

Op te bergen  
in de band van  
4 februari 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 19 januari 2004

---

## INHOUD

|                                                                          |    |
|--------------------------------------------------------------------------|----|
| Opening                                                                  | 2  |
| Mededelingen                                                             | 2  |
| Vaststelling agenda                                                      | 2  |
| Verslag 24 november 2003                                                 | 2  |
| Ingekomen stukken                                                        | 2  |
| IPO-aangelegenheden                                                      | 2  |
| Intensiveringsgelden infrastructuur                                      | 3  |
| Concept-Programma van eisen ontsluitend bus-<br>vervoer Zuidoost-Drenthe | 9  |
| Vaarweg Almelo-Coevorden                                                 | 14 |
| Stand van zaken Zuiderzeelijn                                            | 14 |
| MTI                                                                      | 16 |
| Sluiting                                                                 | 18 |
| Toezegging                                                               | 19 |

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

Verslag van de vergadering van de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit, gehouden op 19 januari 2004 in het provinciehuis te Assen.

### **Aanwezig:**

A. Lanting (VVD, voorzitter)  
H. Baas (ChristenUnie)  
H. Beerda (PvdA)  
J.W.M. Engels (D66)  
A. Faber (CDA)  
J. Haikens (VVD)  
mevrouw I.J. Huisman-Holmersma (PvdA)  
J. Langenkamp (GroenLinks)  
A.G.H. Peters (CDA)  
B. Popken (OPD)  
G. Roeles (VVD)  
J. Slagter (PvdA)  
mevrouw G. Timmer-Rijkeboer (D66)  
A. Wendt (ChristenUnie)  
mw. K. Westerkamp-Exoo (CDA)  
G. Wieringa (Drents Belang)

### **Voorts aanwezig:**

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

### **Met kennisgeving afwezig:**

mevrouw M.J. Berkman-de Haan (GroenLinks)  
H.G. Idema (PvdA)  
C.D. de Jong (Fractie de Jong)  
K. Jonker (CDA)  
K.H. Smidt (VVD)  
J. Zweens (PvdA)

## **1. Opening**

De VOORZITTER opent de vergadering.

## **2. Mededelingen**

De VOORZITTER merkt op dat de reeds aan gekondigde uitnodiging van de gemeenten Stadskanaal en Borger-Odoorn voor het bijwonen van een informatiebijeenkomst over het project Drentse Horn zal plaatsvinden op donderdag 29 januari 2004 in het Best Western Hotel te Stadskanaal.

Mevrouw Westerkamp zal de heer Jonker vervangen gedurende diens afwezigheid.

De COMMISSIE stemt hiermee in.

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

De VOORZITTER stelt voor de brief van de PvdA over Millennium Transportation International (MTI) bij de agenda te betrekken als agendapunt 10a. Hij geeft hierbij aan dat actuele onderwerpen bij dit agendapunt kunnen worden gevoerd. Het is met name bedoeld om de leden van GS te bevragen. Vergt een actueel onderwerp een uitgebreidere behandeling dan zal het punt voor een volgende vergadering worden geagendeerd zodat alle fracties zich hierop kunnen voorbereiden. Deze gedragslijn zal in alle commissies worden gehanteerd.

De heer LANGENKAMP vraagt de voorzitter of het in het vervolg niet meer noodzakelijk is om schriftelijk onderbouwing aan te leveren bij op te voeren agendapunten.

De VOORZITTER herhaalt zijn standpunt over actuele onderwerpen die te allen tijde moeten kunnen worden gebracht.

De COMMISSIE stemt hiermee in.

## **4. Verslag van 24 november 2003**

Het verslag wordt conform het ontwerp goedgekeurd en vastgesteld.

## **5. Ingekomen stukken**

De VOORZITTER merkt op dat de vraag is gesteld of de verslagen van de bijeenkomsten van de Stuurgroep Regiovisie ter beschikking kunnen worden gesteld. Er is nog een verslag van een bijeenkomst op 1 oktober 2003 toegezonden op 15 januari 2004. Dat is geen praktische werkwijze en er is gevraagd of dit sneller kon. Er is besloten dat er direct na iedere bijeenkomst een publieksversie van het verslag ter beschikking zal worden gesteld die aan alle gemeenten en statenleden zal worden toegezonden.

De heer ENGELS merkt op dat hij, los van het tijdstip van toezending van het verslag, tevreden is met de versie van het verslag zoals hij dat op 15 januari 2004 heeft ontvangen en niet zit te wachten op een veel beperktere publieksversie van het verslag.

De heer SWIERSTRA merkt op dat het aan de stuurgroep is om een besluit te nemen over de wijze waarop de verslaglegging en de verspreiding van de verslagen geschiedt. Het lijkt hem niet bezwaarlijk om de oorspronkelijke versie van het verslag rond te zenden. Over de communicatie door de stuurgroep is inmiddels het een en ander gezegd en daar wordt op dit moment hard aan gewerkt. Een van de onderdelen hiervan zal digitale informatievoorziening zijn voor staten- en raadsleden, waarvan deze met een eigen code gebruik kunnen maken. Dat wordt in de loop van dit voorjaar ontwikkeld.

De heer LANGENKAMP vraagt of het punt dat is toegevoegd onder 3 betreffende het Meerjarenprogramma infrastructuur en transport (MIT) aan de agenda van de volgende commissievergadering kan worden toegevoegd, zodat hij de consequenties van deze brief voor bijvoorbeeld het Kolibri-project nog eens toegelicht kan krijgen.

De VOORZITTER merkt op dat deze brief als apart agendapunt tijdens de volgende commissievergadering zal worden behandeld.

## **6. IPO-aangelegenheden**

Er zijn geen opmerkingen of vragen naar aanleiding van Interprovinciaal overleg(IPO)-aangelegenheden.

## **7. Statenstuk 2003-101, Intensiverings- gelden infrastructuur**

De VOORZITTER merkt op dat er, na de vergadering van de Statencommissie Milieu, Water en Groen (MWG), op vrijdag jongstleden nog een uitgebreide brief van het college is gestuurd naar de voorzitter van het Presidium. De commissieleden beschikken niet over die brief. In de commissievergadering MWG werd opgemerkt dat deze brief pas tijdens de algemene beschouwingen van juni 2004 moet worden behandeld. De Griffie ondersteunt echter de zienswijze zoals deze door het college is verwoord, namelijk dat er tijdens de vergadering akkoord is gegaan met het voorstel van het college om statenstukken, ter uitwerking van het voorstel uit de brief van 18 september 2003, aan de staten voor te leggen teneinde zo snel mogelijk over te kunnen gaan tot uitvoering van de plannen uit het Collegeprogramma. De discussie is uitgebreid gevoerd en tevens is gevraagd hoe en wanneer er nog ruimte zou zijn voor een integrale afweging van prioriteiten bij de Voorjaarsnota. Het gaat daarbij om de integrale afweging van het meerjarig perspectief, dat wil zeggen om voorstellen die meerdere jaren een financiële doorwerking hebben. Over voorstellen die alleen in 2004 financiële gevolgen hebben, is er geen discussie. Op pagina 161 van het verslag van de algemene beschouwingen staat dat de heer Engels opmerkt dat de heer Veenstra om vertrouwen in het Collegeprogramma had gevraagd en dat hij heeft aangegeven dat slagvaardig moet worden gehandeld. De heer Engels stelt naar aanleiding van de opmerkingen van de heer Veenstra vast dat de financiële implicaties van alle behandelde statenvoorstellen betrokken zullen worden bij de Voorjaarsnota. Op grond hiervan was de heer Engels van mening dat een integrale afweging van voorstellen mogelijk was en onder die condities was de heer Engels bereid motie D in te trekken. De heer Veenstra heeft daarop de woorden van de heer Engels onderschreven. Dit betekende dat er besluiten konden worden genomen over de voorstellen, maar dat teruggekomen kon worden of de financiële gevolgen van de voorstellen. Het is om die reden dat er nu wordt voorgesteld onderhavig stuk inhoudelijk te behandelen en geen discussies meer te voeren over de status van het stuk.

De heer ENGELS merkt op dat zijn conclusie was dat als het gaat om de integrale afweging van de financiële implicaties van alle voorstellen die nu gaan komen ter uitvoering van het Collegeprogramma, deze afweging niet uitsluitend is gekoppeld aan de voorstellen en gevolgen die enkel meerjarige consequenties hebben. Als het gaat om de ruimte om financiële implicaties in het kader van de Voorjaarsnota integraal af te wegen, staat dit los van de vraag of dat in meerjarenperspectief moet of niet. Een dergelijke interpretatie van het Presidium ondersteunt zijn fractie niet. Voor het overige gaat hij wel akkoord. Waar de koppeling aan het meerjarenperspectief vandaan komt weet hij niet, maar dit was in ieder geval niet genoemd als inhoudelijke beleidsconsequentie tijdens de begrotingsvergadering.

De heer HAIKENS merkt op dat hem niet precies meer voor de geest staat wat tijdens de begrotingsvergadering is behandeld, maar hij heeft de indruk dat de heer Engels er nu toch een wat andere draai aan geeft en dat dit afwijkt van wat destijds als conclusie is getrokken. In zijn beleving is in de begrotingsvergadering vastgesteld dat de integrale afweging, zoals die noodzakelijk werd geacht voor deze staten, betrekking had op het meerjarenperspectief en niet op de begroting 2004. Dat is in zijn beleving conform wat de voorzitter zojuist heeft voorgelezen. Dat wijkt af van de interpretatie die de heer Engels er nu aan geeft.

De VOORZITTER stelt voor dit stuk op een normale manier inhoudelijk te behandelen tijdens deze commissievergadering.

De COMMISSIE stemt hiermee in.

De heer SLAGTER merkt op dat de brief van 18 december 2003 een vreemde eend is in de begrotingsbijt, want ook al vindt er in het voorjaar een integrale bespreking plaats, dan is het de vraag of de positie van die brief een andere is dan nu. De Voorjaarsnota gaat namelijk over de behandeling en het volgen van het verloop van de begroting en in juni 2004 worden de algemene beschouwingen gehouden, waarbij ook al wordt gesproken over 2005. In dat geval ontstaat er wel een probleem met de brief van 18 december 2003 en hij stelt dan ook voor die brief te aanvaarden zoals die er ligt. Wel moet er tot uitvoering worden overgegaan, want het college mag niet blijvend

worden gefrustreerd door het tegenhouden van beleid. Bij de Voorjaarsnota moet dan worden gekeken welke impact dit financieel op het geheel heeft gehad en moet dit worden ineengeschoven, zodat dit bij de begrotingsbehandeling voor 2005 als één pakket behandeld kan worden.

