

Op te bergen  
in de band van  
7 februari 2001

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

## *Verslag*

---

### **van de vergadering van de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit**

---

gehouden op 11 december 2000

---

## INHOUD

Opening	2
Mededelingen	2
Zuiderzeelijn	2
A31 (Emslandlinie)	12
Inspraakreactie Samenwerkingsverband op het beleidsvoornemen Nationaal verkeers- en vervoersplan	14
Sluiting	18

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

Verslag van de vergadering van de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit, gehouden op 11 december 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)  
W. Hoekstra (OPD)  
mw. I.J. Huisman-Holmersma (PvdA)  
T. Hopman (Ouderenpartij)  
K. Jonker (CDA)  
J. Kaspers (VVD)  
W.H. Kuiper (GroenLinks)  
J. Langenkamp (GroenLinks)  
mw. E.H. Mellink (PvdA)  
A.G.H. Peters (CDA)  
B. Popken (OPD)  
S.A. van der Schoot (Ouderenpartij)  
P. Sluiter (D66)  
A. Tuparia (PvdA)  
A. Wendt (GPV/RPF)  
mw. A. de Widt-Nieuwenhuizen (VVD)

### **Tevens aanwezig:**

W. Nijenbrinks (VVD)  
J.H. Schaap (PvdA)

### **Voorts aanwezig:**

S.B. Swierstra (VVD, gedeputeerde)  
H. Weggemans (PvdA, gedeputeerde)  
J. Kreling (secretaris)  
J. Kuiper  
J.A. Salomé  
F.G.A.M. Cox  
L. Hoven

### **Afwezig met kennisgeving:**

mw. G.M. Remmelts-Mulder (VVD)  
K.H. Smidt (VVD)

## 1. Opening

De VOORZITTER opent de vergadering.

## 2. Mededelingen

De VOORZITTER meldt dat de samenstelling van de commissie als volgt is gewijzigd: de heer Popken vervangt mevrouw Medema en de heer Hoekstra vervangt de heer De Haas. De leden van de Statencommissie voor Bestuur, Financiën en Economie zijn uitgenodigd om aanwezig te zijn bij de vergadering.

## 3. Statencommissiestuk van 29 november 2000, kenmerk 48/6.6/2000011907, Zuiderzeelijn

De heer BAAS merkt op dat de verschillende agendapunten een grote impuls van betekenis zijn voor de ruimtelijk-economische ontwikkelingen van Noord-Nederland. Bij de Zuiderzeelijn, bijvoorbeeld, gaat het om f 15 miljard in geval gekozen wordt voor een magneetzwefbaan (MZB). Dat betekent dat de grootst mogelijke zorgvuldigheid moet worden betracht. Het project mag dan ook op geen enkele manier worden beïnvloed door overwegingen van prestige of status. Een spoorwegverbinding tussen de Randstad en het Noorden zal een zeer belangrijke bijdrage leveren aan de ruimtelijk-economische ontwikkeling en daarmee aan het inlopen van de achterstand van Noord-Nederland. Het gaat immers niet alleen om Drenthe, maar ook om de provincies Groningen, Fryslân en - in het geval van een MZB - Flevoland. Na aanleg van de Hanzelijn kan gezegd worden dat aanleg van de Zuiderzeelijn voor Drenthe ook negatieve effecten heeft. Het integrale, noordelijke belang moet echter staan boven een geïsoleerd Drents belang. De bestaande spoorverbinding via Zwolle en Assen naar Groningen maakt deel uit van het NS-spoorwegnet en is, ook gezien de recente ervaringen, onaanvaardbaar kwetsbaar. De Stuurgroep Zuiderzeelijn moet dan ook een mandaat krijgen om - in het kader van de Regiovisie Groningen-Assen, waar de effecten van deze lijn het grootst zijn - mee te werken aan een sturend ruimtelijk beleid voor de zone van de Zuiderzeelijn. De argumenten in de beleidsbrief worden onderschreven. Bij dit alles moet het belang onderstreept worden van het optimaliseren van de aansluitingen Assen en Leeuwarden. In de Drentse situatie is dat het stadsgewestelijke

openbaar vervoer, zonder welk component de Zuiderzeelijn voor de provincie erg weinig toegevoegde waarde heeft.

Instemmen met de punten b en d van de beleidsbrief moet leiden tot een moment van bezinning. Nut en noodzaak van een snelle spoorverbinding met het Noorden zijn bewezen. De meer-waarde van een MZB, in verhouding tot de meer-kosten, blijft echter op twijfels stuiten. Deze zeer snelle optie, sneller dan een hogesnelheidslijn (HSL), kan als gevolg van zeer geavanceerde nieuwe technieken met behoud van het tijdsvoordeel een aantal tussenstops maken zodat het reizigersaanbod toeneemt. De MZB heeft echter geen aansluiting op een nationaal of internationaal net of op stations van andere vormen van openbaar vervoer, is meer horizonvervuilend en kost twee tot drie keer meer energie dan een conventionele HSL. Een magneetzwefbaan levert bovendien geen bijdrage aan het terugdringen van het personen- en goederenverkeer over de weg. Een en ander neemt niet weg dat de optie meegenomen mag worden in het overleg met de minister. Een bijdrage aan de Zuiderzeelijn (ZZL) door de provincie Drenthe wordt immers positief beoordeeld, mits gebonden aan de randvoorwaarde onder e van de beleidsbrief. Meer in het algemeen moet er overigens voor gewaakt worden dat als gevolg van een te optimistische calculatie de budgetten steeds opnieuw moeten worden verhoogd. Dat betekent dat bij de keuze voor een MZB de financiële bijdrage van de provincie aan een absoluut plafond moet worden gebonden.

De heer FABER complimenteert de Stuurgroep Zuiderzeelijn. Een ingrijpende beslissing moet immers worden voorafgegaan door gedegen voorbereiding en onderzoek. De rijksoverheid zal overigens in de planfase nog een nut- en noodzaakstudie laten uitvoeren. In het advies van het college wordt gevraagd om met vier punten in beginsel in te stemmen. Omdat er nog veel onzekerheden zijn, is het goed om te spreken van een beginselbesluit. Spreker stemt in met de keuze van punt b voor moderne technieken, voor de nieuwe eeuw, in dit geval de Metro-variant van de magneetzwefbaan. Het nadeel van het hoge energiegebruik wordt dan ook gecompenseerd door de diverse voordelen. De definitieve keuze hangt af van nadere onderzoeken, met name inzake de kosten en een tweede geldstroom.

De heer LANGENKAMP vraagt om een afweging te maken tussen de voor- en nadelen van de MZB.

De heer FABER noemt als voordelen de positieve invloed op de werkgelegenheid, de kortere reistijd en de aansluiting op de woningbouw. De uiteindelijke afweging zal gebaseerd zijn op de verschillende rapporten.

De keuze voor c wordt positief beoordeeld, waarbij een goede basis kan worden gevonden in de Regiovisie Groningen-Assen. Deze visie moet naadloos aansluiten bij de ruimtelijke invulling van een magneetzweeftrein. Dit moet de provincie Drenthe dan ook als een voorwaarde stellen. Als met punt d bedoeld wordt op de organisatorische kant van een en ander, valt ook dit in goede aarde. Onder punt e wordt gevraagd, in te stemmen met een financiële bijdrage die in verhouding dient te staan met de draagkracht van de provincie en de mogelijkheid om een tweede geldstroom te genereren. Deze ondoorzichtige voorstelling van zaken dwingt tot terughoudendheid. Een keuze voor de ZZL-IC, de goedkoopste variant, levert volgens het rapport een rijksbijdrage op van f 5,8 miljard. Kan de stuurgroep erop aandringen dat in Den Haag wordt toegezegd dat juist een snellere treinverbinding financieel wordt vertaald, minimaal op het niveau van de HSL? Een keuze voor de aanleg van een magneetzweeftrein brengt een extra investering in de lijn Almere-Schiphol met zich mee van twee en een half tot vier miljard gulden. In de berekening van de wielvariant is opvallend dat het rollend materieel niet meegenomen wordt als het om de HSL gaat. De BTW en eventuele geluidsschermen zijn eveneens niet meegenomen in de berekeningen. Wat zijn hiervan de financiële gevolgen? Waarom staan in de stukken de bijdragen van de provincie Noord-Holland, Amsterdam en Schiphol niet vermeld? Ook zij hebben toch belang bij een snelle verbinding met het Noorden?

Het belang van de aanleg van een MZB wordt vertaald in diverse doeleinden, waarbij de verdeling van ruimtelijke activiteiten over geheel Nederland het hoofddoel is. Vandaar dat het heel normaal is als de rijksoverheid dit nationale belang financiert. Het is verwonderlijk dat het Samenwerkingsverband Noord-Nederland (SNN) al in een vroeg stadium de resterende Interdepartementale Commissie Economische Structuurversterking (ICES-) gelden aan het kabinet heeft toegezegd voor dit project. Is dit niet een sigaar uit eigen doos? Kan het ICES-geld wel gemist worden met het oog op het Kompas? De stuurgroep moet dan ook de opdracht krijgen

ervoor zorg te dragen dat het Rijk en het Consortium Transrapid de nodige financiën kunnen genereren.

Het mandaat van de stuurgroep mag inzake de financiële bijdrage niet inhouden dat de staten van Drenthe gebonden zijn aan de voorstellen van de stuurgroep. Het budgetrecht hoort toe aan de staten. Enthousiasme mag niet leiden tot ondoorzichtige toezeggingen. Dat neemt niet weg dat een substantiële bijdrage bespreekbaar is. Het gaat dan overigens alleen om investeringen en niet om een bijdrage aan de exploitatie. Spreker verwerpt bovendien een financiering via opcenten. In MZB, Ruimtelijke verkenning en bereikbaarheid terminallocaties, staat dat aanzuigende effecten mogen worden verwacht. Het is vanzelfsprekend dat de uitwerking op ruimtelijk gebied een gezamenlijk project moet worden met als basis de regiovisie Assen-Groningen. De "spin-off" van de MZB is voor Drenthe overigens wat minder. Volgens de verkenning kunnen er beperkingen op ontwikkelingen gelden die de terminallocaties frustreren. Dit mag nooit leiden tot het leegzuigen van de stedelijke kernen van Drenthe, bijvoorbeeld wat betreft de detailhandel.

