

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 15 januari 2001

---

## INHOUD

Opening	2
Aanwijzing plaatsvervangend voorzitter	2
Mededelingen	2
Verslagen vergaderingen	2
Ingekomen stukken	2
IPO-aangelegenheden	3
Rondvraag	3
Onderhandelingen met ARRIVA	4
Spreekrecht	
- <i>de heer Overbeek (directeur strategie van ARRIVA)</i>	4
Verhoging leeftijdsgrens buurtbuschauffeurs	9
Bestedingsvoorstel gebundelde doeluitkering 2001	10
Energie uit asfalt	11
Sluiting	14
Toezeggingen	15

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

Verslag van de vergadering van de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit, gehouden op 15 januari 2001 in het provinciehuis te Assen.

### **Aanwezig:**

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

### **Voorts aanwezig:**

Joh. Dijks (VVD, gedeputeerde)  
S.B. Swierstra (VVD, gedeputeerde)  
mevrouw G. de Vries-Leggedoor (CDA, gedeputeerde)  
mevrouw S.W.T. Gerritsen (secretaris)  
J. Kuiper (ambtelijk secretaris)  
K. Salomé  
mevrouw L. Simon  
H.P. Hacquebord

### **Afwezig met kennisgeving:**

J.W.M. Engels (D66)  
mevrouw E.H. Mellink (PvdA)

## 1. Opening

De VOORZITTER opent de vergadering en wenst eenieder een gelukkig nieuwjaar. Aangezien de heer Swierstra reeds om 15.00 uur de vergadering moet verlaten, wordt voorgesteld agendapunt 10 direct na de ingekomen stukken te behandelen. De commissie kan zich hierin vinden.

## 2. Aanwijzing plaatsvervangend voorzitter

Mevrouw DE WIDT stelt voor de heer Bomhof als plaatsvervangend voorzitter aan te wijzen.

De VOORZITTER constateert dat dit voorstel de goedkeuring van de commissie kan wegdragen en feliciteert de heer Bomhof.

De heer BOMHOF spreekt zijn dank uit voor het in hem gestelde vertrouwen.

## 3. Mededelingen

De VOORZITTER doet mededeling van de berichten van verhindering. De heer Kreling wordt bovendien vervangen door mevrouw Gerritsen. De inmiddels verschenen Vijfde nota ruimtelijke ordening zullen de commissieleden zo snel mogelijk thuis ontvangen.

Er is een verzoek van de Ondernemerskoepel Westerveld ontvangen voor een gesprek over het Provinciaal omgevingsplan (POP) en de recreatie binnen deze gemeente, bij voorkeur op 19 maart a.s., met 26 februari a.s. als alternatief.

De heer VAN DER SCHOOT vraagt zich af of het niet beter is te praten met de gezamenlijke ondernemerskoepels van alle gemeenten in Drenthe.

De VOORZITTER wijst erop dat slechts een uitnodiging van de genoemde ondernemerskoepel voorligt. De commissie kan overigens een uitnodiging laten uitgaan aan alle ondernemerskoepels voor een gezamenlijk overleg.

De heer PETERS wijst erop dat het in dit geval de bedoeling is om met vertegenwoordigers van de gemeente Westerveld te spreken.

De VOORZITTER constateert dat de commissie ingaat op de uitnodiging voor een gesprek op maandagmiddag 19 maart 2001 (gewijzigd in 12 maart).

## 4. Verslagen vergaderingen

### 4.1. Verslag van de gecombineerde vergadering van de Statencommissies Milieu, Water en Groen en Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit van 20 november 2000

Het verslag wordt conform het ontwerp vastgesteld.

### 4.2. Verslag van de vergadering van 20 november 2000

Het verslag wordt conform het ontwerp vastgesteld.

### 4.3. Verslag van de vergadering van 11 december 2000

De heer TUPARIA mist een vraag inzake de financiering naar draagkracht en het antwoord daarop van de gedeputeerde.

De VOORZITTER stelt voor de vaststelling van het verslag tot de volgende vergadering uit te stellen.

### 4.4. Verslag van de vergadering van 21 december 2000

De heer LANGENKAMP geeft aan enige aanmerkingen te hebben op het verslag.

De VOORZITTER stelt voor de vaststelling van het verslag tot de volgende vergadering uit te stellen.