De heer PETERS merkt op dat de inzet van verschillende fracties is geweest om te praten over hoeveel vrijheid het college heeft om majeure projecten, waarmee veel geld gemoeid is, met een magere onderbouwing uit te voeren. Er is dan ook gevraagd met een goede onderbouwing te komen en hij vindt het niet goed om alleen maar te spreken over de meerjarenbegroting zonder dat er nog iets kan worden gezegd over de komende begroting.

De heer SLAGTER merkt op dat het hem erom gaat de systematiek te herstellen zoals de staten die hebben vastgesteld en dat er niet steeds brieven als die van 18 december 2003 worden ingebracht, waar moeilijk de vinger achter te krijgen valt. De toezichthoudende functie van de staten is gekoppeld aan de begroting en de brief van 18 december 2003 hoort niet bij de begroting, maar ook niet bij de Voorjaarsnota. Het is dus niet zo dat hij vindt dat er niet naar de inhoud van de projecten mag worden gekeken.

Een van de punten die in dit stuk worden aangedragen is de corridorsgewijze aanpak en hij mist daarbij de inhoud. Spreker heeft zich hierover laten informeren en heeft vernomen dat er wel inhoudelijke stukken zijn, dat er corridors zijn gekozen en dat de plannen ook wel bekend zijn. Wanneer komen die gegevens bij de commissie terecht? Toen hij naging welke punten worden aangepakt, kon hij zich ook voorstellen dat het Kolibri-project hier raakvlakken mee heeft. Voor wat betreft de herinrichting van de weg naar Oosterhesselerbrug merkt hij op dat de keuze wordt gemaakt om de bomen te laten staan. Om nu twee wegen naast elkaar in een landschap aan te leggen, vindt hij ook niet echt een verbetering. Hij stelt voor bij de volgende plannen eens te kijken of er niet één rij bomen verplant kunnen worden, want de eigenschap van bomen is dat zij groeien. Ook kunnen er bomen in het voren worden geplant op een plaats waar over tien jaar een weg zal worden aangelegd. Dit zal echter juridisch wel erg moeilijk liggen. Als het gaat om de efficiency heeft hij gezien dat de weg zojuist een

splinternieuw wegdek heeft gekregen. Tevens wordt er gesproken over een nieuwe weg ernaast en het inkorten van de bestaande weg. Waarom is de volgorde niet anders, namelijk eerst inkorten en dan een nieuwe laag aanbrengen?

De heer PETERS benadrukt nogmaals dat voorstellen voor de uitvoering van grote projecten goed onderbouwd moeten worden en de onderbouwing van de voorliggende stukken is vooral voor wat betreft de corridorsgewijze aanpak veel te mager. In deze toelichting wordt ook niet aangegeven wat die aanpak precies behelst en waar het gebeurt. Hij vraagt zich af of de dekking die hier aangegeven wordt in de middelen Uitvoering Collegeprogramma intensivering hetzelfde is als datgene waarover wordt gesproken in de brief die bij de begroting zat, waar wordt gesproken over de begrotingsruimte 2003. Er is in ieder geval sprake van een andere benaming, dus spreker vraagt zich af of het ook uit dezelfde middelen komt. Met betrekking tot de tunnel onder de weg Beilen-Emmen, die onderdeel vormt van de Fryslânroute, vraagt hij of het alleen een fietstunnel is of een tunnel waar ook andere voertuigen doorheen kunnen. Met betrekking tot de afmetingen van de tunnel wordt er gezegd dat het past in het landschap, maar over de omvang en de grootte wordt niets gezegd. Welke omvang heeft de tunnel en welke inbreuk maakt het op het landschap?

De heer ROELES merkt ten aanzien van de aanleg van de fietstunnel onder de N381 op dat bij navraag blijkt dat het een tunnel wordt die aan het landbouwverkeer zal worden onttrokken. Hij is blij dat er goed overleg plaatsvindt met perceelhouders over een goede omrijregeling, dus wat dat betreft denkt hij dat de aanleg van een dergelijke tunnel de verkeersveiligheid zeker zal bevorderen, zodat de percelen op een goede manier bereikbaar zullen blijven. Voor wat betreft de aanleg van de weg bij Oosterhesselerbrug richting de A37 is het hem opgevallen dat de weg die het dichtst bij de bebouwing ligt een keurige weg is geworden, maar wanneer die straks weer kleiner gaat worden is het jammer van de investeringen. Toch denkt spreker dat met de aanzet die er nu gegeven is en de uitvoering die er nu gaat gebeuren, de veiligheid ook daar zeker zal toenemen.

De heer LANGENKAMP zal tijdens de statenvergadering terugkomen op de financiële implicaties, want wat de heer Slagter daarover zei was niet wat besloten was. Die discussie moet echter in de staten worden gevoerd. Het is inhoudelijk goed dat het college door kan, want het college moet proberen om slagvaardig te zijn. In dit stuk komt ook duidelijk naar voren dat het Rijk minder geld geeft, zodat de provincie moet kijken waar het zelf geld aan kan geven en moet kijken welke keuzes er gemaakt moeten worden. Spreker betreurt het zeer dat de tunnel, die op pagina 2 wordt genoemd, naast een fiets- ook een autotunnel wordt. Bij voldoende geld zou deze tunnel een oplossing kunnen zijn voor een verkeersveiligheidsprobleem, maar bij een beperkte hoeveelheid geld vraagt spreker zich af of dit nu de eerste prioriteit behoort te zijn. Dat is dan ook een van de redenen dat hij graag een integrale afweging zou willen hebben bij de Voorjaarsnota, want als er straks te weinig geld is schieten andere veiligheidsprojecten, zoals computergestuurde snelheidsaanpassingen, er bij in, terwijl hij daar meer geld aan zou willen geven dan aan deze fiets-tunnel. De corridorsgewijze aanpak is niet goed onderbouwd en spreker heeft dan ook het idee dat dit moet omdat het Rijk dat zegt. Vooral bij het verhaal van de fiets- en autotunnel vraagt hij zich af waarom deze daar moet worden gerealiseerd. Vlak in de omgeving is op deze weg van Westerbork richting Beilen bij de kruising naar de N358 aan weerszijden een aantal rotondes aangelegd, zodat het verkeer dat naar de richting van het crossterrein wil over die weg kan gaan. Het enige wat hier opgelost wordt met deze tunnel zijn mogelijk de illegale afslaande bewegingen, maar of een tunnel daarvoor nu een oplossing is betwijfelt hij sterk. Bij de onderbouwing van de drukte richting het crossterrein heeft hij ook zo zijn vraagtekens, want hij vraagt zich af of dat wel zoveel verkeer aantrekt. Bij de vaststelling van het plan voor het crossterrein is een groot aantal beperkingen opgelegd en er mag maar een paar uur achter elkaar gecrosst worden. Als het al mogelijk is dat daar ooit een internationale wedstrijd zal worden verreden, zal dat vermoedelijk nooit meer dan één keer per jaar zijn. Wat is dan de onderbouwing om daar dat crossterrein en die tunnel aan te brengen? Als hij moest kiezen, zou hij dan ook kiezen voor andere prioriteiten. Over de aanleg van de N854, een weg naast de bomen, heeft spreker in het verleden veel contact gehad met de

diverse groepen die daarmee bezig waren en hij was juist heel blij dat er draagvlak is gevonden en is gekozen voor de oplossing zoals deze nu voorligt. Spreker heeft begrepen dat vlakbij de rotonde nog een aantal bomen ter discussie staat. Kan de gedeputeerde daar ook nog iets over zeggen?

De heer BAAS sluit zich voor wat betreft het financiële verhaal aan bij de woorden van de heer Langenkamp en zal daarop tijdens de statenvergadering nog terugkomen. Het stuk zelf bevat een vrij uitvoerige onderbouwing, waarbij hij de kanttekening plaatst dat, als het gaat om de corridorsgewijze aanpak, het stuk hem ook niet al te veel helderheid bood. Waar gaat het nu concreet over? Misschien kan de gedeputeerde daar nog iets over zeggen? Waarom zijn nu juist deze drie intensiveringsmaatregelen gekozen? Spreker neemt aan dat er een lange lijst is van infrastructuure wensen. Hoewel spreker geen verklaard tegenstander van de tunnel is, vraagt hij zich wel af waarom juist dit zo'n hoge prioriteit krijgt. Wat is de filosofie van het college om nu juist deze drie zaken naar voren te halen? Voor het overige stemt hij inhoudelijk in met het voorliggende stuk.

De heer ENGELS stemt in met de inhoud van het stuk. Voor wat betreft de financiële dekking van het stuk maakt hij een voorbehoud en neemt hij dit graag mee naar de statenvergadering.

De heer POPKEN merkt op dat het hier gaat om veiligheid en daar wordt hij alle dagen mee geconfronteerd. Hij denkt dat hier een goede aanzet wordt gegeven met betrekking tot de objecten en wat de prioriteiten betreft merkt hij op dat er toch ergens begonnen moet worden. Met de opzet stemt hij dus in. Bomen zijn momenteel in Drenthe een groot goed en het is de bedoeling dat de bomen in de voorliggende opzet worden gespaard. Hiermee wordt ook een mogelijk langdurige procesgang voorkomen. Ondanks het feit dat dit een vrij dure oplossing is, stemt hij met dit voorstel in.

De heer WIERINGA merkt op dat in het onderliggende stuk wordt aangegeven dat het college met een snelle aanpak de verkeersproblemen in de corridor Assen-Vries-Zuidlaren-Groningen gaat oplossen. Kan de gedeputeerde aangeven welke problemen voor een bedrag van € 600.000,-- worden opgelost? Verder wordt in het stuk aan-

gegeven dat de regio dieper in de buidel moet tasten dan gehoopt voor het Kolibri-project. Het Rijk heeft vastgesteld dat het Kolibri-project een veel te duur project is en trekt zich er daarom grotendeels uit terug. Drents Belang roept het college dan ook op te stoppen met dit veel te dure project en ervoor te zorgen dat het bestaande openbaar vervoer (OV) verbeterd wordt. Kan de gedeputeerde aangeven wat de kosten zijn van de personenautotunnel onder de N381 Emmen-Drachten ten opzichte van een personenauto-viaduct? Verder moet er beter op worden gelet dat, als er een weg wordt vernieuwd, zoals bijvoorbeeld in Oosterhesselerbrug, dit niet gebeurd vlak nadat die weg al eens opnieuw is geasfalteerd, want dat is pure geldverkwisting.