De stuurgroep moet er overigens alles aan doen om de magneetzweefbaan door te trekken naar Bremen, Hamburg en wellicht nog verder Europa in.

De heer NIJENBRINKS constateert dat begin januari 2001 het Noorden door middel van de Stuurgroep Zuiderzeelijn onderhandelingen voert met de minister van Verkeer en Waterstaat over het onderzoek van het Departement van Verkeer en Waterstaat naar een snelle treinverbinding tussen de Randstad en Noord-Nederland. Dit is het voorlopige sluitstuk van een jarenlange ontwikkeling die met de Langman-akkoorden en het regeerakkoord in 1998 is bevestigd. Vast staat dat de Zuiderzeelijn, een majeur project, er komt en dat met de uitvoering wordt begonnen voor het jaar 2010. Ook zal de Hanzelijn worden gerealiseerd in de periode tot het jaar 2007.

Het werk van de stuurgroep en de partners in het traject kan op waardering rekenen. Er wordt dan ook terecht de uitdaging aangegaan om te bewijzen dat de Zuiderzeelijn uitgevoerd kan worden als een magneetzweefbaan, een systemsprong in het traditionele denken over ruimte, mobiliteit en economie. Studies wijzen uit dat een MZB de grootste effecten sorteert op ruimtelijk en sociaal-economisch vlak. Tevens wordt er bij keuze voor deze variant minder beslag op natuur en landschap gelegd. Door de hoge

snelheid, de hoge frequentie en het grote aantal reizigers is het energieverbruik echter hoger. Bij de afweging omtrent de effecten voor Drenthe van aanleg van de Zuiderzeelijn dient het belang van een snelle verbinding van de Randstad met het Noorden, naast aanleg van de Hanzelijn, te worden betrokken. Spreker onderschrijft deze landsdelige opstelling. Er moet dan ook een sturend, ruimtelijk beleid voor de gehele corridor van de Zuiderzeelijn komen. Voor de provincie Drenthe is met name de aansluiting vanuit de regio Assen-Groningen van belang. In dit verband moet er een nadere studie komen naar het optimaal inspelen op de nieuwe verbinding van het Noorden met de Randstad en Noord-Duitsland, eventueel in verband met de evaluatie van het Provinciaal omgevingsplan (POP).

Keuze voor een magneetzwefbaan zal een substantiële regionale bijdrage inhouden. Het uitgangspunt daarbij moet worden gevormd door de meerkosten ten opzichte van de referentievariant. Hierbij moeten ook de oplossingen van infrastructuurproblemen in de Randstad worden betrokken. Bij de vaststelling van afzonderlijke regionale bijdragen moet de overwaarde van de tweede geldstroom worden betrokken. De bijdrage van Drenthe dient in verhouding te staan tot de draagkracht van de provincie - waarbij een verhoging van de opcenten nog niet aan de orde is - en tot de meerwaarde van de Zuiderzeelijn voor bedrijfsleven en inwoners van de provincie. Spreker stemt al met al in met het advies van het college.

De heer SLUITER deelt het advies op in twee delen: het verlenen van een mandaat aan de stuurgroep en beginselinstemming op vier punten. Mandatering van een bovenprovinciale stuurgroep, een projectmatige aanpak, kan snel, efficiënt en doelgericht werken. Voor succes en accuratesse is overigens van belang dat het gevraagde mandaat nauw aansluit bij de opvatting van de staten over aanpak en inrichting van de beoogde snelle treinverbinding.

De aanpak en inrichting wordt volgens het advies ingevuld met een gezamenlijke, noordelijke, ruimtelijke en bestuurlijke aanpak, een gezamenlijke financiële verantwoordelijkheid en een voorkeur voor een magneetzwefbaan. Een en ander spitst zich toe op de vraag of er al dan niet een magneetzwefbaan behoort te komen. Dat is echter veel te vroeg in de gedachtebepaling over

de Zuiderzeelijn. De provincie lijkt immers nu al te zweven.

Spreker is voorstander van aanleg van een Zuiderzeelijn. Aanleg van infrastructuur is immers nodig voor economische ontwikkeling, al vormt dit geen garantie. Bij dit alles moet het noordelijke denken het specifieke Drentse belang overstijgen. Vanuit Drenthe bezien is de Hanzelijn overigens wellicht belangrijker dan de Zuiderzeelijn. De keuze voor een MZB kan gemotiveerd worden door een hunkering naar nieuwe technieken. De landschappelijke inpassing levert bovendien geen wezenlijk andere problemen dan de aanleg van een traditionele spoordijk. Inzake geluidshinder lijkt de keuze er een tussen overmatige herrie en te veel lawaai. De keuze tegen een MZB kan men motiveren met de investeringonzekerheid. De bandbreedte van  $f$  10 tot  $f$  15 miljard is te groot voor een solide voorkeur. Wie wordt immers het kind van de rekening bij een opneemde-investering? Ook de systeemsprong brengt onvoorziene risico's met zich mee. De MZB is bovendien alleen geschikt voor personenvervoer, een beperkte functie ten opzichte van een meer traditionele uitvoering. De magneetzwefbaan kent daarnaast een forse energieconsumptie bij hoge snelheden.

Spreker kiest voor de wielvariant van een Zuiderzeelijn, de ZZL-HSL. De reistijd wordt substantieel bekort terwijl ook goederenvervoer mogelijk blijft. De HSL scoort aanzienlijk gunstiger dan de MZB qua milieubelasting. Inzake aspecten en investering en techniek zijn de zaken bovendien meer overzichtelijk.

De heer KASPERS merkt op dat er nog geen enkel goederenvervoer op HSL-lijnen bestaat. Hoe kan snel personenvervoer en langzaam goederenvervoer op hetzelfde traject worden gecombineerd?

De heer SLUITER wijst erop dat de keuze voor een magneetzwefbaan de mogelijkheid van goederenvervoer per definitie uitsluit. Het traject kan in de daluren, 's nachts, voor goederenvervoer worden benut.

De heer FABER is van mening dat de HSL door te weinig stops niet de gewenste stimulans voor de economische ontwikkeling zal betekenen.

De heer SLUITER erkent dat de HSL ietsje langzamer rijdt dan een magneetweeftrein. De belangrijkste reden voor aanleg van de Zuiderzeelijn is de wens tot verkleining van het economische faseverschil tussen het Noorden en de Randstad. Een MZB voegt hierbij niet wezenlijk meer aan toe dan een HSL. Als er bovendien zo'n *f* 15 miljard ingezet lijkt te kunnen worden, is dat geld dan het best besteed aan de meerkosten van een MZB boven een HSL? Rendeert dit met het oog op het inlopen van de economische achterstand?

De lobby rond de MZB-variant van de Zuiderzeelijn was af en toe teveel geronk en gesnork. Daardoor ontstond het beeld van bestuurders die per se een magneetweefbaan willen.

De heer VAN DER SCHOOT constateert dat een snelle MZB-verbinding feitelijk en psychologisch de afstand tussen het Noorden en de Randstad, en vice versa, verkleint. Het belang van de Randstad moet helder worden geformuleerd met het oog op de bijdrage die van die kant wordt verwacht. Het gaat hier in feite om een nationaal belang. Een MZB-verbinding, met een keuze voor de snelste lijn, maakt vestiging van hoogwaardige industrie en opleiding in Noord-Nederland mogelijk. Het kan ertoe leiden dat de Philips-leiding alsnog in het noorden blijft. Een snelle verbinding geeft Noord-Nederland bovendien een centrumfunctie ten opzichte van Duitsland en Scandinavië op de dienstverleningsmarkt. Het kan tevens een interregionale impuls geven in de relatie met Duitsland. Een snelle verbinding moet daarnaast vanuit SNN-perspectief worden gewaardeerd en geëffectueerd. Financiering van een en ander door verhoging van de motorrijtuigenbelasting of onroerendezaakbelasting (OZB) is overigens uit den boze.

Spreker kan zich vinden in het voorstel.

De heer HOEKSTRA geeft aan altijd voorstander te zijn geweest van studies naar de Zuiderzeelijn, MZB en andere infrastructurele werken. Het is immers van belang wat de effecten hiervan voor het Noorden zijn. De conclusies van het NEI-rapport zijn zorgwekkend. Voor het Noorden en Drenthe kleven immers de nodige negatieve kanten aan de magneetweefbaan. Zo kan die leiden tot het verlies van veertienhonderd banen en zullen de files in het Noorden niet veel korter worden. Bovendien zal volgens dr. Elhorst naast een toenemende welvaart tevens een aanzuigende

werking optreden van mensen uit de Randstad die in het Noorden komen wonen. De toenemende bevolkingsdruk vanuit de Randstad zal een stuwend effect hebben op de prijzen van onroerend goed in de buurt van de stations. Dit zal op den duur een effect hebben voor de hoogte van de huren, wat het gevaar van een komende tweedeling tussen huizenbezitters en niet-huizenbezitters doet toenemen. Er zal tevens meer verkeer optreden rond de stations. Ook deze negatieve effecten behoren tot de kosten van aanleg van een MZB.

Het Japanse voorbeeld van de Shinkansen, een snelle en comfortabele treinverbinding op palen, laat zien dat de magneetweefbaan zelf een enorm lelijk obstakel in de ruimte vormt. Ook dat is een bezwaar van de MZB.

De heer FABER wijst erop dat de MZB naast de A7 en de A6 is gepland.