## 5. Ingekomen stukken

### 5.1. Brief van gedeputeerde staten van 13 december 2000, kenmerk 44/6.10/2000010915, inzake meerjare nafspraak exploitatiesubsidie openbaar vervoer

De brief wordt voor kennisgeving aangenomen.

### 5.2. Brief van gedeputeerde staten van 3 januari 2001, kenmerk 51/6.4/2000012221, inzake provinciale Nota wonen

De heer FONK gaat ervan uit dat bij de totstandkoming van de nota tevens gekeken wordt naar het permanent bewonen van recreatiewoningen in Drenthe.

Mevrouw HUISMAN sluit zich bij dit verzoek aan. Meer in het algemeen is het een goed initiatief om een korte- en langetermijnvisie neer te zetten.

Mevrouw DE VRIES geeft aan dat bij permanente bewoning van recreatiewoningen nadrukkelijk gekeken zal worden naar wat hierover in de Vijfde nota ruimtelijke ordening staat.

**10. Brief van gedeputeerde staten van 19 december 2000, kenmerk 51/6.18/2000013085, inzake onderhandelingen met ARRIVA**

De VOORZITTER constateert dat de inspreker nog niet is gearriveerd en stelt voor om de oorspronkelijke agendavolgorde aan te houden.

De heer VAN DER SCHOOT denkt dat de inspreker van de oorspronkelijke agenda is uitgegaan, wat echter betekent dat de discussie niet in het bijzijn van de gedeputeerde kan worden gevoerd, aangezien die de vergadering om 15.00 uur zal verlaten.

De VOORZITTER stelt voor het agendapunt direct te behandelen als de inspreker de vergadering heeft bereikt. De commissie kan zich hierin vinden.

**6. IPO-aangelegenheden**

Mevrouw DE WIDT wijst erop dat is aangekondigd dat de Vijfde nota ruimtelijke ordening snel zal worden ontvangen. Op de conceptagenda van de IPO-adviescommissie ruimtelijke ordening (Interprovinciaal overleg) is sprake van de laatste stand van zaken rond ondermeer de Vijfde nota en het grondbeleid. Wanneer wordt de Statencommissie RIM bij de discussie over deze onderwerpen betrokken?

Mevrouw DE VRIES antwoordt dat in SNN-verband (Samenwerkingsverband Noord-Nederland) bekeken wordt hoe de reactie op de Vijfde nota zal moeten verlopen, via de Interprovinciale statencommissie (Ipsc) of de reguliere commissies. Het stuit op geen enkel bezwaar om de statencommissie hierbij te betrekken.

**7. Rondvraag**

De heer TUPARIA geeft aan dat de PvdA-fractie bij de algemene beschouwingen aan het college heeft gevraagd, de bevordering van het plattelandsvervoer in met name Zuidwest-Drenthe krachtig ter hand te nemen. Hoe staat het hiermee?

De heer LANGENKAMP heeft gehoord dat de gemeente Stadskanaal vraagt om de spoorverbinding, misschien "light rail", tussen Emmen-Veendam-Stadskanaal in het Nationaal verkeers- en vervoersplan (NVVP) op te nemen. Wil het college dit overwegen?

De heer FABER merkt op dat Millennium Transport International (MTI) succesvol aan het werk is in Hoogeveen. Wanneer kan echter het MTI-project in Meppel van start?

De heer SWIERSTRA wijst erop dat de bedoelde spoorverbinding reeds langer aan de orde is en bovendien als een van de varianten is meegenomen in de studie naar een railverbinding tussen Overijssel en Drenthe, Zwolle-Emmen. Tevens is kennisgenomen van de voorlopige studieresultaten van het onderzoek door Stadskanaal. Andermaal is vastgesteld dat een spoorverbinding over Stadskanaal aantrekkelijk is, maar op de korte of middellange termijn geen kans van slagen heeft, mede met het oog op de planperiode van het nieuwe NVVP. In de reactie van Noord-Nederland op het NVVP aan de minister is de verbinding dan ook niet op de gevraagde manier opgenomen.

Van de onderhandelingen met ARRIVA over de vormgeving van het openbaar vervoer hangt af wat er daarnaast mogelijk is. Na het afgebroken overleg over het meerjarencontract met ARRIVA is er sprake van oriëntatie op doorzetting of verbreding van het experiment met MTI. Hierbij ligt er een relatie met de motie van de staten over het plattelandsvervoer. Over een of twee weken zal het college over een en ander een nader voortgangsbesluit kunnen nemen, dat de problematiek in samenhang zal belichten. Op dit vlak kan men immers op korte termijn een verzoek om een beschikking van de gemeente Meppel voorgelegd krijgen.

