojuist tijdens de presentatie aan de commissie ten toon spreidde ten aanzien van dit bureau, ook op dezelfde wijze aanwezig is nadat het project eenmaal anderhalf jaar gaande is.

De heer HAIKENS was oorspronkelijk van mening dat dit OV-bureau eigenlijk een onderdeel van de

ondernemers zou moeten zijn. Concluderende dat die ondernemers daar geen zin aan hebben en hadden en dat de provincie langs die weg bij dit voorstel terecht is gekomen, moet hij toch even wennen aan de opmerking van de heer Slagter over de instroom. Hij heeft dan ook enige tijd nodig om daar een oordeel over te geven. Dat laat onverlet dat uit het enthousiaste verhaal in het personeelsblad van de provincie kan worden opgemaakt dat de mensen die vanuit deze provincie het OV-bureau gaan bemensen, uitstralen dat zij er zin aan hebben en er klaar voor zijn. Daardoor mag er een stuk vertrouwen zijn in de ontwikkeling van een dergelijk OV-bureau. Er is gekozen voor een gemeenschappelijke regeling en die opzet kan zeer succesvol zijn, alleen weet hij vanuit zijn verleden dat gemeenschappelijke regelingen ook hele vervelende dingen kunnen zijn. Het is daarom ook goed dat dergelijke regelingen en de planopzet en uitwerking ervan op enig moment tegen het licht worden gehouden, waarbij er moet worden stilgestaan bij de vraag of dit hetgeen was wat de staten wilden of dat in een aantal opzichten niet aan de verwachtingen is voldaan. Ook zou het zo kunnen zijn dat er veel verder wordt gegaan dan de oorspronkelijke opzet was. Een dergelijk toetsingsmoment zou hij toch graag willen vaststellen. Dat kan gebeuren met inbreng van deskundigheid. Inhoudelijk heeft hij verder niets toe te voegen of af te doen aan wat er gezegd is. De presentatie zoals die net is geweest geeft een duidelijk zicht op het enthousiasme van wethouder en gedeputeerden, maar ook van degenen die het straks allemaal gaan uitvoeren. Hij vertrouwt erop dat dit een succesformule kan gaan worden.

De heer PETERS sluit aan bij de laatste woorden van de heer Haikens. Ook het CDA heeft een positieve verwachting ten aanzien van de resultaten van het OV-bureau. Er is begonnen met een presentatie over dit onderwerp en dit werkt heel goed. Het gaat nu over het voornemen tot instelling van dit bureau, dus het is een soort van voorontwerp, analoog aan de regiovisie, waarover ook eerst overleg plaatsvond. De regiovisie werd later ook bijgesteld en vervolgens kwam het op de agenda te staan. Op die manier hebben de staten ook echt invloed en dat geeft een goed gevoel. Ook spreker mist het evaluatiemoment waarover de heer Haikens spreekt. Op enig moment moet er worden teruggekeken of dit is wat de staten hadden gewild. Dat moet kunnen worden vastge-

legd. Verder vindt hij de regelmatige terugkoppeling aan de staten ook niet goed terug. Hij wil dat concreet wordt vastgelegd wanneer en hoe er wordt teruggekoppeld. Het feit dat er wordt samengewerkt met de gemeente en de provincie Groningen, levert een stuk interregionale samenwerking op en dat is prima. Hij neemt aan dat hierdoor op kosten kan worden bespaard. Een opmerking is blijven hangen tijdens de presentatie. Hij hoorde de heer Swierstra zeggen dat de vette lijnen de dunne lijnen subsidiëren. Toen vroeg spreker zich af of dat wel zo was of dat de provincie er zelf veel geld insteekt. Er wordt gezegd in het stuk dat een en ander snel gestalte moet krijgen. Was er geen gelegenheid om bij aanvang van de concessieperiode ook het OV-bureau ingesteld te krijgen of lagen daaraan organisatorische problemen ten grondslag? Nu wordt het OV-bureau pas per 1 januari 2005 ingesteld.

De heer BAAS merkt op dat het openbaar vervoer een erg belangrijke publieke verantwoordelijkheid is, zodat de burger optimaal gebruik kan maken van goed openbaar vervoer in deze provincie. Hij heeft met veel genoegen naar de presentatie van de gedeputeerde, voorafgaand aan deze vergadering, geluisterd. Hij vond die presentatie helder en duidelijk en ondanks de politieke overtuiging van de gedeputeerde vond hij het prettig te horen dat de gedeputeerde ook vindt dat er naast marktwerking wel sprake dient te zijn van enige regulering. Dat dit geldt voor het terrein van het openbaar vervoer staat wat hem betreft buiten kijf. Hij kan zich in grote lijnen vinden in de plannen zoals deze in dit stuk vermeld staan en gaat graag akkoord met het OV-bureau. Hij sluit ook aan bij de conclusie in het stuk dat het een gemeenschappelijke regeling moet zijn en denkt dat dit de beste vorm is waarmee dit bureau met de grootste mogelijke feitelijke en juridische slagvaardigheid aan de slag kan gaan. De provincie heeft te maken met twee openbaarvervoersconcepten in één regeling. Het stadsvervoer is namelijk heel iets anders als streekvervoer. Dat zou problemen kunnen opleveren binnen één bureau. Zitten er in die twee verschillende disciplines nog valkuilen die mogelijk complicaties kunnen geven? De tweede vraag heeft te maken wat ook al eerder is opgemerkt, namelijk dat er vanuit het openbaar vervoer frequent contact moet zijn met de ambtelijke organisaties van de drie deelnemende partij-