De heer HOEKSTRA antwoordt dat dit een deel van de bezwaren wegneemt. Het blijft echter bezwaarlijk dat de MZB een stuk van het Noorden zichtbaar doorklieft.

Financiering van de MZB door middel van verhoging van de OZB is niet goed aanvaardbaar. In dat geval moet de burger duidelijk uitgelegd worden dat hij voor hogere kosten komt te staan. Ook financiering door middel van de opcenten is niet de juiste weg. Dat geldt tevens voor het gedeeltelijk financieren via de opbrengst van verkoop van aandelen Nuon en Essent. Inzet van de Langman-gelden is tot slot eveneens (voorlopig) niet aan de orde. Het NEI-rapport laat immers zien dat er niet substantieel veel extra werkgelegenheid wordt verwacht. Wellicht dat nadere rapporten meer duidelijkheid verschaffen.

Spreker kan niet op voorhand een mandaat verstrekken aan de stuurgroep om te onderhandelen over een magneetweefbaan met de minister van verkeer en waterstaat. Op dit moment moeten de andere varianten hierbij worden betrokken. De "second-best"-oplossing, een opgewaardeerde Hanzelijn, moet in beeld blijven met het oog op het belang van Drenthe. Een MZB kost de provincie Drenthe immers veertienhonderd banen, wat overigens verdisconteerd moet worden in de Drentse component in de regionale financiële bijdrage. Het punt c van de beleidsbrief kan op instemming rekenen. Er moet immers goed gekeken worden naar een gezamenlijke ruimtelijke aanpak.

De heer KUIPER vindt dat er een betere openbaarvervoersverbinding moet komen tussen Amsterdam en het Noorden. Een snelle verbinding vormt een goed alternatief voor autovervoer via de A7. De reistijd wordt verkort en de tussenliggende stations, zoals Drachten en Heerenveen, worden beter aangesloten op het landelijke spoorwegnet. Een openbaarvervoersverbinding heeft overigens consequenties voor het energieverbruik. In de toekomst, zeker over een halve eeuw, kan een vervoersprobleem worden voorzien als gevolg van tekorten op dit gebied. Indachtig de Klimaatconferentie in Den Haag moet er fors op energie worden bespaard, ook op dit afgeleide vlak. Er moet rekening worden gehouden met een toekomstige energiegebruikreductie van tenminste 50%. Particulier vervoer past hier minder goed bij door relatief groot energieverbruik.

Openbaarvervoersvoorzieningen die de minste fossiele brandstoffen gebruiken zijn het beste alternatief, wat de keuze inhoudt voor het "upgraden" van bestaand spoor met het oog op een verhoogde snelheid. Deze snelle verbinding zal echter meer moeten worden gericht op Amsterdam en de andere steden in de Randstad dan op Schiphol. Een getal van 44 miljoen luchtpassagiers via Schiphol is immers op grond van milieu- en energieoverwegingen nu al te veel. De realisatie van de Hanzelijn is eveneens essentieel. Daar kan de fixatie op het westen bijgestuurd worden door enkele alternatieven te bekijken voor een spoorverbinding tussen Noord-Nederland en Oost-Nederland. Vanuit Hoogeveen zijn verschillende spoortrajecten te leggen met Hardenberg, Coevorden of Emmen. De provincie Drenthe heeft veel meer baat bij een dergelijke verbinding.

De heer FABER vraagt zich af of GroenLinks kiest voor opwaardering van de Hanzelijn.

De heer KUIPER geeft aan dat ook aanleg van een spoorlijn volgens het Zuiderzeetraject tussen Groningen en Amsterdam een goed alternatief vormt. Er is gekozen voor een en/en-benadering. Meer in het algemeen verdienen de kritische opmerkingen van de milieubewegingen over de werkgelegenheidswinst steun. De miljarden aan investeringen leveren verhoudingsgewijs weinig extra arbeidsplaatsen op. In de provincie Drenthe is het effect zelfs negatief. Rendeert dit project eigenlijk wel? Het gebruik van versluierende termen bij de onderlinge vergelijking zoals arbeidsmigratie en woonmigratie, en het

tendentieus waarden van de data, wekken suggesties die buiten alle proporties zijn.

Bij het sterk gepromote alternatief van de magneetwefbaan is het milieulandschapsaspect zwaarwegend maar niet doorslaggevend. De MZB scoort relatief positief inzake ruimtelijk beslag en geluid en negatief inzake inpassing in het landschap. Doorslaggevend is echter het energieverbruik. Het onderzoek gaat uit van een frequentie van zes treinen per uur bij een MZB en vier treinen per uur bij de andere varianten. Het energieverbruik ligt dus waarschijnlijk nog anderhalf keer hoger dan bij minder frequentievarianten. Het is onacceptabel dat gekozen zou worden voor een vervoersalternatief dat nog meer natuurlijke hulpbronnen opsoupeert dan het particulier vervoer, zeker als het zo weinig arbeidsplaatsen oplevert. Er moet voor een vervoerssysteem gekozen worden dat zo efficiënt mogelijk omspringt met de beschikbare hulpbronnen. Bij de keuze voor de magneetwefbaan wordt bovendien de exploitatie uit het oog verloren. De inschatting dat 75.000 mensen per dag met deze dure voorziening zullen reizen, f 150,- voor een retourtje Groningen-Schiphol, is niet realistisch. Alternatieve railvervoerssystemen kunnen daarentegen opgenomen worden in de NS-tarieven-structuur. Ook kan het talud door middel van een derde rail geschikt worden gemaakt voor goederenvervoer. In de toekomst zal een traditioneel railvervoerssysteem sterk energiebesparend en tevens kostenbesparend zijn ten opzichte van autovervoer en een magneetwefbaan.

Spreker zal de besteding van algemene middelen, de opcenten of de opbrengst van de verkoop van aandelen van energiebedrijven voor het nu gevraagde doel niet goedkeuren. Niet het Noorden, maar het Rijk draagt de verantwoordelijkheid voor de financiering van de Zuiderzeelijn. Dat houdt geen besteding van Kompas-gelden in.

De presentatie van de magneetwefbaan is zo nadrukkelijk geweest dat alternatieven met een eigen afwegingskader niet meer aan de orde konden komen. De voordelen zijn de mensen onevenredig vaak voorgespiegeld, waarbij de nadelen zijn weggelaten. Een goed voorbeeld is de vraag in de enquête of men bereid is een toeslag te betalen. Daarbij was niet duidelijk waarop die toeslag moet worden berekend.

Een railverbinding tussen het Noorden en het Westen van Nederland, door Friesland en Flevoland, is om verschillende redenen noodzakelijk. Daarbij is te veel gekeken naar alleen



de magneetweefbaan. De verbinding heeft echter zoveel consequenties dat het erdoor drukken van een variant niet gewenst is. Er moet vooral goed gekeken worden naar de gevolgen voor het milieu, het energiegebruik, de investering per verkregen arbeidsplaats en de inpasbaarheid van bestaande systemen. Investerings moeten plaatsvinden door het Rijk. Daarbij mogen geen oneigenlijke bronnen worden aangeboord, zoals de Langman-gelden.

De heer FABER vraagt of het doorsnijden van belangrijke natuurgebieden van de Hanzelijn-plus bij Meppel, Hoogeveen en Assen niet zwaar weegt voor GroenLinks.

De heer KUIPER merkt op dat de consequenties van het alternatief van de magneetweefbaan uitermate goed zijn onderzocht. De alternatieven van ZZL-IC of ZZL-HSL moeten eveneens goed onderzocht worden op consequenties voor natuurgebieden, landschapsverstoring en geluidsverstoring, zodat een vergelijking van de alternatieven mogelijk wordt. Het energieverbruik blijft echter doorslaggevend.

De heer TUPARIA stipt aan dat voor de eerste keer inhoudelijk wordt gesproken over de invulling van een snelle verbinding tussen de Randstad en Groningen. Die is met name nodig voor een economische structuurversterking van het Noorden. Het college stelt juist dat Noord-Nederland nooit eerder voor zo'n uitdagende discussie heeft gestaan: over een hoogwaardige technieksprong en het bijbehorend perspectief van nieuw ruimtelijk denken in nationale context. Zorgvuldigheid is een sleutelbegrip bij dit nog langdurige proces.

Gedeputeerde staten (GS) vragen de commissie om een advies uit te brengen over een mandaat aan de Stuurgroep Zuiderzeelijn om verder met het Rijk te onderhandelen, waarbij volgens het college de optie van een magneetweefbaan in de Metro-variant de voorkeur verdient. De resultaten van de verschillende onderzoeken worden uiteraard bij de afwegingen voor een advies betrokken. Deze resultaten worden overigens door verschillende partijen verschillend beoordeeld.

Het grote energieverbruik is een negatief punt aan de MZB. Ook de kosten van aanleg van een magneetweefbaan in de Metro-variant zijn nog onduidelijk. Bij de keuze voor een goedkopere variant kan het overgebleven geld aangewend worden voor het investeren in moderne technologie zoals de digitale snelweg. Er is echter nauwelijks sprake van substitutie. De effecten voor Drenthe

zijn sowieso minimaal. Er is dus geen aanleiding voor een hallelujasfeer, al is een voordeel dat ruimtelijke inpassing in Drenthe niet of nauwelijks van toepassing is. Het gezamenlijk optrekken van het Noorden in SNN-verband is voor dit majeure project overigens van belang.

Bij het plussen en minnen met betrekking tot de ruimtelijke en sociaal-economische effecten speelt de aanleg van de Hanzelijn een belangrijke rol. De effecten hiervan zijn op sociaal-economisch vlak direct merkbaar. Hier wegen factoren als landschaps- en milieubeslag zwaarder mee. Met inachtneming van de kritische kanttekeningen kan een forse meerderheid van de PvdA-fractie op basis van de huidige stukken en informatie het gevraagde mandaat aan de stuurgroep verlenen. De stuurgroep zal zich echter uitdrukkelijk moeten inzetten voor een forse bijdrage van het Rijk. Ook in het nieuwe Nationaal verkeers- en vervoersplan (NVVP) staat immers dat infrastructuur een zaak van de rijksoverheid is.

