

Op te bergen
in de band van
4 oktober 2000

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

Verslag

van de vergadering van de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit

gehouden op 11 september 2000

INHOUD

Opening	2
Mededelingen	2
Verslag van de vergadering van 8 mei 2000	2
Ingekomen stukken	2
IPO-aangelegenheden	2
Rondvraag	2
Investeringsbeleid verkeer en vervoer tot 2010	4
Jaarstukken 1999	8
Gevolgen landelijke milieuregelgeving voor provinciaal wegbeheer	9
Digitalisering bestemmingsplannen	10
Meerjarenuitvoeringsprogramma verkeer en vervoer 2001-2004	11
Windturbinepark bij Coevorden	12
Spreekrecht	12
- <i>de heer Hoekstra (namens de Stichting Windenergie Noord- Nederland)</i>	12
- <i>de heer Bouwknecht (mede namens de heer Jalvingh)</i>	13
- <i>de heer Mencke (namens de NLTO en de initiatiefgroep Wind Energie Compas)</i>	14
Afwijking van het Provinciaal omgevings- plan ten behoeve van de vestiging van een asielzoekerscentrum te Hoogeveen	17
Sluiting	18
Toezegging	19

STATENCOMMISSIE RUIMTE, INFRASTRUCTUUR EN MOBILITEIT

Verslag van de vergadering van de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit, gehouden op 11 september 2000 in het provinciehuis te Assen.

Aanwezig:

F.A.J. Harleman (GroenLinks, voorzitter)
H. Baas (GPV/RPF)
J.W.M. Engels (D66)
A. Faber (CDA)
G.A.W. Fonk (VVD)
Ch.C. de Haas (OPD)
T. Hopman (DOP)
mevrouw I.J. Huisman-Holmersma (PvdA)
K. Jonker (CDA)
W.H. Kuiper (GroenLinks)
J. Langenkamp (GroenLinks)
mevrouw J. Medema (OPD)
mevrouw E.H. Mellink (PvdA)
W. Nijenbrinks (VVD)
A.G.H. Peters (CDA)
S.A. van der Schoot (DOP)
J.P. Sluiter (D66)
A. Tuparia (PvdA)
A. Wendt (GPV/RPF)
Mevrouw A. de Widt-Nieuwenhuizen (VVD)

Voorts aanwezig:

S.B. Swierstra (VVD, gedeputeerde)
Mevrouw G. de Vries-Leggedoor (CDA, gedeputeerde)
J. Kreling (secretaris)
J. Kuiper
S.A. Salomé
F.G.A.M. Cox
S.W.Th. Gerritsen
H.W.A. v.d. Meer
mw. F.E. Jorritsma
J. Pater

Met kennisgeving afwezig:

J. Kaspers (VVD)

1. Opening

De VOORZITTER heet aan het begin van het nieuwe vergaderseizoen eenieder van harte welkom en met name mevrouw Mellink die wegens ziekte geruime tijd afwezig is geweest.

Mevrouw MELLINK wil de commissie hartelijk danken voor de belangstelling die zij heeft getoond door middel van een prachtige fruitmand.

2. Mededelingen

De VOORZITTER deelt mee dat de heer Kaspers bericht van verhindering heeft gestuurd. De heer Nijenbrinks vervangt hem. Tot vandaag kan men zich aanmelden voor een excursie naar een windturbinepark en op 30 oktober is er een excursie naar Essent Milieu in Wijster.

3. Verslag van de vergadering van 8 mei 2000

Het verslag wordt conform het ontwerp vastgesteld.

4. Ingekomen stukken

4.1. Brief van gedeputeerde staten van 17 april 2000, kenmerk 15/8.1/2000004228, over Hanzelijn/Zuiderzeelijn

De heer LANGENKAMP stelt vast dat het voor kennisgeving aannemen van dit stuk inhoudt dat er geen keuze wordt gemaakt voor bijvoorbeeld een magneetzweeftrein terwijl in SNN-verband (Samenwerkingsverband Noord-Nederland) die optie wel degelijk aan de orde is. Hij stelt daarom prijs op een inhoudelijke discussie over deze brief op een nader te bepalen datum.

De heer VAN DER SCHOOT stelt voor de brief te agenderen voor de eerstvolgende vergadering van de commissie.

De heer SWIERSTRA zegt dat een maand uitstel geen problemen oplevert. Hij beaamt dat de magneetzweeftreinvariant aan de orde is, maar wijst erop dat in de afweging met de andere varianten nog geen besluit is genomen. Verder deelt hij mee dat op 6 oktober a.s. een voorlichtingsbijeenkomst wordt georganiseerd in De Lawei in Drachten waar staten- en raadsleden zullen worden bijgepraat over de jongste ontwikkelingen in dit dossier.

De VOORZITTER stelt voor de brief op de agenda van de eerstvolgende vergadering te zetten.

De heer JONKER kan zich daar niet in vinden. De provincie heeft immers geen beslissingsbevoegdheid op dit punt.

De VOORZITTER zegt dat de heer Jonker zijn bezwaren dan tijdens bedoelde vergadering naar voren kan brengen.

5. IPO-aangelegenheden

Van de gelegenheid tot het stellen van vragen wordt geen gebruik gemaakt.

6. Rondvraag

De heer JONKER vindt het teleurstellend dat tijdens het werkbezoek van 19 juni jl. aan Wooncom in Emmen slechts drie fracties waren vertegenwoordigd. Er waren 7 leden aanwezig, terwijl aangegeven was dat er zo'n 15 à 20 zouden komen.

De VOORZITTER biedt zijn excuses aan voor het feit dat hem de uitnodiging voor dat werkbezoek is ontgaan. Hij heeft begrepen dat de fractie van de PvdA ook geen uitnodiging heeft gehad. Kennelijk is er iets misgegaan bij het versturen van de uitnodigingen.

De heer SWIERSTRA deelt mee dat hierover ook in het Seniorenconvent is gesproken en dat nagegaan zal worden hoe de misverstanden zijn ontstaan.

De heer FABER maakt melding van artikelen in de pers over klachten van reizigers in Groningen over ARRIVA. Is de gedeputeerde iets bekend van vergelijkbare klachten in Drenthe?

Verder stelt spreker vast dat de gedeputeerde harde uitspraken heeft gedaan over de noodzaak de N37 vierbaans te maken, maar dat hij naderhand die uitspraken heeft afgezwakt door te stellen dat de gevolgen van de versobering moeten worden afgewacht.

De heer ENGELS heeft begrepen dat waarschijnlijk zal worden besloten een transferium aan de zuidkant van de A7 bij Peizermade te situeren. Hoe verhoudt zich dit tot het POP en de specifieke gebiedskenmerken? Ook vraagt hij zich af of hierover nog kan worden gediscussieerd.

De heer VAN DER SCHOOT merkt op dat ARRIVA voortdurend wordt geconfronteerd met allerlei wegopbrekingen waardoor het bedrijf moeilijk kan voldoen aan zijn verplichtingen. Is de provinciale regisseur in staat de wegopbrekingen iets beter op elkaar af te stemmen?

De heer LANGENKAMP vraagt of het klopt dat de minister heeft besloten geen bijdrage te verlenen aan de financiering van de lightrailver- binding tussen Groningen en Assen. Heeft dit ook gevolgen voor het samenhangende pakket bereikbaarheidsmaatregelen?

Heeft de gedeputeerde inmiddels al overleg gevoerd met ARRIVA over de autovrije zondag/ promotiedag openbaar vervoer? Kan de provincie de Drentse gemeenten die wél meedoen ondersteuning bieden?

De heer TUPARIA vraagt of de gedeputeerde met "versobering" doelt op de noodzaak de verbreding van de N37 landschappelijk in te passen.

De heer SWIERSTRA antwoordt dat er ook in de Drentse regio klachten zijn over ARRIVA en dat daarover frequent overleg is. In de nieuwe situatie, als het meerjarencontract is afgesloten, zal verslag worden gedaan van eventuele klachten maar het lijkt hem niet onlogisch nu reeds overleg te voeren over de meest zinvolle wijze waarop de gegevens kunnen worden gepresenteerd. Er wordt met ARRIVA zoveel mogelijk overleg gepleegd over wegopbrekingen en eventuele alternatieve routes. Wegopbrekingen blijven natuurlijk erg lastig voor bussen die op tijd moeten rijden, maar het lijkt spreker dat het niet wel mogelijk is, de huidige afstemming te verbeteren. Bepaalde projecten moeten nu eenmaal gerealiseerd worden en vertonen ook vaak samenhang met andere projecten. Bovendien dient te worden voldaan aan de scherpe Arbo-voorschriften ter beveiliging van de wegwerkers.

Spreker heeft nog geen officiële stukken gezien van de regering waaruit blijkt dat de ambities op het gebied van de lightrail geheel en al worden verlaten. Duidelijk is wel dat het ministerie niet staat te popelen om een bijdrage te verlenen en wat dit betreft de voorkeur geeft aan een publiek-private samenwerking(PPS)-constructie. Als een regio bereid is zelf te betalen, in bestaande programma's wil schuiven en/of PPS wil toepassen, wordt daarmee ingestemd als tenminste de desbetreffende voorziening in het nationale beleid past. Dat geldt zonder meer voor lightrail. Partijen gaan dus door op de ingeslagen weg.

Spreker heeft nog geen overleg gevoerd met ARRIVA over de autovrije zondag. De wethouders verkeer en vervoer in Drenthe hebben te kennen gegeven in te kunnen stemmen met het standpunt van provinciale staten op dit punt. Zij zien in overgrote meerderheid geen aanleiding om daaraan deel te nemen. Als gemeenten wél iets ondernemen, vindt dat plaats naast hetgeen in het overleg met de wethouders van de Drentse gemeenten is besproken.