en op het gebied van ruimtelijke ordening en verkeer. Spreker denkt dat dit ontzettend belangrijk is, maar ook dat het een complicerende factor is omdat er natuurlijk wel voor moet worden gezorgd dat dat overleg er ook inderdaad is. Is daar op een of andere manier in voorzien door middel van bepaalde procedures of wordt er nog een procedure ingesteld zodat dit overleg inderdaad plaats zal gaan vinden? Over welke onderwerpen zal dit overleg gaan? Wat hem betreft ontbreekt het verhaal met betrekking tot innovatie, want dat is ook een taak die bij zo'n OV-bureau kan worden neergelegd. Tijdens het voetbal keek spreker naar een programma genaamd "Tegenlicht", waarin een heel interessant verhaal werd gehouden over openbaar vervoer op waterstof als zijnde een nieuwe ontwikkeling voor de toekomst. Dat zijn dingen die in zo'n OV-bureau als studieobject heel goed zouden kunnen worden meegenomen. Het stuk kent zelf een heel triest einde, namelijk dat de exploitatie vanaf 1 januari fors zal afnemen en de kaartverkoop ook tegenvalt. Hij is er benieuwd naar of de kaartverkoop dan in het hele concessiegebied tegenvalt of dat dit ook toe te schrijven is aan één van de drie concessiegebieden? Gaan de aanpassingen die daarvan het gevolg zijn zich ook beperken tot het concessiegebied waarin die kaartverkoop dan zo tegenvalt of slaat dat dan op het hele gebied neer? Is ARRIVA blij met het OV-bureau? Kan er worden verwacht dat er in de toekomst sprake zal zijn van een goede samenwerking tussen de beleidsmakende instantie en de uitvoerder? Verder mist hij een visie op wat langere termijn. Hoe gaat het met het WVG-vervoer? Wat zijn de ontwikkelingen in de Regiovisie Groningen-Assen met de lightrail? Hoe kunnen die verschillende vervoersvormen op den duur in dat OV-bureau worden geïntegreerd? Ten aanzien van de stiptheid met betrekking tot het uitvoeren van de dienstregeling en klantgerichtheid van chauffeurs, vraagt hij of de klachtenlijn ook bij het OV-bureau wordt ondergebracht of dat die bij de vervoerder blijft liggen.

De heer LANGENKAMP vraagt wat de opvatting van de heer Baas is met betrekking tot de vraag of de tegenvallende resultaten uit kaartverkoop in het ene gebied dienen te worden uitgemiddeld naar de overige gebieden waar de kaartverkoop wel voldoende is? Dat betekent voor Drenthe waarschijnlijk dat deze provincie de klos is.

De heer BAAS antwoordt dat hij daarom ook zo benieuwd is naar het antwoord van de gedeputeerde.

De heer SWIERSTRA merkt op dat hij al vanaf het eerste begin van marktwerking en daarvóór de privatisering, hij altijd heeft geroepen dat een sterke markt een sterke overheid nodig heeft. Sommige critici hebben altijd de neiging om datgene wat zij iemand aan opvattingen toedichten, steeds te blijven herhalen om daar vervolgens iemand op te kunnen bestrijden en hun gelijk te krijgen, maar op dit punt is hij volstrekt helder dat het probleem voor een deel in de aansturing van de markt zit en de regelgeving die de overheden noodzakelijkerwijs aan die vervoerders moeten opleggen, want openbaar vervoer heeft nu eenmaal een nauwe relatie met het totale verkeers- en vervoersbeleid en de ruimtelijke ordening en het is een beleids-terrein waar heel veel belastingmiddelen mee gemoeid zijn, dus moeten daar stevige regels worden vastgesteld. Naar de mening van spreker is een aantal van die regels, vooral door de wijze waarop de Tweede Kamer het rapport van de commissie-Braks indertijd heeft vertaald, zodanig doorgeschoten dat er van marktwerking hier en daar nauwelijks meer sprake is en dat is dan ook de oorzaak dat dit op een aantal punten onvoldoende lukt. Ook als dat beter zou zijn, moet de overheid op een terrein waarop veel belastingmiddelen worden ingezet het stuur vasthouden. Dat probeert spreker hiermee te bewerkstelligen, waarbij hij diegenen moet teleurstellen die denken dat dit betekent dat de marktwerking wordt teruggedraaid, want dat is de facto niet het geval. Dit systeem is er namelijk juist voor bedoeld om de marktwerking verder te ontwikkelen op een dussdanige manier dat niet de grote spelers er met de poet vandoor kunnen gaan en de samenleving en de overheid het nakijken hebben. De PvdA vraagt wat er nu overblijft voor het college, het OV-beleid en de ruimtelijke ordening. Er blijft natuurlijk veel meer over, want het OV-bureau is een gemeenschappelijke regeling van colleges van gedeputeerde staten van de provincies Groningen en Drenthe en er blijft dan ook geopereerd worden onder verantwoordelijkheid van die colleges. Het dagelijkse werk gebeurt door de desbetreffende portefeuillehouder, maar het algemeen bestuur wordt straks gevormd door of is afkomstig uit de colleges van gedeputeerde staten. Hoe dat precies geregeld wordt, komt allemaal nog en dat zal

ook in het ontwerp van de gemeenschappelijke regeling worden meegenomen, maar die verantwoordelijkheid blijft volledig daar. Het college blijft dan ook volledig aanspreekbaar op het totaal van datgene wat het OV-bureau doet en in die zin is het dus niet zo dat het op grote afstand wordt geplaatst en de staten verder het nakijken hebben, zoals het geval was bij vele gemeenschappelijke regelingen waar veel gemeenten hun zaken in de uitvoering helemaal op afstand zetten en colleges noch gemeenteraden er nog maar iets over te zeggen hadden. Dat is dan ook zeker niet de bedoeling en daarom is er juist voor deze constructie gekozen. De toegevoegde meerwaarde van het OV-bureau zit hem enerzijds in het veel beter kunnen aansturen van de vervoerder en het veel directer kunnen sturen op de marktwerking en ontwikkelfunctie, maar vooral ook ten aanzien van de renovatie. De provincie wil niet afhankelijk zijn van de toevallige renovatiekracht binnen een bedrijf op het moment dat een bedrijf vanwege al die regelgeving niet de kans heeft om rechtstreeks vanuit die markt voldoende rendement te halen, terwijl de innovatie op grond van dat rendement vanzelf tot stand moet komen. Dat zou een heel andersoortige markt veronderstellen dan er op dit moment en de komende jaren in het openbaar vervoer zichtbaar zal zijn. Vandaar dat vervoerders zich tamelijk voorzichtig opstellen en dat de innovatie bij de provincie vandaan moet komen. Als dat onvoldoende is benadrukt dan spijt spreker dat, maar het is juist de bedoeling om dat in royale mate te doen. Spreker heeft dan ook wel de concepten genoemd die in Drenthe de afgelopen jaren, maar ook door de collega's elders zijn ontwikkeld, die vooral zijn gericht op de functie van het ontwikkelbureau. Het OV-bureau zal dan ook straks in de richting van het vrije netwerk in Zuid-Drenthe worden uitgebreid. Samenwerking met de provincie Friesland ligt niet voor de hand omdat er op dit moment niet direct vervoerskundige relaties met die provincie liggen. Er zijn weliswaar een aantal verbindende lijnen met Friesland, maar die zijn er altijd en die heeft Drenthe nu met de rest van de provincie ook al. Tevens ligt er een aantal van die verbindende lijnen vanuit Drenthe met Overijssel. Verder is er met Friesland lang niet zo'n vervoerskundige samenhang als met het gebied waarover op dit moment wordt gesproken. Of niet op termijn een dergelijk bureau zich zou kunnen ontwikkelen tot een veel grotere provider, sluit spreker niet uit. Er is ook gevraagd of het

