

Op te bergen  
in de band van  
18 april 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 2 april 2001

---

## INHOUD

Opening	2
Mededelingen	2
Verslag van de vergadering van 19 februari 20012	
Ingekomen stukken	2
IPO-aangelegenheden	2
Rondvraag	
Wijziging Subsidieregeling PPS-2 Beleggen in verkeersveiligheid	2
Conceptinspraakreactie Samenwerkings- verband Noord-Nederland op Beleidsvoor- nemen Vijfde nota op de ruimtelijke ordening	4
Sluiting	10
Toezeggingen	11

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

Verslag van de vergadering van de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit, gehouden op 2 april 2001 in het provinciehuis te Assen.

### **Aanwezig:**

mevrouw J. Alberts (Ouderenpartij)  
H. Baas (ChristenUnie)  
L. Bomhof (VVD, plaatsvervangend voorzitter)  
J.W.M. Engels (D66)  
A. Faber (CDA)  
G.A.W. Fonk (VVD)  
mevrouw I.J. Huisman-Holmersma (PvdA)  
K. Jonker (CDA)  
mevrouw J. Medema (OPD)  
mevrouw E.H. Mellink (PvdA)  
mevrouw N. Nieuwenhuizen (OPD)  
A.G.H. Peters (CDA)  
A. Wendt (ChristenUnie)  
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  
H.W.A. van der Meer

### **Afwezig met kennisgeving:**

F.A.J. Harleman (GroenLinks)  
Ch.C. de Haas (OPD)  
W.H. Kuiper (GroenLinks)  
J. Langenkamp (GroenLinks)  
S.A. van der Schoot (Ouderenpartij)  
J.P. Sluiter (D66)  
A. Tuparia (PvdA)

## 1. Opening

De VOORZITTER opent de vergadering en deelt mede dat de heer De Haas wordt vervangen door mevrouw Nieuwenhuizen. Daarnaast zijn de heren Harleman, Van der Schoot, Sluiter en Tuparia verhinderd. Mevrouw Alberts wordt van harte welkom geheten als nieuw lid.

## 2. Mededelingen

De VOORZITTER deelt na overleg mede dat het ANWB-werkbezoek is vastgesteld op maandag 27 augustus van 14.00 tot 17.00 uur.

## 3. Verslag van de vergadering van 19 februari 2001

Het verslag wordt conform het ontwerp vastgesteld.

## 4. Ingekomen stukken

Er zijn geen ingekomen stukken.

## 5. IPO-aangelegenheden

Van de gelegenheid tot het stellen van vragen over Interprovinciaal overleg (IPO)-aangelegenheden wordt geen gebruik gemaakt.

## 6. Rondvraag

De heer FABER vraagt zich af hoe het staat met het project in Meppel van Millennium Transport International (MTI). In antwoord op de vraag van 15 januari stelde het college immers dat binnen een of twee weken een besluit terzake genomen zou kunnen worden.

De heer SWIERSTRA geeft aan druk in gesprek te zijn met zowel MTI als ARRIVA. Over niet al te lange tijd zullen er dan ook definitieve besluiten voorgelegd kunnen worden. Omdat er de nodige haken en ogen kleven aan deze kwestie, neemt een en ander echter meer tijd in beslag. Zodra er sprake is van nieuws, zal de commissie direct op de hoogte worden gesteld.

Mevrouw MELLINK vraagt de gedeputeerde duidelijker te zijn over de termijn waarop een besluit kan worden verwacht.

De concept-Nota wonen is daarnaast door de statenleden pas veertien dagen na de presentatie door het college ontvangen. Kan dit niet sneller?

De heer SWIERSTRA denkt dat het besluit over enkele weken genomen zal kunnen worden.

Mevrouw DE VRIES neemt de opmerking over het (laat) ontvangen van stukken mee.

## 7. Statenstuk 836, Wijziging Subsidieregeling PPS-2 Beleggen in verkeersveiligheid

De heer BAAS gaat akkoord met het voorstel. De verkeersveiligheid verdient immers een hoge prioriteit. Dat betekent ook dat goed gekeken moet worden of de subsidieregelingen op dit vlak goed verlopen.

Houdt verlaging van de grens van acht slachtoffers in vijf jaar naar zes slachtoffers in de jaren 1995-1999 in dat er voldoende projecten in uitvoering genomen kunnen worden?

Uit de samenvatting van de procesevaluatie door Buck Consultants International kan opgemaakt worden dat de samenwerking met de gemeenten niet optimaal verloopt, mede omdat gemeenten niet altijd de prioriteit bij verkeersveiligheid leggen. Leidt de voorgestelde wijziging ertoe dat de gemeenten meer in de pas gaan lopen?

De heer FABER herinnert aan de studiedag in september 2000 in Hoogeveen over PPS-2. Reeds toen is vastgesteld, net als in het Buck-rapport van juli 2000, dat er sprake was van gebrekkige communicatie en afstemming. Nu de afstemming in het voorstel beter is geregeld, mag aangenomen worden dat ook de uitvoering van de projecten zal verbeteren. Het statenstuk had er echter veel eerder kunnen en moeten zijn, zeker ook omdat de wegbeheerders de projecten moeten aanbieden in februari-maart 2001.

Het Buck-rapport kent twee aanbevelingen. De eerste, verlaging van het criterium van het aantal slachtoffers op een "black spot", is overgenomen. De tweede aanbeveling is, niet alleen "black spots" maar ook kleinschalige knelpunten, zoals verkeersdrempels, voor financiering in aanmerking te laten komen. Worden deze aanbevelingen niet overgenomen door het college?