De heer VAN DER SCHOOT vraagt of de brief van 9 januari 2001 van ARRIVA een rol speelt bij de onderhandelingen.

De heer SWIERSTRA geeft aan dat er een nauwe relatie ligt tussen het aanvullende vervoer en het bestaande pakket. Vandaar het belang van de onderhandelingen. De bedoelde brief voegt niets aan de discussie toe. Momenteel zijn de uitwerking van de concessie en de voorbereiding van de aanbesteding aan de orde. Het is volstrekt helder dat het college zeer positief staat ten opzichte van aanvullend vervoer in MTI-verband. De mogelijkheden op dit vlak blijven, onder verwijzing naar de ARRIVA-problematiek en de nog lopende beroepsprocedure, voornamelijk onduidelijk.

De heer TUPARIA vraagt of in de eerstvolgende commissievergadering een stuk ter bespreking kan voorliggen over het MTI-experiment en het plattelandsvervoer.

#### De heer SWIERSTRA zegt dit toe.

De heer LANGENKAMP wijst erop dat het bestuursprogramma stelt dat gezocht moet worden naar een evenwicht tussen duurzaamheid en economische belangen. Het valt daarom te betreuren dat de conclusie inzake de realiteitszin zo snel en eigenlijk bij voorbaat wordt getrokken.

De heer SWIERSTRA herhaalt dat het niet realistisch is te veronderstellen dat de bedoelde, op zichzelf wenselijke en interessante spoorverbinding in deze planperiode aan de orde zal komen. Het vergt reeds veel inspanning om bijvoorbeeld de veel kansrijkere verbetering van de spoorverbinding Zwolle-Emmen of het stadsgewestelijk openbaar vervoer Groningen-Assen, met in de tweede fase "light rail", voor elkaar te krijgen. Dergelijke afwegingen worden overigens gemaakt op basis van jarenlange discussie, het nodige onderzoek en vele rapporten.

#### **10. Brief van gedeputeerde staten van 19 december 2000, kenmerk 51/6.18/2000013085, inzake onderhandelingen met ARRIVA**

##### **Spreekrecht**

De heer OVERBEEK, directeur strategie van ARRIVA, merkt op dat er veel vragen leven bij werknemers, raadsleden en commissieleden over de stand van zaken. ARRIVA, verantwoordelijk voor de kwaliteit van het openbaar vervoer en de werkgelegenheid daarbij, wil graag een en ander publiekelijk toelichten. De algemeen directeur van

ARRIVA, de heer Van Wageningen, verricht dezelfde taak momenteel tegenover de desbetreffende statencommissie van de provincie Groningen.

ARRIVA wil een kennelijk niet gewild contract niet alsnog forceren. Het is zaak de onverkwikkelijke gebeurtenissen af te sluiten, zij het na een rechtvaardige beoordeling van ARRIVA. Door onder meer de media is de schuld in deze kwestie immers volledig onterecht, en met schadelijke gevolgen, bij ARRIVA gelegd. In de brief van 9 januari 2001 is daarom tekst en uitleg gegeven. In de finale onderhandelingen van 21 oktober 2000 had door de overheid melding moeten worden gemaakt van een extra korting van f 25 miljoen als gevolg van rijksbezuinigingen. Het door bureau SkraelingS ingezette traject maakte bovendien duidelijk dat de rijksbezuinigingen ten laste zouden gaan van de vrijgekomen verbeterruimte van f 32 miljoen. Er is natuurlijk niet opzettelijk gezweven over de rijksbezuinigingen door de overheid. ARRIVA was overigens op de hoogte van de rijksbezuinigingen, al was niet duidelijk ten laste waarvan deze zouden komen. Bestuurders en ambtenaren hebben zich op 21 oktober 2000 niet gerealiseerd wat er in de besprekingen met bureau SkraelingS is gebeurd of wat er aan stukken is geproduceerd. Dat kan in een dergelijk nieuw traject gebeuren, wat echter niet aan ARRIVA te wijten is. Een dergelijk verwijt schaadt ARRIVA in de relatie met toekomstige opdrachtgevers en ondermijnt het vertrouwen van het personeel in de directie.