allemaal wel zo snel moet gaan en of er niet eerst voorzichtig geëxperimenteerd moet worden. Met dit voorstel is het college er wat tussenin gaan zitten in de zin dat de provincie voor wat betreft het eigen gebied het verhaal gelijk volledig in de markt zet, maar die andere zaken moeten zich geleidelijk aan ontwikkelen. Er leven veel meer ideeën dan dat. Zo rijdt spreker een merk auto dat al heel ver is met het ontwikkelen van een auto op waterstof. Dergelijke zaken kunnen natuurlijk niet heel eenvoudig worden opgepakt door het kleinschalige OV-bureau, maar als er innovaties mogelijk zijn zal het bureau zich daar zeker mee bezig gaan houden, maar dan moet er wel direct een stevig bureau zijn. De suggestie om langer door te gaan met de projectorganisatie ziet hij echt niet als een begaanbare weg, want een projectorganisatie is nooit meer dan een samenwerkingsverband en er is een sterke bedrijfsmatige organisatie nodig die gewoon zeker kan doorgaan en die hard kan onderhandelen met de vervoerders, want dat zijn over het algemeen grote jongens. Dat kan alleen indien er een stevige organisatie tegenaan wordt gezet die beschikt over één manier van aansturing en één budget. Met een projectorganisatie kan bijvoorbeeld dat ene budget weer niet worden bereikt, dus er moet gewoon direct worden gestart met een OV-bureau en hij kwam uiteindelijk uit op een openbaar lichaam. Natuurlijk moet er dan wel op een zeker moment worden geëvalueerd, maar eigenlijk moet dat ook permanent gebeuren. Spreker benadrukt dat zowel op het terrein van het technisch functioneren van het bureau als ook op alle beleidsmatige zaken de staten aan bod zijn om alles op de agenda te zetten wat zij willen. Daar waar er zaken niet goed gaan of daar waar het college te laat informeert wanneer er maatschappelijk relevante ontwikkelingen aan de orde zijn, springen de staten het college wel in de nek. Er zal op een aantal vaste momenten worden geëvalueerd en de commissie kan verwachten dat wanneer er opnieuw moet worden aanbesteed in Groningen-Drenthe of verlenging van de concessie, er met de staten van gedachten zal worden gewisseld over wat de stand van zaken is, wat de vorderingen zijn en welke ervaringen er zijn met het OV-bureau. Daar is nog geen concreet evaluatiemoment voor afgesproken, maar spreker zegt toe dat aan die evaluatiemomenten gestalte kan worden gegeven. Het spreekt voor zich dat er regelmatig wordt gekeken naar hoe het gaat. Dat

geldt niet alleen voor het functioneren van het bureau maar ook voor het openbaar vervoer als zodanig. Een van de functies van het OV-bureau is ook dat monitoren en dat kost geld. Het ontwikkelen is daarnaast een functie die één op één samengaat met marketing. Dat kan wel eens een belangrijke poot worden en vandaar ook dat er belangrijke bedragen voor moeten worden gereserveerd. De suggestie dat zaken goedkoper kunnen doordat er door het OV-bureau een efficiëncyslag kan worden gemaakt, is helemaal waar. Dat betekent echter niet dat daarmee het OV-bureau veel kleiner kan dan is voorgesteld, want dat OV-bureau zal moeten zorgen voor groei en dat betekent altijd ook een kleine opwaardering van het aantal mensen en dat OV-bureau zal bemand worden door de ontwikkelingsfunctie die op dit moment bij de vervoerders zit. Dat gaat bij de vervoerders gepaard met fte's en die fte's hebben zij het bureau niet geoffereerd en daarom zit er ook een stuk ruimte in. Die fte's zal het bureau nu wel zelf op een of andere manier moeten gaan invullen en dat zal voor een deel gaan door middel van fte's, maar ook voor een deel door het op ad-hoc-basis inhuren van kennis, want bepaalde specifieke informatie en expertise heeft het bureau niet ieder moment van de dag nodig. Het betekent dus dat er met het bureau efficiënt en slagvaardig kan worden gewerkt. Natuurlijk zal het OV-bureau ook moeten overleggen met de mensen op de provinciehuizen en het gemeentehuis in Groningen, welk overleg zo efficiënt mogelijk moet gaan, waarmee het OV-bureau ervoor zal moeten zorgen dat het openbaar vervoer op een goede plaats terechtkomt in het te voeren beleid van de provincies en de gemeente Groningen. Binnen de regiovisie is dat natuurlijk al in belangrijke mate gewaarborgd omdat de projectorganisaties op dit moment al heel erg dicht bij elkaar zitten en de bestuurders aan tafel zijn dezelfde. Immers, de bestuurders die verantwoordelijk zijn voor het openbaar vervoer hebben een heel expliciete positie binnen het bestuur van de regiovisie, dus daar zit ook een stuk van de koppeling waar het CDA over sprak. Over het instromen van materieel en personeel merkt hij op dat dit een afzonderlijke discussie is die recentelijk ook geopperd is naar aanleiding van de problemen bij MTI. In het buitenland zijn er hier en daar modellen waarbij het personeel en materieel onderdeel vormen van de provider, maar dat is niet te vergelijken omdat er voor een deel sprake is van een soort staats-