De heer LANGENKAMP constateert dat de gewenste economische structuurversterking van het Noorden datzelfde Noorden blijkbaar niet al te veel mag kosten. Eenzelfde standpunt wordt door de fracties van CDA en VVD ingenomen.

De heer NIJENBRINKS geeft aan dat er bij aanleg van een magneetweefbaan sprake mag zijn van een substantiële bijdrage, tegen de achtergrond van de draagkracht van de provincie Drenthe.

De heer TUPARIA zegt niet gesproken te hebben over de draagkracht van de provincie Drenthe. De bedoelde economische structuurversterking is overigens toegezegd door het kabinet. Het Rijk zal dus met een flinke financiële bijdrage moeten komen aan een magneetweefbaan in de Metro-variant. Financiering via verhoging van de OZB of de motorrijtuigenbelasting is dan ook absoluut niet aan de orde.

De heer HOEKSTRA legt uit dat stijgende woningprijzen als gevolg van de komst van de MZB meer inkomsten opleveren door middel van de OZB.

De heer TUPARIA vindt de opmerking niet relevant, omdat de halteplaatsen niet in Drenthe liggen.

Naar verwachting volgt er een planstudie, waarbij alle aspecten de revue zullen passeren: nut en noodzaak en de verschillende varianten.

Mede met het oog hierop moet het college de staten zo snel mogelijk op de hoogte stellen van het resultaat van de onderhandelingen. In het lange traject naar een definitief kabinetsbesluit, waarbij het informeren van de Drentse politiek van groot belang is, moet overigens een terugvaloptie worden ingebouwd.

Heeft het college overwogen om Europese subsidies aan te trekken, mede met het oog op het doortrekken naar Hamburg? Wordt het geen tijd ook de burgers alle benodigde informatie te verstrekken?

De heer SLUITER vraagt of de burger niet alleen geïnformeerd moet worden maar wellicht ook naar een mening moet worden gevraagd.

De heer TUPARIA wijst erop dat volgens de website van de Zuiderzeelijn 70% van de mensen voor de voorliggende variant is.

De punten a, b, c en d kunnen in principe instemming vinden. Punt e moet echter nader worden toegelicht door het college.

De heer ENGELS vraagt zich af hoe "de forse meerderheid" van de fractie van de PvdA zich tijdens de vergadering van de Interprovinciale Statencommissie (Ipsc) morgen zal opstellen.

De heer TUPARIA vindt dat men maar enig geduld moet betrachten.

De heer NIJENBRINKS wil graag horen wat een forse meerderheid van de PvdA-fractie inhoudt.

De heer TUPARIA zegt dat er tijdens de Ipsc niet wordt gestemd.

De heer SWIERSTRA merkt op dat alle fracties onderkennen dat het gaat om een historisch, fundamenteel project voor geheel Noord-Nederland en zeker ook voor Drenthe. De impact op het ruimtelijke, economische, financiële en sociale vlak is van grote omvang. Een en ander vergt een buitengewoon voorzichtige en verstandige opstelling. Het is dan ook van groot belang dat alle fracties de benodigde nuances aangeven. De mogelijkheid om de grote sprong te maken moet bekeken worden, met een open oog voor de problemen en risico's die dit met zich meebrengt. Dit houdt ook een voorzichtige opstelling in bij de onderhandelingen. Het gevraagde mandaat is dan ook zeker geen carte blanche, maar een mandaat

om het besluitvormingsproces verder te krijgen, als het kan in de richting die door de verschillende staten wordt gewenst. Het bestuur van de Stichting Zuiderzeelijn koppelt veelvuldig terug naar het dagelijks bestuur van het SNN, het Ipsc en de individuele statenvergaderingen, mede met het oog op het budgetrecht.

Het belang van een snelle Zuiderzeelijn wordt door eenieder erkend. De website geeft dan ook alle openheid over de op dit moment bekende onderzoeksresultaten. Er is de afgelopen maanden veel onderzoek verricht inzake technische, financiële en economische aspecten en de ruimtelijke inpassing en ruimtelijke consequenties. De een vindt de informatie te veel propaganda, de ander vindt dat er frequenter geïnformeerd moet worden. Het nog lange traject geeft gelukkig alle mogelijkheid om alle details nader te verkennen. Er zal immers nog geen definitief besluit worden genomen. Na het principebesluit volgen nog de planstudiefase en milieueffectrapportage(MER-) studies. Dat neemt niet weg dat de staten gevraagd wordt een richting aan te geven. Op grond van de onderzoeksresultaten moet dat volgens het college de magneetweefbaan in de Metro-variant zijn. Het technische voordeel van de MZB is de systeemsprong. Daarnaast is er sprake van een grote ruimtelijk-economische impact en mogelijk grote ruimtelijke en landschappelijke gevolgen. De resultaten wijzen erop dat de overheden moeten proberen hier gezamenlijk beleid te voeren. Noord-Drenthe ligt in de directe invloedssfeer van de magneetweefbaan. De bedoelde effecten kunnen zich echter tot ver in de provincie uitstrekken. Vanuit de optiek dat een snelle Zuiderzeelijn er in ieder geval moet of mag komen, kan vastgesteld worden dat alle wielvarianten negatiever scoren dan een MZB als het gaat om een fundamentele systeemsprong. De reistijdverkortings kan men relativeren. Het verschil tussen een MZB en een ZZL-HSL is een kwartiertje. Een reistijd van drie kwartier tot een uur is ook internationaal gezien echter het maximum in de psychologie van de reizigers. Een HSL-variant kent bovendien niet het aantal stopplaatsen van een magneetweefbaan. Bij dit alles wordt uitgegaan van aanleg van de Hanzelijn, met diverse goederenvervoermogelijkheden en extra ontsluiting voor Noord-Nederland. Op dit vlak is een keuze voor een HSL-variant dus niet noodzakelijk. De Hanzelijn biedt overigens mogelijkheden voor het traject in Zuid-Drenthe.

Voor de aanleg van de Zuiderzeeverbinding is door

de rijksoverheid minimaal f 5,7 miljard toegezegd. Nu het niet gaat om een (normale) spoorverbinding, maar om een extra toevoeging voor Noord-Nederland, is het gerechtvaardigd dat deze regio meefinanciert. De vraag of en zo ja, in welke mate, is afhankelijk van de onderhandelingen met het Rijk, wellicht met Brussel en met het Consortium Transrapid. De provincie Drenthe heeft daarbij als plafond gesteld een bedrag naar rato van wat Drenthe redelijkerwijs kan ontfangen aan de Zuiderzeelijn en de draagkracht van de provincie in relatie tot andere financiële mogelijkheden in de provincie. Hiernaar zal nog onderzoek moeten worden gedaan. Een (theoretische) mogelijkheid is het afkomen van de waardevermeerdering van huizen, grond en gebouwen via de MZB. Dan moet er wel een duidelijk belang worden vastgesteld.

De heer NIJENBRINKS is van mening dat dit argument niet voor de gehele provincie geldt.

De heer SWIERSTRA geeft aan dat in eerste instantie de gemeenten hier aan zet zijn.

De heer HOEKSTRA wijst erop dat alleen bezitters van koopwoningen van de waardestijging profiteren. Zij zullen echter tevens, en uiteindelijk via huurverhoging ook huurders in de omgeving van de halteplaatsen, aan de MZB meebetalen zonder er wellicht gebruik van te maken.

De heer SWIERSTRA antwoordt dat er naast de OZB vele andere mogelijkheden zijn om de bedoelde waardevermeerdering als gevolg van de Zuiderzeelijn te incasseren. Een algemene waardestijging van huizen betekent overigens niet dat de OZB-tarieven direct en altijd worden verhoogd. Het college opteert op dit moment overigens niet om de motorrijtuigenbelasting hierbij in te zetten.

De staten lijken al met al in te stemmen met het advies. Spreker geeft aan dat als er een fundamenteel punt wordt bereikt, dit terug zal komen in de staten.

De heer VAN DER SCHOOT vraagt naar de omschrijving van het randstedelijke belang van de activiteiten. Aangezien het Rijk zo positief is over de "overloop" naar het Noorden, mag de rijksoverheid toch ook aangesproken worden op een goede infrastructurele verbinding?

De heer SWIERSTRA merkt op dat de lobby in dit verband mede gericht is op het creëren van

draagvlak in de Randstad. Er wordt echter reeds een claim op het Rijk gelegd inzake financiering. Bovendien kan het hameren op het (economische) belang van de Randstad bij een Zuiderzeelijn van antwoord worden voorzien door te wijzen op het belang van het Noorden van Nederland bij, bijvoorbeeld, de Maasvlakte of een rondje Randstad.

De heer HOEKSTRA vraagt of het college bereid is de stuurgroep mede te delen dat een minderheid van de staten tegen een magneetweefbaan is.

De heer SWIERSTRA beaamt dit. Dit is immers in het belang van zowel de openbaarheid als de weging van alle elementen na de nodige studies. Bij de vorige Langmanakkoorden is aangegeven dat de volgende tranches aan ICES-gelden mede betrokken mogen worden bij de financieringsdiscussie bij de Zuiderzeelijn. Dat betekent niet per definitie: volledig besteden aan. Daarbij mag overigens niet uit het oog verloren worden dat ICES-gelden door het Rijk ingezet worden op basis van kosten-/batenanalyses.

De heer LANGENKAMP wijst erop dat het PvdA-Tweede Kamerlid Van Gijzel onlangs heeft gezegd dat het Noorden zich niet moet verkijken op het belang van de Randstad bij een Zuiderzeeverbinding. Volgens hem heeft de Randstad het Noorden niet nodig.