Ingaande op de N37 merkt spreker op dat hij de partners volledig zal houden aan de afspraak in 2005 de autosnelweg gereed te hebben. Naar aanleiding van berichten over versoberingen heeft hij een indringende brief aan de hoofdingenieur-directeur (HID) gestuurd om hem op bedoelde afspraken te wijzen. Rijkswaterstaat heeft inmiddels aangegeven dat berichten in de media niet geheel uit de lucht zijn gegrepen. Dat hij te kennen heeft gegeven de gevolgen van de versobering af te zullen wachten, betekent niet dat er medewerking wordt verleend aan een vergaande afzwakking van de gemaakte afspraken.

Mevrouw DE VRIES merkt aan het adres van de heer Engels op dat binnenkort de plannen met betrekking tot het door hem bedoelde transferium worden gepresenteerd. Het transferium past in de Regiovisie, maar nu de plaats ervan kennelijk op Drents grondgebied is geprojecteerd, moeten de redenen daarvan en de inpassing in de Drentse ruimtelijke plannen worden beoordeeld. Als de plannen niet stroken met het Drentse beleid maar toch een zekere meerwaarde hebben, komt de vraag aan de orde of de Drentse plannen dienen te worden gewijzigd. In dat geval dienen uiteraard de staten te worden geraadpleegd.

7. Statencommissiestuk van 14 augustus 2000, kenmerk 29/6.34/2000007050, Investeringsbeleid verkeer en vervoer tot 2010

De VOORZITTER schorst de vergadering enige tijd om de leden de gelegenheid te geven een ambtelijke presentatie bij te wonen.

(De vergadering wordt van 14.30 uur tot 14.55 uur geschorst.)

De VOORZITTER stelt voor, de discussie toe te spitsen op een inschatting van de benodigde financiële ruimte. In de Statencommissie voor Bestuur, Financiën en Economie zal dan ter gelegenheid van de Najaarsnota en andere relevante stukken kunnen worden gesproken over de dekking.

De heer TUPARIA zegt dat zijn fractie er zeer aan hecht dat bij de formulering van nieuw beleid veel aandacht wordt gegeven aan het openbaar vervoer op het platteland. Hij vraagt zich af of het voorstel van het college nog ruimte biedt voor nieuwe wensen of dat alles door dit voorstel is dichtgetimmerd.

De heer LANGENKAMP stelt vast dat de nota onder andere een basis beoogt te geven voor een te voeren discussie over het beleid. In het stuk staan erg veel nogal globale financiële gegevens, waarop moet worden doorgeborduurd aan de hand van de Najaarsnota. In het stuk mist hij echter het inhoudelijke beleid. Uiteraard kan hij zich vinden in een extra impuls in de verkeersveiligheid en in een kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer. Dat laatste moet dan wel zowel op steden als op het platteland betrekking hebben. Er zou ook meer moeten worden gedaan aan gedragsbeïnvloeding, omdat ten slotte 90% van de ongevallen wordt veroorzaakt door menselijk falen.

De doelstelling om de groei van het autogebruik af te remmen is niet gehaald. In het Nationaal verkeers- en vervoersplan (NVVP) zal waarschijnlijk de nadruk komen te liggen op het faciliteren van de groei. Spreker meent echter dat die doelstelling in Drenthe wel haalbaar is. In 1999 is het totale aantal motorvoertuigkilometers op provinciale wegen gedaald met 1%. Dat is een hoopvol teken, vooral ook omdat het een bevestiging is van een trend. Het loslaten van genoemde doelstelling is derhalve voorbarig. Er wordt voor het meer sobere SNN-model gekozen in plaats van voor het duurdere CROW-model. Spreker heeft de indruk dat hier een

rekenkundige goocheltruc wordt toegepast als gesteld wordt dat met 50% van het budget 80% van het resultaat kan worden gerealiseerd. Er is helaas te weinig geld voor Duurzaam Veilig en voor de sobere variant, maar toch vindt spreker het jammer dat niet gekozen wordt voor het CROW-model.

Spreker is blij met de opmerking over elektronische snelheidsbeïnvloeding, maar vindt het jammer dat de provincie hier niet zelf iets aan wil doen nu blijkt dat het nieuwe NVVP goed uitpakt. In het kader van de regioaanpak is een ietwat andere aanpak in Drenthe zeer wel mogelijk.

Mevrouw MEDEMA zegt dat het voorstel staat of valt met de financiering. Er is nog veel onduidelijkheid op dit punt. Gelden er prioriteiten binnen het minimale uitvoeringsprogramma? Wat zal niet doorgaan als er onvoldoende geld is? Van de provincie wordt ten behoeve van de lightrail Assen-Roden een bedrag van f 35 miljoen verwacht. Moet echt zoveel geld worden uitgegeven aan zo'n dure verbinding als er sprake is van een minimaal uitvoeringsprogramma?

De heer VAN DER SCHOOT heeft veel waardering voor het streven om op het platteland openbaar vervoer op maat aan te bieden. De komende tien jaar zal het provinciale aandeel f 148 miljoen bedragen, maar hij wil graag weten welke bijdrage het Rijk precies zal leveren. Is wel eens de relatie tussen het autobezit en de behoefte aan openbaar vervoer op het platteland onderzocht? Het CPB is nogal sceptisch over de effecten van investeringen in het openbaar vervoer. Hoe oordeelt de gedeputeerde daarover? Nu de Kompasgelden moeten worden beschouwd als Langman-gelden, is het spreker niet duidelijk of ze uit het provinciale budget moeten worden gehaald. Hij hoopt in ieder geval dat er meer financieringsbronnen kunnen worden aangeboord dan alleen het Rijk en de provincie.

De heer SLUITER kan zich uiteraard vinden in doelstellingen als goede infrastructuur, bereikbaarheid, openbaar vervoer, verkeersveiligheid en dergelijke. Kenmerkend voor de sector verkeer en vervoer is de lange plannings- en beleidscyclus. Er is behoefte aan stabiliteit in beleid en financiering. Toch kan worden gesproken van een wellicht buitenproportionele bescherming van deze sector tegen wisselende politieke prioriteiten of, anders gezegd, de politieke waan van de dag. Als hetzelfde beleid zou worden gevoerd ten aanzien

van andere sectoren, zou het provinciaal beleid ernstig verlamd raken.

In wezen gaat het voorstel meer over financieel beleid en niet zozeer over de inhoud van het verkeers- en vervoersbeleid. Als met dit stuk wordt ingestemd wordt de beleidsvrijheid op dit terrein, maar zeker ook op andere terreinen, belemmerd. Een gulden kan maar één keer worden uitgegeven en als je de uitgaven plant over een lange periode hebben andere sectoren het nakijken. Spreker heeft daarom moeite met het op zo'n lange termijn vastleggen van middelen. Eigenlijk zou het moeten gaan om de vraag welke sectoren je op de korte, middellange en lange termijn beïnvloedbaar wilt hebben. Hij houdt al met al een flinke slag om de arm als het gaat om instemming met dit voorstel.

De heer NIJENBRINKS wijst erop dat de commissie niet wordt gevraagd in te stemmen met de financiering. De commissie wordt een oordeel gevraagd over een soort van minimumpakket en hij wil daarop graag een inhoudelijke reactie horen van de heer Sluiter.

De heer SLUITER heeft al gezegd zich te kunnen vinden in de geformuleerde doelstellingen, maar heeft een en ander willen afzetten tegen andere beleidssectoren die ook aandacht verdienen.

De heer NIJENBRINKS zegt dat in de afgelopen tijd al duidelijk werd dat de sector verkeer en vervoer een fors beslag op de provinciale middelen zou leggen. Toch is hij geschrokken van de omvang van de kosten in de komende jaren. Het is overigens een goede zaak dat de problematiek door middel van een duidelijke en inzichtelijke notitie aan de commissie wordt voorgelegd. De VVD-fractie hecht met het oog op leefbaarheid, veilige mobiliteit en economische ontwikkeling aan een daaraan aangepast beleid op het gebied van verkeer en vervoer. Om die reden accepteert zij ook dat er forse investeringen worden gedaan. Verder is het van belang dat de provincie de afspraken met partners - bijvoorbeeld in de sfeer van Kompas - kan nakomen. Dat de provincie door een extra inzet haar regiefunctie wil versterken, spreekt hem zeer aan. De VVD-fractie kan al met al instemmen met de voorstellen van het college.

In de notitie wordt benadrukt dat de benodigde f 148 miljoen het minimum is. Binnen dat bedrag is het in ieder geval nodig, dekking te zoeken voor het werkbudget van f 87 miljoen. In de beleidsbrief wordt als dekkingsmogelijkheid onder andere de mogelijkheid van verhoging van de opcenten genoemd. Spreker wil duidelijk stellen

dat wat hem betreft deze optie wordt geschrapt. Voor hem zijn de opcenten niet absoluut heilig, maar in dit verband wil hij niet praten over een verhoging.

Het aanpassen van 1 km weg aan het concept van Duurzaam Veilig kost maar liefst f 2 miljoen. Dat zou mensen in de verleiding kunnen brengen om in een tekortsituatie te pleiten voor minder veilige wegen. Er dient in ieder geval uiterst zorgvuldig te worden omgegaan met het Duurzaam Veilig-concept. Spreker vraagt zich af of het rendement wel altijd in verhouding staat tot de investering. Het college schrijft dat deze investeringen zich in relatief korte tijd (5 tot 10 jaar) terugverdienen. Wat doet het met dit gegeven? Bij wie komen de minderkosten in de portemonnee?

De VVD-fractie zal, nu het om zulke hoge bedragen gaat, de vinger aan de pols houden. Zij behoudt zich het recht voor om, indien nodig, flexibel met dit stuk om te gaan.

De VOORZITTER wijst erop dat het niet de bedoeling is om vanmiddag te spreken over de dekking en als zodanig neemt hij de opmerking van de heer Nijenbrinks over opcenten voor kennisgeving aan.