bedrijven. Dit is echter een aspect wat de komende tijd onder de loep zal moeten worden genomen, waarbij er een keuze is om het geheel bij de vervoerder te laten zitten of dat het personeel bij de overgang van een concessie over moet worden geheveld of het personeel en materieel bij één entiteit onder te brengen. De andere kant is wel dat er flexibiliteit moet blijven als het gaat om materieel en dan heeft het leasen van materieel een belangrijke mate van flexibiliteit in zich. Veel bedrijven met langjarige concessies leasen gewoon om financieel-technische of fiscale redenen. Er zijn zelfs overheden die hun gebouwen om puur financieel-technische overwegingen leasen. Om nu te zeggen dat het daarmee per definitie duurder wordt, is natuurlijk nog maar de vraag. Er blijft bij de overgang van de ene concessie naar de andere gewoon openbaar vervoer rijden, maar dan moet een leasemaatschappij zijn busjes ook weer kwijt. Dit hoeft echter niet in het kader van dit verhaal besproken te worden. In het OV-bureau zit op dit moment nog niet al te veel beleid. De manier waarop de integratie van WVG-vervoer, leerlingenvervoer en dergelijke vorm moet worden gegeven, wordt gedaan door middel van de concessies en ontwikkelgroepen. Dat wordt straks weliswaar een taak voor het OV-bureau en de vormgeving ervan moet het mogelijk maken, maar dat maakt niet dat nu al bekend is hoe dat in de praktijk zal gaan. Er zijn verschillende vragen gesteld over de volgorde. Pas begin dit jaar is de concessie gegund en op dat moment kon er pas concreet worden gewerkt aan de manier waarop een OV-bureau vorm moet krijgen, want dat is een financieel en technisch-juridisch ingewikkelde zaak, terwijl er ook het probleem speelt met betrekking tot de samenwerking van de verschillende overheden. Ook zal er veel proceduuretijd en overleg gemoeid gaan met de overgang van personeel en dergelijke. Dat kan allemaal niet op tijd worden geregeld en/of moet volgtijdig worden geregeld, omdat niet alle overleggen door kunnen gaan en afspraken kunnen worden gemaakt op het moment dat het besluit nog niet is genomen. Dat dient dus wel volgtijdig te gebeuren en daarom is ervoor gekozen die tijd gewoon te nemen en de staten de tijd te geven om de formele vaststelling door de colleges rond 1 januari 2005 te doen. Daar waar in de concessie is gezegd dat er wel vanuit één organisatie zoveel mogelijk vervoerkundig werk wordt verricht, wordt er zo snel mogelijk met de projectorganisatie gestart. Dat is niet

anders dan het zo efficiënt mogelijk werken binnen de beperkte mogelijkheden die er zijn, zodat vooral met de huidige mensen op projectmatige basis kan worden gewerkt. Omdat die concessie op 1 juni 2004 ingaat, is dat al gebeurd. Het is dus geen mosterd na de maaltijd, maar de tering naar de nering zetten en op een efficiënte manier de uitvoering regelen die op dit moment door drie afzonderlijke partners wordt gedaan.

Het college heeft nooit gezegd dat de staten geen eigen middelen in het openbaar vervoer mogen steken en dat is ook nimmer door spreker gezegd. Wat wel altijd door hem en het college is gezegd, is dat dit niet verstandig is en dat, als de staten in die richting willen, zij daar buitengewoon voorzichtig mee moeten zijn want de provincie raakt hierdoor maar zo in een stramen terecht waarop zij geen sturing meer heeft. Dat zijn dus twee kanten van dezelfde medaille. Technisch gezien kunnen de staten het gehele OV-budget wel verdubbelen, maar dan valt er verder in deze provincie niets meer te doen. Het kan dus wel, het mag ook, maar het is niet verstandig. De mogelijkheid om er meer geld voor vrij te maken is in dit stuk ook expliciet aangegeven en recentelijk is hier in de staten ook weer over gediscussieerd. Het is dan natuurlijk best mogelijk dat er vandaag of morgen een situatie ontstaat waarop de staten op een specifiek punt een experiment willen, maar het moet dan uit de algemene middelen extra aan het OV-budget worden toegevoegd met alle nadelen van dien. Spreker is daar op dit moment nog niet aan toe, maar de staten hebben wel die mogelijkheid.

Spreker vindt het niet verstandig indien de overheid een risico neemt waarbij er onvoldoende stuur bestaat op grote OV-bedrijven en bekend is dat er heel veel belastinggeld ingestoken kan worden.

De heer DE JONG vraagt of de geleide marktwerking zoals de gedeputeerde die voorstaat, mag leiden tot verhoging van de prijs van het buskaartje.

De heer SWIERSTRA merkt op dat dit in voorkomende gevallen zal kunnen gebeuren, maar dat dit geheel afhankelijk is van vraag, aanbod en de marktverhoudingen op een bepaalde plaats, evenals de kwaliteit van het product. Ook nu al is er bij uitzondering een iets hoger tarief toege staan, bijvoorbeeld bij de Qliner. Ook in de con-

cessie in Zuidoost-Drenthe is opengelaten dat wanneer in het vrije deel van het net een initiatief zal komen om toch iets moois met het openbaar vervoer te doen, het kaartje iets duurder mag zijn als hier kennelijk behoefte aan is. De kaartkoper heeft daar dan namelijk iets meer voor over. Dat hoort dus tot de mogelijkheden en als er straks de chipcard is, dan zal dat ook een instrument zijn om meer te gaan differentiëren met tarieven om daarmee het belang dat iemand heeft daarmee tot uitdrukking te brengen. Dat kan een belang zijn om bij het woon-werkverkeer snel van a naar b te komen, maar het kan ook andersom dat het kaartje goedkoper wordt gemaakt om bepaalde sociale redenen. Dat zit dus allemaal besloten in het systeem. Als het gaat om de dunne en dikke lijnen is het natuurlijk niet zo dat een dikke lijn een dunne lijn financiert, maar in het totale systeem werkt het wel zo omdat er voor de beter renderende lijnen een ander tarief met betrekking tot dienstregelingen (DRU) wordt gehanteerd en dus een andere kostprijs in rekening moet worden gebracht dan voor een duurder systeem. Omdat het binnen één budget gebeurt, zijn het echter communicerende vaten, waardoor met een goedkopere dikkere lijn indirect toch een duurdere dunne lijn wordt gefinancierd. Dat is overigens heel lastig indien de provincie zelf het totaal gaat meefinancieren. In het huidige systeem is dat nog steeds de opzet en waar de vervoerder dat vroeger moest doen, doet de provincie dat nu al via de concessies en straks via het OV-bureau. In wezen bepaalt het OV-bureau alles en dus ook de dienstregeling, maar de vervoerder drukt het busboekje. Een hele belangrijke verantwoordelijkheid ligt dus straks bij het OV-bureau. De verantwoordelijkheid naar de klant of consument ligt op verschillende niveaus. Er zal een rechtstreekse lijn blijven tussen de klant en vervoerder. De vervoerder is ook het eerste aanspreekpunt en verder is er het consumentenplatform en zijn er inspraakprocedures. Het OV-bureau zal een belangrijke verantwoordelijkheid krijgen in het organiseren van de klantencontacten, het consumentenbelang, de klachtenregeling en dergelijke. Het wordt niet zo dat het OV-bureau een rechtstreeks inloophok voor de klant wordt, want deze moet op enige afstand blijven. De klant moet te maken hebben met de buschauffeur en de plek waar hij een kaartje koopt en dan moet er een duidelijk systeem zijn, zodat klanten eventuele klachten en wensen kwijt kunnen. Dat moet in het OV-bureau worden verwerkt.