De heer SWIERSTRA geeft aan dat het pleidooi aan het adres van de Randstad gewoon doorgaat.

De heer KUIPER is bekend dat het kabinet wellicht in februari een beslissing neemt over de aanleg van de Zuiderzeelijn. Hoe wordt een en ander teruggekoppeld naar de staten?

De heer SWIERSTRA legt uit dat afhankelijk van het voortgangsbesluit - en de vraag of het afwijkt van wat inmiddels door de staten is besloten - bepaald moet worden wanneer het van belang is in SNN-verband, in de IPSC of met de staten te spreken. Nieuwe studies die tot nieuwe overwegingen leiden, nieuwe financiële beslissingen of fundamentele beslissingen, zullen uiteraard aan de staten worden voorgelegd. Het specifieke belang voor Drenthe van een en ander is van belang. In dit verband is het verlies van veertienhonderd banen genoemd. De bedoelde studies zijn echter gebaseerd op een effect in het jaar 2020, zodat alle effecten, positief en negatief, node gerelativeerd zullen moeten

worden. De mindere groei voor Drenthe, uitgedrukt in veertienhonderd banen, is belangrijk maar in het grote geheel niet doorslaggevend. Het effect en belang van de verbinding voor geheel Noord-Nederland moet zwaarder wegen, mede omdat het gaat om de Kompas-filosofie, inclusief de aanleg van de Hanzelijn.

Noord-Drenthe zal het meest directe effect ondervinden. Het STOV-project (stadsgewestelijk openbaar vervoer Groningen Assen) en het BAG-project (de bereikbaarheid Assen-Groningen) moeten hierbij invulling geven aan de aansluiting op de magneetweefbaan. Hier ligt een directe koppeling, evenals bij de aansluiting tussen Leeuwarden en Heerenveen.

In relatie tot de kernzonebenadering, de contramalbenadering en de landschappelijke inpassing blijft het Kompas ook op dit vlak richtinggevend voor het Noorden. Voor leegzuigeffecten zal dan ook gewaakt worden. De uitgevoerde onderzoeken geven veel aanleiding om te veronderstellen dat juist een magneetweefbaan tot veel positievere inpassingsgevolgen aanleiding zal geven dan een traditionele spoorlijn of een HSL. Bij een HSL zijn hoge dijken en geluidsschermen nodig, terwijl een MZB heel fraaie inpassingen kan opleveren.

## TWEEDE TERMIJN

De heer BAAS toont zich bereid, het gevraagde mandaat te geven. De MZB heeft dan wel de voorkeur, maar het hoeft daar niet per se op uit te draaien. Daarbij moet de zorgvuldigheid vooropstaan. Het moet dan ook gaan om een glasharde toegevoegde waarde ten opzichte van de HSL.

De heer FABER gaat ervan uit dat het Rijk en het Consortium Transrapid opdraaien voor de investeringskosten. Als dat niet (geheel) mogelijk blijkt, is een regionale bijdrage bespreekbaar.

De heer NIJENBRINKS is bereid het mandaat te verlenen voor het onderhandelen over een magneetweefbaan. De mogelijkheden in de richting van Noord-Duitsland zullen overigens groter worden als er sprake is van een magneetweefbaan in plaats van een conventioneel spoor. Is er een specifieke evaluatie voor de provincie Drenthe mogelijk, zodat duidelijk wordt hoe het beleid, bijvoorbeeld het POP, nadere aanpassing verdient inzake de aanleg van de Zuiderzeelijn?

De heer SLUITER geeft aan zeer gaarne akkoord te willen gaan met mandaatverlening op het vlak van de aanleg van de Zuiderzeelijn, ware het niet dat de keuze voor de MZB een stap te ver is.

De heer NIJENBRINKS is van mening dat de zaken zo nadrukkelijk op tafel liggen, dat bij een mandaat een bepaalde richting gegeven moet worden.

De heer SLUITER maakt duidelijk tegen een MZB te zijn, maar een groot voorstander te zijn van de aanleg van de Zuiderzeelijn.

De staten zullen in de toekomst overigens nog de fundamentele keuze voor een variant mogen en moeten maken.

De heer VAN DER SCHOOT wil het mandaat verlenen en vraagt de stuurgroep zich op grond van het mandaat tevens te verdiepen in de vandaag geopperde bezwaren, opdat deze, voorzover mogelijk, worden meegenomen en ontzenuwd.

De heer HOEKSTRA verleent geen mandaat voor de magneetweefvariant. Dit levert immers een lelijke zuilengalerij op in het landschap en kan tevens door de overloop vanuit de Randstad de prijzen van het onroerend goed en, op termijn, de huurprijzen in de kop van Drenthe onder druk zetten. Met verder onderzoek naar mogelijke varianten kan overigens worden ingestemd.

De heer KUIPER constateert een forse overschatting van de effecten op de noordelijke economie van een project waarmee een investering van f 15 miljard gepaard kan gaan. Dat bedrag is, gerekend per gecreëerde arbeidsplaats, buiten alle proporties. Het energieverbruik is van groot belang, mede met het oog op de klimaatveranderingen. Dit houdt in dat er een andersoortige economische stimulering moet plaatsvinden. Het verlenen van een mandaat gericht op een energieverblindende variant is dan ook niet aan de orde. De stuurgroep moet een duidelijke visie op tafel leggen aangaande de nadelen en bezwaren van een magneetweefbaan, mede in relatie tot de andere varianten. Het mandaat kan dus alleen verleend worden langs de lijnen van deze, ruimere interpretatie.

De heer TUPARIA herhaalt dat een fors deel van de PvdA-fractie zich kan vinden in het mandaat. De verduidelijking van het punt e van het advies en de aandacht voor een frequente terugkoppeling

naar politiek en burger kunnen op instemming rekenen.

De heer SWIERSTRA merkt op dat de investeringen door een aantal partijen opgebracht moeten worden. Het Rijk, de provincies en de gemeenten zullen financieren voorzover dat in relatie staat tot het belang van de overheid en nut en noodzaak. Het Consortium Transrapid zal vooral kijken naar een voldoende rendement op het geïnvesteerde vermogen in bedrijfseconomische zin. Een bijdrage van de provincie in de exploitatie is niet aan de orde. Het economisch rendement van een MZB is overigens hoger dan die van de andere varianten. Dat rechtvaardigt een hogere investering.

Het Duitse aspect wordt steeds meegenomen, maar niet als een nadrukkelijke voorwaarde. De discussies in het afgelopen jaar in Duitsland hebben overigens niet geleid tot het afblazen van de magneetweefbanen, maar wel van bepaalde varianten en trajecten. Er komen in Duitsland een paar korte "stand alone's", waarvoor een magneetweefbaan bij uitstek is geschikt. De politieke signalen zijn zodanig dat een van die projecten in Noord-Duitsland zal aansluiten op een MZB in Noord-Nederland als Nederland besluit een MZB aan te leggen.

De heer LANGENKAMP wijst erop dat, als voor een HSL gekozen wordt, er een verbinding kan komen tussen Berlijn, Hamburg, Amsterdam en Parijs.

De heer SWIERSTRA denkt dat deze mogelijkheid nog verder weg ligt dan de verschillende MZB-varianten.

Er is sprake van voortgaande studies. Zodra daar aspecten uit naar voren komen die aanpassing van beleid nodig maken, zal hierop ingespeeld kunnen worden. Dat gebeurt zo snel mogelijk, al is de POP-evaluatie wellicht wat te vroeg.

De verschillende genoemde bezwaren komen de komende tijd allemaal aan bod.

De heer VAN DER SCHOOT vraagt om een duidelijke reactie op de genoemde bezwaren en nadelen, opdat de discussie aan helderheid zal winnen. Er wordt toch een mandaat gevraagd om verder te komen?

De heer SWIERSTRA ziet niet goed hoe dat moet worden geoperationaliseerd. Een en ander is bovendien reeds te vinden in de uitgevoerde onderzoeken. Spreker geeft aan dat de genoemde

bezwaren echter allemaal meerdere malen aan de orde zullen komen. De stuurgroep kan de discussie hierover niet ontlopen. Het Rijk, de gemeenten, het Consortium Transrapid of de maatschappelijke partners zullen er immers op aandringen dat alle vragen worden beantwoord.

De heer TUPARIA merkt op dat het mogelijk moet zijn voor het college om met een A4-tje aan de wens van de heer Van der Schoot tegemoet te komen, mede om recht te doen aan de discussie over dit majeure project.

De VOORZITTER merkt op dat het college reeds een toezegging heeft gedaan.

De heer VAN DER SCHOOT vindt die toezegging niet duidelijk.

De heer SWIERSTRA constateert dat er blijkbaar eerst een nadere beschouwing geschreven moet worden over de bedoelde bezwaren en nadelen voordat de stuurgroep aan het werk kan.

De heer VAN DER SCHOOT weerspreekt dit en geeft aan dat de bedoeling is dat ook over de nadelen en de bezwaren helder en duidelijk gediscussieerd wordt. Dat doet geen afbreuk aan het te geven mandaat.

De heer SWIERSTRA geeft aan dat dit soort zaken bij de tussentijdse afwegingen aan bod zullen komen. Het is niet verstandig de komende vier of vijf weken nieuwe teksten of notities te produceren. Dat kan hoegenaamd niets toevoegen aan de stukken die beschikbaar zijn voor de commissie, ook via de website. Er zullen natuurlijk nieuwe stukken verschijnen op het moment dat er vervolgstappen gezet moeten worden. Het Kompas gaat uit van een zekere overloop. Wie zich daartegen keert, zal ook tegen de komst van de Zuiderzeelijn moeten zijn. Wie vindt dat de MZB er niet moet komen, met het oog op energieverbruik, kiest daarmee niet voor de snelste variant en ook niet voor de grootste bijdrage aan het OV.

De VOORZITTER concludeert dat het agendapunt voldoende is besproken.