De heer FABER is evenals de heer Nijenbrinks geschrokken van de met het voorstel van het college gemoeide bedragen, maar vindt het eigenlijk ook niet zo verwonderlijk, gezien de afspraken in het kader van het Kompas, het MIT (Meerjarenprogramma infrastructuur en transport) en de diverse regiovisies. Inhoudelijk gesproken is het stuk moeilijk te beoordelen, nu uitvoering van veel projecten nog onzeker is. Desalniettemin vindt hij het een goede zaak om toch de nodige financiële maatregelen te nemen voor het geval de projecten doorgaan.

Spreker kan zich vinden in de punten 1, 2 en 3 van het advies. Bij punt 4 plaatst hij de kanttekening dat ook voor de CDA-fractie verhoging van de opcenten geen vanzelfsprekende zaak is.

Hij vindt een regionaal MIT een nastrevenswaardig iets. Wanneer denkt de gedeputeerde met nadere voorstellen te komen?

Ten slotte gaat hij ervan uit dat de in paragraaf 3.3. bedoelde provinciale (mede)financiering betrekking heeft op het bedrag van f 148 miljoen. De heer BAAS stelt vast dat het bedrag van f 148 miljoen een minimumraming is. Hoe groot is de kans dat de provincie telkenmale wordt geconfronteerd met het probleem dat er te weinig geld is? Belangrijker nog is het beleidsinhoudelijke aspect. Welke prioriteiten worden gesteld? Voor

hem scoort verkeersveiligheid buitengewoon hoog. Hetzelfde geldt voor het openbaar vervoer in het landelijk gebied. Gelukkig is het aantal kilometers asfalt in de planning gering. Eigenlijk is het bedrag van f 148 miljoen nog aan de lage kant en een verhoging van de opcenten is, wat spreker betreft, heel wel bespreekbaar.

De heer SWIERSTRA benadrukt dat het stuk, waarin een fundamentele problematiek wordt behandeld, indringend is besproken in het college. Het gaat immers om problemen waarop de politieke waan van de dag geen vat mag hebben. Voorkomen dient te worden dat (toekomstige) bestuurders worden geconfronteerd met de vruchten van onzorgvuldig nadenken en handelen in het verleden. Daartoe is het voorliggende stuk geschreven. De provincie dient haar regierol zodanig in te vullen dat gemeenten en ook private partijen worden uitgedaagd om het verkeer en vervoer op eenzelfde structurele en integrale manier te regelen. Voorkomen moet worden dat er foute en te late beslissingen worden genomen of dat er geen geld is voor zaken die de provincie wenselijk acht.

Nu de plannings- en monitoringssystematieken aanmerkelijk zijn verbeterd, is het de plicht van de provincie om op lange(re) termijn te plannen. Er ligt een directe relatie tussen het inhoudelijke beleid en de noodzaak van een zo realistisch mogelijke schatting van de financiering. In feite zouden er veel hogere bedragen moeten worden vrijgemaakt; alleen al de uitvoering van het Duurzaam Veilig-model kost meer dan f 1 miljard. Dat is natuurlijk niet op te brengen en daarom is gezocht naar een sober model waarmee in relatief korte tijd toch een hoog rendement kan worden gehaald. De noordelijke provincies hebben het nodige kunnen schrappen uit het CROW-model omdat plattelandswegen niet overal parallelwegen vergen. Spreker zegt dat het hem de nodige moeite kost om op landelijk niveau duidelijk te maken dat de provincie zich daarbij wel aan het convenant houdt. Dat betreft dan vooral de verkeersveiligheid. Gelukkig is het aantal doden afgenomen, maar het aantal slachtoffers is gestegen.

De heer LANGENKAMP wijst erop dat uit recente cijfers blijkt dat het aantal doden helaas ook is gestegen.

De heer SWIERSTRA zegt dat cijfers vaak laat komen en dan ook nog verschillend worden geïnterpreteerd. Het is in ieder geval duidelijk dat de provincie op dit punt een zware verantwoordelijkheid heeft. De maatschappelijke

kosten van de verkeersonveiligheid in Drenthe bedragen jaarlijks zo'n f 250 miljoen. De baten van het beleid komen niet rechtstreeks bij de provincie terecht, maar bij de verzekeringsmaatschappijen of bij de burgers die minder premie hoeven te betalen. Landelijk wordt geprobeerd de verdeling van kosten en baten dichter bij elkaar te brengen, maar dat is een zeer ingewikkelde problematiek. Duidelijk is wel dat investeringen in de verkeersveiligheid maatschappelijk rendement opleveren. Het ziet er naar uit dat op termijn de Duurzaam Veiligdoelstellingen zullen kunnen worden gerealiseerd.

De heer NIJENBRINKS vindt dat er niets op tegen is de discussie te starten over de verhouding tussen overheidsinvesteringen in de sector verkeer en vervoer en de rendementen daarvan. De uitkomst van die discussie zou wel eens gevolgen kunnen hebben voor de financiering.

De heer SWIERSTRA zegt dat deze (zeer ingewikkelde) discussie al op landelijk niveau wordt gevoerd maar verwacht niet dat er op korte termijn substantiële resultaten kunnen worden geboekt. Uiteraard wordt per project de verhouding tussen kosten en baten nauwlettend in het oog gehouden. Op de planning staan de meest nuttige projecten.

Omdat op de langere termijn wordt gepland, zit er een bepaalde onzekerheidsmarge in. Soms zijn projecten eerder realiseerbaar dan gepland en soms ook vallen de rijksbijdragen ruimer uit. Het beleid is door het voorliggende minimumscenario niet volstrekt dichtgetimmerd. Het zal komend jaar inhoudelijk worden uitgewerkt in het NVVP en een nieuw PVVP. In de nota gaat het echter wel om afspraken in het kader van het bestuursprogramma, POP, Kompas enz. Daar zit dus niet zoveel rek meer in, maar uiteraard kunnen onderdelen meer of minder prioriteit krijgen.

Spreker is van mening dat de kwestie van de opcenten, een algemeen dekkingsmiddel, aan de orde dient te komen bij de behandeling van de Voorjaars- en Najaarsnota en de begroting. Een kwestie als elektronische beïnvloeding verdient eerder een nationale of zelfs Europese aanpak. Het lijkt spreker dat hieraan voorlopig nog geen substantiële bedragen kunnen worden besteed.

Het openbaar vervoer zal hoogstwaarschijnlijk een relatief geringe rol blijven spelen in het verkeer- en vervoersbeleid. De rol van het openbaar vervoer lijkt zich toe te spitsen op de bereikbaarheid van het stedelijk gebied en op de grotere vervoersstromen.

Een regionaal MIT zal de uitvoering van de planning vorm en inhoud moeten geven opdat de staten transparante en eenduidige voorstellen ter beoordeling krijgen voorgelegd. Het kan bij wijze van spreken binnen een half uur worden voorgelegd, want in feite is het het meer-jarenuitvoeringsprogramma (MUP) dat straks aan de orde komt. De afgelopen jaren heeft de provincie zich beziggehouden met een integraal planningsprogramma waarbij inzicht wordt geboden in zowel de beleidsmatige als de financiële aspecten. Het complement daarvan is een regionaal mobiliteitsfonds, maar dit instrument zal nog de nodige discussie vergen. Dat heeft immers alles van doen met de wijze waarop de te decentraliseren middelen aan provincies en gemeenten worden toebedeeld.

TWEEDE TERMIJN

De VOORZITTER wil graag vernemen hoe de fracties denken over de punten 1, 2 en 3 van het advies. Als ermee wordt ingestemd, nemen de staten een inspanningsverplichting op zich om het benodigde geld op tafel te krijgen. Punt 4 kan worden beschouwd als een oplossingsrichting die nu voor kennisgeving kan worden aangenomen en verder kan worden besproken ter gelegenheid van de Najaarsnota, de begroting 2001 en de Voorjaarsnota 2001.

De heer TUPARIA kan zich vinden in het statencommissiestuk.

De heer LANGENKAMP kan zich vinden in de vier adviespunten voorzover het om oplossingsrichtingen gaat. Hij blijft de nota beleidsmatig erg mager vinden met te weinig bouwstenen voor een inhoudelijke discussie. In het NVVP wordt ruimte geboden voor een regionale aanpak en gelukkig lijkt Drenthe wat betreft het terugdringen van het autoverkeer redelijk op de goede weg. Gesteld wordt dat een sobere aanpak 300 minder dodelijke slachtoffers oplevert dan het CROW-model. Dat noemt spreker een goocheltruc, want het is duidelijk dat meer investeringen leiden tot minder doden.

De heer SWIERSTRA wijst erop dat het sobere SNN-model veel sneller tot resultaten leidt dan het dure CROW-model. Er worden dus ook eerder resultaten geboekt als het gaat om het verlagen van het aantal dodelijke slachtoffers. Hij geeft de heer Langenkamp gelijk dat op termijn het CROW-model meer rendement heeft dan het sobere model, maar als met het laatste model

wordt gestopt wordt uiteraard, naargelang de financiële mogelijkheden en verkeerskundige inzichten, doorgedaan met de bestrijding van de verkeersonveiligheid.

Mevrouw MEDEMA herhaalt haar vraag of er sprake is van een prioriteitenstelling in het minimale programma als het benodigde geld niet binnenkomt.

De heer VAN DER SCHOOT gaat akkoord met de punten 1 en 2. Over 3 heeft hij twijfels omdat besparingen in het huidige beheer en onderhoud het gevaar in zich houden dat het paard achter de wagen wordt gespannen. Op punt 4 komt hij terug bij de Najaarsnota en de begrotingsbehandeling.

De heer SLUITER kan goed leven met de punten 1, 2 en 3 van het advies. Het gestelde onder punt 4 wil hij afwegen tegen andere voor de provincie belangrijke zaken.