De heer SWIERSTRA merkt ten aanzien van de vraag waarom deze prioriteiten worden gesteld en geen andere op dat dit te maken heeft met de procedurele discussie over de status van de brief van 18 september 2003 en dergelijke. Wanneer het Collegeprogramma wordt uitgewerkt, komt een groot aantal vragen op de staten af die veel kosten met zich mee zullen brengen in de komende jaren, gelet op de ambities die in het Bestuursprogramma staan, de ambities zoals die door de staten zijn uitgesproken en gelet op de huidige financieel-economische situatie in Nederland en de zich terugtrekkende overheid. Dat geheel kan het college niet op een fatsoenlijke en integrale manier aan de staten voorleggen, want dat zou betekenen dat veel tijd verloren gaat. Wel is het mogelijk om het komende jaar al een aantal zaken uit te voeren die voortvloeien uit het Bestuursprogramma en het staande en door de staten geaccordeerde beleid. Spreker heeft vastgesteld dat in de begroting voor het komende jaar zo'n € 10 miljoen aan ruimte, o.m. sadireserve, zit. Per brief heeft het college van GS dan ook voorgesteld aan de staten die € 10 miljoen al het komende jaar uit te geven, teneinde werkgelegenheid te creëren en knelpunten op te lossen. Dit bedrag moet dan ook niet worden opgemaakt aan andere dingen, maar aan de realisatie van de voorliggende plannen die nog dit jaar uitgevoerd zouden kunnen worden. De staten hebben besloten die ruimte daar te laten en de begroting vast te stellen zoals dat is gedaan. Bij die begroting zit een onderbouwing en bij die onderbouwing heeft iedere fractie de plicht om voor zichzelf af te wegen waartegen zij ja of neen wil zeggen. Op het

moment dat een meerderheid van de staten niet instemt met een bepaald statenvoorstel uit de intensiveringsvoorstellen, wordt die ruimte niet opgemaakt en komt dat bij de Voorjaarsnota opnieuw op tafel, waarbij er opnieuw afwegingen moeten worden gemaakt voor de rest van het jaar en de meerjarenbegroting.

De heer ENGELS begrijpt uit de woorden van de heer Swierstra dat hij de expliciete koppeling met de eventuele financiële implicaties in het kader van de Voorjaarsnota van al deze voorstellen niet koppelt aan alleen een meerjarenperspectief. In het begin is door de voorzitter echter uitdrukkelijk de financiële ruimte gekoppeld aan een meerjarenperspectief en tot zijn vreugde hoort spreker de heer Swierstra dat element niet als zodanig noemen.

De heer SWIERSTRA merkt op dat op het moment dat op 4 februari 2004 een aantal van dergelijke voorstellen op tafel komt en indien de staten daar dan mee instemmen, dit een feit is. Indien de staten daar echter neen tegen zeggen is het desbetreffende bedrag van € 10 miljoen vrij en ter nadere beoordeling voor de rest van het jaar. Materieel zal bij de Voorjaarsnota vooral worden gesproken over de begroting over 2005 en verder naar de meerjarige integrale intensivering van wat in het Bestuursprogramma staat. Het karakter van die besprekingen zal zich daar in de allereerste plaats op richten. Immers, op het moment dat in mei/juni 2004 over de Voorjaarsnota wordt gesproken, is voor wat betreft het plannen van nieuwe activiteiten het jaar bijna voorbij. Vandaar zijn uitdrukkelijke wens om zo snel mogelijk aan het begin van 2004 daadwerkelijk aan de slag te kunnen gaan.

De heer ENGELS merkt op dat hij deze discussie zal vervolgen in de statenvergadering.

De heer SWIERSTRA merkt ten aanzien van de corridorsgewijze aanpak op dat verschillende sprekers gelijk hebben die zeggen dat die aanpak niet voldoende en detail is uitgewerkt, maar dat is juist het karakter van een pilot. Geconstateerd is dat de aanpak die de afgelopen jaren is gehanteerd op grond van de toekenning van de zogenaamde gebundelde doeluitkering(GDU)-middelen, leidt tot een grote schottenproblematiek. Dit had te maken met de voorschriften die

het Rijk toen hanteerde, maar inmiddels is dat aan het veranderen. Wat ook verandert is dat het Rijk met betrekking tot het beleid ten aanzien van automobilititeit een nauwere relatie ziet tussen het hoofdwegennet en het onderlinge wegennet. Dat betekent dat er veel meer gewerkt wordt in de richting van zogenaamde netwerkbenaderingen. In Noord-Nederland zijn de provincies al aan het onderhandelen met Rijkswaterstaat om te kijken of voorstellen voor zo'n netwerkbenadering kunnen worden uitgevoerd. Ook op kleinere schaal dient dat zo te gebeuren en het belangrijkste element daarin is, tegen de achtergrond van teruglopende rijksmiddelen en de veel te beperkte GDU, dat gemeenten en provincies in zo'n gebied zelf meer geld op tafel zullen moeten leggen om de problemen op te lossen. Daarbij is het absoluut noodzakelijk dat er een gezamenlijke netwerk- of corridorbenadering wordt gehanteerd voor dit gebied, om investeringen en planningen zo efficiënt mogelijk op elkaar af te kunnen stemmen. De provincie wil dat ook zo goed mogelijk met de gemeenten en bewonersgroepen samen doen en al die elementen, zoals gedragsbeïnvloeding en dergelijke, zullen in een pilot verder moeten worden uitgewerkt. Vandaar dat de provincie heeft gezegd dat zij daarin een leidende rol wil spelen, wat betekent dat direct met die pilot moet worden gestart. Daar zijn middelen voor nodig en daarom is een bedrag van € 600.000,-- opgenomen. De heer Wieringa merkt op dat er met € 600.000,-- eigenlijk niet zoveel gedaan kan worden. Dit bedrag is echter bedoeld voor een aantal kleinere maatregelen die op zo'n traject aan de orde zullen komen en waarvoor geld nodig is om samen met de gemeenten snel tot zaken te kunnen komen. Wat dat en detail inhoudt kan spreker nog niet zeggen, maar daar moet met de gemeenten ook nog over onderhandeld worden. Voor de pilot wordt dus € 600.000,-- gevraagd en dat is een relatief klein bedrag als het gaat om die zaken uit te werken. Daarover wordt uiteraard aan de staten teruggekoppeld en wat daar dan nog bijkomt aan verworvenheden, wordt gebruikt voor de definitieve opbouw van het systeem. Daarom is het ook niet doenlijk om dit precies en detail aan deze commissie voor te leggen. Het zijn dan ook geen wereldschokkende bedragen, maar de maatregelen die hiervoor worden getroffen passen alle binnen het staande beleid ten aanzien van Duurzaam veilig, essentiële kenmerken en ruimtelijke ordening en anticiperen wellicht ook op het Provinciaal

omgevingsplan (POP) en dergelijke. Met dat geld zal dan ook op geen enkele wijze buiten de door de staten gestelde kaders worden getreden. Ten aanzien van Oosterhesselerbrug merkt hij op dat de provincie hier al veel langer mee bezig is. Het past in het staande beleid, er dient een rotonde te komen en de weg moet breder. De weg moet daarnaast ook onderhouden worden. Vanwege de problematiek aldaar heeft de provincie het onderhoud aan die weg al een behoorlijk aantal jaren vooruitgeschoven om het inderdaad parallel te laten lopen. De provincie had verwacht dit onderhoud te kunnen plegen gelijktijdig met de opzet die tot voor kort op tafel lag, namelijk een deel van die bomen eraf te halen. Dat was in de ogen van een aantal belanghebbenden ook het meest logische geweest. Bij de definitieve planvorming werd echter vastgesteld dat er onderhoud gepleegd moest worden, want als er nog langer gewacht zou worden zou er structurele schade aan de weg ontstaan, zou het nog veel duurder worden en zouden er problemen ontstaan met het draagvlak. Er is geopperd het bestaande fietspad te transformeren tot een rijbaan in de ene richting en de bestaande weg tot een rijbaan in de andere richting, maar uiteindelijk is ervoor gekozen het bestaande fietspad te verbreden en daar een ontsluitingsweg van te maken en de oude weg tussen de bomen door tot toegangsweg te maken voor de fietsers en voor de op- en afritten van de boerderijen aldaar. Wachten met het onderhoud kon eigenlijk niet meer en daarom is ervoor gekozen het onderhoud wel op de bestaande breedte van de weg te plegen. Dat is echter geen probleem, want dat betekent dat bij de uitvoering van de uiteindelijke oplossing de breedte van die weg een klein beetje wordt ingekort. Dat betekent dat over die paar kilometer de frees langs de weg heen gaat, zodat er een stuk van de weg af wordt gehaald en er weer berm van wordt gemaakt. Het is dus een combinatie van efficiënt, verkeersveilig en snel werken, die zich bovendien goed verdraagt met het POP.

De heer WIERINGA vindt het vreemd dat er eerst onderhoud wordt gepleegd over de volle breedte van de weg, terwijl bekend is dat later een deel van de weg moet worden weggefreed. Dat vindt hij een vreemde redenering, er wordt namelijk eerst vernieuwd en daarna weer afgebroken. Spreker denkt dat dit beter voorbereid kan worden

door eerst de weg aan te passen en smaller te maken en dan opnieuw te asfalteren.