Als het gaat om de inspraak met betrekking tot de gewijzigde dienstregeling, was het zo dat er vóór de inwerkingtreding van de nieuwe wet een inspraakmogelijkheid voor burgers bij de overheid bestond in het geval van een gewijzigde dienstregeling. Dat gehele systeem is verdwenen want de vervoerder stelt de dienstregeling vast en de klant heeft er direct mee te maken als de dienstregeling wijzigt. De overheid heeft alleen een relatie met de vervoerder via de concessieopdracht. Dat betekent dat er voor de burger geen inspraakmogelijkheid op de dienstregeling is in de oude vorm, waarbij een door de overheid in het leven geroepen bezwaarcommissie eventuele bezwaren tegen de dienstregeling moest afhandelen. Indien klanten nu bezwaren hebben tegen de dienstregeling, dient dit te worden ingebracht via het consumentenplatform en directe relaties tussen klant en vervoerder, maar er is geen mogelijkheid om een eventueel afgewezen bezwaar tot aan de bestuursrechter in te brengen en hierover een bindende uitspraak af te dwingen. Als de kaartverkoop tegenvalt en er kan worden vastgesteld dat er kennelijk in een bepaald gebied op een bepaalde tijd geen behoefte is aan openbaar vervoer of aan een veel lager niveau van openbaar vervoer, dan zullen de effecten van de lagere kaartverkoop daarin neerslaan. Op het moment dat er wordt vastgesteld dat daarmee een basisvoorziening in een wijk of op het platteland onvoldoende aanwezig is, kan het aanleiding zijn om die lijn toch in stand te houden, maar de gelden daarvoor moeten dan uit het totale budget komen en dat is ook een reden om de budgetten van die drie overheden bij elkaar te brengen en over en weer met elkaar te beslissen bij welke gebieden en wijken bepaald moet worden waar de provincies en de gemeente zich niet kunnen permitteren om het openbaar vervoer weg te laten en dit vervolgens samen te financieren. Dat betekent dat er dan geldstromen van de een naar de ander gaan. Dat is nu ook al opgetreden bij de aanbesteding, want datgene wat op grond van de oude budgetten beschikbaar is voor het een en ander, betekent dat er voor Drenthe minder geld beschikbaar komt dan er was. Dat heeft iets te maken met het feit dat de provincie Drenthe altijd buitengewoon laag met de DRU-prijs zat en op een gegeven moment blijkt het allemaal niet zo makkelijk meer te kunnen. Bij een totale aanbesteding komt er dan een hogere prijs uit rollen en zonder die gemeenschappelijke aanpak zou er

dan misschien gelijk gesneden moeten worden. De andere kant is natuurlijk dat juist ook de partners door de gemeenschappelijke aanbesteding het feit dat die lage DRU-prijs voor Drenthe is ingebracht, ook weer op een lager niveau zijn gaan zitten. De twee provincies en de gemeente Groningen hebben elkaar dan ook gewoon over en weer nodig en daarom moet er ook tot uniformiteit van beleid, aansturing en financiering worden besloten.

TWEEDE TERMIJN

De heer SLAGTER merkt op dat het hem is opgevallen dat de voorzichtigheid van de PvdA niet algemeen gedeeld wordt. Hij constateert behoorlijk wat optimisme over de kans van slagen van het OV-bureau, terwijl de problemen die in het openbaar vervoer spelen niet licht oplosbaar zijn. Het tweede punt betreft de rol van de staten in het duale stelsel. De heer Swierstra betoogde dat voor het college de afstand niet zo groot werd, maar het gaat echter om de positie van de staten in een duaal systeem. Hoe dient nu te worden vastgelegd dat de staten daadwerkelijk toezicht kunnen houden? De kans is groot dat het begint met een jaarplan en eindigt met een jaarverslag, terwijl er weinig statencontrole plaatsvindt in het proces er tussenin. De staten zouden iets meer moeten willen. VVD en CDA zijn voorstander van tussentijds evalueren. De staten moeten daar handen en voeten aan geven en in de bespreking in de staten komt hij daarop terug om voorstellen te doen.

De heer WIERINGA merkt ten aanzien van de dikke en dunne lijnen op dat dikke lijnen de dunne lijnen zouden moeten ondersteunen, terwijl het openbaar vervoer ook nog wordt gesubsidieerd. In wezen betalen de burgers het dus allemaal met elkaar.

De heer LANGENKAMP merkt op dat de PvdA heeft aangevoerd dat het wellicht wat langer moet duren en wat meer voorbereidingstijd nodig heeft. Wat spreker betreft hoeft dat niet, maar als de PvdA wil regelen dat niet alleen het personeel maar ook het materieel overgaat, en dat er meer evaluatiemogelijkheden komen dan steunt hij de PvdA zeker in haar roep om uitstel van de besluitvorming. Spreker heeft begrepen dat het nu pas een eerste informatieronde was en datgene wat

allemaal nog moet gaan gebeuren, moet vóór 1 januari 2005 worden gedaan. Daar verstaat spreker ook de mogelijkheid onder om het openbaar vervoer verder op te tuigen en niet alleen het personeel maar ook het materieel over te dragen naar het OV-bureau.

De heer SLAGTER merkt op dat als er een beweging wordt gemaakt zoals de heer Langenkamp bedoelt, dit niet vóór 1 januari 2005 gebeurt, maar dat dit een proces van jaren is. Hij ziet dit dan ook op de wat langere termijn gebeuren. Het OV-bureau zal dit proces eerst handen en voeten moeten geven en moeten garanderen dat de producten waar het bureau voor staat ook geleverd worden. Pas dan moet worden gekeken of het uitgebreid moet worden met concessiegebieden in Zuidoost-Drenthe en Zuidwest-Drenthe, maar het zal ook gaan over dit punt.