**4. Statencommissiestuk van 29 november 2000, kenmerk 48/6.7/2000011910, A31 (Emslandslinie)**

De heer TUPARIA toont zich akkoord met het stuk. Is overigens reeds bekend of de provincie Overijssel mee zal betalen?

De heer LANGENKAMP leest instemmend in de toelichting op het stuk dat de stelregel is dat elk land de eigen infrastructuur betaalt. Aangezien Duitsland geen ontwikkelingsland is, hoeft Nederland financiering niet te overwegen. Ook is er geen sprake van een natuurramp of een oorlogssituatie.

De heer NIJENBRINKS constateert dat het college niet aanwezig is.

De VOORZITTER stelt dat het niet noodzakelijk is dat de adviseurs van de commissie aanwezig zijn.

De heer VAN DER SCHOOT vindt deze opstelling niet realistisch.

De VOORZITTER legt uit dat de leden van het college geen leden van de commissie zijn. De vergadering kan dus voortgezet worden.

De heer NIJENBRINKS vraagt om te schorsen.

(De vergadering wordt voor enige ogenblikken geschorst.)

De heer LANGENKAMP geeft aan dat de belangrijkste voorwaarde is dat de regionale Duitse overheid en het regionale bedrijfsleven de versnelde aanleg willen voorfinancieren. Hier moeten de staten van Drenthe zich niet mee bezig houden.

Meer in het algemeen moet de financiering, bestuurlijk gezien, door de rijksoverheid worden geregeld. Volgens het voorstel staat het de provincie vrij om een nader te bepalen deel van het voorgestelde bedrag door te berekenen aan gemeenten, bijvoorbeeld Meppel. De provincies Overijssel en Gelderland betalen echter niet mee. De arbeidsmarkt is sterk onder druk komen te staan, zodat werknemers uit andere landen de oplossing lijken te vormen. De weg zal dan ook voor de mensen aan de onderkant van de arbeidsmarkt waarschijnlijk geen werk opleveren. Er is bovendien geen behoefte aan een weg die snel verstoppt zal raken. Worden er überhaupt wel

bestaande wegen ontlast? De afname op de A28 is toch slechts 2% in 2010?

De weg zou ook een psychologisch imago-effect kunnen hebben inzake de vestigingsfactor voor de Noordelijke kernzones. Als de provincie daarvoor zo veel geld over heeft, is een herbezinning meer dan nodig.

De heer POPKEN noemt de beslissing om te investeren in een buurland historisch. Door inzet van het college is het resterende gedeelte van de A31, van Halssloot naar de Duitse grens, na een herschikking van middelen alsnog als een volwaardige autosnelweg aangemerkt. Dit maakt dat ingestemd kan worden met de voorgestelde medefinanciering.

Een van de voorwaarden, onder punt 5 in de toelichting, spreekt van realisatie van overeengekomen verbeteringsmaatregelen voor de spoorlijn Groningen-Leer. Wat als niet aan deze voorwaarde is voldaan?

De heer VAN DER SCHOOT gaat akkoord met het stuk, omdat het in een bepaalde mate tot ontlasting van wegen kan leiden. Tevens kan het een impuls zijn voor de betrekkingen tussen Nederland en Duitsland. Dan moeten wel de overige aan Duitsland grenzende provincies bijdragen: Groningen, Overijssel, Gelderland en Limburg. De weg kan leiden tot een betere bereikbaarheid op nationaal en internationaal vlak. Het is bovendien tevens een impuls voor de afronding van de A31 Halssloot-Emmen.

De heer SLUITER stemt in beginsel in met het voorliggende stuk. Een punt van zorg is echter de nog niet afgeronde dekking. Als Gelderland en de diverse gemeenten zich opstellen zoals Overijssel, zou dat zeer teleurstellend zijn en bovendien het enthousiasme voor garantstelling door de SNN doen afnemen. Het mag niet aankomen op drie provincies als het gaat om het "over grenzen heen" denken.

De heer KASPERS kan in grote lijnen instemmen met het voorstel, gezien de economische voordelen voor Noord-Nederland.

Een politieke koppeling van de verbinding aan verdubbeling van het B402-traject, tussen de grens en de A31, en realisatie van de overeengekomen verbeteringsmaatregelen voor de spoorlijn Groningen-Leer roept de nodige vragen op. Is een koppeling überhaupt mogelijk inzake de B402? De aanleg van het spoor is bovendien toch reeds

geregeld? De Deutsche Bundesbahn lijkt echter niet bereid om bij te dragen in de exploitatie.

De heer FABER noemt de beslissing om te investeren in de infrastructuur in een buurland heel bijzonder. Het statenstuk maakt nut en noodzaak van deze investering duidelijk. Het inverdien-effect van "goodwill" bij de oosterburen zal hoog zijn. Dit zal de samenwerking op politiek, maatschappelijk en economisch terrein ten goede komen. Hoe staat het met de doorberekening van de kosten naar de gemeenten? Kan een indicatie gegeven worden van de bijdrage van de provincie Drenthe? De wijze van financiering van het Drentse deel kan overigens op instemming rekenen. De bijdrage van het bedrijfsleven is van bijzonder belang, ook gezien het enthousiasme hiervoor. Uit het stuk blijkt dat als aan de onder punt 5 vermelde voorwaarden niet wordt voldaan, dit "einde verhaal" betekent. De opmerking dat ook de Deutsche Bundesbahn het nodige in de melk te brokkelen heeft, maant echter tot voorzichtigheid bij dit punt.

De heer WENDT stemt in met het voorstel, dat in het belang van Nederland is. Hoe staat het echter met de Duitse toezeggingen rond de B402? Deze voorwaarde moet, net als die omtrent de spoorlijn Groningen-Leer, blijven staan.

De heer SWIERSTRA vindt het bijzonder als Noord-Nederland besluit om infrastructuur in Duitsland mede te financieren. Daarmee wordt het interregionaal en internationaal denken onderstreept in relatie tot het belang van de eigen regio. Dit heeft een belangrijk effect op de verhouding met de Duitse overheden en het Duitse bedrijfsleven.

De eventuele Drentse bijdrage is niet groot, mede met het oog op de jarenlange discussie over het gereedmaken van de Duitse A31, ook volgens Langman een zeer belangrijk project. Het Nederlandse voorbeeld heeft ertoe geleid dat het project niet nog verder naar achteren is geschoven. Er is nu sprake van regionale medefinanciering in een totaalbudget van 420 miljoen DM, met een klein (Nederlands) gaatje van 30 miljoen DM. Het Drentse deel daarvan kan als katalysator dienen voor het reeds in het jaar 2005 realiseren van dit project met een volgens de "gründliche" studie van de Universiteit van Münster zeer groot economisch belang.

Voor de SNN-provincies is een bedrag van f 5,14 miljoen gedacht. Over een precieze verdeling wordt nog onderhandeld, ook met de gemeenten. Voor

de gemeenten is er overigens geen sprake van een plicht om medeverantwoordelijkheid te dragen. Overijssel heeft laten weten niet mee te willen betalen. Een dergelijke, vooral wat de argumenten betreft, wat zielige opstelling moet de provincie Drenthe er niet van weerhouden om ervoor te zorgen dat de weg er komt. De financiering zal immers niet ten koste komen van andere projecten. Uit Brussel zijn overigens heel positieve geluiden te horen als het gaat om medefinanciering. Het B402-traject is gebaseerd op politieke afspraken van jaren geleden, die nog steeds niet verzilverd zijn. Vandaar dat dit als voorwaarde is meegenomen bij het voorstel. Op dit punt is een nader overleg gestart, dat hoogstwaarschijnlijk zal leiden tot harde afspraken.

Over de spoorlijn Groningen-Leer zijn reeds in 1994 vergaande afspraken gemaakt. Deze oude belofte moet worden ingelost alvorens tot nieuwe afspraken te komen. Het gaat hier om een afspraak in noordelijk verband, voor een deel belegd met gezamenlijk bepleite INTERREG-middelen. Deze formele voorwaarde voor een overheidsinvestering kan wat lastig worden als de "bottle-neck" bij de Deutsche Bahn blijkt te liggen.

Het bericht dat geld van het bedrijfsleven binnenstroomt voor de Duitse A31, betekent dat een majeure investering in en voor Noord-Nederland een heel eind op weg is.

## TWEEDE TERMIJN

De heer LANGENKAMP constateert dat het psychologische imago-effect kennelijk van groot belang is in de relatie met Duitsland. Gezien de gestelde voorwaarden inzake de B402 en de spoorverbinding Groningen-Leer lijkt het meer te gaan om een kwestie van ruilen dan om een extra bijdrage.

De heer VAN DER SCHOOT denkt dat de kwalificatie "zielig" van de provincie Overijssel een onplezierige sfeer in de samenwerking tot gevolg kan hebben. Kan niet getracht worden, Overijssel alsnog het belang in te laten zien van deze interregionale grensimpuls?

De heer SWIERSTRA erkent dat het psychologisch belang van dergelijke verbindingen groot is. Emmen ligt nu aan het einde van een weg en ligt straks aan een internationale hoofdverbinding. Dat is van groot belang voor ondermeer het vestigingsklimaat en de werkgelegenheid, ook aan de onderkant van de samenleving.

De heer LANGENKAMP geeft aan dat door een wethouder in Emmen het tegendeel naar voren is gebracht bij de doorbraakdiscussie.

De heer KASPERS wijst erop dat die discussie over de A37 ging en niet over de A31.

Mevrouw MELLINK snapt niet dat het goed onderzochte economische belang niet wordt erkend. GroenLinks is toch niet tegen economische ontwikkeling?

De heer LANGENKAMP merkt op dat het aanleggen van een weg niet voldoende is om werkgelegenheid te genereren. De voorgestelde bijdrage zal dan ook voor de mensen aan de onderkant van de arbeidsmarkt niet voldoende opleveren.