Mevrouw DE WIDT stemt in met de voorgestelde aanpassing van de selectiecriteria. Verlaging van de slachtoffergrens lijkt echter een te statisch criterium. Moet er geen ruimte komen voor evident gevaarlijke plekken, ook als die niet voldoen aan het criterium van zes slachtoffers in vijf jaar? Zijn er inmiddels voldoende projecten? Is er tevens uitzicht op verbeterde samenwerking met de gemeenten?

Mevrouw ALBERTS onderschrijft het stuk, al voldoet het criterium van slachtofferaantallen niet. Elke plek met wezenlijk gevaar is een "black spot" waarop beleid moet worden gezet. Snelheidscontroles zijn bovendien alleen zinvol indien deze op of nabij "black spots" plaatsvinden.

Mevrouw NIEUWENHUIZEN wijst erop dat in de samenvatting van Buck staat dat kan worden beargumenteerd dat de Europese richtlijnen niet van toepassing zijn op de door de Grontmij te leveren diensten. Is dat ook werkelijk zo? Kan hier niet wederom tijdverlies optreden?

Mevrouw MELLINK gaat akkoord met de voorgestelde wijzigingen. Zeker bij verkeersveiligheid moet door tussentijdse evaluaties de vinger aan de pols worden gehouden. De vragen over het tijdspad worden onderschreven. Zijn er overigens meer aanbesteders betrokken dan alleen de Grontmij? Kan er niet meer en sneller van de grond komen door gebruik te maken van een andere maatschappij? Moet er daarnaast niet meer aandacht komen voor samenwerking met de gemeenten? Die stellen immers zo nu en dan andere prioriteiten.

De heer SWIERSTRA legt uit dat de prioriteitstelling per gemeente nogal verschilt. Dat hangt overigens mede af van de mate waarin gemeenten (kunnen) voldoen aan de voorwaarden van de betrokken regeling. Meer in het algemeen moet vastgesteld worden dat de regeling niet goed werkt. Het doel is immers een aantal verkeersonveilige plaatsen naar voren te halen en aan te pakken. Aanpassing van de criteria leidt hopelijk tot het gewenste resultaat.

Gelet op de manier waarop een en ander is besproken, mag verwacht worden dat er sprake zal zijn van voldoende projecten. Daarbij staan de genoemde termijnen niet in de weg. Er is enige tijd genomen voor het bespreken van de evaluatie en het rapport van Buck, onder andere met de gemeenten, de stuurgroep en de private partners. Een goede besluitvorming vergt dat immers. De projectontwikkeling gaat intussen gewoon door. Bovendien gaat het slechts om een aanscherping van bestaand beleid.

De doelstelling van de regeling ligt in het naar voren halen van werkelijk gevaarlijke of verkeersonveilige plekken en het terugbrengen van het aantal dodelijke of ernstig gewonde verkeersslachtoffers. Daarbij moet strak vastgehouden worden aan het slachtoffercriterium voor het aanwijzen van "black spots". Dit leidt immers tot

een aantal plekken in de provincie waarbij met zekerheid grenzende waarschijnlijkheid vastgesteld kan worden dat er ernstige verkeersongevallen zullen plaatsvinden. Het geld kan niet worden besteed aan plekken die mensen slechts ervaren als gevaarlijk, terwijl de statistieken dat niet onderschrijven. Er is bovendien onvoldoende geld beschikbaar om alle plaatsen aan te pakken waar iets aan de hand is. Het voorgestelde project kan echter met behulp van geld van het bedrijfsleven, de Grontmij, ertoe leiden dat bepaalde plekken eerder worden aangepakt.

De betrokkenheid van de Grontmij, door middel van "engineering" en begeleiding van ontwerpen, lijkt volgens de huidige kennis niet in strijd met de Europese aanbevelingen op dit vlak. Zekerheid kan echter pas worden verkregen als er sprake is van daadwerkelijke controle of toetsing.

## TWEEDE TERMIJN

De heer FABER vindt het een goede zaak dat ook kleinschalige knelpunten in plattelandsgemeenten naar voren gehaald kunnen worden. Volgens het Buck-rapport moet daarbij echter vooral worden gedacht aan verkeersdrempels. Meer in het algemeen moet voorkomen worden dat Drenthe wordt volgelegd met verkeersdrempels. Er moeten ook andere middelen komen om de snelheid te minderen, vooral op wegen waar sprake is van openbaar vervoer.

Hoeveel projecten zijn er in de maanden februari en maart ingediend? Komen projecten die alsnog worden ingediend niet in de knel met het aangegeven tijdschema?

De heer SWIERSTRA wijst erop dat aan de nog in te dienen projecten reeds enige tijd wordt gewerkt. Het lijkt dan ook geen probleem om die alsnog in aanmerking te laten komen voor PPS-2.

Inzake kleinschalige maatregelen of een samenstel daarvan, op zichzelf onderdeel van Duurzaam Veilig, moet duidelijk zijn dat ook hierbij moet worden voldaan aan het slachtoffercriterium. Daarnaast vindt het college dat het aantal verkeersdrempels, ook qua inpassing, vaak niet in verhouding staat tot het verkeersbelang. De provincie is dan ook terughoudend op dit vlak, ook met het oog op het openbaar vervoer. De gemeenten zijn echter autonoom in het beleid op dit vlak, zodat de goede woorden van de provincie niet altijd het gewenste effect hebben.

De commissie zal schriftelijk bericht ontvangen over het aantal projecten dat reeds is ingediend.

De VOORZITTER stelt vast dat het statenstuk de A-status behoudt.