De heer LANGENKAMP antwoordt dat het wel degelijk over uitbreiding gaat, want de ontwikkel-functie komt bij de provincie te liggen. Die functie lag officieel altijd bij de vervoerder en nu heeft de provincie ook de verantwoordelijkheid voor de opbrengst naar zich toe getrokken. Dat is nogal wat.

De heer SLAGTER zegt alleen maar te hebben aangehaald dat de punten die de heer Langenkamp aanroert, niet het eerste onderwerp van gesprek zullen zijn. Dat moet op de langere termijn worden bekeken, zoals over drieëneenhalf jaar.

De heer HAIKENS heeft van het CDA begrepen dat deze partij hetzelfde wil als zijn fractie. Ook de heer Slagter van de PvdA sluit zich hierbij aan. Spreker weet niet of het een goed voorstel is om dit stuk direct op 7 juli 2004 vast te stellen. Spreker denkt dat de inbreng van het college daarbij ook betrokken moet worden. Wat is nu een goed moment, wanneer heeft het voldoende vorm gekregen en wanneer is het OV-bureau voldoende ontwikkeld om er een zinnig woord over te kunnen spreken? Spreker vindt dat dit aspect duidelijk door moet klinken, maar vindt ook dat er een duidelijk signaal naar het college moet zijn om daar op enig moment over te gaan nadenken. Als er wordt gedacht in de richting van de constructie die de PvdA voorstelt, dan moet er over worden nagedacht of een gemeenschappelijke

regeling wel de gewenste vorm is. Hij heeft namelijk grote twijfels om dit alles te combineren in een gemeenschappelijke regeling en als de discussie die kant op gaat, dan moeten er meerdere punten ter discussie worden opgevoerd dan nu het geval is.

De heer SLAGTER sluit zich hierbij aan.

De heer SWIERSTRA is blij met de laatste conclusie want het is helder dat discussies over materieel en personeel anders en diepgaander moeten worden gevoerd dan er nu in het kader van het OV-bureau wordt gedaan. Hier zitten allerlei mogelijke aspecten aan die heel boeiend zijn, maar die nu niet geregeld kunnen worden. Dat hoeft ook niet, want het OV-bureau zoals dat nu wordt opgericht is de kruiwagen die nog veel verder kan worden gevuld. Het is het basisinstrument dat zich als zodanig verder zal ontwikkelen. De staten kunnen spreker op ieder moment vragen om deze onderdelen te bespreken, dus in die zin zal er geen grotere afstand ontstaan dan nu op dit moment het geval is. Het enige is dat er formeel nu een trapje van het OV-bureau tussen zit in plaats van dat de colleges dit via het ambtelijk apparaat rechtstreeks naar de commissies en de staten brengen. Wanneer het OV-bureau dat niet doet, kan het college op dezelfde manier ter verantwoording worden geroepen als op dit moment. Het aantal momenten waarop over het openbaar vervoer kan worden gesproken, is legio en daar komt natuurlijk een plan van aanpak voor. Bij iedere Voorjaarsnota en Beleidsnota die aan de orde komt en waaraan aspecten van openbaar vervoer zitten, is dat mogelijk. Wanneer op basis van deze discussie straks het definitieve voorstel wordt neergelegd, kan er op dat moment best worden gekeken wat een geschikt evaluatiemoment is en wat daaraan wordt gehangen. Dat is echter wel iets wat met de provincie en de stad Groningen afgestemd moet worden, zodat dit op eenzelfde moment gebeurt. Het moet ook een moment zijn waarop er iets te evalueren valt. Spreker wil daarvan de instelling van de regeling niet afhankelijk maken, want anders kan er ook niet worden geëvalueerd.

De heer HAIKENS merkt op dat het voor het college wel een signaal moet zijn dat bijna statenbreed is aangegeven dat er op enig moment een evaluatie zal plaatsvinden. In overleg en op een

juist moment zal hier op een juiste manier op teruggekomen moeten worden.

De heer SWIERSTRA merkt op dat hij het daar ook wel mee eens is. Als het gaat om de dikke en de dunne lijnen, is het inderdaad zo dat vanuit het belastinggeld het totale openbaar vervoerssysteem mede wordt gefinancierd en dat daarbij de verevening van dikke en dunne lijnen is inbegrepen.

De VOORZITTER merkt op dat er aan de commissie wordt gevraagd om te adviseren ten aanzien van een principebesluit om in te stemmen met de vorming van een openbaar lichaam. Daarna komt er een definitief voorstel voor een gemeenschappelijke regeling in de vorm van het OV-bureau. Hij concludeert dat afgezien van de fractie van Drents Belang, alle partijen een positief advies geven met betrekking tot dit statenstuk. Het stuk houdt de status van een B-stuk, zodat hierop in de statenvergadering van 7 juli 2004 teruggekomen kan worden.

10. Megabioscoop in Emmen

Mevrouw TIMMER merkt op dat dit punt door de heer Engels van D66 is ingebracht door middel van een door hem geschreven stuk. De onderbouwing van het geheel in het stuk is weliswaar summier en daarom noemt zij een aantal punten ter verduidelijking. Het gaat erom dat er in de statencommissie van 26 augustus 2002 in de Statencommissie RIM over deze bioscoop is gesproken en de overschrijding van de contour van de bouw van de bioscoop op de Es. Daar is volgens haar informatie bij de afgifte van de verklaring van geen bezwaar door het college afgesproken dat hierover vooraf het gevoel van de staten in het algemeen en de Statencommissie RIM in het bijzonder zou worden gepeild. Nu is het zo dat er een briefwisseling is geweest tussen het college en D66 over deze materie, met een aantal antwoorden. Het college schrijft dat de afwerkingsprocedure zoals die in het POP wordt beschreven is gevolgd en dat het een bevoegdheid is van het college om af te wijken van het POP en dat door het direct toezenden van de brief na afloop van het nemen van de beslissing is voldaan aan de informatieplicht. Er was destijds een oorspronkelijk plan dat in de commissie is behandeld. De commissie was het er niet mee eens, want het

ging over de overschrijding van de contour. Het plan is teruggenomen en daarna is het een hele tijd stil geweest. Er is een nieuw plan gekomen en het college heeft daar een beslissing over genomen, maar het overleg dat er in de Statencommissie RIM over het overschrijden van de rode contour en het bouwen op de Es zou moeten zijn geweest, is er nooit geweest. Dat overleg is echter twee jaar geleden wel toegezegd en daar had de hand aan moeten worden gehouden. De commissie RIM is dus niet bij het veranderde plan betrokken en daarom is er geen inhoudelijke bemoeienis met het geheel mogelijk geweest. Hoe kijken de overige partijen daar tegenaan?