De heer NIJENBRINKS stemt in met de punten 1 en 2. Hetzelfde geldt voor 3, ervan uitgaande dat het mogelijk is om het budgettair neutraal te doen. Wat betreft punt 4 is voor zijn fractie de oplossingsrichting van een verhoging van de opercenten niet aan de orde.

De heer FABER heeft al duidelijk gemaakt hoe hij oordeelt over de vier adviespunten. In zijn beleving is een regionaal MIT iets anders dan het MUP dat straks nog wordt behandeld. Hij hoopt dat de uitwerking van het regionale MIT anders zal zijn dan die van het rijks-MIT.

De heer BAAS kan instemmen met de vier adviespunten onder het voorbehoud dat hij nog inhoudelijk wil discussiëren over punt 4.

De heer SWIERSTRA merkt nog op dat de nota een uitvloeisel is van door de provincie aangegane verplichtingen en beleidsafspraken. In het komende jaar zal gediscussieerd kunnen worden over andere dan financiële aspecten van het verkeers- en vervoersbeleid. Daarop kon niet worden vooruitgelopen. Het is erg plezierig om uit de mond van de fractie van GroenLinks te horen hoe succesvol het mobiliteitsbeheersingsbeleid in Drenthe is geweest.

De heer LANGENKAMP wijst erop dat hij het woordje "lijkt" gebruikte.

De heer SWIERSTRA zegt dat Drenthe zich in dit opzicht in ieder geval onderscheidt van andere

regio's. Men moet zich echter niet te veel illusies maken, gezien de (inter)nationale signalen met betrekking tot de verhouding tussen automobiliteit en economische groei. Drenthe gaat door op de ingeslagen weg, maar men moet er geen wonderen van verwachten.

Ook op nationaal niveau overheerst soms de politieke waan van de dag en daarom zijn rijkstoezeggingen niet altijd spijkerhard. Drenthe heeft zich gebaseerd op de afspraken in het kader van onder andere het Langman-akkoord in de verwachting dat het Rijk zijn verantwoordelijkheid zal nemen.

In het WK-DOT-proces zit enige ruimte voor besparingen op het beheer en onderhoud. Uiteraard gaat de provincie niet onder de verkeersveiligheidsnormen zitten. Als onderhoud een gevolg is van extra investeringen in de OV-infrastructuur, mag ook naar dit budget worden gekeken. Ook spreker hoopt dat het regionale MIT beter uitpakt dan het rijks-MIT.

De VOORZITTER stelt voor akkoord te gaan met de investeringsraming en bij de behandeling van de Najaarsnota en de begroting terug te komen op de dekking.

De heer DE HAAS kan zich daar niet in vinden. Hij kan niet akkoord gaan met de adviespunten 1, 2 en 3 en kondigt nu reeds aan bij de begrotingsbehandeling het voorstel te zullen doen de opcenten te verlagen.

De VOORZITTER zegt dat de heer De Haas te zijner tijd alle ruimte krijgt om die discussie te voeren. Hij stelt vast dat de overige leden akkoord gaan met zijn voorstel.

8. Statenstuk 790, Jaarstukken 1999

De heer LANGENKAMP vindt het jammer dat in het jaarverslag zo weinig aandacht wordt besteed aan recreatie en toerisme. Is er zo weinig door de provincie gedaan op dit punt, of wordt dit beleidsonderdeel ergens anders behandeld? Hij hoopt dat er de volgende keer een apart hoofdstukje aan wordt besteed en dat dan niet alleen de economische invalshoek wordt gekozen.

De heer SWIERSTRA merkt op dat comptabiliteitsvoorschriften ertoe kunnen leiden dat jaarverslagen anders worden ingericht.

De heer LANGENKAMP ziet toch graag dat op enigerlei manier rekening wordt gehouden met zijn wens.

De VOORZITTER denkt dat de vraag schriftelijk kan worden beantwoord.

De heer LANGENKAMP constateert dat volgens de beleidsrekening de verkeersintensiteit op de Drentse wegen toeneemt met 3,5%. Wordt ook gedoeld op de niet-provinciale wegen? Als de verkeersintensiteit op de rijkswegen en provinciale wegen afneemt - hetgeen volgens de cijfers het geval is - zou de toename geheel moeten worden toegeschreven aan gemeentelijke wegen. Dat zou wel een heel slechte ontwikkeling zijn. Hij vraagt om een iets duidelijker formulering.

Mevrouw MELLINK vraagt of de bestuursrapportage over wegen en kanalen wederom aan de staten zal worden voorgelegd. Verder zou het goed zijn de beleidsmonitoring te voegen bij de jaarrekening/jaarverslag opdat de staten hun controlefunctie goed kunnen uitoefenen.

Het valt spreekster op dat in de plannen voor nieuwbouwwijken relatief weinig rekening wordt gehouden met verkeersveiligheidsaspecten. Het zou goed zijn dit eens onder de aandacht van de gemeenten te brengen, ook al om te voorkomen dat er achteraf alsnog voorzieningen moeten worden getroffen.

In het PVVP wordt terecht prioriteit gelegd bij de uitwerking van Duurzaam Veilig in onder andere de corridor N34 Groningen-Emmen. De N34 is echter nog steeds een zeer gevaarlijke weg. De dure flitspalen hebben niet het rendement waarop was gehoopt. Verdient het wellicht overweging het aanhoudingsbeleid te verscherpen op de gevaarlijke punten?

Verder vraagt spreekster of de discussie over de vraag wie de vaarwegbeheerder wordt al tot een uitkomst heeft geleid.

Wat betreft de aanpassing van woningen voor ouderen en gehandicapten zijn er enkele financiële problemen met het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM). Zij maakt zich daar zorgen over. Belemmeren die problemen de vereiste aanpassingen?

Ook de heer SWIERSTRA is van mening dat de passage over de verkeersintensiteit iets duidelijker kan worden geformuleerd, hetgeen zal gebeuren in de eerstvolgende rapportage. Nu is niet geheel duidelijk welke wegen verantwoordelijk zijn voor welk percentage. Het provinciale beleid leidt er in ieder geval toe dat het verkeer naar de rijkswegen wordt "gedwongen", met alle gevolgen van dien voor de verkeersveiligheid op de andere wegen.

Het zou inderdaad goed zijn de beleidsmonitoringsrapporten tegelijkertijd uit te brengen met de jaarrekening en het jaarverslag. Het is echter onvermijdelijk dat dezelfde gegevens in verschillende stukken komen te staan. Nog niet alle gemeenten beschikken over een volwassen gemeentelijk verkeers- en vervoersplan. Deze plannen moeten passen in Duurzaam Veilig en als zodanig ziet de provincie erop toe dat verkeersveiligheidsaspecten in de gemeentelijke plannen een afdoende plaats krijgen. Er vindt daarover intensief bilateraal overleg plaats tussen provincie en gemeenten, maar het kan natuurlijk zijn dat een gemeente om haar moverende redenen besluiten neemt die niet 100% passen in het concept van Duurzaam Veilig. De gemeenten hebben op dit punt het voortouw en de provincie beschikt niet over het instrument van de aanwijzing. Wellicht verdient het overweging de veiligheidsaspecten een integraal onderdeel te doen zijn van het toetsingskader. Ook mevrouw Mellink zal weten dat het niet mogelijk is om op elk gevaarlijk punt van een weg een agent neer te zetten. In het kader van handhavingsprojecten wordt overigens wel degelijk ook aandacht besteed aan de N34. Te denken valt aan de ondersteuning van fysieke maatregelen door vliegende brigades. Als de fusies in de waterschapswereld zijn afgerond, zullen knopen worden doorgehakt over het vaarwegbeheer. De waterschappen zullen wat dit betreft het initiatief nemen. Er is overigens geen reden voor haast, omdat nu volstrekt duidelijk is waar voor welke onderdelen de verantwoordelijkheden liggen.

Mevrouw DE VRIES wijst er nog op dat gezien de specifieke Drentse situatie het Drentse deel van de f 750.000,- voor het "opplussen" van woningen nog niet geheel was opgebruikt. De staten hebben daarna ingestemd met een verdeling van dat geld over de diverse projecten. Verder wordt in het kader van het Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing (ISV) geld afgezonderd ten behoeve van provinciale prioriteiten waaronder aangepast bouwen.

De VOORZITTER stelt vast dat de commissie de jaarstukken 1999 voor kennisgeving aanneemt.

9. Statenstuk 781, Gevolgen landelijke milieuregelgeving voor provinciaal wegbeheer (Voorstel b. Najaarsnota 2000)

De VOORZITTER wijst erop dat nu alleen kan worden gesproken over inhoudelijke aspecten en niet over de financiering.

De heer SLUITER stelt vast dat in het managementcontract 1996-2004 is afgesproken dat van buitenaf komende extra kosten niet hoeven te worden gedekt uit de regulier beschikbare middelen of het Fonds wegenbeheer. Hij hoopt dat dit niet uitsluit dat gekeken is of het wél mogelijk is.

De heer NIJENBRINKS begrijpt niet goed waarom de financiering vandaag niet aan de orde is. De kostenpost van f 300.000,- is immers onvermijdbaar en de provincie is gehouden dat bedrag te betalen.

Mevrouw MELLINK en de heer FABER sluiten zich daarbij aan.

De VOORZITTER wijst erop dat op praktische gronden is besloten nu alleen de inhoudelijke aspecten te behandelen en straks in één keer een besluit te nemen over de voorstellen die in alle commissies aan de orde zijn geweest. Hij stelt vast dat niemand verder het woord verlangt over de inhoudelijke aspecten.

De heer SWIERSTRA zegt dat de Productgroep Wegen en Kanalen zich als geen ander omvangrijke taakstellingen heeft opgelegd en buitengewoon efficiënt bezig is, maar dat de rek er bijna uit is nu al zoveel is ingeleverd.