**8. Conceptinspraakreactie Samenwerkingsverband Noord-Nederland op Beleidsvoornemen Vijfde nota op de ruimtelijke ordening, toegezonden bij brief van gedeputeerde staten van 19 maart 2001, kenmerk 11/RWA12/2001002579, en de brief van gedeputeerde staten van 14 maart 2001, kenmerk 11/7.3/2001002253, inzake informatie over samenhang Vijfde nota op de ruimtelijke ordening, fundamentele herziening Wet op de Ruimtelijke Ordening en Nota grondbeleid**

De heer FONK merkt op dat op 20 maart de conceptinspraakreactie is ontvangen, een eerste reactie op een nota die het aanzien en bovendien de mogelijkheid van ontwikkelingen van het landsdeel zal beïnvloeden of bepalen. Omdat hierover fractieoverleg meer dan noodzakelijk bleek, is op voorspraak van de VVD de RIM-vergadering van 26 maart doorgeschoven naar 2 april. Het is overigens niet de eerste keer dat stukken over dit onderwerp de statenleden te laat bereiken. Bestuurlijk overleg en besluitvorming kunnen en mogen de nodige tijd vergen. Bij een serieus apparaat behoort echter tijdige verzending van een en ander, zeker nu het tijdsplan tot 15 mei nauwelijks ruimte biedt voor vergaderingen naar aanleiding van mogelijke ontwikkelingen. Deze tijdsdruk is zorgelijk en ongewenst, ook omdat de Vijfde nota zelf nogal lang op zich heeft laten wachten.

De toon van de conceptinspraakreactie is niet die van het in de laatste jaren ontwikkelde, zelfbewuste Noorden. Er wordt op pijnpunten gewezen, zonder suggesties te vermelden om de pijn te verlichten. Daarnaast wordt, parallel aan de economische en vervoersontwikkelingen van het Kompas, uitgebreid ingegaan op het bereikbaarheidsprofiel en de ontsluiting van het Noorden, waarbij voor Drenthe belangrijke zaken als de Hanzelijn, Airport Eelde en verdubbeling van het spoor naar Emmen niet of slechts in de marge worden vermeld.

De conceptinspraakreactie bevat bovendien veel details en herhalingen, bijvoorbeeld zaken die in de Samenwerkingsverband Noord-Nederland (SNN)-reactie op het Nationaal verkeers- en vervoersplan (NVVP) uitvoerig aan de orde zijn gekomen. Het ontsluiten van het Noorden is volgens de

inspraakreactie noodzakelijk om de economische achterstand in te halen, die kan worden gecompenseerd binnen de aangewezen economische kernzones. Voor Drenthe zijn dat er twee, met Emmen als grootste industriekern. Deze economische achterstand geldt echter veel minder voor het platteland. Rust en ruimte worden immers steeds meer gezien als een schaars goed en hebben daarmee een voorsprong op de rest van het land. Zij bieden bovendien veel mogelijkheden voor wonen, natuur, landbouw en recreatie. De bijdrage van Drenthe aan oplossing van het nationale ruimteprobleem moet dan ook gezien worden binnen de ruimte die het Provinciaal omgevingsplan (POP) biedt. Met name in Drenthe is er immers sprake van een bevolkingsgroei, door een toeloop van mensen die rustig willen wonen. De informatie- en communicatie-technologie (ICT)-ontwikkelingen, en de ontwikkeling van thuiswerken, maken bovendien dat er steeds minder noodzaak is om het Drentse land ingrijpend te wijzigen, ook door middel van onnodige ruimteclaims, ten behoeve van conventionele bedrijvigheid. Clustering van ICT-werk kan bovendien prima plaatsvinden in vrijkomende boerderijen en gebouwen. Dit vraagt niet om "Brabandisering", maar om meer aandacht voor kleinschalig wonen en werken op het platteland. Meer in het algemeen komt het landelijk gebied in de conceptinspraakreactie niet uitvoerig aan de orde. Dat geldt voor zaken als ruimtebeslag voor natuurgebieden, recreatie, infrastructuur, waterbeheer, extensivering van de landbouw en permanente bewoning van recreatiewoningen. De veengebieden kunnen en mogen echter niet dienen als vergaarbak voor elders ongewenst beschouwde zaken.

Ook de leefbaarheid van de kleine kernen krijgt weinig aandacht. Dat is merkwaardig met het oog op de claims die er zullen komen inzake de verdeling van de door het college toegezegde extra 4.000 woningen.

Er is tevens geen aandacht voor de nadere omschrijving en invulling van de robuuste ecologische verbinding, ingrijpend aan te leggen dwars door twee kernzones, inclusief het kruisen van de A28 en water- en spoorwegen. Daarentegen is er veel aandacht voor het IJsselmeer, terwijl de toegevoegde waarde hiervan onduidelijk is. Over de problematiek van de Waddenzee: gasboringen, recreatie en de habitatrichtlijnen, wordt met geen woord gerept. Spreker kan zich vinden in de SNN-reactie op de introductie van de rode contouren in de Vijfde nota. Contouren zoals in het Drentse POP zijn