De heer WENDT kan zich de verbazing van D66 heel goed voorstellen.

De heer PETERS merkt op dat mevrouw Timmer heeft gezegd dat de commissie destijds tegen was, maar de CDA-fractie was toen voor. In de bespreking tijdens de commissievergadering heeft de CDA-fractie naar voren gebracht dat zij zich kon vinden in het plaatsen van de megabioscoop en eind vorig jaar, toen er op enig moment is gesproken over contourlijnen, heeft spreker aan de PvdA-fractie aangegeven dat hij op dat moment een ander geluid hoorde dan destijds bij de behandeling van de megabioscoop. Hij heeft toen de PvdA gevraagd of zij een ander standpunt hadden. Het antwoord daarop was bevestigend en de reden waarom was dat er bij de PvdA sprake was van voortschrijdend inzicht. Daarmee was er toen al een meerderheid voor het plaatsen van een megabioscoop.

De heer SMIDT merkt op dat het hier niet zozeer gaat om de overschrijding van de rode contour, maar om het over het hoofd zien van een toezegging. Er zou teruggedaan worden naar de commissie als de zaak weer opnieuw aan de orde zou komen. De zaak was op een gegeven moment van tafel omdat Emmen het plan terugnam daar die gemeente het plan integraal wilde bekijken. Toen kwam het opnieuw op tafel en toen lag er een toezegging van de toenmalige gedeputeerde om terug te gaan naar de commissie als het weer aan de orde zou zijn. Die toezegging is niet nagekomen en hij is nu dan ook benieuwd naar het verweer van de gedeputeerde.

De heer LANGENKAMP sluit zich aan bij de heer Smidt. Volgens spreker heeft mevrouw De Vries destijds toegezegd dat er een brief naar de commissie zou gaan om bij aanpassing of wijziging van de rode contour in het nieuwe plan terug te komen bij de commissie. Hij kan zich de verbazing van D66 wel degelijk voorstellen en ook hij is van mening dat een toezegging niet is nagekomen, namelijk dat er een brief van het college over zou komen. Die brief is er nooit geweest en was die er wel geweest, dan had die brief geagendeerd kunnen worden. Nu heeft het college er gewoon een besluit over genomen.

De heer SLAGTER begrijpt uit de stukken dat het college in deze materie bevoegdheden heeft en had, maar dat er op dit punt voor een bepaalde werkvorm tussen college en commissie op dit punt was gekozen. De gemaakte afspraak is dus niet nagekomen en hij kan zich de verbazing van D66 dan ook wel voorstellen.

Mevrouw HAARSMA zou zich die verbazing ook kunnen voorstellen als er daadwerkelijk een toezegging was gedaan. Spreekster heeft de statenstukken erop nageslagen en gekeken wat er is toegezegd. Zij heeft de toezegging van gedeputeerde De Vries over de brief nergens kunnen vinden. De commissie heeft destijds in de grootste mogelijke meerderheid gezegd dat de onderbouwing van de gemeente veel te summier was. Dat was een hoogtepunt van de kritiek op het plan. Vervolgens heeft de gemeente het plan niet teruggenomen, maar is aan de slag gegaan om het masterplan verder uit te werken, aangezien er een link gelegd moest worden met de ontwikkelingen in het stedelijk gebied in Emmen. Dat heeft geduurd vanaf december 2001 tot 2004. In die tussentijd is er een uitvoerig masterplan voor komen te liggen van de gemeente Emmen. Deze gemeente heeft een duidelijke link gelegd met de bioscoop en daarnaast heeft het college de stedelijke ontwikkeling hoog in het vaandel staan. Daarom heeft het college hier ja tegen moeten en kunnen zeggen. De crux is echter dat er geen sprake is van een nieuw plan, maar dat het plan is aangehouden en conform de regelgeving heeft het college de commissie gehoord in een tijd dat het monistische stelsel nog gold en vervolgens heeft het college dit besluit genomen. In de brief is

genoemd dat met het woonzorgcomplex Pesse en het Hunebedmuseum in Borger dezelfde werkwijze is gevolgd.

TWEEDE TERMIJN

De heer LANGENKAMP merkt op dat met betrekking tot het woonzorgcomplex Pesse en het Hunebedmuseum eenduidigheid in de commissie bestond. Destijds was er nog sprake van een monistisch stelsel en had het college een plicht tot raadpleging. Daarom is het ook niet te vinden in de statenstukken, maar wel in het verslag van de commissie, want het ging om een in een commissie gedane toezegging.

Mevrouw HAARSMA antwoordt dat zij die toezegging van mevrouw De Vries dat er een brief zou komen ook niet in het verslag van de commissie terug heeft kunnen vinden.

De heer SMIDT merkt op dat in het verslag van de commissievergadering staat dat er een adviesaanvraag was geweest met betrekking tot de overschrijding van de contour. De VVD was het daar van harte mee eens. Daarna bleef het lang stil en heeft de VVD-fractie gevraagd hoe het zat. Toen kwam het bericht van gedeputeerde De Vries dat het plan was ingetrokken en niet aangehouden, aangezien het plan beschouwd zou worden in de context van het masterplan. Als het plan zou veranderen, zou de gedeputeerde bij de commissie terugkomen. Daarmee heeft het college zich toen in de problemen gebracht.

Mevrouw HAARSMA heeft de verslagen erop nagelezen en ook de ambtenaren hebben dat gedaan. Die toezegging is niet tot haar gekomen en daarom heeft het college conform de regels dit besluit genomen.

De heer SLAGTER merkt op dat los van de procedure het college een voorgenomen besluit dat op bepaalde punten omstreden is, toch eerst met de commissie bespreekt, ook al heeft het college de bevoegdheid om daarin zelfstandig een besluit te nemen zonder de commissie te hoeven raadplegen. Hij vindt het bijzonder dat het college heeft gemeend in een dergelijke zaak zelfstandig een besluit te kunnen nemen.