De heer SWIERSTRA antwoordt dat dit betekent dat die weg niet zou zijn onderhouden, met alle risico's van dien, want er komen gaten in die weg en dat levert verkeersonveiligheid op. Dat betekent ook dat als er een strenge winter zou zijn geweest, de structurele schade aan die weg zo groot zou zijn geworden dat daarmee de kosten van het onderhouden van een smallere weg vele malen hoger zouden zijn geweest dan op dit moment. Het ging hier om regulier gepland onderhoud dat al een aantal jaren om beleidsmatige redenen was uitgesteld en dan kan het op een gegeven moment niet anders dan dat wordt besloten om toch enig onderhoud te plegen op een simpele en kostenefficiënte manier. Dit is een hele beleidsmatige en politiek verantwoordelijke oplossing, die ook draagvlak heeft bij de bevolking. Met betrekking tot de tunnel onder de N381 merkt hij op dat voor die weg het beleid vaststaat. Het karakter van die stroomweg en de recent in het Nationaal Verkeers- en Vervoersberaad vastgestelde essentiële kenmerken van dat soort wegen leiden ertoe dat die weg ongelijkvloers dient te zijn. Wanneer dan aan die ongelijkvloerse weg groot onderhoud moet worden verricht in dit jaar en er bevindt zich daar een oversteek waar zich nog niet zo lang geleden een ongeval met dodelijke afloop heeft voorgedaan, terwijl zich ook een sociaal-economische ontwikkeling in de regio voordoet die alleen maar meer problemen op deze weg met zich mee zal brengen, dan is het zeer efficiënt om die weg gelijk ongelijkvloers te maken. Dan is er de keuze tussen meerdere oplossingen. Een groot viaduct betekent in ieder geval een landschapsverstoring, want een viaduct gaat over de weg heen en betekent vele miljoenen aan investeringen. Bovendien maakt het karakter van die wegverbindingen het niet noodzakelijk daar een groot viaduct te maken. Een onderdoorgang voor het langzame verkeer is een veel betere optie, maar om sociale redenen zou het goed zijn indien ook enig autoverkeer van die onderdoorgang gebruik kan maken. Er wordt dus geen grote tunnel gemaakt die bestemd is voor al het verkeer, maar het gaat om een royaal bemeten fiets-tunnel waar het verkeer doorheen kan, maar die niet berekend is op zwaar en hoog landbouwverkeer. Dat moet omrijden en voor dat landbouwverkeer komt dan ook een adequate omrijregeling

zoals dat gebruikelijk is. Er is gekozen voor een hele praktische en empathische oplossing die aansluit op de noodzaak om de stroomweg een veilige functie te geven en toch de maatschappelijke functie van die overgang voor de bevolking ter plekke in stand te laten.

## TWEEDE TERMIJN

De heer SLAGTER geeft aan dat de heer Swierstra heeft opgemerkt dat nog weinig kan worden gezegd over de corridor omdat nog met de gemeenten moet worden gesproken, maar de corridors zijn al wel gekozen. Spreker kan zich niet voorstellen dat er nieuwe corridors worden gekozen. Om welke corridors gaat het?

De heer WIERINGA heeft begrepen dat een tunnel onder de N381 veel goedkoper is dan een viaduct. Spreker verkeert in de veronderstelling dat juist een viaduct veel goedkoper is.

De heer SWIERSTRA merkt op dat dit niet zo is en dat een tunnel veel goedkoper is. Zo kost het tunneltje in Altena f 1,5 miljoen. Een viaduct met op- en afritten kost vele miljoenen. Het is namelijk een stroomweg, wat betekent dat er een viaduct overheen moet dat 4,20 meter hoog wordt en dat is ook vanuit landschappelijk oogpunt niet gewenst.

De heer LANGENKAMP is het ermee eens dat er geen viaduct moet komen, want er liggen binnen een afstand van 6 kilometer al een tweetal viaducten. Spreker wil echter weten waarom er door de tunnel ook auto's mogen. Wat zijn de sociale aspecten daarvan? Er gaan dan namelijk auto's van zuid naar noord naar het Scharrenveld, wat een natuurgebied is. Daar horen toch geen auto's thuis? Bovendien vraagt hij zich af waarom die auto's niet 1,5 kilometer kunnen omrijden.

De heer PETERS merkt ten aanzien van de prioritering op dat er in het verleden al vaker is gesproken over de bermproblematiek en ook deze week zijn er weer twee verkeersdoden te betreuren. Het lijkt erop dat het weer iets met de bermen te maken heeft, hoewel het niet op een provinciale weg was. Hij vraagt om in het kader van de prioritering aandacht te blijven houden voor de bermproblematiek, want dit blijft een punt van grote zorg.

De heer SWIERSTRA merkt op dat het een keuze is van het college om door de tunnel ook auto-verkeer toe te laten. Dit lijkt hem namelijk een fatsoenlijke oplossing waarvoor in overleg met de desbetreffende gemeente is gekozen en waarvoor ook een draagvlak in de streek bestaat. Het verbieden van de doorgang aan autoverkeer levert ook andere problemen op met betrekking tot het omrijden en het nemen van verkeerde afslagen. Het college vindt dit een heel fatsoenlijke oplossing. Ten aanzien van de prioritering en de bermenproblematiek begrijpt spreker de zorg van de heer Peters. Binnenkort zullen in het Verkeers- en Vervoersberaad de studies over deze problemen opnieuw aan de orde komen. In de uitwerking van het POP, namelijk in het Uitwerkingsplan verkeer en vervoer, zal dat een belangrijk onderdeel zijn, alsook bij de uitwerking van de zogenaamde essentiële kenmerken, waarbij gekeken wordt hoe breed de weg wordt, of er bermverhardingen moeten komen en dergelijke. De zorg van de heer Peters is dus volstrekt terecht, maar het heeft de aandacht van de provincie.

De VOORZITTER concludeert dat dit stuk een B-stuk blijft, zodat hierover nog discussie in de staten gevoerd kan worden.

## **8. Concept-Programma van eisen ont-sluitend busvervoer Zuidoost-Drenthe**

De heer BEERDA merkt op dat het verhaal dat voorligt een aantal charmante invalshoeken kent en dat het vooral de keuze voor een vast netwerk en een vrij netwerk is dat hem ten zeerste boeit. Het is goed dat er een aantal uitgangspunten in het stuk wordt genoemd, zoals de makelaarsfunctie, de relatie met de belangenorganisaties en de klant. Dat lijkt dus heel goed te zijn. Los van technische zaken als materieel en personeel en hoe dingen worden gemeten, heeft zijn fractie de meeste moeite met het feit dat er zo nadrukkelijk wordt uitgegaan van het OV-bureau als een entiteit die er al is en die al allerlei dingen doet. Nou kan ten aanzien van deze notitie ook worden gezegd dat overal waar OV-bureau staat, dit ook kan worden vervangen door de provincie, maar hij merkt op dat het OV-bureau vóór 1 juli 2004 moet functioneren en daarover zou hij op korte termijn graag een discussie aangaan. Wat moet dat OV-bureau zijn, wat zit erin en wat mag het bureau allemaal doen? In het voorliggende stuk

wordt dit OV-bureau echter als gegeven genoemd en dat is het meest wezenlijke probleem dat hij met dit stuk heeft.

De heer WIERINGA merkt op dat hij momenteel soms meerdere grote en dure bussen leeg achter elkaar aan ziet rijden door de provincie. Dit is onnodige verspilling van geld van de Drentse burger. Hij is er voorstander van dat het OV meer op maat en vraaggericht wordt aangeboden. Naar zijn mening moet het vervoer worden overgelaten aan zelfstandige ondernemers, die afgerekend moeten worden op geleverde kwaliteit en prestatie. Drents Belang is geen voorstander van een apart OV-bureau.

De heer LANGENKAMP is blij dat de PvdA het OV-bureau op korte termijn ter discussie wil stellen. Hij hoopte dat het OV-bureau veel meer onder zijn hoede zou krijgen, zoals ontwikkelfuncties en dergelijke. Vanwege praktische redenen zal de provincie slechts een deel van de ontwikkelfunctie neerleggen bij dit bureau. Dit vindt hij eigenlijk heel jammer en nogal mager, want volgens hem had dit bureau veel meer kunnen doen aan de ontwikkelfunctie. In het stuk staat dat de ontwikkelfunctie voor een deel gestalte zal krijgen in samenwerking met de vervoerder, die een make-laarsfunctie krijgt. In het verleden heeft hij veel verwachtingen gehad van vervoerders die allerlei ontwikkelingen moesten initiëren, maar daar is erg weinig uit tevoorschijn gekomen. Dat het college dit nu nog eens probeert kan natuurlijk, maar hij had de stille hoop dat de ontwikkelfunctie in zijn geheel bij het OV-bureau had kunnen worden ondergebracht en dan lijkt het hem ook beter te werken. Er moet natuurlijk wel goed worden geformuleerd wat er op het OV-bureau gebeurt, want het mogen niet dezelfde ambtenaren van de stad Groningen en de provincies Groningen en Drenthe zijn die dit doen, want er moeten wel degelijk een aantal andere vakmensen bij betrokken worden. Hij wil het OV-bureau dus niet alleen vanwege praktische redenen inschakelen, maar juist om het OV beter te krijgen. De opzet van wat hier staat, namelijk een vast netwerk en een vrij netwerk, vindt hij een goed idee, vooral ook omdat er in het POP is gezegd dat er een pilot moet komen waarbij de provincie met de mensen in gesprek gaat en dat vertaalt spreker in wat er nu in het vrije netwerk gaat gebeuren. Het verbaast hem wel dat de functie om dit te regelen bij de

vervoerder wordt neergelegd. Spreker zou wensen dat de provincie als uitvoerder van het POP en als sociale component van dat OV dit zelf zou gaan aansturen, samen met het OV-bureau. Wat hem ook verbaast is dat er voor het vrije netwerk eigenlijk helemaal geen geld is. Het begint met een paar procent en het moet uitgroeien tot wat meer, maar het geld wordt gehaald uit het vaste netwerk. Dat vaste netwerk moet dan krimpen en dan wordt daar geld uitgehaald om in het vrije netwerk te stoppen. Spreker zou graag zien dat de provincie hier zelf geld instopt. Weliswaar weet hij dat het geld er nu eigenlijk niet is, maar hij zou graag zien dat er bij de algemene beschouwingen een uitspraak van de staten wordt gedaan dat het vrije netwerk wel degelijk van financiële middelen kan worden voorzien omdat het goed past in het beleid om te investeren in de sociale component van het OV. Het is niet goed om het geld voor het vrije netwerk uit de krimp van het vaste netwerk te halen, want in dat geval denkt hij dat per saldo het OV erop achteruit gaat en dat zou jammer zijn. De buurtbus lijkt hem iets dat uit een vrij netwerk tevoorschijn kan komen. Is het nu zo dat de buurtbus met andere criteria wordt bekeken als dit past in een dergelijk vrij netwerk? Spreker heeft het dan over meerdere lijnen en meerdere bussen. Verder is er naar aanleiding van dit stuk toch nog weer zorg dat de ontschotting als middel om het OV efficiënter te maken door deze te integreren met bijvoorbeeld de problematiek Wet voorzieningen gehandicapten (WVG) en het leerlingenvervoer, geen gestalte zal krijgen. Het openbreken van de verschillende systemen en het verwijderen van de schotten tussen WVG-vervoer, het leerlingenvervoer en het OV vraagt gemeentelijke en provinciale afstemming en hij hoopt dat dat er nu eindelijk eens van komt, zodat er niet te veel lege bussen rijden. Wanneer halve bussen kunnen worden samengevoegd tot één, bestaat de kans dat er meer uit kan rollen omdat dit goedkoper is. Hij mist in dit stuk hoe deze overgang mogelijk kan worden gemaakt.