geïntroduceerd, geven immers de mogelijkheid om op een gewogen manier uitbreiding van dorpen te realiseren zonder de leefbaarheid aan te tasten. De contouren zijn bovendien flexibel en geven gemeenten en provincie kans om in samenspraak oplossingen te vinden voor even- tuele ruimteproblematiek. De rode contouren mogen overigens niet zo hard zijn dat er sprake is van conservering. Herweging van de contouren in de Vijfde nota om de vijf jaar, een halve- ring van de looptijd van een huidig bestem- mingsplan, is dan ook een goede zaak. De opmerkingen over intensief ruimtegebruik, evenals die over de ruimte voor ruimteregeling, vallen in goede aarde. Bij de inpassing van zowel rode als groene contouren worden enkele problemen voorzien. Nogal wat bestemmingsplannen in het buiten- gebied zijn verouderd. Het trekken van ruime contouren om een dorp terwijl er voor dit gebied nog geen bestemmingsbesluit is genomen, betekent dat het oude bestemmingsplan vigeert met wellicht ongewenste gevolgen. Invoering van de contouren zal een inhaalslag moeten inhouden bij de aanpassing van verouderde plannen, met extra belasting voor het gemeen- telijke en provinciale apparaat. Zowel uitvoering als handhaving kan in dit verband een probleem vormen. Het instrumentarium dat het Rijk hier- voor ontwikkelt moet dan ook parallel lopen aan invoering van de Vijfde nota. Bij de aanpassing van de Wet op de ruimtelijke ordening valt in dit verband te denken aan gevoeligheden als: projectprocedures, instructieregels voor gemeen- ten, beperking planschade en introductie van provinciale bestemmingsplannen. Ook onderling sterk samenhangende zaken als de Grond- exploitatiewet, de wijziging Wet voorkeursrecht gemeenten, introductie voorkeursrecht provincie en de Ontheffingswet zullen, indachtig de kabinetsperiode Den Uyl, de nodige discussies opleveren. Bovendien zullen ambitieuze plannen alleen gerealiseerd worden als er ook ambitieuze fondsen beschikbaar komen.

Mevrouw HUISMAN wijst erop dat de concept- inspraakreactie is opgesteld naar aanleiding van de discussies in de statencommissies en de Interprovinciale statencommissie (Ipsc). De definitieve inspraakreactie zal echter alleen ter kennisgeving in de Ipsc aan de orde komen op 8 mei. Is er daarmee geen mogelijkheid voor de staten van Drenthe om op hoofdlijnen te reageren? Het stemt tot tevredenheid dat een groot deel

van de plannen van het Kompas in de Vijfde nota zijn opgenomen. Door de samenwerking in het Noorden, gericht op het gezamenlijk belang van een sterke ontwikkeling van het gehele Noorden, is het landsdeel als een factor van betekenis in de Vijfde nota opgenomen. De kracht van deze samenwerking heeft tot winst geleid, met name door aanwijzing van Groningen en Assen als stedelijk netwerk. Het Noorden moet dan ook vasthouden aan onderling overleg en intensieve samenwerking.

Het college wordt echter met klem gevraagd, extra aandacht te besteden aan de positie van regionale netwerken, waaronder Emmen. In dit verband is de Kamer motie-Leers van belang, die pleit voor het beschikbaar stellen van middelen voor regionale netwerken, zoals Leeuwarden.

Het college moet onverkort vasthouden aan de doelstellingen van het Kompas. Het Rijk moet gehouden worden aan het wegwerken van het faseverschil met de rest van Nederland. In dit verband wordt ook de passage over de samen- hang van de positie van Noord-Nederland met het Noordwest-Europese netwerk onderschre- ven. De inrichting van het landelijk gebied is straks bij uitstek een provinciale verantwoordelijkheid. Efficiënt gebruik van de middelen, ook door meer vrijheid aan de lagere overheden te geven, kan overigens de noordelijke samenwerking intensi- veren. Meer in het algemeen biedt het POP vol- doende waarborg voor een zuinig ruimtegebruik en behoud van een open en groene ruimte.

Spreker is geen voorstander van de benadering met rode contouren. In het Noorden werkt de verbodsplanologie immers niet. De in de SNN- reactie bepleitte gebiedsgerichte benadering verdient dan ook de voorkeur. Tevens wordt de openruimteheffing niet bij voorbaat afgewezen. Maatwerk per landsdeel houdt overigens in dat tevens de passages over het natuurbeleid, over de ontwikkelingsgerichte benadering van de Veenkoloniën en het belang van de landbouw voor Noord-Nederland worden onderschreven.

De brief over samenhang van de Vijfde nota met de fundamentele herziening van de Wet op de ruimtelijke ordening en de Nota grondbeleid maakt duidelijk dat er nog het nodige te ver- wachten valt. Bovendien is helder dat de wets- wijziging en de beide nota's niet los van elkaar gezien kunnen worden. De brief is overigens niet meer dan een opsomming van feiten, zonder een vertaalslag naar de Drentse situatie. Kan die er alsnog komen als er meer duidelijkheid is over de plannen?

De heer ENGELS verbaast zich over de passage over de snelle Zuiderzeeverbinding in de concept-inspraakreactie. Er wordt immers in objectief aandoende formuleringen gesteld dat een magneetzwefbaan de beste resultaten geeft voor Noord-Nederland en Nederland als geheel, ook in verkeerskundige, ruimtelijk-economische en financiële termen. De politieke voorkeur moge duidelijk zijn, al wordt die niet door iedereen gedeeld, maar de stelligheid van deze passage kan niet worden volgehouden.

Ook de passage over het niet aanwijzen van Leeuwarden als een nationaal stedelijk netwerk wekt verbazing. Hierover is in SNN-verband volgens het concept wel sprake van verschil van inzicht, maar niet van opvatting. Kan een en ander worden toegelicht? Wat is de stand van zaken? Wanneer houdt het Noorden op met dergelijke discussies?

Het is begrijpelijk dat er, in navolging van het Kompas, zeer veel aandacht is voor verkeer, vervoer en economie in de inspraakreactie. Het aspect van het landelijk gebied, landelijk gezien een plusfactor, is echter wat mager uitgewerkt in vergelijking met andere hoofdpunten van het beleid.

De verwachte uitstoot van landbouwgronden is in het Noorden nog niet aan de orde volgens de conceptinspraakreactie. Deze stelling is echter onvoldoende onderbouwd, zeker gezien de huidige situatie in de landbouw en de discussie in de media hierover. Drenthe bewijst zichzelf geen goede dienst door tegen de stroom in hard op de landbouw in te zetten. Enig realisme is dus op zijn plaats.