10. Statenstuk 783, Digitalisering bestemmingsplannen (voorstel v. Najaarsnota 2000)

De VOORZITTER merkt op dat bij dit agendapunt dezelfde procedure dient te worden gevolgd als bij agendapunt 9.

Mevrouw HUISMAN vraagt of alle gemeenten met digitale bestemmingsplannen kunnen werken. Ook vraagt zij of er geen geld kan worden verkregen uit Digitaal Nederland, waarmee minister Van Boxtel zo hard bezig is.

De VOORZITTER wijst erop dat de laatste vraag van mevrouw Huisman beter bij de behandeling van de Najaarsnota 2000 aan de orde kan komen.

De heer LANGENKAMP vindt het digitaliseren van bestemmingsplannen erg zinvol, maar heeft wel de indruk dat er relatief weinig geld voor wordt uitgetrokken. Dit dossier biedt de provincie een

goede gelegenheid haar regierol te vervullen. De gemeenten hebben er geen direct belang bij en de provincie moet hen als het ware verleiden tot een uniforme benadering. Het gevaar bestaat dat gemeenten kiezen voor een goedkoper systeem dan nodig is voor bedoelde uniformering, die overigens ook van belang is voor de provincie zelf met het oog op haar toetsende rol.

Mevrouw MEDEMA vraagt naar de bijdrage van het Rijk aan dit project. Als het Rijk digitalisering wenst te bevorderen, moet het daarvan ook blijik geven in de praktijk.

De heer VAN DER SCHOOT kan zich vinden in het voorstel. Een groot voordeel van de digitalisering is dat de adviesbureaunkosten aanzienlijk kunnen worden beperkt.

De heer ENGELS vraagt of de adviesbureaus ook gaan meedoen aan het project, gericht op standaardisering van digitale bestemmingsplannen. Het bedrag van f 300.000,- - wordt op geen enkele manier onderbouwd. Spreker heeft evenals de heer Langenkamp de indruk dat het aan de lage kant is.

Het college noemt als voordeel van digitale bestemmingsplannen dat de provincie beter kan toetsen. Gaat dat toetsen nu niet naar wens? Wat is precies het verband tussen digitalisering en het sneller inhoudelijk kunnen toetsen?

Ten slotte vraagt spreker naar de ervaringen in andere provincies.

De heer FONK kan van harte instemmen met het voorstel. Dat past in digitaliserend Nederland. De digitalisering bevordert de toegankelijkheid voor de burger. Hij vraagt of de eventuele arbeidsbesparende effecten al in beeld zijn gebracht.

De heer JONKER vindt het eveneens een goed voorstel. Het is inderdaad van groot belang dat alle gemeenten hetzelfde systeem gebruiken. Hij neemt aan dat hierover al overleg is gevoerd met de gemeenten. Nu er bij tijd en wijle provinciegrensoverschrijdend moet worden gewerkt (bijvoorbeeld in de sfeer van de waterschappen) is het van belang te weten welke systemen in Fryslân en Groningen worden gehanteerd.

Ook de heer WENDT gaat akkoord met het voorstel van het college.

Mevrouw DE VRIES zegt dat het haar een lief ding waard is als landelijk hetzelfde systeem

wordt ingevoerd. Er zijn in ieder geval contacten met Fryslân en Groningen en daarnaast wordt nagegaan wat er is gebeurd in Zeeland en Gelderland. Bezien zal worden of in het kader van het landelijke project Ruimtelijke plannen en/of Digitaal Nederland een rijksbijdrage mag worden verwacht. De gemeenten zelf leveren natuurlijk ook een bijdrage. De provinciale bijdrage van f 300.000,- is naar spreeksters mening een realistische schatting, waarmee hopelijk Drents maatwerk zal kunnen worden geleverd. Als duidelijk wordt dat er meer geld nodig is, zal de commissie uiteraard worden geraadpleegd. Het is van belang dat de systemen van de adviesbureaus aansluiten op die van de gemeenten. In het nadere overleg zal wel duidelijk worden in hoeverre al sprake is van de broodnodige standaardisering. De provincie kan een stimulerende rol spelen om alle neuzen dezelfde kant op te krijgen en ook hier geldt: wie betaalt, bepaalt.

Uiteraard is ook nu al sprake van een goede inhoudelijke toetsing van bestemmingsplannen. Het kan via de digitale weg alleen efficiënter gebeuren. De arbeidsbesparende effecten zijn nog niet in beeld gebracht.

De VOORZITTER concludeert dat de commissie instemt met het voorstel van het college.

11. Statenstuk 789, Meerjarenuitvoeringsprogramma verkeer en vervoer 2001-2004

De heer VAN DER SCHOOT vindt het MUP een degelijk stuk. Hij betwijfelt of verkeerseducatie wel hét wondermiddel is om de verkeersveiligheid te bevorderen. Een onderzoek naar faalaspecten, motorische aspecten, visuele problemen, het reactie- en concentratievermogen in de diverse leeftijdscategorieën, is een meer doelgerichte aanpak dan alleen maar verkeers-educatie. Het Plan van aanpak alcohol verdient verbreding. De N386 gaat dwars door Zuidlaren heen en verwerkt dagelijks 15.000 auto's. Welke maatregelen worden terzake overwogen?

De heer LANGENKAMP vindt het jammer dat er zo weinig ten principale wordt gesproken over allerlei beleidsveranderingen. Het lijkt erop dat de provinciale doelstellingen met betrekking tot vermindering van de automobiliteit worden losgelaten zonder dat de staten daarover uitvoerig kunnen discussiëren. De gedeputeerde wil de mobiliteit beheerst faciliteren. Dat betekent eerst benutten en dan bouwen, een en ander gecombineerd met prijsmechanismen. Het NVVP

biedt de mogelijkheid van een regionale benadering, maar waarom wordt daarover niet gediscussieerd in de staten? Er is immers nog geen echte keuze gemaakt over de inhoud van het Drentse verkeers- en vervoersbeleid.

De heer FABER vraagt of de heer Langenkamp kan instemmen met het MUP.

De heer LANGENKAMP vindt dat in het MUP goede dingen staan, bijvoorbeeld over gedragsbeïnvloeding. Vreemd vindt hij de passages over het contract met ARRIVA en de magneetbaan. Daarover zou eerst overleg moeten worden gevoerd met de staten.

De heer TUPARIA vraagt naar de stand van zaken met betrekking tot de tariefstelling van het collectief vraagafhankelijk vervoer (CVV) Emmen-Coevorden. Hij maakt zich hier zorgen over en kondigt aan eventueel actie te zullen ondernemen. De recreatieve functie van transferpunten kan niet genoeg worden benadrukt en zal zeker een rol moeten spelen bij de aanpassing ervan. Zullen de effecten van de motie, met betrekking tot een provinciale bijdrage aan enkele aanpassingen in de steden ten behoeve van het fietsverkeer, terug te vinden zijn in de fietsnota die eind 2000 wordt uitgebracht?

De heer BAAS kan zich in algemene lijnen vinden in het MUP. Hij vraagt hoe het college denkt om te gaan met de relatief snelle stijging van het goederenvervoer en wanneer het hierin nader inzicht zal bieden. Telewerken kan leiden tot enige reductie van (auto)mobiliteit. Hij vindt de paragraaf over dit onderwerp echter wat mager. Iets meer visie en daadkracht zouden het college niet misstaan.

Spreker vraagt of zijn indruk juist is dat de carpoolplaatsen bij Roden en Peize langs de N372 nog steeds zeer summier worden gebruikt. Is het nog steeds de bedoeling dat in 2000 wordt gestart met de bouw van de fietstunnel bij Altena? Hij vraagt hetzelfde voor de aanpassing van de N386 door de bebouwde kom van Donderen.

Ten slotte vraagt spreker aandacht voor de opmerking van de directie van ARRIVA, dat sommige verkeersdrempels zo ongelukkig zijn gesitueerd dat er extra bussen moeten worden ingezet en de reistijd moet worden verlengd. Tijdens het werkbezoek aan ARRIVA gaven sommige chauffeurs aan er rugklachten aan over te houden.

De heer FABER complimenteert de gedeputeerde met deze heldere nota die hij met veel plezier heeft gelezen.

Het college zal nieuwe ontwikkelingen inzake interlokale snelfietsverbindingen "nauwlettend volgen". Dit vindt hij te mager. De provincie moet op dit punt vooroplopen, wil Drenthe een fietsprovincie blijven.

De categorisering van wegen begint wat betreft de verkeersveiligheid nu al de nodige vruchten af te werpen. Wanneer zullen de nadere richtlijnen voor de categorisering kunnen worden voorgelegd aan de commissie?

Voorts vraagt spreker wanneer ARRIVA naar aanleiding van het Programma van eisen met een offerte zal komen. Op pagina 36 moet "Meppel" worden vervangen door: Meppen (Railstudie Zuidoost-Drenthe).

De heer NIJENBRINKS kan geen inhoudelijke opmerkingen meer toevoegen aan hetgeen de hem voorgaande sprekers al hebben gemeld.

De heer SWIERSTRA is het met de heer Van der Schoot eens dat niet alle heil moet worden verwacht van verkeerseducatie. Het werkt alleen in combinatie met andere maatregelen, maar is wel onmisbaar.

Op verschillende plaatsen van de N386 zal nog dit jaar met de aanpassing worden begonnen. De diverse werkzaamheden moeten uiteraard in een zekere samenhang plaatsvinden. Hierover heeft de afgelopen maanden intensief overleg plaatsgevonden. Grotere projecten als de op- en afritten van de A28 en de N34 zullen nog wat langer op zich laten wachten.

Spreker is het niet eens met de heer Langenkamp dat sluipenderwijs allerlei nieuw beleid wordt geïntroduceerd. Alle beleidsvoornemens en fundamentele beleidswijzigingen worden immers de commissie voorgelegd.