De heer PETERS sluit zich aan bij de vragen van de heer Beerda over het OV-bureau. Het vaste netwerk bestaat uit een aantal lijnen en de vraag is of de gedeputeerde kan aangeven of dit hetzelfde pakket is dat al bestaat of dat hierin wijziging is aangebracht. Hij komt de term "opbrengstverantwoordelijkheid" tegen. Deze term is hem niet geheel duidelijk geworden nadat hij dit stuk

had gelezen. Er wordt ook advies gevraagd over het advies van het Consumentenplatform en uit dit stuk wordt spreker niet duidelijk of dit vóór of na de gunning gebeurt. Ten aanzien van de bonus-malusregeling merkt hij op dat de bedragen die daarbij worden genoemd nu niet bepaald prikkelend werken. Er is al wel eens gesproken over de hoogte daarvan. Hij vraagt zich af of het college hier wel over heeft nagedacht.

De heer BAAS sluit zich aan bij de vragen van de heer Beerda over het OV-bureau. Verder heeft hij het concept-Programma van eisen voor het stads- en streekvervoer Groningen en Drenthe eens naast het voorliggende programma gelegd en dan komt hij bij materieel, exploitatie en personeel tot de conclusie dat het voorliggende conceptprogramma wat nauwkeuriger, zorgvuldiger, wat meer uitgesplitst en wat beter omschreven is dan het concept-Programma voor stads- en streekvervoer Groningen en Drenthe. Is daar doelbewust voor gekozen en zo niet, is het dan niet aanbevelenswaard om daar waar het mogelijk is de beschrijvingen in beide concepten zoveel mogelijk gelijk te trekken? Op die manier wordt duidelijk dat er vergelijkbare eisen worden gesteld aan chauffeurs, overig personeel en materieel. Tussen beide programma's ziet hij nu duidelijke verschillen die hij niet enkel kan verklaren vanwege het feit dat het om verschillende gebieden gaat.

De heer SWIERSTRA merkt op het prettig te vinden dat de PvdA dit een charmant voorstel noemt, want dat hoort hij niet zo gauw. De heer Beerda heeft treffend aangegeven dat er wordt gezocht naar een aardige oplossing voor het ontsluitende vervoer. Het moet duidelijk zijn dat het zogenaamde verbindende netwerk, de grote lijnen, niet onder deze concessie vallen, want deze vallen onder de concessie van de stad Groningen en de provincies Groningen en Drenthe. In die regio moet nu het ontsluitende vervoer worden geregeld, maar ook het aansluitende vervoer op het verbindende net en dat kan niet allemaal in vaste lijnen. Dat kan niet omdat dat anders grotendeels lege bussen zullen zijn met een heel lage frequentie, dus naarmate dat dunner wordt moet dat meer vraagafhankelijk worden gedaan en als dat vraagafhankelijk wordt gedaan dan moet dat niet alleen maar met belsystemen worden geregeld, maar moet dit van onderen af aan worden opgebouwd in overleg met de vervoerder en de gemeenten in

de zogenaamde ontwikkelgroepen. Daarmee bedoelt hij niet dat daarmee weer alle verantwoordelijkheid bij de vervoerder wordt gelegd, want de provincie wil dit eerst meer aan zichzelf houden om zodoende de ontwikkelfunctie wat meer handen en voeten te geven dan afgelopen jaren het geval is geweest. Waar het gaat om individuele projecten en kleinschalige voorstellen uit die regio, moet er veel ruimte worden gegeven aan vervoerders, maatschappelijke organisaties, instellingen en bedrijven om met voorstellen te komen, want dan ontstaat er draagvlak en wellicht zelfs een stuk medefinanciering. Dat soort combinaties moet dan mogelijk zijn en op het moment dat het wordt gecombineerd met leerlingenvervoer en WVG-vervoer, komen er wellicht weer andere ondernemingen in beeld die in zo'n gebied rijden. In dat geval moet er wel voor worden gezorgd dat de ontwikkelfunctie niet volledig is gemonopoliseerd, want dan is de provincie op dat moment ook de speelruimte kwijt. Het zijn dus communicerende vaten. Verder is er gevraagd hoe het dan met het geld zit. Bij de verdeling van de budgetten is hier eerder over gesproken en toen is bepaald dat er voor het ontsluitende net in de provincie voldoende geld moest overblijven en dat dit niet wordt opgeslokt door enkel die Gemeenschappelijke Gezondheidsdienst(GGD)-concessie. Dit is gebeurd op basis van de bestaande verdelingen van met welk soort vervoer er wordt gereden. Het geld dat daarbij hoort wordt dan ook gereserveerd voor de aanbesteding die nu wordt gedaan. Daarbinnen moet dan ook worden geschoven. Binnen dat ontsluitende net bestaat een aantal grote en vaste lijnen, maar daarnaast dus een aantal flexibele lijnen. Hoe meer het vervoer kan worden geregeld met dat vrije en flexibele net, hoe meer dat kennelijk aansluit bij de wensen van de samenleving en hoe liever het spreker is. Van tevoren kan echter niet precies worden vastgesteld waar die grenzen dan liggen. Dit is ook afhankelijk van wat er aangeboden wordt. Bovendien moet dit ook geleidelijk aan worden opgebouwd, want alles kan niet in één keer op de kop worden gezet. Van daar dat er een voorbeeld is gegeven van 20% van het vervoer flexibel maken en dat ophogen met een paar procent per jaar. Dat punt zal in de tekst van het programma van eisen iets worden aangescherpt, want er komt nog iets meer ruimte om dit niet per definitie te blokkeren op die 20%, want als het echt goed loopt mag het wat spreker betreft ook meer worden. Het college zal dit dan

ook nog in het programma laten opnemen. Meer geld in het OV steken à fonds perdu is een heel andere vraag, want het college is tot op dit moment uitgegaan van de bestaande budgetten die ter beschikking zijn gesteld. Daar waar het gaat om een betrekkelijk gering onderdeel van de totale concessie, waarin een vervoerder niet de grootste ruimte heeft om zijn investeringen terug te verdienen en waar de vervoerder bovendien afhankelijk is van allerlei regels, is het niet mogelijk de opbrengstverantwoordelijkheid bij de vervoerder te leggen. Dat heeft de provincie ook bij de GGD-concessie niet gedaan, om daarmee de wat grotere en sterkere sturing vanuit de overheid wat meer vorm te kunnen geven. Het is dus het een of het ander. Ten aanzien van de makelaarsfunctie van de vervoerder merkt hij op dat het college wel degelijk het particuliere bedrijfsleven wil prikkelen om wat uit die markt te halen. De vervoerder met zijn chauffeurs zit op kleine schaal dicht bij de mensen, zodat hij kan weten wat er aan projecten haalbaar en mogelijk is. Deze kan ook zien dat projecten zoals in Assen met de servicebus heel goed werken, maar de vervoerder speelt daar een heel belangrijke eigen rol in. Het is dus niet de bedoeling dat de provincie een eigen busonderneming zal opzetten, want dat behoort tot het verleden en kan op grond van Europese wetgeving ook niet meer. Het oprichten van een OV-bureau en het wat meer naar de provinciale overheid toehalen van de ontwikkelfunctie betekent dus geenszins dat de privatisering wordt teruggedraaid, want dat is geenszins het geval. Het betekent veeleer dat naar het juiste evenwicht wordt gezocht tussen overheidssturing en bemoeienis, particuliere verantwoordelijkheid en de markt. Buurtbusachtige concepten zouden daarin inderdaad een rol kunnen spelen. De speciale buurtbusfinanciering speelt daar ook nog een rol in, maar in principe zijn dergelijk projecten heel goed denkbaar in dat vrije net. Spreker weet niet of de criteria voor de Buurtbusregeling ook aangepast worden, aangezien dit een rijksregeling is. De provincie doet altijd zijn best dergelijke systemen maximaal in te passen in de eigen systemen en daar waar de rijksoverheid ruimte biedt dient die ruimte ook maximaal te worden gebruikt. Zo heeft de provincie recentelijk de treintaxi's overgenomen nadat zich een mogelijkheid voordeed om dat toch weer naar de provincies toe te halen. Het inpassen van dit vrije systeem van OV in het WVG- en leerlingenvervoer moet de mogelijkheid

bieden om gemeenten geleidelijk aan die overstap te laten maken en te laten wennen aan het overhevelen van stukjes WVG of bij een nieuwe aanbesteding daarmee rekening te houden, maar dat is een probleem omdat die aanbestedingen allemaal via andere tijdsschema's lopen. Wel heeft de provincie de afspraak met de gemeenten dat daar waar mogelijk en nodig dit kan worden verlengd om op die manier enige ruimte te verschaffen, maar dit kan de provincie niet anders doen dan op een gegeven moment binnen de concessie enige ruimte hiervoor te verschaffen. Het Consument-platform adviseert nog vóórdat het college het plan van eisen vaststelt. Spreker heeft het stuk zelf nog niet gezien, aangezien het net binnen is, maar spreker heeft al wel begrepen dat het platform overwegend positief adviseert, met een paar opmerkingen over de organisatie van de contacten in de samenleving met belangengroepen en dergelijke. Of de bonus-malusregeling prikkelend genoeg is moet nog definitief worden vastgesteld. Het is altijd een discussiepunt, want wanneer het te hoog wordt vastgelegd, wordt het systeem gefrustreerd, terwijl wanneer het te laag wordt vastgelegd het systeem ook niet werkt. Ten aanzien van het OV-bureau merkt hij op dat hierover eerder met de statencommissie is gesproken naar aanleiding van de GGD-concessie en daarin heeft hij aangegeven dat de ontwikkelfunctie van het OV weer wat meer naar de overheid toe zou worden gehaald. Het is dan vanuit oogpunt van efficiency onontkoombaar dat de projectorganisaties die er op dit moment zijn een steviger en meer autoriserende positie krijgen ten aanzien van de marktpartijen, maar ook naar andere overheden toe. Het beheer van die concessies moet dus goed worden georganiseerd en dat gebeurt straks door de provincie, terwijl een deel van de ontwikkelfunctie op dit moment nog bij de vervoerder zit. Dit zijn dus de hoofdredenen voor het oprichten van een OV-bureau dat een belangrijke ontwikkelingstaak zal gaan uitoefenen, met als reden dat de marktwerking op dit moment eigenlijk onvoldoende van de grond komt en dat de overheid onvoldoende kan sturen. Die discussie wil hij op dit moment niet helemaal over doen, maar dat is wel de achtergrond van het geheel. Op het moment dat de provincie dit zo doet, is het verstandig om dit in samenhang tussen deze concessie, het vaste verbindende netwerk en de GGD-concessie uit te voeren. Op dit moment is het college druk doende het concept van het OV-bureau nader uit