De heer NIJENBRINKS vindt de stelling dat de bedoelde verbinding geen economische voordelen voor Noord-Nederland zou hebben absoluut belachelijk.

De heer LANGENKAMP weerspreekt deze stelling naar voren te hebben gebracht.

De heer SWIERSTRA legt uit dat nooit beweerd is dat aanleggen van een weg sec leidt tot economische activiteit. Dat is ook in de discussie in Emmen naar voren gebracht. De verbinding kan fungeren als een katalysator, zeker ook in dit economisch zwakke gebied.

Van een ruil is geen sprake. Er worden wel duidelijke voorwaarden gesteld. Het is geen voorwaarde dat alle Nederlandse grensprovincies moeten meedoen. Het tempo mag niet bepaald worden door degenen die het langst wachten.

De VOORZITTER constateert dat het statencommissiestuk voldoende is besproken.

**5. Statencommissiestuk van 5 december 2000, kenmerk 49/6.7/2000012211, Inpraakreactie Samenwerkingsverband Noord-Nederland op het beleidsvoornemen Nationaal verkeers- en vervoersplan**

De heer VAN DER SCHOOT kenmerkt de communicatie met de rijksoverheid met steekwoorden als ontsnappingsgedrag, multi-interpretabele teksten en vage conclusies. Het

mest-ministerie van LNV spant de kroon bij tegenwerken en dwarsliggerij. Zijn de noordelijke onderhandelaars niet te goed van vertrouwen, zodat afspraken juridisch niet voldoende worden vastgetimmerd? Zo blijven strategie en visie van Kompas toch zweven? Moet niet gekozen worden voor een systeem van geautoriseerde besluitenlijsten, door beide partijen te ondertekenen? Alleen op deze wijze kan het nakomen van afspraken afgedwongen worden. In het NVVP ligt de nadruk op verkeer, zodat vervoer en bereikbaarheid wat betreft het platteland sterk onderbelicht blijven. Er is infrastructuur, maar geen bereikbaarheidsduur. Ook in de concept-inspraakreactie van het SNN staat de stedelijke bereikbaarheid voorop. De ontwikkeling van openbaar vervoer op maat op het platteland krijgt geen aandacht, ondanks gedane toezeggingen. Spreker stemt pas in met het statenstuk als aantoonbaar rekening wordt gehouden met de genoemde kritiek en als aantoonbaar is dat de onderhandelingsstrategie ten opzichte van het Rijk verandert.

De heer SLUITER gaat in hoofdlijnen akkoord met de conceptinspraakreactie. Opvallend is overigens dat bij de paragraaf Snelle Zuiderzeelijn op de kaart, de term MZB met grote omzichtigheid is vermeden.

Mevrouw HUISMAN merkt op dat de magneetzwefbaan in het NVVP wordt afgebeeld.

De heer SLUITER geeft aan dat er in Drenthe op sommige wegtrajecten sprake is van een groot aantal verkeersslachtoffers. De inzet op aansturing op veilige stroomwegen wordt dan ook onderschreven. Op de PKB-kaart 1 (planologische kernbeslissing) ontbreekt overigens de verbinding tussen Assen en Drachten als hoofdweg. Zal die niet alsnog als een hoofdverbinding worden aangemerkt, mede gezien de grootte van het doorsneden gebied?

Er wordt terecht een uitbreiding van het Van Starckenborghkanaal voorgesteld. Waarom wordt die echter niet doorgetrokken tot en met het Eemskanaal?

De heer KASPERS vindt het jammer dat er hier en daar een relatie gelegd wordt met het nog niet officiële Meerjarenprogramma infrastructuur en transport (MIT).



De SNN-inspraakreactie is in noordelijk verband samen met de gemeenten totstandgekomen. Betekent dit dat zij via het SNN alsnog in overleg zijn met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat? Dit zou betekenen dat het om een integrale reactie gaat.

De heer FABER steunt de conceptinspraakreactie, waarbij de uitgesproken voorkeur voor een verdeling van de middelen op basis van ontwikkelingsgerichte structuurkenmerken moet worden onderstreept. Wat nu in het NVVP daaromtrent staat omschreven, is immers totaal onaanvaardbaar voor het Noorden.

De trits "benutten, beprijzen en bouwen" van het NVVP is niet van toepassing op het Noorden, waar immers sowieso te weinig is gebouwd. Ook dat moet sterk benadrukt worden.

De kwaliteitsnorm van 60 km/per uur in de spits maakt tevens duidelijk dat hier sprake is van een Randstadnota. Denkt Den Haag dat de situatie in geheel Nederland hetzelfde is?

Reeds in eerdere discussies is het belang van de verdubbeling van de spoorlijn Zwolle-Emmen aangegeven. Die moet dan ook, zoals voorgesteld, opgenomen worden in PKB-kaart 3.

Hoofdstuk 7 van het NVVP, Technologie en innovatie, worden in de conceptinspraakreactie node gemist. Dergelijke technieken zullen in de komende jaren immers zeer belangrijk zijn voor de verkeerssystemen. Kan in het Noorden geen proefproject opgestart worden inzake automatische voertuiggeleiding (AVG)?

De heer WENDT kan zich in grote lijnen vinden in de conceptinspraakreactie. Er moet nog heel wat gebeuren om te komen tot een conceptbereikbaarheidsplan voor het Noorden. Hopelijk wordt het bereikbaarheidsprofiel een solide en overtuigend stuk, zodat de minister de noodzaak ziet om in het Noorden een aantal knelpunten op te lossen.

De opmerkingen in het stuk over de verdeling van de middelen wordt gesteund. Ook de opgemerkte tekortkomingen van het NVVP worden onderschreven, al zou bij de verkeersveiligheid de nadruk meer op educatie en handhaving en minder op infrastructurele maatregelen kunnen liggen. Verkeersveiligheid gaat immers in de kern van de zaak om bewustwording en gedragsverandering. In deel B van het NVVP zou een opmerking moeten komen over goede randvoorwaarden voor het regionaal vervoer, dat van groot belang is voor de meer kwetsbare groepen in de samenleving.

Het dagelijks bestuur van het SNN moet wat betreft de nakoming van toezeggingen als een bok op de haverkist gaan zitten. De commotie over de A37, waarbij het Rijk dreigde gemaakte afspraken niet na te komen, terwijl de oorzaak van het budgetprobleem het Noorden niet aan te rekenen is, is slecht gevallen. Hier is de betrouwbare overheid in het geding.

Hopelijk worden de wensen in de SNN-brief over de begroting 2001 en het MIT zo veel mogelijk realiteit.

De heer HOEKSTRA gaat in grote lijnen akkoord met het statencommissiestuk. In de paragraaf "Strategische visie van Noord-Nederland klinkt onvoldoende door", zou de zin: "Een zekere overloop van wonen en werken vanuit de Randstad behoort daarbij tot de mogelijkheden" moeten veranderen in "De waarde van het Noorden is het grootst wanneer de ruimte wordt gehandhaafd, zodat een overloop vanuit de Randstad zo veel mogelijk moet worden tegengehouden".

De heer LANGENKAMP geeft aan dat sinds de jaren zestig duidelijk is dat mensen en bedrijven zich weinig aantrekken van de plannen van de overheid. Toen was reeds de bedoeling, de mobiliteitsproblemen structureel op te lossen door wonen en werken dicht bij elkaar te brengen. De eerste doelstelling van het Structuurschema verkeer en vervoer (SVV) was daarom het tegemoetkomen aan het vervoer, zij het voorzover de bijdrage aan het welzijn per saldo positief is.

De heer FABER vraagt in welke eeuw de mobiliteit niet is toegenomen.

De heer LANGENKAMP vindt deze vraag buiten de orde.

De heer SLUITER denkt dat langs deze lijn ook de ingezette, historische behandeling door de heer Langenkamp buiten de orde is. Het is beter als men zich beperkt tot de voorliggende conceptinspraakreactie.

De heer TUPARIA merkt op dat de heer Rosenmöller, fractievoorzitter van GroenLinks in de Tweede Kamer, onlangs heeft gezegd dat geaccepteerd moet worden dat de mobiliteit gigantisch groeit.

De heer LANGENKAMP vindt dat bij een reactie op de conceptinspraakreactie ook het NVVP moet worden betrokken. Dit is immers de eerste keer dat het NVVP ter sprake komt.

Mevrouw MELLINK stelt voor dat de heer Langenkamp zijn verhaal vervolgt met het oog op de tijd.

De heer LANGENKAMP vindt dat het NVVP, net als het oorspronkelijke SVV, geen visie toont waarin de mobiliteitsproblematiek zodanig wordt aangepakt dat werken en wonen dicht bij elkaar wordt gebracht. De nadelen van een en ander zijn in het SVV-II uitgebreid aan de orde geweest en geformuleerd in de doelstellingen: minder verkeersslachtoffers, betere bereikbaarheid, minder belasting voor het milieu. Deze aanpak, gericht op een duurzame samenleving, wordt verlaten door het centraalstellen van de behoefte van de burger: mobiliteit mag. Ook een duurzame ontwikkeling in Drenthe wordt daarmee niet gesteund, terwijl de Randstad elke dag laat zien welke situatie ontstaat door het niet-uitvoeren van het beleid van het SVV-II. Het bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR) kost vervolgens zoveel geld dat in de rest van Nederland gewacht moet worden tot na het jaar 2010. Volgens de minister moet eerst de Randstad op het niveau van de rest van Nederland worden gebracht. Dat betekent ook geen geld voor het openbaar vervoer, voor meer vervoer over water, spoor en fietsvervoer. Volgens het NVVP helpt het openbaar vervoer niet bij de oplossing van het fileprobleem, zodat de nadruk zal komen te liggen op gebundelde vervoersstromen. Die zijn er echter nauwelijks in Drenthe, met alle gevolgen van dien voor het openbaar vervoer in het landelijk gebied. Gebrek aan visie op de mobiliteit is een belang-rijke reden om zich tegen het NVVP en dus ook tegen de conceptinspraakreactie te keren. Gelukkig blijft de doelstelling het terugbrengen van het aantal verkeersslachtoffers in het jaar 2010 met 25%. Ook op dit vlak moeten er echter in de praktijk maatregelen genomen worden.