Spreker doet niet mee aan het verketteren van de rode contouren. De invulling van groene contouren, het omgaan met balansgebieden in het bijzonder en de omgang met de open ruimte in het algemeen is immers nog niet helder genoeg. De ontwikkelingsdrift van de gemeenten is begrijpelijk. Daar moet in samenwerking met de provincie uitgekomen worden. Er moet echter meer duidelijkheid komen over het evenwicht dat kan ontstaan door instrumenten in te zetten inzake bescherming van natuur en landschap in het landelijk gebied. Een en ander wil overigens niet zeggen dat de benadering van Drenthe in het POP niet in goede aarde valt.

De heer JONKER is verheugd dat na een forse vertraging de Vijfde nota is verschenen, die zowel kansen als bedreigingen laat zien. Daarbij is reeds

door velen gewezen op het decentrale karakter van de nota, wat een bedreiging van de groene ruimte zou betekenen. Ook brengen begrippen als rode contouren en stedelijke netwerken veel tongen in beweging.

Het Rijk is echter niet de enige bestuurslaag die de groene ruimte kan indelen en beschermen.

Centralisme, gepaard met bureaucratische controle, is bovendien niet meer van deze tijd. Het gaat, volgens het poldermodel, om consensus en het maken en nakomen van afspraken. Volgens deze lijnen is het bezwaar van de provincie Drenthe tegen de rode contouren niet geheel duidelijk. Kan hierop een toelichting worden gegeven?

Vergrijzing, groei van de mobiliteit, toenemende welvaart en de groeiende invloed van de Europese Unie zijn in grote mate bepalend voor de inrichting van de samenleving. Een rol van betekenis voor ruimtelijke ordening is dan ook verbonden aan vier voorwaarden: volledige decentralisatie, goede landschapsontwerpen, vermaatschappelijking van de ruimtelijke ordening en het aanleveren van bouwstenen en spelregels door de overheid.

De overheid moet de ruimteclaims verdelen. Daarbij moet een eerlijke verdeling vooropstaan en aandacht voor zwakke partijen op dit vlak. Dat kan de natuur zijn, maar ook de kleine ondernemers. De schepping moet in ere worden gehouden, wat ruimte voor mens, dier en plant vraagt.

Het is prettig dat het Kompas voor het Noorden als uitgangspunt is gebruikt voor de Vijfde nota. Het is goed dat daarbij de samenhang met het Noordwest-Europese netwerk wordt benadrukt. De aandacht voor het ICT-netwerk, onder het kopje "de multimodale Noord-as in beeld" had daarentegen wat steviger aangezet kunnen worden.

Inzake de ruimtevrage wordt met het oog op het oplopend faseverschil aan het kabinet om krachtige ondersteuning gevraagd. De in het verleden gemaakte afspraken zijn blijkbaar niet voldoende. Wat kan er dan nog meer aangepakt worden?

Het aanwijzen van de regio Groningen-Assen tot stedelijk netwerk is een goede zaak. Bovendien is het voor reeds samenwerkende besturen een opsteker. Kan dit op de rails staande regionale netwerk, een stedelijk netwerk in het Noorden, niet als een "pilotproject" stedelijke netwerken worden aangemeld bij de minister?

Leeuwarden en Emmen, een Vinex-gemeente, worden een regionaal netwerk. Vervallen hiermee de voorrechten van Emmen als Vinex-gemeente?



Is er überhaupt sprake van verandering voor Emmen? De aandacht voor de Veenkoloniën is terecht, maar is erg mager en weinig concreet. Wellicht dat dit nog wordt uitgewerkt.

Spreker kan zich in grote lijnen vinden in de ruimte voor ruimtobenadering. Een actief beleid van de provincie moet voorkomen dat er sprake is van leegstaande schuren die het landschap verpauperen. De meerwaarde van het op de landelijke kaart zetten van watersystemen is overigens onduidelijk.

De rode contouren worden afgewezen in de conceptinspraakreactie. Toch wordt er in Drenthe reeds met contouren gewerkt. Rode contouren kunnen eveneens een goed instrument zijn inzake ruimtelijke ordening. Is hier geen sprake van angst van de provincie om binnen de rode contouren de verantwoordelijkheid bij de sterke, heringedeelde gemeenten te leggen? Meer in het algemeen kan de SNN-lijn gevolgd worden. Het Noorden kan zonder rode contouren, aangezien er meer manieren zijn om de uitbreiding van gemeenten structuur te geven.

Het is van groot belang dat het Noorden als landsdeel de neuzen in dezelfde richting weet te krijgen. Dan kan ook minister Pronk niet om deze inspraakreactie heen.

De heer WENDT stemt op hoofdlijnen in met de conceptinspraakreactie. Er is dan ook reeds veel afgesproken in het kader van het Kompas. Noord-Nederland kan een essentiële rol vervullen bij de ruimtelijke ordening en kan als zodanig de economie van het gehele land versterken.

Er wordt veel aandacht geschonken aan een snelle Zuiderzeelijn door middel van aanleg van een magneetzwefbaan. Spreker heeft echter al eerder in SNN-verband verklaard niet ten koste van alles een magneetzwefbaan te willen zien. Bovendien steekt het pleidooi schril af tegen ontbrekende aandacht voor de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl, de zeehavencomplexen Eemsmond, het ICT-netwerk of de spoorlijn Emmen-Zwolle. Ook deze punten verdienen nadere uitwerking.

Het is prima dat de inspraakreactie bij de ruimtevraag uitgaat van hogere cijfers met betrekking tot wonen en werken. Daarbij mag gerust worden vermeld dat het Noorden de herstructurering, de stedelijke vernieuwing, voortvarend wenst aan te pakken. Een integrale aanpak op dit vlak kan helpen, sociale problemen het hoofd te bieden en ruimte te behouden.