te werken en dat is een hele klus, aangezien er nog niet veel voorbeelden voorhanden zijn hoe dat precies moet gebeuren. Het is een samenwerkingsverband tussen drie overheden, waarbij er veel afstemmingsmomenten onderling, maar ook naar andere overheden toe, zijn. De vormgeving van dit OV-bureau heeft ook personele en financiële consequenties, evenals consequenties op het gebied van controlling. Daar wordt op dit moment hard aan gewerkt. Op 1 juni 2004 gaan de bussen op grond van de GGD-concessie rijden en op dat moment zal de provincie een behoorlijk eind verder zijn met de uitwerking van het OV-bureau. De commissie zal op dat moment dan ook nader daarover met het college kunnen spreken. Informatie hierover zal aan de commissie worden verstrekt. Hoe ver het op dat moment dan precies is kan hij nog niet zeggen, maar die ontwikkelingen zijn een beetje communicerende vaten. De status die deze projecten op een gegeven moment zullen hebben, moet verder tot dat OV-bureau worden uitgebouwd en voorzover het bureau nog niet geregeld is worden de activiteiten uitgevoerd door de huidige projectgroep. Het college en de staten houden dus hun eigen verantwoordelijkheden en bevoegdheden voor wat betreft de eigendom van het OV-dossier. Het is dus zeker niet zo dat met het overbrengen van elementen van beheer van deze concessie in het OV-bureau de beleidsfunctie van de staten wordt aangetast. Het zal dus voor deze concessie nog niet veel directe gevolgen hebben, maar hiermee wordt wel het totaalbeeld geschetst. In de loop van de komende maanden krijgt de commissie van de kant van het college hierover behoorlijke hoeveelheden papier te verwerken waarin al dit soort vragen aan bod zullen komen.

## TWEEDE TERMIJN

De heer BEERDA merkt op dat mensen soms lege bussen zien rijden, maar het is niet goed als dit beeld zou overheersen aangezien er de laatste jaren al heel veel is veranderd in het OV. Er is al heel veel geflexibiliseerd in het OV en het beeld van al die lege bussen die achter elkaar rijden behoort al lang tot het verleden. Spreker is blij met het antwoord van de gedeputeerde. Er is nog geen officieel en formeel beslismoment geweest dat de staten hebben besloten tot het instellen van een OV-bureau met alle taken die daarbij behoren. Binnenkort zal daar een apart voorstel voor

komen, maar spreker denkt dat het goed is dat daarover de discussie gevoerd gaat worden. De gedeputeerde merkt op dat het OV-bureau niet het terugdraaien van de privatisering inhoudt, maar er moet wel een discussie kunnen plaatsvinden over hoe deze provincie met een budget van tientallen miljoenen euro's voor het openbare vervoer voor de komende jaren aan het OV gestalte zal geven. De discussie hierover ziet hij dan ook graag tegemoet.

De heer LANGENKAMP merkt op dat de commissie eigenlijk zelf iets van dit agendapunt zou moeten vinden, in plaats van te wachten op wat het college allemaal aan nota's en papieren hierover het daglicht laat zien. In het stuk staat dat in de eerste jaren van de concessie bekeken zal worden of het WVG-vervoer kan worden geïntegreerd, maar dat betekent dat dit de eerste jaren stil zal liggen. Dat zou hij zeer betreuren. Verder vraagt hij of, wanneer er een project is dat uitgaat boven de 5% aan gelden die beschikbaar is voor het aanvullende netwerk, er uitzicht bestaat op het vooraf reeds aanspreken van andere financiële stromen zodat dit project wel gerealiseerd kan worden? Als er namelijk nog geen krimp heeft plaatsgevonden in het vaste netwerk, dan betekent dat er vanaf het begin voor het aanvullende netwerk heel erg weinig geld is.

De heer PETERS vraagt hoe het vaste netwerk is samengesteld en of daarin een wijziging is opgetreden in vergelijking met voorgaande jaren.

De heer BAAS heeft een vraag gesteld naar het waarom van het materiële, financiële en personele verschil in de exploitatie tussen de twee programma's van eisen met betrekking tot het vaste netwerk, het aanvullende OV-netwerk dat is gericht op ontsluiting en het GGD-netwerk.

De heer SWIERSTRA merkt op dat de integratie met het WVG-vervoer niet langer stil ligt dan zolang gemeenten die ruimte geven. De provincie heeft voortdurend overleg met de gemeenten en naar aanleiding daarvan zal worden geprobeerd beide vormen in elkaar te schuiven. Op het moment dat de mogelijkheid zich voordoet, zal dit ook worden geprobeerd. Stel dat er een goed project komt in de vorm van een buurtbus of een WVG-achtig project, terwijl er nog niet binnen het vaste netwerk kan worden geschoven, dan

kunnen op grond van tijdelijke overschotten binnen het OV wellicht wat zaken worden voorgefinancierd. Ook zou de provincie uit bepaalde investeringsbudgetten mee kunnen financieren. In het systeem van het vaste netwerk zijn verder geen grote wijzigingen opgetreden en weliswaar dient er straks meer geld in het vrije netwerk te worden gestoken, maar dit geld moet dan worden gevonden in het krimpende budget voor het structurele netwerk. De lijn in de twee programma's van eisen is in principe hetzelfde, maar de heer Baas dient zich ook te realiseren dat een programma van eisen eigenlijk een soort van "living document" is. Als het gaat om eisen ten aanzien van financiën, personeel en materieel, dan behoren het in principe dezelfde soort programma's te zijn. Wanneer bepaalde zaken dus nog niet in het ene programma staan en op een zeker moment is er de conclusie dat bepaalde zaken scherper kunnen worden geformuleerd, dan wordt het programma in de loop van de tijd aangepast. Het is echter niet de bedoeling dat er fundamentele verschillen gaan ontstaan tussen beide programma's.

De heer BAAS merkt op dat het niet zozeer gaat om hele fundamentele verschillen tussen beide programma's. Hij vraagt of op het moment dat er naar aanleiding van voortschrijdend inzicht bepaalde zaken in het programma van eisen voor het aanvullend vervoer scherper worden geformuleerd, eenzelfde aanpak niet de voorkeur biedt bij het GGD-vervoer, zodat dit alsnog kan worden aangepast.

De heer SWIERSTRA merkt op dat op het moment dat er zojuist een aanbesteding heeft plaatsgevonden, de spelregels niet meer veranderd kunnen worden. Bij de GGD heeft zojuist een gunning plaatsgevonden en ARRIVA heeft dit binnengehaald. Op dit moment wordt gewerkt aan de uitwerking van de definitieve concessie en daarin worden dit soort preciseringen opgenomen voorzover zij passen binnen het programma van eisen en het bestek zoals dat is uitgebracht. Daarna kunnen die spelregels niet meer worden gewijzigd, tenzij op basis van de aanbieding van een ondernemer. Op het moment dat ARRIVA een bepaalde aanbieding heeft gedaan ten aanzien van de aanschaf van nieuw materieel en deze past binnen het programma van eisen, maar het vormt daarbinnen financieel net iets meer, kan de provincies dat overnemen. Dat zou dan de

volgende keer in een programma van eisen voor een andere aanbesteding wel worden meegenomen. De hoofdlijn van het verhaal blijft echter hetzelfde, namelijk het streven naar uniforme kwaliteit.

De heer BAAS merkt op dat het voor een deel wel over hetzelfde gebied gaat, aangezien de GGD bij concessie ook nog over de hoofdlijnen van het OV in dit gebied gaat. Het probleem kan ontstaan dat mensen aan de ene kant worden geconfronteerd met feiten die in de ene bus wel mogen, terwijl dat in de andere bus niet mag.

De heer SWIERSTRA merkt op dat de heer Baas gelijk heeft. Er is echter een concessie waar partijen zich aan zullen moeten houden, maar er is ook nog zoiets als overleg en onderhandeling en partijen zullen voortdurend met elkaar in gesprek blijven over kleine aanpassingen van de programma's.

#### **9. Brief van de Industriële Vereniging Coevorden van 24 oktober 2004, inzake Vaarweg Almelo-Coevorden**

De heer WIERINGA merkt op dat, zoals is aangegeven in deze brief, de Industriële Vereniging problemen voorziet indien in het kanaal niet voldoende ruimte wordt geboden om doorgang van schepen van grotere tonnage mogelijk te maken. Hij vraagt hoe de rest van de commissie hierover denkt, aangezien er is toegezegd dat de provincie zou bijdragen aan de baggerkosten ten behoeve van het uitbaggeren van het Drentse deel van het kanaal.