Uiteraard wordt wel getracht nieuwe inzichten en cijfers te verwerken in de diverse beleidsnota's. Geconstateerd moet worden dat de oorspronkelijke doelstellingen, met betrekking tot beheersing van de automobilititeit, niet gehaald worden. Er is een omslag gaande in de richting van het faciliteren en beheersen van de negatieve gevolgen van de toenemende automobilititeit.

Spreker zegt toe de commissie nadere informatie te verstrekken over het CVV Emmen-Coevorden.

Dat enkele carpoolplaatsen nog steeds onvoldoende worden benut, doet de provincie niet besluiten haar beleid op dit punt te wijzigen. Met enige regelmaat worden automobilisten over de carpoolmogelijkheden ingelicht. Daarbij wordt

veelal het Vervoerscoördinatiecentrum (VCC) ingeschakeld.

Nieuwe ontwikkelingen op het gebied van fietsverkeer worden nauwlettend gevolgd, maar dat houdt bepaald niet een passieve houding in. Telewerken biedt inderdaad de nodige kansen. Het VCC houdt hier de vinger aan de pols en in het najaar zal worden nagegaan of de publiciteit rond dit fenomeen resultaat heeft gehad.

De (buitengewoon weerbarstige) onderhandelingen met ARRIVA zijn nog niet afgerond. De commissie weet dat het contract als zodanig niet aan haar ter instemming zal worden voorgelegd.

De gemeente zal eerst in overleg met de bewoners moeten bepalen waar de fietstunnel in Altena moet komen, alvorens de provincie de graafmachines ernaar toestuurt.

Ten slotte deelt spreker mee dat niet te verwachten valt dat de landelijke, vaktechnische discussie, over de nadere richtlijnen voor de categorisering en vormgeving van wegen, binnenkort zal kunnen worden afgerond.

TWEEDE TERMIJN

Wat betreft de heer TUPARIA blijft het statenstuk een A-stuk.

De heer LANGENKAMP wil de status veranderen in B-stuk. Hij herhaalt behoefte te hebben aan een inhoudelijke discussie over onder andere het concept-NVVP. Hij wijst er in dit verband op dat zijn fractie niet kan instemmen met een bijdrage aan de financiering van de A31 in Duitsland, terwijl het wel in het MUP staat.

Mevrouw MEDEMA sluit zich daarbij aan.

De heer SWIERSTRA merkt nog op dat definitieve voorstellen met betrekking tot de financiering van de A31 vanzelfsprekend aan de staten worden voorgelegd.

De heer LANGENKAMP wijst erop dat er nog meer punten staan in het MUP waarmee zijn fractie moeite heeft. Daarom kan hij niet zonder meer de A-status geven aan het stuk.

De VOORZITTER stelt vast dat het stuk de B-status krijgt.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

12. **Statencommissiestuk van 19 juli 2000, kenmerk 28/6.7/2000007526,**

Windturbinepark bij Coevorden

Spreekrecht

De heer HOEKSTRA spreekt namens de Stichting Windenergie Noord-Nederland. De stichting ondersteunt particulieren bij de ontwikkeling van windenergieprojecten, waarbij ervan wordt uitgegaan dat de revenuen ten goede komen aan de lokale gemeenschap. Meestal gaat het daarbij om agrariërs omdat de windturbines op hun grond komen te staan. Spreker benadrukt dat het milieubeleid alleen kans van slagen heeft als mensen er zelf mee aan de slag kunnen.

Regelmatig moet de noodklok worden geluid als het gaat om het milieu. Een paar weken geleden nog verscheen er een rapport van het

Wereldnatuurfonds, waarin erop gewezen wordt dat het mis dreigt te gaan. Er worden ambitieuze doelstellingen afgesproken, maar soms zijn ze te ambitieus waardoor mensen teleurgesteld raken. In 1992 is er een bestuursakkoord gesloten tussen alle windrijke provincies. Drenthe werd indertijd aangemerkt als windarm en er werden geen windprojecten opgezet. Uiteindelijk werd er alleen bij Nijveveen een windturbine gerealiseerd.

Bedoeld bestuursakkoord ging dus uit van windrijke provincies. Uiteindelijk bleek het probleem niet het windaanbod te zijn. Het probleem is veeleer gelegen in de ruimtelijke ordening. Waar willen mensen turbines plaatsen? Waar staan zij er open voor? Dat ging dus mis. Eén reden was dat de gemeenten er niet bij werden betrokken. Wat dat betreft is spreker zeer tevreden over het Drentse Provinciaal omgevingsplan (POP). Het was immers de bedoeling om voorkeurslocaties aan te wijzen in nauw overleg met de desbetreffende gemeenten. Er werd over gediscussieerd en dat is een goede zaak.

De wet schrijft voor dat een milieueffectrapport wordt opgesteld als het gaat om projecten van meer dan 10 MW en minder dan 20 MW. Dat betreft dus middelgrote projecten.

Spreker wijst er ten slotte op dat er in gemeenten mensen zijn die aan de slag willen met windenergieprojecten. Door het provinciale voorstel kunnen zij echter niet verder. Wethouders moeten hun raadsleden vertellen dat de provincie pas op de plaats wil maken. Waarom krijgen die projecten niet de kans die ze verdienen?

De heer BOUWKNEGT spreekt mede namens de heer Jalvingh. Bureau BVR wil een project opzetten dat bestaat uit tien windmolens en een vermogen van meer dan 10 MW. Dit project is bedoeld voor een jong agrarisch gebied,

ontwikkeld in de ruilverkaveling van Havelte die is voltooid in 1995. Bureau BVR heeft op deze locatie een bedrijventerrein voor milieuvriendelijke industrieën ingetekend. Windenergie is een uiterst schone bedrijvigheid. Dat dit gebied is ingetekend als bedrijventerrein geeft in zekere zin de landschappelijke waarde aan. De agrarische waarde is daarentegen zeer hoog.

Wat wordt de impact van een windpark op deze locatie voor de omgeving? Zoals de plannen van de provincie er nu liggen, komt er slechts een park in de buurt van Coevorden. Andere gemeenten dienden zelf met initiatieven te komen voor 1 april 2000. Een gevolg hiervan is dat er hoogstwaarschijnlijk geen windparken buiten het hiervoor genoemde gebied zullen worden ontwikkeld. Mocht Meppel dus besluiten wel met initiatieven naar de provincie te gaan, dan blijft de horizonvervuiling in Zuidwest-Drenthe uiterst beperkt. In deze hoek van de provincie zal nooit een rommelige horizon ontstaan door meerdere parken. Tevens zit het Drentse landschap zo in elkaar dat er veel aan het oog wordt onttrokken door bossen, houtwallen en beplante wegen. Voor de directe omgeving geldt dat het geplande bedrijventerrein een veel grotere verstoring zal geven doordat het zich als enige aan de noordkant van de A32 bevindt. Het open landschap wordt aan het oog onttrokken door bedrijfsloodsen en andere bouwwerken, terwijl onder windturbines het landschap intact blijft. Het kan zelfs het landschap accentueren en versterken.

Hetzelfde geldt voor vogels. De impact van een bedrijventerrein is vele malen groter dan dat van een windpark, vooral omdat in het desbetreffende gebied veelal traditionele weidevogels voorkomen. Deze soorten storen zich tijdens het broeden niet aan windmolens. Voor watervogels geldt dat de afstand tot de Oude Vaart groot genoeg blijft om deze niet te verstoren.

Natuurlijk is de combinatie van bedrijventerrein en windenergie ook mogelijk in het desbetreffende gebied, maar een bedrijventerrein is veel ingrijpender voor het landschap dan een windpark.

Het project betreft vier windmolens in de gemeente Meppel en zes in de gemeente Westerveld. Voor dit plan is dus de medewerking van beide gemeenten vereist. De gemeente Westerveld is op dit moment bezig met de uitvoering van een quickscan. Meppel heeft deze al uitgevoerd. Daarbij is ook over de grenzen van Meppel heengekeken en deze locatie wordt geschikt geacht. Het plan betreft een dubbele lijnopstelling van tweemaal vijf molens. Het ligt met een tussenruimte van 500 m in het verlengde

van het te ontwikkelen bedrijventerrein. Dit biedt weer een geleidelijke overgang in het landschap. Voordeel van dit park is dat het aan de rand van beide gemeenten ligt waardoor de overlast minimaal is. Tevens is de horizonvervuiling door de keuze voor twee rijen geminimaliseerd: in plaats van molens over een lengte van 2.700 m nu slechts over een lengte van 1.200 m. Het is ook een heel toegankelijk park. De Arendsweg loopt er dwars doorheen. Spreker wil niet zeggen dat de gemeente Westerveld de molens in de VVV-folders moet vermelden, maar durft wel te stellen dat de Arendsweg een druk befietste route zal worden. Een informatiepaneel of het organiseren van excursies door de plaatselijke horeca of middenstand kan in de behoefte van toeristen voorzien. Twee gemeenten werken zo mee aan het Nationaal milieubeleidsplan van de overheid met slechts één park.

Sprekers conclusies zijn dat wel degelijk ruimte voor windenergie is in de gemeenten Meppel en Westerveld, dat het zeer goed inpasbaar is in het landschap en dat het plan kan voorzien in de behoefte van twee gemeenten.

De omgeving van Meppel is het meest windrijke gebied van de provincie. Dit betekent dat men op die plaats het meeste rendement met molens kan behalen. Landschapsarchitecte Lon Schone ziet ook goede mogelijkheden voor de omgeving van Meppel, dat grote open ruimtes heeft. De wind komt daar aanzeilen van het IJsselmeer zonder weerstand te ontmoeten. De quickscan, uitgevoerd door de KEMA in opdracht van de gemeente Meppel, ziet goede mogelijkheden. De gemeente Westerveld is nu bezig met een quickscan. Deze gemeente wil namelijk ook serieus met dit onderwerp aan de slag.