De conceptinspraakreactie kiest voor continuering van de huidige positie van Leeuwarden en Emmen, nationale stedelijke posities dus. Waarom worden

deze vervolgens alsnog in het rijtje van regionale stedelijke netwerken geplaatst?

Expliciete vermelding van de Regiovisie Zuid-Drenthe/Noord-Overijssel is prima. Iedereen moet weten dat ook in deze regio concrete plannen worden ontwikkeld over, bijvoorbeeld, infrastructuur, ruimtelijke ordening en toerisme.

Een meer positieve uitspraak over biologische landbouw had overigens niet misstaan. Er is toch sprake van een ook door de provincie gewenste ontwikkeling van biologische landbouw in het Noorden?

Volgens de inspraakreactie lijken rode, harde contouren overbodig. Is de provincie werkelijk in staat de ruimte te bewaren? Bij de geclaimde ruimte voor nieuwe bedrijventerreinen, ook in kleinere kernen, en voor woningbouw, in de richting van het landelijk gebied, is een rode contour wellicht het middel om herstructurering binnen de steden tot een succes te maken.

Mevrouw ALBERTS is van mening dat de daad bij het woord voegen een probleem is voor de rijksoverheid. Er blijkt, bijvoorbeeld inzake de snelle Zuiderzeeverbinding, geen begrotingsmanagement te bestaan. Op dit vlak blijft Den Haag zich stilhouden.

De nadruk op de samenhang van de positie van Noord-Nederland met Noordwest-Europa is een zwak element in de Vijfde nota. Het randstedelijk denken moet dan ook doorbroken worden. De rond Kompas gemaakte afspraken moeten daarnaast worden herbevestigd. Het doortrekken van de snelle Zuiderzeeverbinding naar Duitsland is van groot belang voor de positie op de internationale markt inzake economie, toerisme en transporttechniek. Dan moet de Noordas wel in de meerjarenramingen worden vastgelegd.

De vrees voor verlies van bevolkingsaandeel, de vrees van het SNN, wordt niet gedeeld. Goede verbindingen, ruimte, schone lucht en de "afsprake is afspraak"-cultuur zijn immers vestigingsfactoren van onschatbare waarde. De aanwijzing van Groningen en Assen tot stedelijk netwerk is bovendien onomstreden in het Noorden. Een krachtige stellingname ten behoeve van Leeuwarden had het Noorden echter niet misstaan. Waarom geen steun voor de stedenband Leeuwarden-Franeker-Harlingen? De ecologische, landschappelijke, cultuurhistorische en recreatieve waarden van het IJsselmeer mogen overigens wat meer nadruk krijgen.

Een open communicatie aangaande financiële onderbouwingen van de afspraken voortvloeiend uit de Vijfde nota is van belang. Het SNN doet

immers de uitspraak dat men hoopt dat de benodigde en afgesproken financiële middelen daadwerkelijk vrijkomen. Afspraak is afspraak.

Mevrouw MEDEMA is het eens met de stelling van de conceptinspraakreactie dat uitvoering van het Kompas ertoe moet leiden dat de achterstanden van het Noorden worden weggewerkt. Bij het trend++beleid is gekozen voor een sterke economische groei als belangrijk uitgangspunt. Gezien de huidige ontwikkeling van de economie is het echter zeer de vraag of het realiseren van 43.000 volledige arbeidsplaatsen het uitgangspunt kan zijn. Het Noorden moet geen overloopgebied worden door migratie vanuit andere delen van het land. Dit leidt tot verdere stijging van de huurprijzen, een nadeel voor de inwoners van Drenthe.

Volgens minister Pronk gaat het trend++beleid ten koste van naar schatting 128.000 hectare landbouwgrond. Om hoeveel bedrijven in het Noorden, en specifiek in Drenthe, gaat het dan? Hoeveel directe en indirecte arbeidsplaatsen kost dit? Welke kansen krijgen landbouwers en hun medewerkers, een nieuw bestaan op te bouwen? Het is een goede zaak om grensoverschrijdende ontwikkelingen te versterken en te bevorderen. De N37 naar Duitsland moet dan ook als volwaardige snelweg worden gerealiseerd. Een magneetzwefbaan tussen Groningen en het Westen van Nederland moet worden afgewezen. De onderzoeken spreken elkaar immers tegen. Bovendien verschillen de uitkomsten inzake eventuele voordelen van een zweeftrein. De situatie in Duitsland is daarnaast onduidelijk wat betreft realisatie van een magneetzwefbaanverbinding tussen Hamburg, Berlijn en Bremen. Zeker voor Drenthe biedt een magneetzwefbaan weinig voordelen. De opstapplaatsen bevinden zich immers niet in Drenthe. Voor reizigers die halverwege opstappen, is de winst in reistijd bovendien aanzienlijk minder groot. De prijzen zijn bovendien gebaseerd op eersteklas reizen, zodat de vraag is wie er gebruik gaan maken van zo'n zweeftrein. Een dergelijke verbinding is, kortom, geen haalbare kaart.

Een gedegen onderzoek naar de Hanzelijn, in combinatie met de spoorlijn Zwolle-Coevorden of een verbinding Emmen-Meppel-Duitsland, kan een interessante optie zijn. De Oost-Westverbindingen, steeds belangrijker binnen Europa, kunnen daardoor worden versterkt.

Het is met het oog op voltooiing van de EHS in het jaar 2018 van belang dat er voldoende financiële middelen worden aangedragen door het Rijk. In hoeverre loopt overigens het ICT-netwerk eventueel achter bij de rest van het land?