De heer SWIERSTRA heeft zich wat verbaasd over de nadere motivatie van het verzoek van Drents Belang. Indien deze fractie zich had geïnformeerd, was bekend geworden dat deze vragen volstrekt overbodig waren. De suggestie die wordt gedaan alsof de provincie Drenthe gemaakte afspraken niet zou nakomen en achterloopt ten opzichte van de provincie Overijssel is onjuist, want het tegendeel is juist waar. De provincie Drenthe is namelijk klaar met haar huiswerk, terwijl de provincie Overijssel nog een aantal investeringen moet doen. Ook zijn de citaten die de Industriële Vereniging in haar brief opneemt en die worden herhaald door Drents Belang, alsof er geen cent meer beschikbaar wordt gesteld voor

het kanaal, volstrekte onzin. Spreker verwijst naar de zojuist goedgekeurde notulen van voorgaande commissievergaderingen, want daar is geen sprake van. De provincie Drenthe heeft zich keurig netjes gehouden aan alle afspraken, het kanaal is inmiddels op de breedte en diepte gebracht die afgesproken is en inmiddels zijn de ontheffingen geregeld, zodat grotere schepen daar de komende jaren doorheen kunnen en in het Overlegplatform Almelo-Coevorden, waarin alle betrokken partners participeren, is inmiddels bekend geworden dat het toch wel anders zit dan in de brief van de Industriële Vereniging wordt gesuggereerd. In overleg met de gemeente Coevorden is ook vastgesteld dat dit allemaal keurig netjes voor elkaar is en daar waar er de komende jaren wellicht nog wat kleinere aanpassingen nodig zijn, zal op dat moment een oplossing proberen te worden gezocht in het dan lopende en vigerende MIT. Ten aanzien van de vraag of het uiteindelijk ooit nog een keer in het MIT komt en of er grote investeringen van meer dan € 55 miljoen worden gedaan, is dit college niet voornemens deze staten in deze statenperiode daar voorstellen voor te doen. Dat gaat namelijk de financiële spankracht van de provincie ver te boven, gelet op andere prioriteiten. Bovendien is er geen schijn van kans dat het Rijk daarin verder zal bijdragen.

De heer WIERINGA had begrepen dat er aan de Drentse zijde nog wel het een en ander moest gebeuren. Dat wordt ook gesteld in de brief van de Industriële Vereniging Coevorden.

De heer ROELES verwijst de heer Wieringa naar de pagina's 65, 66 en 67 van het nog niet goedgekeurde verslag van de vergadering van 4 en 5 november 2003. In dit verslag wordt alle duidelijkheid verschaft, zodat de vraag van de heer Wieringa niet nodig zou zijn geweest.

#### **10. Brief van 13 november 2003, kenmerk 46/VV/A9/2003010518, inzake Stand van zaken Zuiderzeelijn (ZZL)**

De heer ENGELS merkt op dat in de begeleidende correspondentie van zijn fractie de essentie van zijn vraag wel duidelijk is geworden. De vraag is opgekomen naar aanleiding van de behandeling van hetzelfde thema in de historische gemeenschappelijke vergadering van de staten.

Zijn fractie stelt het op prijs voor de provincie Drenthe vast te stellen of besluiten nu kunnen worden genomen op de wijze zoals dat toen ten aanzien van de Kompas-gelden van Fryslân voor de ZZL is gegaan. Zijn fractie vindt dit namelijk niet zo'n goede manier, aangezien het niet goed is om enkel naar aanleiding van rondgestuurde verslagen tot besluitvorming te komen.

De heer LANGENKAMP ondersteunt het voorstel van de heer Engels, want zoals dit gegaan is lijkt het hem geen goede besluitvorming.

De heer SWIERSTRA vraagt de heer Engels welk besluit er dan volgens hem is genomen dat niet past binnen het mandaat dat deze staten aan dit college hebben gegeven.

De heer ENGELS merkt op dat dit gaat om het besluit dat is genomen om de Friese bijdrage aan de ZZL uit Kompas-gelden te halen. Dat is gegaan bij wijze van brief. Het college heeft de staten hierover een brief gezonden met daarin het standpunt van het college. Deze brief is ter kennisneming aan de staten toegezonden, vervolgens is daar niet op gereageerd en de gevolgtrekking die daarop is gemaakt is dat als de staten niet reageren op zo'n brief, de staten kennelijk akkoord gaan en een besluit hebben genomen. Op basis van die stelling heeft zijn fractie een ander oordeel. Zijn fractie is dus niet zozeer tegen het besluit op zich, maar zijn opmerking richt zich vooral tegen het procedurele aspect.

De heer SWIERSTRA merkt op dat Kompas-aanvragen altijd worden behandeld op basis van de adviezen die daar technisch voor worden afgegeven op basis van de voorschriften die gelden voor aanvragen voor Kompas-gelden. In die zin is er volstrekt niets nieuws onder de zon. De besluiten worden geheel volgens de daarvoor geldende procedure genomen door het dagelijks bestuur van het Samenwerkingsverband Noord-Nederland (SNN) en in een aantal gevallen mede door de ministeries. Voor het overige past het volkomen binnen de mandaten die zijn gegeven aan het college, inclusief de zeer uitvoerige wijze waarop vorm wordt gegeven aan de actieve informatieplicht van het college. De staten zijn weer aan zet op het moment dat de meer definitieve samenwerkingsovereenkomst wordt toegepast, want er zal naar het zich laat aanzien een aantal

aanpassingen worden doorgevoerd in het door de staten in 2002 vastgestelde besluit. In juni 2004 zullen de staten daar mogelijk opnieuw een besluit over nemen. Verder blijft het zo dat, indien het college of het SNN de staten zaken ter kennis brengt over de manier waarop wordt omgegaan met de uitvoering van zaken binnen dat mandaat, het dan aan de staten is om op dat moment de vinger op te steken en aan te geven of zij het daar wel of niet mee eens zijn. Dat is anders dan ten principale de wijze waarop dit project wordt uitgevoerd ter discussie te stellen.

De heer ENGELS merkt op dat er een misverstand dreigt te ontstaan, want zo breed heeft hij het probleem niet neergelegd. Het gaat hem erom dat er in het SNN is besloten dat Fryslân een deel van zijn bijdrage uit Kompas-gelden kan halen. Als dan vervolgens in de politieke discussie de suggestie wordt gewekt dat er statenbesluiten aan de orde zijn om goed te vinden dat de bijdrage van één van de drie provincies uit Kompas-gelden wordt gefinancierd, terwijl dit het hele Noorden aangaat, dan vraagt spreker zich af of dat nou de manier is waarop dergelijke dingen moeten worden besloten. Het blijft dus de vraag of de staten van Drenthe, door niet te reageren op de brief zoals die door het college daarover is verstuurd, hebben ingestemd met die wijze van financieren van de Friese bijdrage. Dat Fryslân wordt toegestaan op een andere wijze zijn bijdrage te leveren dan de andere provincies, vindt hij iets dat door een expliciet statenbesluit dient te worden vastgesteld en niet door het niet reageren van de staten op een brief van het college.

De heer SWIERSTRA merkt op dat de heer Engels daarmee een stuk verder gaat in de interpretatie van wat er nu precies wel of niet is besloten. De heer Engels heeft zelf al aangegeven dat hij de Kompas-procedures niet zozeer wil aanpassen. Zelfs als het als een expliciet besluit zou worden uitgevoerd, zoals de heer Engels suggereert, dan zou het nog een verantwoordelijkheid zijn van het bestuur van SNN.

De heer ENGELS merkt op dat in de bijzondere vergadering, waaraan hij ook heeft deelgenomen, door het dagelijks bestuur van het SNN nogal belang werd gehecht aan het feit dat de staten van de noordelijke provincies allemaal met de gang van zaken hebben ingestemd. Dat laatste

is nu juist het punt, want de wijze waarop de Drentse staten hiermee zouden hebben ingestemd vindt hij procedureel niet wenselijk en daarom is hij hier ook op teruggekomen.

De heer SWIERSTRA geeft aan het op dit moment niet opportuun te vinden om over dit punt in extenso een discussie te voeren.

De heer SLAGTER merkt op dat hij als betrekkelijk nieuw statenlid niet geheel op de hoogte is van de wijze waarop Kompas-procedures zijn geregeld. Het grijze gebied dat hieraan vastzit omhelst in zijn visie dat er een politiek besluit is genomen in de staten van Fryslân en dat dat besluit verder is afgewikkeld via het Kompas, terwijl de andere staten akkoord zijn gegaan met de financiering waar zij zelf voor stonden. Hij vraagt zich af of daar een andere politieke besluitvorming aan gekoppeld had moeten worden en is het dus eigenlijk wel met de heer Engels eens.

De heer PETERS merkt, los van de vraag of dit procedureel allemaal goed is geregeld, op dat het altijd zaak blijft dat er bij ieder voorstel ordentelijk wordt aangegeven wanneer er sprake is van een besluit. Wanneer er geacht wordt een besluit genomen te zijn door de staten, dan dient dit duidelijk te worden verwoord. Daarom verdient deze gang van zaken niet de schoonheidsprijs. In procedures moet dus duidelijk worden aangegeven wanneer sprake is van besluitvorming.

De heer SWIERSTRA merkt op dat het niet zo is dat één provincie in de positie is om te besluiten haar bijdrage aan de ZZL via de Kompas-gelden te laten verlopen. Op een gegeven moment is vastgesteld dat de regio de door het Rijk verwachte bijdrage niet volledig op zou kunnen hoesten. Toen is vervolgens de vraag gesteld of de regio hiermee in gebreke zou zijn of dat er toch een stap verder gezet kon worden. Er is dus een tekort ontstaan en ook de provincie Drenthe heeft haar bijdrage aan de ZZL niet voor de volle honderd procent ingevuld. Het principe van het gebruik van de Kompas-gelden voor het algemene Noord-Nederlandse belang is daarmee een onderdeel van de financiering geworden. Voorzover het feitelijk aan de orde komt door middel van besluitvorming, komt het in het jaarprogramma van het Kompas naar voren en dat programma wordt ook weer in de staten besproken. In die zin is het

systeem sluitend. Het kan toch niet zo zijn dat op het moment dat er gewoon binnen het beleid wordt gehandeld en er wellicht wijzigingen komen die de instemming van de staten nodig hebben, deze worden verdaagd naar de behandeling van het jaarprogramma van het Kompas? Het college informeert de staten dan ook tussentijds over dit soort zaken en dan kunnen de staten niet zeggen dat er ineens een ander besluit is genomen. Naar zijn oordeel beweegt het college zich dan ook volledig binnen alle mandaten en besluitvorming die er tot nu toe zijn geweest. Het lijkt hem dan ook niet dat er binnen deze commissie een principiële discussie over de procedurele aspecten van dit soort besluitvorming dient te worden gevoerd. Een dergelijke discussie ten principale dient elders te worden gevoerd.

De VOORZITTER merkt op dat het niet aan deze commissie is om te gaan discussiëren en adviezen uit te brengen over Kompas-procedures. Wel maakt hij op dat er verschillende signalen uit deze commissie komen die duiden op de wens dat beter in de stukken wordt aangegeven wanneer er precies een besluit dient te worden genomen of wanneer een besluit is genomen.

De COMMISSIE stemt unaniem met dit advies in.