De heer H. van de Meer spreekt in zijn brief aan de gemeenten over niet-uitgewerkte planvorming betreffende overige initiatieven in de provincie. Spreker had ook graag een inmiddels verder uitgewerkt plan gepresenteerd. De heer Van de Meer schrijft ook dat hij beseft dat de inventarisatie te vroeg was. Dit geeft in zekere zin aan dat men niet zorgvuldig met het onderwerp windenergie omgaat en dat het overhaast is om nu al voor slechts één locatie te kiezen.

De heer MENCKE spreekt namens de NLTO en de initiatiefgroep Wind Energie Compas (WEC). Hij merkt op dat duurzame energie volop in de belangstelling staat. Hoewel de nu bekende voorraden van de belangrijkste fossiele energiedragers nog toereikend zijn voor tientallen jaren, raken de meeste in de loop van deze eeuw uitgeput. Hoe meer dat het geval is, hoe groter de afhankelijkheid van alternatieve bronnen als

windenergie. In de Derde Energienota heeft het kabinet in december 1995 een ambitieuze doelstelling geformuleerd: in het jaar 2020 moet 10% van het energieverbruik in Nederland geleverd worden door energie uit duurzame bronnen. In het licht daarvan kan worden geconstateerd dat de noodzaak van duurzame energie zal toenemen. Duurzame energie heeft dus een zekere toekomst.

Spreker heeft het statenstuk over windenergie bestudeerd en het stemt hem tevreden dat de provincie duurzame energie een warm hart toedraagt. Uit ervaring kan hij zeggen dat bij de ontwikkeling van windenergieprojecten veel zaken komen kijken. Naast de financiële en projectmatige zaken zijn er ook veel lastige hobbels te nemen betreffende milieuhygiënische en esthetische aangelegenheden. Hij noemt in dit verband slagschaduw, horizonvervuiling, schitteringen, geluidsoverlast enz. Die problemen kunnen een behoorlijke vertraging opleveren tijdens het bestuurlijk-procedurele traject. Over de waarschijnlijkheid of een project überhaupt gerealiseerd kan worden, is weinig tot niets te zeggen. Dus ook over de haalbaarheid van het windturbinepark in Coevorden is vooraf niets te zeggen.

Het plaatsen van windturbines op of nabij industrieterreinen is zeer gecompliceerd. Hierbij doelt spreker met name op de hinder die ontstaat bij bedrijven die tevens op het industrieterrein zijn gevestigd. Uit praktijkvoorbeelden blijkt dat de Wet milieuhinder een kortere afstand toestaat dan de afstand die qua beleving eigenlijk gehanteerd zou moeten worden. De jurisprudentie over deze gevallen is omvangrijk.

Sprekers conclusie is dat het geven van bestuurlijke ruimte voor maar één project in Drenthe kan resulteren in helemaal geen project in deze provincie. Het is derhalve aan te bevelen, meerdere projecten toe te laten om in ieder geval de uiteindelijke plaatsingskansen van windmolens te vergroten. Uiteraard is het aan de verantwoordelijke overheden om voorwaarden te stellen aan de realisering van dergelijke projecten. De initiatiefgroep WEC wil in de dorpen Barger-Compascuum en Emmer-Compascuum tien windmolens in lijnopstelling bouwen langs de Nederlands-Duitse grens. Hij verzoekt de commissie niet in te stemmen met het tweede advies in het statenstuk dat ertoe strekt vooralsnog geen medewerking te verlenen aan een tweede locatie voor een windturbinepark.

De heer VAN DER SCHOOT zegt dat hij uiteraard voorstander is van schone energie. Is de gedeputeerde op de hoogte van het feit dat in

Fryslân proeven worden genomen met zogenoemde "horizontale" windmolens? De voordelen van deze windmolens zijn: minder hoog, minder horizonvervuilend, minder lawaai en minder vogelslachtoffers.

Wat betreft de plaats van het geplande windmolenpark in Coevorden - de noordoostkant - wijst spreker op het gevaar van windturbulenties. Op pagina 1 staat dat locaties onder andere moeten voldoen aan landschappelijke en cultuurhistorische voorwaarden, maar tegelijkertijd wordt gesteld dat windturbines een grote invloed hebben op het landschap in de wijde omgeving. Kan de gedeputeerde dit verklaren, bij voorkeur met het POP in de hand?

De heer KUIPER merkt op dat het voor eenieder die natuur, milieu en landschap een warm hart toedraagt niet vanzelfsprekend is dat windenergie wordt ingezet. In velerlei opzicht is windenergie natuurlijk een goede zaak. Hij heeft de mogelijke opbrengst in Drenthe berekend indien alle bedrijventerreinen niet met bedrijven maar met windmolens zouden worden ingericht.

Het lijkt de heer NIJENBRINKS dat deze opmerkingen beter kunnen worden gemaakt als de energienota aan de orde is.

De heer KUIPER kan zich daarin vinden, maar zegt dit aanloopje nodig te hebben om tot een conclusie te komen met betrekking tot het voorliggende voorstel van het college. De berekening wijst uit dat dan maximaal 1% van de totale elektriciteitsbehoefte in Nederland zou kunnen worden gedekt. Het gaat dan om windmolens met een vermogen waarop de heer Bouwknegt doelde. Plaatsing van windmolens bij Coevorden heeft dus vooral een symbolische waarde. Het is alsof je verwacht dat een brandende kaars in staat is een heel huis te verwarmen.

Uiteraard is spreker niet tegen windenergie, mits deze doordacht wordt gebruikt. Naast de in het stuk geformuleerde voorwaarden zouden nog enkele gebruiksvoorwaarden moeten worden geformuleerd. Windmolens moeten een onderdeel zijn van een synergetische energieaanpak op de locatie zelf. Bij de inzet van warmtekracht, warmtepompen, zonne-energie, hergebruik van afvalwater en bio-energie kan de windmolen een niet te onderschatten aanvullende betekenis krijgen.

Wat betreft de locatie wijst spreker ten slotte nog op het alternatief van het oude NAVO-depot waarvoor inwoners van Coevorden hun voorkeur hebben uitgesproken.

Mevrouw HUISMAN vindt het jammer dat deze beleidsbrief nu al aan de orde is. De commissie bezoekt volgende week immers enkele windenergieprojecten. Zij vindt niet dat uit de beleidsbrief blijkt dat de provincie windenergie een warm hart toedraagt. De heer Kuiper betoogt dat windenergie slechts een marginale rol kan vervullen als milieuvriendelijke energievoorziening, maar er zijn ook andere rapporten. Het Rijk verwacht initiatieven van de provincies. Daarin voorziet het POP en het is goed dat de provincie eerst met de gemeenten wil overleggen. Veel gemeenten zijn echter nog bezig met beleid te maken, terwijl de provincie nog bezig is met de energienota. Waarom komt het college nu alleen met de locatie Coevorden voor de dag? Ook in die gemeente is de discussie immers nog niet afgerond. Bovendien pleiten de milieufederaties voor een lijnopstelling en wijzen ze het idee om windmolenparken bij bedrijventerreinen te realiseren van de hand. Er zijn dus nogal wat onzekerheden en discussiepunten. Het college volgt echter de verkeerde volgorde: eerst een locatie aanwijzen en daarna een procedure ontwikkelen. Spreekster vraagt vervolgens of er contacten zijn met Duitsland en of er iets gedaan kan worden aan de problemen bij Twist. Afsluitend merkt zij op dat haar fractie niet op voorhand akkoord gaat met alleen maar een locatie bij Coevorden. Zij wenst een bredere discussie over windenergie aan de hand van de energienota.

De heer SLUITER beschouwt het voorstel van het college als een eerste aanzet in afwachting van de bredere discussie over energie. Als zodanig oordeelt hij positief over het voorstel. Het lijkt hem uit zorgvuldigheidsoverwegingen wenselijk een milieueffectrapport (MER) op te stellen, ook al omdat daarbij sprake is van bepaalde leereffecten.

Mevrouw MEDEMA wil in afwachting van de energienota dit voorstel meenemen naar haar fractie.

De heer FONK stelt vast dat het voorstel van het college niet meer behelst dan het instemmen met een uitwerkingsplan voor Coevorden. Hij gaat ervan uit dat het uitgewerkte plan in de commissie terugkomt. Een meer inhoudelijke discussie over energievoorziening dient te worden gevoerd aan de hand van de energienota. Zijn fractie kan zich vinden in het voorstel. Als Drenthe zijn taakstellingen niet in het windturbinepark bij Coevorden kan realiseren, kan altijd nog worden

gesproken over een tweede locatie. Dan zou wellicht kunnen worden gedacht aan de VAM-berg, waar al een natuurlijke thermiek is; bovendien is daar al een samenklontering van zaken die landschappelijk gesproken niet zo aantrekkelijk zijn.

De heer JONKER gaat akkoord met het voorstel en zal tijdens de behandeling van de energienota meer inhoudelijk op de zaak ingaan.

Ook de heer WENDT kan instemmen met het voorstel dat hij beschouwt als een eerste aanzet. Windenergie is vooral een kwestie van ruimtelijke ordening, vandaar dat dit voorstel in deze commissie wordt besproken.

Mevrouw DE VRIES beaamt dat windenergie een aspect is van ruimtelijke ordening. Daarom ook is in het POP ervoor gekozen alleen onder voorwaarden mee te werken aan windenergieparken met minimaal tien molens. Daartoe zou dan een uitwerkingsplan moeten worden opgesteld. Zij benadrukt dat het gemeentebestuur is dat de plannen opstelt en in hun bestemmingsplan verwerkt. Parallel daaraan verloopt dan de opstelling van het provinciale uitwerkingsplan conform het POP. Het ziet er niet naar uit dat Drenthe geschikt is voor horizontale windmolens. Uiteindelijk zijn er forse molens nodig om de nodige wind te vangen. De Provinciale Commissie voor het Omgevingsbeleid, waarin ook mensen van Monumentenzorg zitten, kan instemmen met de locatie Coevorden. Het NAVO-depot is onderdeel van het zoekgebied en is wellicht een kansrijke optie.