Emmen ligt dicht bij de grens en vervult nu reeds een internationale rol. Waarom kan Emmen geen internationaal knooppunt zijn en Assen-Groningen wel? Ook Leeuwarden kan toch een meer dan regionale rol vervullen?

Meer in het algemeen moet vastgesteld worden dat het tijdspad krap is bemeaten.

Mevrouw DE VRIES legt uit dat de SNN-conceptinspraakreactie dun is in vergelijking met de zeer dikke Vijfde nota op de ruimtelijke ordening. Er is dan ook alleen gereageerd op (princiële) punten waar het SNN zich niet in kan vinden of waar andere op- of aanmerkingen over te maken zijn. De inspraakreactie spitst zich met name toe op verbeteringen, bijvoorbeeld inzake het landelijk gebied. Daarbij is het verband van belang met andere reacties: de IPO-reactie, die van de stedenband Zwolle-Emmen en Groningen-Assen. Tevens zijn er nota's in voorbereiding over het landelijk gebied, de EHS en het Structuurschema groene ruimte. Ook kan verwezen worden naar het bereikbaarheidsprofiel. Er wordt dus min of meer simultaan op diverse aspecten ingegaan. Een en ander betekent overigens dat de inspraakreactie niet het moment is om in allerlei detailvragen te treden.

Over de positie van Leeuwarden zijn er in het SNN inderdaad geen verschillen van opvatting maar wel van inzicht. In het Kompas zijn vier prioritaire steden aangewezen: Groningen, Assen, Leeuwarden en Emmen. Alle economische kernzones, inclusief de stedenband Leeuwarden-Harlingen, van het Kompas zijn vertaald naar de Vijfde nota op de ruimtelijke ordening, met Groningen-Assen als onomstreden nationaal stedelijk netwerk. Het SNN vindt echter dat ook ingezet moet worden op Leeuwarden en Emmen, die een bepaalde status hadden in de vorige nota als stedelijk knooppunt. Over de precieze invulling daarvan bestaat enig verschil van inzicht: door het aanhaken van Leeuwarden bij Groningen-Assen of op een andere manier? Een en ander betekent overigens niet dat, bijvoorbeeld, Emmen iets verliest. Wel moet de gevraagde aandacht tot uitdrukking komen. Emmen heeft overigens enige, ook overgenomen, tekstwijzigingen inzake de conceptinspraakreactie voorgesteld.

De heer ENGELS vraagt naar de stand van zaken inzake deze, wellicht niet prettig verlopende, discussie in noordelijk verband. Zo is er een aankondiging van een stevige discussie met de provincie door het Friese volksvertegenwoordigende deel van het SNN gedaan.

Mevrouw DE VRIES wijst erop dat de zakelijke meningsverschillen noch de persoonlijke verstandhoudingen noch de samenwerking in noordelijk verband of het SNN-bestuur nadelig beïnvloedt. De inzet van het bestuur van het SNN is gericht op samenwerking.

Alhoewel Drenthe altijd al te maken heeft gehad met meer binnenkomers dan verlaters, moet de bijdrage van Drenthe aan een oplossing van het nationale ruimteprobleem inderdaad gezien worden binnen de ruimte die het POP biedt. Er mag geen sprake zijn van "Brabandisering" of verrommeling van het platteland. De keuze voor de SNN-benadering van contouren en ruimte voor ruimte kan dit waarborgen.

De SNN-reactie maakt duidelijk dat niet aanemelijk is dat er nogal wat ruimte zal vrijkomen door de landbouw. De vrijkomende ruimte zal nodig zijn om de resterende bedrijven, biologische of anderszins, een toekomst te bieden. Reducering van landbouw leidt niet zomaar tot gronden die voor andere doeleinden in aanmerking komen. In alle drie de provincies zal de conceptinspraakreactie aan de orde komen. Wellicht dat dit ertoe leidt dat het dagelijks bestuur van het SNN nog het nodige bij- of voorstelt. In de Ipsc kan vervolgens nadrukkelijk worden ingegaan op eventuele veranderingen.

Minister Pronk gaat uit van harde rode contouren. In SNN-verband levert dit weerstand op, omdat deze contouren doelen als kwaliteit en een zorgvuldige benadering en bescherming van ruimte niet naderbij brengen. Binnen een eenmaal vastgestelde rode contour ontstaat veel vrijheid voor gemeenten, bijvoorbeeld om open plekken binnen een kern op te vullen. Ook is het theoretisch mogelijk dat aan de rand van een groene contour, een es bijvoorbeeld, een appartementencomplex wordt gebouwd. Inzake herstructurering valt bovendien meer te verwachten van een woonplan volgens de Nota wonen. Daarnaast biedt de huidige wijze van omgang met rode contouren, door middel van vaststelling in het bestemmingsplan, ruimte om de kwaliteit te verhogen door een betere en zorgvuldige afronding. Dit is mede het gevolg van de keuze

in het Noorden voor bundeling van wonen en werken in economische kernzones.

Bij Groningen-Assen is reeds voor een groot deel de invulling klaar van een stedelijk netwerk zoals minister Pronk die voorstelt in de Vijfde nota. Het voordragen van Groningen-Assen als pilot-project stedelijke netwerken is dan ook geen gek idee en zal als zodanig worden meegenomen.

Over het oplopende faseverschil tussen het Noorden en de rest van Nederland zijn met de Langman-akkoorden afspraken gemaakt die nog steeds gelden. Daarom moet in de Vijfde nota niet worden uitgegaan van een negatieve trend qua wonen en werken in verhouding met de rest van het land. De vertaling van de akkoorden moet dan ook hier en daar beter, zodat de daad bij het woord wordt gevoegd.

## TWEEDE TERMIJN

Mevrouw HUISMAN vraagt of een eventueel "pilotproject" betekent dat er eerder of meer fondsen vrijkomen.