De heer SWIERSTRA merkt op dat het college er alle belang bij heeft de commissie en de staten op alle punten volstrekt helder en zo uitvoerig mogelijk te informeren. Een punt als de besluitvorming rondom Kompas-gelden is ingewikkeld genoeg om op dat soort punten geen ongelukken te krijgen. Het college zal zijn best doen om op deze punten zo scherp mogelijk te blijven en de staten zo goed mogelijk te blijven informeren. Indien er naar aanleiding daarvan vragen zijn, zal het college proberen om daar weer opnieuw op in te spelen.

#### **10a. Brief van de PvdA betreffende MTI**

De heer BEERDA dankt het college voor de vlotte beantwoording van de vragen die zijn gesteld naar aanleiding van de perikelen rondom de CAO van het MTI. Uit het antwoord blijkt dat de CAO OV onverkort toegepast moet worden bij deze concessie, ook al is het dan een experiment. Op het moment dat er in die CAO staat dat als je op zaterdag werkt, toeslag krijgt, dan dient die

toeslag gewoon te worden uitbetaald. Het was ook bekend dat er discussie over was en dit impliceert een bepaalde mate van monitoring. Het college zegt dat de provincie met betrekking tot naleving van de CAO niet primair de controlerende instantie is, maar daarmee geeft het college toe dat de provincie dat secundair wel is. Daarmee is de PvdA het eens, want als goed opdrachtgever dient de provincie toe te zien op naleving van de CAO. Ook kan de provincie toezien op andere nalevingen en het college geeft dit ook aan. Heeft het college überhaupt al wel eens contact gehad met de inspectiediensten? Zo weet spreker dat de NVI wel eens bussen van MTI heeft aangehouden, waarna bleek dat de chauffeur geen CCVB-diploma had. Wat doet de provincie met zo'n constatering? Ten aanzien van het laatste antwoord merkt hij op dat het feit dat een bedrijf een zaak onder de rechter heeft over interpretatieverschillen van onderdelen van de CAO juridisch gezien geen uitsluitingsgrond is, toch maakt dat de provincie als opdrachtgever wellicht een verantwoordelijkheid heeft die verder gaat dan het enkel verwijzen naar juridische gronden. Wellicht was de provincie dan nat gegaan en had het de provincie geld gekost, maar nu zijn er vijftig chauffeurs die nat gaan. Het is dus maar de vraag hoe ver de provincie daarin gaat. Zijn fractie is dan ook buitengewoon teleurgesteld over deze besluitvorming en hij vraagt zich af of dit echt niet had kunnen worden verschoven tot aan het moment dat de rechter zich had uitgesproken over de vraag of de CAO bij MTI wel of niet had moeten worden toegepast. Wat doet het college na 29 januari 2004, de dag dat de zaak in kort geding dient? Trekt de provincie dan alsnog de concessie weer in en wordt de zaak dan opnieuw uitgeschreven? De antwoorden waren dus op zich snel en uitvoerig, maar stemmen hem absoluut niet tevreden. Had de besluitvorming nu echt niet anders gekund?

De heer SWIERSTRA merkt op dat het college al deze zaken, en ook de door de heer Beerda uitgesproken onvrede, nadrukkelijk gewikt en gewogen heeft. Dat heeft het college niet alleen gedaan naar aanleiding van het moment van aanbesteding en gunning, maar al veel eerder, namelijk gedurende de gehele looptijd van het experiment. Ook in het begin van het experiment heeft het college opmerkelijke problemen ondervonden over de toepassing van de CAO en de verhouding tussen de beide vervoerders. Dit probleem komt

voort uit het feit dat de provincie in de lopende concessie met ARRIVA haar best heeft gedaan experimenten mogelijk te maken, om daarmee het veel te dunne OV in Zuidwest-Drenthe vorm te geven. Ook de staten hebben ermee ingestemd in dit kader iets te proberen en de uitbreiding van het OV centraal te stellen. Dit soort problemen is er al eerder geweest en toen is ook de opmerking gemaakt dat het bedrijf zich niet aan de CAO houdt, met daaraan gekoppeld de vraag wat de provincie daaraan doet. Opnieuw heeft het college zich verdiept in wat de rol en positie van de provincie hierin precies is en wat de mogelijkheden zijn. Toen en nu heeft het college vast moeten stellen dat het college niet op de stoel van de werkgever of werknemer moet gaan zitten, laat staan op de stoel van de rechter moet kunnen en willen zitten. Ten aanzien van meer algemene vragen ten aanzien van handhaving van de CAO hebben werkgevers en werknemers hun eigen verhoudingen en arbitragemogelijkheden, zoals de Commissie voor Arbeidsaangelegenheden in het openbaar vervoer (VCSA), en naar aanleiding van de problemen die er toen waren heeft het college gesproken met de vervoerders en bevordert dat deze commissie hierover een uitspraak zou doen. Ten overvloed heeft het college de VCSA ook een brief geschreven waarin een toelichting werd gegeven hoe de zaak precies in elkaar zat en wat het experiment precies inhield, om daarmee te bevorderen dat er voor alle partijen een goede en adequate oplossing zou komen. Op dat moment, zo'n anderhalf jaar geleden, kwam er een enorme druk vanuit de staten om het experiment door te laten gaan en de busjes te laten blijven rijden. Op het moment dat een partij de vinger opsteekt en opmerkt dat de andere partij zich niet aan afspraken houdt, kan het niet zo zijn dat dit voor de overheid een reden vormt om een aanbesteding, die tot in detail volgens Europese regels heeft plaatsgevonden, geen doorgang te laten vinden. Als dat wel het geval was, zou er enorme willekeur ontstaan. Sterker nog, één partij zou zijn vinger maar hoeven op te steken en het gehele proces wordt gefrustreerd en dat kan niet de bedoeling zijn. Daarvoor bestaat er dan ook een onafhankelijke rechter en op het moment dat er feitelijk een verschil bestaat in uitleg en toepassing van de CAO en partijen komen er niet uit, kunnen zij dit conflict of via het VCSA of via de rechter uit de wereld helpen. In zo'n geval doet de rechter een uitspraak waaraan partijen zich

hebben te houden. Daar gaat niet de politiek over, want deze doet geen rechterlijke uitspraken. Welke uitspraak de rechter doet en wanneer de rechter uitspraak doet, daarop heeft de politiek geen enkele invloed. Ook was het niet verstandig om de zaak uit te stellen tot na de uitspraak van de rechter, want in dat geval hadden aanbestedingsprocedures aan de kant moeten worden gezet. Bovendien had de rechter de zitting ook nog eens kunnen verdagen, terwijl daarnaast niet is gegarandeerd dat een van de partijen hoger beroep zal aantekenen tegen de uitspraak van de rechter. Dat soort zaken kan en mag de overheid dus niet laten meewegen, in de allereerste plaats omdat de politiek niet op de stoel van de rechter mag gaan zitten. De rechter zou kunnen besluiten dat MTI de CAO moet nakomen en dat dit op een bepaalde manier moet gebeuren, bijvoorbeeld door schadevergoeding. Op het moment dat zou blijken dat de rechter zou bepalen dat er geen sprake is van toepassing van de CAO en dat er ook geen kans is dat die CAO wordt nagekomen, kan de provincie in uiterste instantie de mogelijkheid aangrijpen om de concessie in te trekken. Totdat de rechter uitspraak heeft gedaan, komt dat echter niet aan de orde en houdt het bij de provincie op, op het moment dat er in het bestek verplicht wordt gesteld dat de CAO wordt nageleefd en de vervoerder verklaart dat daaraan voor de concessieperiode wordt voldaan. Natuurlijk houdt de provincie de ogen en oren open, want de provincie wordt aangesproken op dit probleem en probeert door secundaire monitoring druk uit te oefenen om de zaak in goede banen te leiden. De provincie heeft dan ook contacten met de vakbeweging, zodat de vakbeweging zich, bij zich voordoende problemen met de arbeidsvoorwaarden in het kader van het experiment, bij de provincie kan melden, zodat de provincie kan kijken of dit in het reguliere overleg met de uitvoerder van de concessie aan de orde kan worden gesteld. De provincie heeft niet bij voortduring contact met die andere instanties, want deze hebben ook een eigen verantwoordelijkheid. Wel heeft spreker het afgelopen jaar talloze contacten gehad met de Rijksverkeersinspectie over de problemen rondom de vergunning en gebleken is dat in Den Haag de ene dienst de bal naar de andere dienst doorschuift. Daar moet de provinciale overheid zich zo weinig mogelijk in mengen. Het enige dat de provincie op dit punt kan doen, is zich houden aan de wet, zo scherp mogelijke voorwaarden

stellen in het bestek en het programma van eisen en waar de mogelijkheid daartoe is partijen op nakoming van de afspraken aanspreken. Bij toepassing van de CAO is er echter maar één bevoegd om daar een uitspraak over te doen en dat is de rechter. De provincie kon dus niet anders dan op basis van het bestek dat er is geweest en de inschrijvingen die er zijn gedaan, gunnen aan MTI. Theoretisch had de provincie het kunnen gunnen aan een partij die duurder was omdat de provincie het niet aan MTI had willen gunnen, maar dan zou de provincie van de kant van MTI een schadeclaim aan de broek hebben gehad. Daarenboven had de provincie een daaropvolgende inschrijver moeten nemen, of was er helemaal niet gegund en had er onderhandeld moeten worden met een andere partij, wat aanbestedingsrechtelijk ook tot rare consequenties zou hebben geleid. In dat geval zou er een schadevergoeding moeten zijn betaald en zou er voor het OV een hoger bedrag moeten zijn betaald. Dat zou grote schade voor de provincie en de reiziger hebben betekend. Het personeel wordt er dus niet de dupe van, want de rechter zal zich uitspreken over datgene wat de commissie-Laan en wat in de Wet personenvervoer en de CAO is bepaald.

De heer BEERDA merkt op dat hij zich niet kan vinden in het standpunt van de gedeputeerde en zal in zijn fractie bespreken op welke wijze hij een vervolg zal geven aan de bespreking van zijn brief.

## 11. Sluiting

De VOORZITTER sluit de vergadering om 16.06 uur.

Vastgesteld in de vergadering van de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit van 23 februari 2004.

, voorzitter

, griffier

HW

## **TOEZEGGING**

gedaan in de vergadering van de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit, gehouden op 19 januari 2004 in het provinciehuis te Assen.

### **Pagina**

12 De heer SWIERSTRA zegt toe te zijner tijd informatie te verstrekken over het OV-bureau.