De heer TUPARIA dankt het college voor de inspanningen omtrent de N37. Meer in het algemeen moet gewaarschuwd worden voor implementatie van bepaalde randstedelijke normen, zoals de spitsnorm van 60 km/per uur. Jammer is dat de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) in de eindfase de samenwerking heeft opgezegd. Hopelijk keren zij

terug voor de implementatie van het Provinciaal verkeers- en vervoersplan (PVVP), langs de lijnen van de goede samenwerking inzake Verkeer en vervoer regionaal, decentraal, integraal (Verdi). Is het PVVP overigens gereed als in het voorjaar de gemeenten met een Gemeentelijke verkeers- en vervoersplan (GVVP) komen?

De omvang van de te decentraliseren middelen van f 25 miljoen naar f 500 miljoen is nog een vraag. Als die gelden in voldoende mate beschikbaar komen, is dat echter een goede zaak.

Het college heeft eerder rond de magneetweefbaan de inspanningen aangegeven met betrekking tot Coevorden als overslagpunt. De minister, wellicht betrouwbaar op dit vlak, wil een en ander aan een nieuwe studie onderwerpen. Tevens moet de Hanzelijn in het jaar 2010 zijn gerealiseerd. Moet de provincie Drenthe in de inspraakreactie niet laten meenemen dat de provincie het initiatief neemt om ervoor te zorgen dat in het jaar 2010 de Hanzelijn is gerealiseerd met Coevorden als overslagpunt?

De heer KASPERS steunt dit voorstel.

De heer SWIERSTRA geeft aan dat het concept een gezamenlijke reactie moet worden van de Noordelijke provincies en gemeenten als onderdeel van de totstandkoming van het nieuwe NVVP. Daarna is vaststelling van het bereikbaarheidsprofiel en veelvuldig overleg met het ministerie en landsdelig overleg met de minister aan de orde. De conceptreactie is ook in andere provincies aan de orde, zodat er nog verandering in kan optreden. Het SNN-bestuur zal een definitieve reactie vaststellen, ook na raadpleging van de gemeenten. Met de grotere gemeenten vindt reeds overleg plaats over het bereikbaarheidsprofiel. Een en ander komt ook nog aan de orde in het provinciaal overleg verkeer en vervoer Drenthe met alle gemeenten, om het beleid verder samen vorm te geven. De VNG is landelijk uit het overleg gestapt als gevolg van een principiële opstelling over de (rechtstreekse) toedeling van bevoegdheden en verantwoordelijkheden aan gemeenten. Interprovinciaal overleg (IPO) en Rijk zijn echter geen voorstander van rechtstreekse toedeling van middelen buiten de Kaderwetgebieden. De praktijk van werken in Drenthe zal echter niet veranderen. Politieke afspraken met het Rijk worden natuurlijk zo duidelijk mogelijk vastgelegd. Het is echter nauwelijks te voorkomen dat er enige ruimte voor interpretatie overblijft. Het fenomeen van stapeling

van afspraken, van algemeen naar concreet, maakt dat pas laat duidelijk wordt wat iets kost. Op dat moment blijkt pas of de politieke ambitie waargemaakt kan worden.

Er zal bekeken worden of in dit stadium, in deze reactie, een nadere zinsnede opgenomen moet worden over het openbaar vervoer. Duidelijk moet zijn dat Drenthe als aandachtspunt kiest voor ontsluiting van het platteland en vraaggestuurd vervoer. Onduidelijk is of een verandering van het NVVP op dit vlak de nodige speelruimte biedt. Het geldt hiervoor wordt overigens niet rechtstreeks via het NVVP geregeld.

In het NVVP wordt erkend dat het openbaar vervoer, gezien ervaringscijfers en analyses, een slechts zeer geringe bijdrage kan leveren aan de beheersing van de mobiliteit in de "dikke" gebieden.

De heer KUIPER merkt op dat in Besturen in balans, het bestuursprogramma van de provincie Drenthe, staat dat mobiliteit in Drenthe niet alleen te faciliteren is via aanleg en onderhoud van infrastructuur, maar ook via een toegankelijk en betaalbaar openbaar vervoer. Dit kan volgens het programma een belangrijke rol spelen bij de ontlasting van wegen.

De heer SWIERSTRA hoort graag van de partijen die het programma hebben onderschreven of het college in strijd handelt met dat programma. Daar is immers geen sprake van.

Met het oog op zowel de verkeersveiligheid als het openbaar vervoer wordt bundeling nagestreefd. De rentabiliteitskansen van het openbaar vervoer worden dan zo groot mogelijk, met aanvullend vervoer op het platteland op verschillende wijzen. Ook voor het woon-werkvervoer zijn er kansen in het openbaar vervoer, al zullen die niet leiden tot een vermindering van de mobiliteitsgroei die van fundamentele invloed zal zijn. De analyses in het NVVP zijn dan ook volstrekt helder. De vooruitgang in Nederland, en de daarbijbehorende groeiende participatie in het arbeidsproces, maakt het moeilijk om wonen en werken dicht bij elkaar te brengen.

Via Kompas en het ruimtelijk beleid wordt echter getracht de groei van de volkshuisvesting een betere basis te laten bieden voor bundeling.

Bij de verkeersveiligheid is er geen aanleiding om meer of minder aandacht te besteden aan educatie en gedragsbeïnvloeding. Infrastructuur betekent in relatie tot de verkeersveiligheid niet alleen oplossing van technische problemen als kruisend verkeer, maar ook het door middel van vormgeving en bundeling afdwingen van gewenst gedrag van

automobilisten. In het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid (ROV) wordt overigens ook ingezet op voorlichting en begeleiding door onderwijsgevend.

Het college is alert inzake de implementatie van randstedelijke normen. Vandaar de reactie op de, in het NVVP wat ruimer gestelde, 60 km/per uur-normering die voor het Noorden betekent dat een aantal trajecten nog verder op achterstand worden gezet.

Met de volledige herziening van het PVVP zal pas in de loop van volgend jaar worden gestart. De GVVP's worden nu getoetst aan het vigerende PVVP en aan nieuwe inzichten die in het NVVP of de staten naar voren zijn gekomen. Het is en blijft dus een cyclisch proces.

Het college vindt de omvang van de te decentraliseren middelen een belangrijk ijkpunt voor een verdere decentralisatie. De huidige verdeling in het Provinciefonds en gebundelde doeluitkering(GDU-)fondsen zijn immers absoluut scheef. Hierover zal in het voorjaar een stevige discussie met ministerie en provincies moeten worden gevoerd.

De opmerkingen over de PKB-kaarten en Coevorden zullen nader worden bekeken vanuit de vraag wat er aan ruimtelijke reserveringen en tekst nader moet worden ingebracht. De intentie wat betreft Coevorden wordt gedeeld.

Inzake de overloop vanuit de Randstad is in Kompas een helder beleid vastgelegd. De suggestie om de brief op dit punt aan te passen wordt dan ook niet gevolgd.

## TWEEDE TERMIJN

De heer VAN DER SCHOOT vraagt om de overwegingen met betrekking tot vervoer en bereikbaarheid platteland in de conceptreactie op te nemen. Bij de onderhandelingen met de rijksoverheid moet gewerkt worden met door beide partijen te ondertekenen besluiten- of toezeggingenlijsten.

De heer FABER vraagt naar een reactie over hoofdstuk 7, Technologie en innovatie.

De heer LANGENKAMP heeft het college horen zeggen dat het NVVP het veel lastiger maakt om het openbaar vervoer op het platteland te verbeteren. Hoe verhoudt dit zich tot het aandachtspunt van ontsluiting van het platteland?

De heer TUPARIA is blij met de actieve rol van de provincie inzake Coevorden. Het is jammer dat behandeling van PVVP en GVVP niet gestroomlijnd kan worden. Het ware goed het PVVP zo snel mogelijk te behandelen.

De heer SWIERSTRA geeft aan dat het PVVP zo snel mogelijk ter behandeling aan de staten voor zal worden gelegd, ook al gaat het hier om een omvangrijk traject.

Wat betreft de suggestie voor de mogelijkheden voor innovatie zal bekeken worden of, ongeacht de beperkte reikwijdte, in overleg met de rijksoverheid een proefproject mogelijk is in Noord-Nederland of Drenthe.

In de conceptinspraakreactie staat impliciet dat het SNN een stap verder wil met het regionale openbaar vervoer. In het overleg met het Rijk zal getracht worden dit punt scherper aan te zetten.

Decentralisering van de verantwoordelijkheden betekent echter ook dat de provincies aan bod zijn om een systeem in het leven te roepen waarin vervoersmaatschappijen uitgedaagd worden om op een creatieve manier de markt te bespelen. Er zal nader bekeken worden of de desbetreffende passages qua redactie scherper kunnen, zodat de gedeelde intenties duidelijker worden.

In veel gevallen wordt reeds gebruikgemaakt van geautoriseerde verslagen. Dat neemt niet weg dat er bij vele projecten sprake blijft van interpretatieruimte, zeker als men een paar jaar verder is.

De VOORZITTER stelt vast dat het statencommissiestuk voldoende is besproken.

## **6. Sluiting**

De VOORZITTER merkt op dat het statenlid Kaspers vandaag voor het laatst aan een RIM-vergadering deelneemt. Met zijn rustige, bedachtzame, relativerende en humorvolle aanpak paste hij perfect binnen de VVD-fractie en was hij een prettige collega.

De VOORZITTER sluit de vergadering om 11.57 uur.

**TOEZEGGINGEN:** geen.

HJE