Mevrouw MEDEMA vraagt zich af of het Noorden achterloopt als het gaat om ICT-infrastructuur en -netwerken.

De heer ENGELS concludeert dat de discussie binnen SNN-verband goed verloopt, maar dat er in de Ipsc nog het nodige gezeur te verwachten is. Het idee van een "pilotproject" omtrent Groningen-Assen is uitstekend. Bovendien is in Groningen reeds een discussie geëntameerd om Groningen-Assen landelijk naar voren te schuiven als een project.

De bij de landbouw ingeslagen weg, namelijk op dezelfde voet doorgaan, moet worden verlaten. Daarbij kan niet worden volstaan door erop te wijzen dat vrijkomende ruimte nodig blijft voor landbouw, in welke vorm dan ook. Inzet in het Noorden op de landbouw betekent dat het roer om moet, met primair aandacht voor duurzame en biologische landbouw.

Het hanteren van rode contouren door gemeenten, het punt van handhaving van kwaliteit van ruimte met het oog op de bedreiging van inbreiding, vormt inderdaad een overweging op dit vlak. Ook de bescherming vanuit de groene contouren, plus de balansgebieden, kan aanleiding zijn tot een intensieve discussie over de rode contouren, ook binnen de D66-fractie.

In de SNN-conceptinspraakreactie staat correct dat

het Noorden graag een magneetweefbaan wil zien. Deze politieke realiteit moet echter niet worden verward met de eventuele, niet waar te maken, wetenschappelijke pretentie dat een magneetweefbaan objectief is vastgesteld als een in alle opzichten te prefereren optie.

De heer JONKER vraagt om een toezegging van de gedeputeerde inzake het gevraagde "pilotproject".

De heer WENDT onderschrijft deze vraag en ziet bovendien graag dat punten zoals de spoorlijn Zwolle-Emmen, de Eemshaven en het ICT-gebeuren sterker benadrukt worden in de inspraakreactie.

Wat kan er overigens nog veranderen in de tekst, als die alleen wordt besproken met de reeds in eerste instantie betrokken gemeenten en provincies?

Mevrouw DE VRIES legt uit dat de concept-inspraakreactie is opgesteld in samenwerking met vier gemeenten en drie provincies. Vervolgens is de tekst besproken met de Verenigingen van Drentse, Friese en Groningse gemeenten, de waterschappen, de Milieufederatie, de Noordelijke Land- en Tuinbouw Organisatie (NLTO) en diverse andere instanties. Na behandeling in de diverse provinciale commissies is het uiteindelijke concept vastgesteld. Ook de huidige behandeling in de statencommissie kan nog tot aanpassing of bijstelling door het dagelijks bestuur van het SNN leiden. Overigens is sindsdien een advies van de Sociaal-Economische Adviesraad voor Noord-Nederland (SEAN) ontvangen. Wijzigingen als gevolg hiervan kunnen in de Ipsc, waar het stuk ter kennisgeving voorligt, alsnog tot discussie leiden. Het vele en goede werk van de Regiovisie Groningen-Assen, ook qua structuur en samenwerking, vormt alle aanleiding om dit stedelijk netwerk voor een eventueel "pilot-project" inzake de door Pronk zo gewilde nationale stedelijke netwerken aan te bevelen. Het punt wordt meegenomen, al is het de vraag of het een vertaling kan vinden in de SNN-inspraakreactie. De passage over de Zuiderzeeverbinding is een gevolg van de diverse reacties van de drie noordelijke provinciale commissies op het eerste tekstvoorstel. Het vertolkt daarmee het standpunt van de meerderheid, die als het gaat om het onomstotelijk wetenschappelijke bewijs van de voordelen van een magneetweefbaan een andere overtuiging is toegedaan dan de minderheid.

Inzake de landbouw is gesteld dat de grond nodig zal zijn om de eigen landbouw, biologisch, geëxtensiveerd of grootschalig, mogelijk te maken. Daarbij moeten natuurlijk alle regels inzake milieu en dierenwelzijn in acht worden genomen, zonder de voorkeur te geven aan één vorm van landbouw. De vraag of er op het vlak van ICT een achterstand bestaat, is in het kader van de SNN-inspraakreactie niet relevant.

Als op enig moment duidelijk wordt wat de gevolgen voor Drenthe zijn van de fundamentele herziening van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, zal de commissie hierover een stuk bereik. De spoorlijn Zwolle-Emmen is betrokken in het bereikbaarheidsprofiel. Bovendien is, na afstemming met Overijssel, een brief gereedgemaakt over de railvisie.

De heer SWIERSTRA beaamt dit.

De heer ENGELS vraagt welke van de vandaag gemaakte opmerkingen door het college meegenomen worden naar het SNN inzake eventuele wijzigingen in de brief.

Mevrouw DE VRIES noemt het "pilotproject" Groningen-Assen, dat immers door een meerderheid wordt gedragen.

De VOORZITTER constateert dat het statenstuk voldoende is besproken.

## 9. Sluiting

De VOORZITTER sluit om 10.43 uur de vergadering.

HJE

## **TOEZEGGINGEN**

gedaan in de vergadering van de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit, gehouden op 2 april 2001 in het provinciehuis te Assen.

### **Pagina**

- 3 De heer SWIERSTRA zegt toe dat de commissie een overzicht zal ontvangen van de reeds ingediende projecten voor PPS-2.
  
- 10 Mevrouw DE VRIES zegt toe de wens mee te zullen nemen om het stedelijk netwerk Groningen-Assen voor een eventueel "pilotproject" inzake nationale stedelijke netwerken aan te bevelen in de SNN-inspraakreactie op de Vijfde nota op de ruimtelijke ordening.