Dat is gekozen voor de locatie Coevorden en niet voor andere, heeft alles van doen met de in het POP geformuleerde voorwaarden, de bereidheid van het gemeentebestuur en de potenties van het gebied.

Er is niet met Duitsland overlegd. Daar zit het systeem van de ruimtelijke ordening heel anders in elkaar. Wel is bekend welke plannen men daar heeft. Het park in Coevorden zou goed aansluiten bij gerealiseerde en nog te realiseren voornemens over de grens.

Met Groningen is overleg gevoerd om tot de nodige afstemming te geraken. Als de locatie in Coevorden niet voldoende is, is zelfs een optie dat Groningen wellicht een stuk van de eventuele Drentse taakstelling op het gebied van windenergie zou kunnen overnemen.

De Europese regelgeving schrijft voor dat het bevoegd gezag, dat de bouw van meer dan tien windturbines of een vermogen van 10 MW

mogelijk maakt, moet beoordelen of er een milieueffectrapport moet worden opgesteld. De provincie moet het bestemmingsplan goedkeuren en spreekt daar dus een oordeel over uit. In het uitwerkingsplan zal hierop worden teruggekomen.

De heer KUIPER denkt dat het verstandig is om bij voorbaat een MER-procedure te starten om de procedure niet te langdurig en te ingewikkeld te maken.

Het lijkt de VOORZITTER dat de commissie niet op de stoel van de MER-plichtige moet gaan zitten, in casu de instantie die opdracht geeft tot de bouw.

Mevrouw DE VRIES merkt onder verwijzing naar de notitie van de Milieufederatie "Een frisse wind door Nederland" op dat die voor Nederland een taakstelling van 1.500 MW zien en voor Drenthe een taakstelling van 10 tot 35 MW. Eén park levert al meer dan 11,5 MW op en bovendien is er nog meer ruimte op de locatie Coevorden.

De VOORZITTER geeft de sprekers de gelegenheid voor een reactie op het antwoord van de gedeputeerde.

De heer HOEKSTRA vraagt zich af wat de perspectieven zijn voor gemeenten die gemotiveerd zijn om iets te maken van windenergie.

De heer MENCKE wijst erop dat de NLTO in samenwerking met NOVEM een voorlichtingsavond over windenergie heeft belegd. Daarbij was ook Economische Zaken aanwezig. Kennelijk is die voorlichting overbodig geweest en dat karakteriseert hij als onbehoorlijk bestuur.

TWEEDE TERMIJN

Mevrouw MEDEMA geeft de voorkeur aan een bredere discussie aan de hand van de energienota en wijst het voorstel van het college af.

Ook de heer VAN DER SCHOOT vindt het voorstel voorbarig. Het lijkt hem dat onderzoek naar bijvoorbeeld andersoortige windmolens zou moeten worden gestimuleerd.

De heer KUIPER kan zich daarin vinden en stelt voor de besluitvorming op te schorten. Hij wijst nogmaals op de wenselijkheid van een

energiepark, waarvan windenergie een integraal onderdeel is.

Mevrouw HUISMAN vindt dat de boel niet op slot mag worden gedaan. Zij vindt nader onderzoek nodig en meent dat de provincie zich niet mag beperken tot de locatie Coevorden. Zij vindt het verder jammer dat er geen overleg is gevoerd met Duitsland.

Mevrouw DE VRIES merkt aan het adres van mevrouw Huisman op dat voorgesteld wordt, "voor dit moment" geen medewerking te verlenen aan een tweede locatie, in afwachting van de door de staten vast te stellen Nota energiebeleid die natuurlijk over veel meer gaat dan alleen maar wind. Uit de contacten met Twist wordt duidelijk dat het in Duitsland anders is geregeld, waardoor het moeilijk is afspraken te maken over locaties en soorten windturbines.

De VOORZITTER stelt vast dat een minderheid van de commissie twijfels heeft over de ingeslagen richting.

De heer NIJENBRINKS wil graag enige precisering. Namens zijn fractie is gezegd dat de uitgewerkte plannen weer in de commissie moeten komen.

De VOORZITTER is ervan uitgegaan dat de fracties, die niet in tweede termijn het woord hebben gevoerd, kunnen instemmen met het voorstel van het college. Maar ook als de VVD tegen is, blijft het een minderheid die zich niet kan vinden in het stuk.

De heer NIJENBRINKS kan zich vinden in het formele verzoek van het college, maar wil zich niet volledig vastleggen.

De VOORZITTER zegt dat de staten volledig grip op de zaak houden nu er nog discussie zal plaatsvinden over de energienota.

Mevrouw DE VRIES sluit zich daarbij aan. Het gaat nu om de vraag of de commissie ermee kan instemmen dat wordt nagegaan of in Coevorden een windturbinepark kan worden gerealiseerd. Of er verder nog iets kan, hangt af van de discussie die de staten gaan voeren over de energienota.

13. Statencommissiestuk van 23 augustus 2000, kenmerk 34/6.3/2000008785, Afwijking van het Provinciaal omgevingsplan ten behoeve van de

vestiging van een asielzoekerscentrum te Hoogeveen

De heer WENDT stemt in met de voorgestelde afwijking van het POP ten behoeve van het asielzoekerscentrum in Hoogeveen.

De heren JONKER, FONK, ENGELS en LANGENKAMP en mevrouw MELLINK sluiten zich daarbij aan.

De heer VAN DER SCHOOT zegt dat er geen twijfel over bestaat dat asielzoekers op een prettige manier moeten worden ondergebracht. Hij vindt echter de voorgestelde afwijking van het POP wat selectief; een dergelijke afwijking is immers veelal niet aan de orde als het gaat om particulieren. Het lijkt erop dat de ter beschikking gestelde middelen en niet de noden van de mensen zelf de hulpvaardigheid beïnvloeden.

De heer DE HAAS zegt dat hij voornemens was, schriftelijke vragen te stellen over de vestiging van een asielzoekerscentrum in Hoogeveen. Aangezien deze kwestie op de agenda van deze commissie is geplaatst, zal hij die vragen nu stellen. Is het college met de OPD-fractie van mening dat op basis van opgedane ervaringen omzichtig omgesprongen moet worden met het oprichten van centra, waar meer dan 400 asielzoekers kunnen worden gehuisvest?

De VOORZITTER zegt dat dit niet aan de orde is.

De heer DE HAAS vindt niet dat het de voorzitter is die uitmaakt wat hij bij dit agendapunt te berde wil brengen.

Mevrouw MELLINK wijst erop dat het de voorzitter is die de orde van de vergadering bepaalt en dat nu de vraag aan de orde is wat de provincie kan doen.

De heer DE HAAS zegt dat in ambtelijk overleg is overeengekomen, dat hij zijn vragen tijdens deze commissievergadering zou stellen. Hij wil graag zijn betoog vervolgen.

De VOORZITTER geeft de heer De Haas de gelegenheid zijn vragen voor te lezen, maar adviseert de gedeputeerde er schriftelijk op te reageren.

Het heeft volgens de heer NIJENBRINKS weinig zin dat de heer De Haas zijn vragen voorleest. Welk overleg met het ambtelijk apparaat ook heeft

plaatsgevonden, het is de voorzitter die de orde van de vergadering bepaalt.

De VOORZITTER vindt het belangrijk dat de commissie zelf bepaalt wat er aan de orde komt en dat fracties aan de orde kunnen stellen wat zij belangrijk vinden. In dit geval is hij van mening dat de heer De Haas iets aan de orde stelt wat buiten het agendapunt ligt. Hij adviseert hem zijn vragen alsnog schriftelijk te stellen.

De heer DE HAAS legt zich uiteraard neer bij het besluit van de voorzitter, maar maakt wel ernstig bezwaar tegen deze gang van zaken. Hij neemt er kennis van dat hem het recht wordt ontnomen het woord te voeren over een punt dat op de agenda staat. Spreker vindt het zeer ondemocratisch een lid van de commissie niet de gelegenheid te geven het woord te voeren over een hem aangelegen onderwerp.

De VOORZITTER ontkent dat de heer De Haas dit onderwerp niet mag bespreken, alleen is dit niet de juiste plaats.

De heer DE HAAS vraagt waar hij deze kwestie dan wél aan de orde kan stellen.

De VOORZITTER antwoordt dat dit in de vergadering van de Statencommissie voor Bestuur, Financiën en Economie van aanstaande woensdag kan.

De heer DE HAAS wijst erop dat het gaat om een wijziging van het POP, een onderwerp dat in deze commissie thuishoort.

De VOORZITTER zegt dat hij met de heer De Haas in overleg zal treden over de wijze waarop hij zijn ei kwijt kan in de staten.

De heer ENGELS maakt daar bezwaar tegen. Hij vindt dat de normale procedure moet worden gevolgd. Het is aan de voorzitter of een betoog wel of niet binnen de orde is.

Mevrouw MELLINK is het eens met de voorzitter dat het betoog van de heer De Haas buiten de orde is.

De VOORZITTER geeft de gedeputeerde gelegenheid te reageren op de inbreng van de commissie.

Mevrouw DE VRIES volstaat met het uitspreken van een woord van dank.

14. Sluiting

De VOORZITTER sluit te 18.03 uur de vergadering.

TOEZEGGING

gedaan in de vergadering van de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit, gehouden op 11 september 2000 in het provinciehuis te Assen.

Pagina

- 12 De heer SWIERSTRA zegt toe nadere informatie te verstrekken over het CVV Emmen-Coevorden