Mevrouw HAARSMA merkt op dat het college inderdaad in de commissie had kunnen terugkomen met het voorstel. Dat ontkent zij niet, maar het college heeft gemeend dat de onderbouwing door middel van het masterplan en de relatie naar de verdere stedelijke ontwikkeling voldeed aan de opdracht die ook de commissie had gegeven en dat het daarom niet noodzakelijk was om daar nog eens bij de commissie op terug te komen. Het college had er echter wel op terug kunnen komen bij de commissie.

De heer BAAS merkt op dat hij zich nog wel herinnert hoe dit destijds is gegaan, omdat er binnen het college ook geen eenstemmigheid was over dit voorstel. Een gedeputeerde afkomstig uit de PvdA vond destijds dat die bioscoop daar absoluut niet hoefde te staan en dat er een veel betere plaats was in het centrum van Emmen.

Mevrouw HAARSMA merkt op dat zij nogmaals de stukken erop na zal slaan om te kijken hoe dit destijds is gelopen en dat zij de commissie dan zal meedelen wat haar bevindingen zijn.

De VOORZITTER concludeert dat er procedureel geen foute dingen zijn gemaakt en dat het college in dat opzicht op een juiste manier zelfstandig een besluit heeft genomen, maar dat het vanuit politiek oogpunt mogelijk was geweest om, alvorens hierover een besluit te nemen, nog eens het gevoel van de commissie te peilen.

11. Sluiting

De VOORZITTER sluit de vergadering om 17.22 uur.

Vastgesteld in de vergadering van de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit van 6 september 2004.

, voorzitter

, griffier

HW

TOEZEGGINGEN

gedaan in de vergadering van de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit, gehouden op 14 juni 2004 in het provinciehuis te Assen.

Pagina

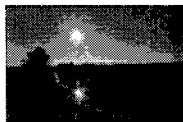
- 21 De heer SWIERSTRA zegt toe een aantal momenten vast te zullen stellen waarop de gang van zaken rondom het OV-bureau zal worden geëvalueerd.
- 27 Mevrouw HAARSMA merkt op dat zij nogmaals de verslagen van de commissievergaderingen erop na zal slaan om te kijken wat er in 2002 is toegezegd door gedeputeerde De Vries omtrent het bij de commissie terugkomen met een plan voor realisatie van een megabioscoop in Emmen en zegt toe hierop bij de volgende commissievergadering terug te komen.

OV bureau
Groningen - Drenthe

presentatie statencs RIM
14 juni 2004

inhoud

- achtergrond oprichting OV bureau
- taken OV bureau
- organisatie
- juridische entiteit
- toekomst OV bureau



14 juni 2004

OV bureau Groningen - Drenthe

achtergrond oprichting OV bureau 1
er zij marktwerking

- Doel WP 2000: effectiever OV
- Middel:
 - marktwerking
 - decentraliseren
 - regels
- Effect: nog marginaal



14 juni 2004

OV bureau Groningen - Drenthe

achtergrond oprichting OV bureau 2

algemene aanleiding

- Ervaring met marktwerking
 - Hoogeveen (1997)
 - regels (CAO, tarieven, subsidies)
- Ervaring met vervoerders
 - prestatiecontract Arriva
 - weinig bereidheid tot ontwikkelen
 - risico's toch bij overheid
- Ervaring tussen overheden
 - Vervoer is grensoverschrijdend
 - Nauwe samenwerking regiovisie Groningen-Assen
 - groot samenhangend gebied versus marktwerking

14 juni 2004

OV bureau Groningen - Drenthe

4

achtergrond oprichting OV bureau 3

invloed overheid allesbepalend

beïnvloedingsknop	knop onderdeel
• voorziening niveau:	netwerk, frequenties
• snelheid van het net:	VRI, busbaan, haltes
• tarieven:	hoogte, chipcard
• kwaliteit:	materieel, milieu, veiligheid
• flankerend beleid / RO:	woningbouw, parkeren
• vervoersopdrachten:	aanbesteding, opbrengst

Feitelijk speelruimte vervoerder: efficiënt vervoeren



Overheid dient dan ook al deze verantwoordelijkheden (knoppen) te nemen

14 juni 2004

OV bureau Groningen - Drenthe

5

achtergrond oprichting OV bureau 4

directe aanleiding

- Programma van Eisen GGD-concessie
 - besluit mei 2003
 - 3 overheden, 1 concessie
 - Groningen totaal; Drenthe Noord + verbindend net
 - ontwikkel functie en opbrengst verantwoordelijkheid bij overheid
 - concessieduur kort om marktwerking door te ontwikkelen



14 juni 2004

OV bureau Groningen - Drenthe

taken OV bureau

- Aanbesteding / beheer concessies: 92 mio per jaar
 - monitoring en marketing
 - reizigersinformatie
- Ontwikkeling OV:
 - aanpassen dienstregeling (bezuinigingen rijk)
 - bereikbare stad (Kolibri) en land
 - integratie met WVG / leerlingenvervoer
- Afstemming exploitatie OV op investeringen infra en RO

Alles onder verantwoordelijkheid 3 colleges
Colleges organiseren samen

14 juni 2004

OV bureau Groningen - Drenthe

7

organisatie

- Sturing: colleges
 - Nu: 3 portefeuillehouders
 - Straks: bestuur met leden van de colleges
- uitvoeringsorganisatie:
huidige en nieuwe medewerkers
 - nu: projectbasis met taaktoedeling (ca 13)
 - straks: plaatsing medewerkers op basis sociaal plan + extern (ca 18)
 - financiën: 1,7 mio waarvan ca 1 mio personele kosten
- op basis van openbaar lichaam (wet gemeenschappelijke regeling)

PS blijft kaderstellend in beleidsveld OV

14 juni 2004

OV bureau Groningen - Drenthe

8

waarom juridische entiteit ?

- 1 vervoersgebied, 1 concessie, 1 budget
- overheden samen verantwoordelijk, afzonderlijk handelen niet mogelijk
- budget flexibel in te zetten in groter gebied
- openbaar lichaam biedt beste balans tussen sturing door overheid en slagvaardig / zelfstandig kunnen opereren



14 juni 2004

OV bureau Groningen - Drenthe

toekomst OV bureau

- Nu: (ver)bouwen met de winkel open
- er is meer dan GGD-concessie
 - spoor
 - zuid oost / zuid west Drenthe
 - CVV
- meer sturen op mobiliteitsbeleid en RO overheden
- consument centraal
- gecontroleerd invoeren marktwerking