Het zou goed zijn als de commissie zich buigt over het gedrag van de betrokken bestuurders, mede in het licht van de brief van 9 januari 2001. Hebben die rond 21 oktober 2000 wel volledig correct gehandeld? Een dergelijke uitspraak kan de weg vrijmaken voor een positieve heroriëntatie van de situatie. De lucht moet worden geklaard. Opdrachtgevers en opdracht-nemers moeten terug naar wat hen bindt: goede invoering marktwerking, verbetering openbaar vervoer en een goede en solide omschakeling van ARRIVA naar de markt. Afwachten of ARRIVA zich bedenkt is nutteloos, gezien het gat tussen f 32 miljoen en f 57 miljoen. Een meerjarenovereenkomst voor het gehele gebied is, op basis van het programma van eisen, onhaalbaar gezien de verwachtingen aan opdrachtzijde. Dit mag echter de gestelde, gemeenschappelijke doelen niet in gevaar brengen. De 2.300 bij ARRIVA werkzame mensen moeten op een vertrouwde, prettige en goede manier de omslag naar de markt kunnen maken.

ARRIVA heeft er vertrouwen in dat, als de kou uit de lucht is, via nieuwe wegen vruchtbaar overleg mogelijk wordt over het bereiken van de gemeenschappelijke doelen, met inachtneming van ieders rol en verantwoordelijkheid.

De heer VAN DER SCHOOT vraagt zich af waarop de conclusie is gebaseerd dat er kennelijk geen behoefte meer is aan een contract.

De heer OVERBEEK constateert dat het akkoord van 21 oktober 2000, met een korting van f 32 miljoen plus de rijksbezuinigingen, door de bestuurders als niet verkoopbaar is beschouwd. Een dergelijke overeenkomst wordt dus niet meer gewild.

De heer VAN DER SCHOOT vraagt zich bovendien af of ARRIVA niet had moeten informeren naar de consequenties van de in principe bekende bezuinigingen.

De heer OVERBEEK beaamt dit. De brief van bureau SkraelingS van 21 oktober 2000, namens de overheden, maakte echter duidelijk dat de als gevolg van de korting vrijkomende middelen, f 32 miljoen, voor openbaar vervoer zouden worden aangewend voorzover dat zou passen binnen de budgetten na de rijksbezuiniging.

De heer VAN DER SCHOOT vraagt of bureau SkraelingS bestuurders en ARRIVA op eenzelfde wijze heeft geïnformeerd.

De heer OVERBEEK neemt aan dat bureau SkraelingS en de bestuurders en ambtenaren niet op hetzelfde spoor zaten op 21 oktober 2000.

De heer VAN DER SCHOOT vraagt of een beoordeling door de staten van de bestuurders nodig is alvorens nieuw overleg zinvol is.

De heer OVERBEEK vindt dit wat zwaar klinken. Spreker heeft er echter grote moeite mee dat ARRIVA in het openbaar en in een brief van het Bestuurlijk Overleg Stads- en streekvervoer, van 19 december 2000, eenzijdig de schuld krijgt toebedeeld.

De VOORZITTER merkt op dat het niet de bedoeling is met de spreker in discussie te treden.

De heer LANGENKAMP vraagt of deze brief niet op 13 december 2000 is gedateerd.

De heer OVERBEEK geeft aan dit op te zullen zoeken.

De heer BOMHOF stelt vast dat het verwijt van ARRIVA is dat men op 21 oktober 2000 niet op de hoogte was van de bezuinigingen als gevolg van de suppletiefactor, laat staan dat deze bovenop het verbeteringsbedrag zou komen. Daarmee zou het nadeel uitkomen op f 57 miljoen. Hoe kan het dat een nationale vervoerder niet op de hoogte is van het programma van eisen, de suppletiefactor, de benodigde gelden voor verbetering en het bezuinigingsbeleid van de rijksoverheid? Had ARRIVA niet alerter moeten zijn?

De heer LANGENKAMP wijst erop dat een spreker slechts naar aanvullende, technische zaken mag worden gevraagd.

De heer OVERBEEK merkt op dat aangenomen mag worden dat ARRIVA buitengewoon alert is geweest gedurende het proces. ARRIVA was dan ook op de hoogte van het bestaan van rijksbezuinigingen, al was de exacte omvang niet bekend. Ook was onbekend op welke wijze deze van de budgetten afgetrokken zouden worden. Volgens de rekenmodellen van bureau SkraelingS zouden de rijksbezuinigingen leiden tot een verminderd volume en niet tot een vermindering van het bedrag aan ARRIVA per reiziger. In de brief van SkraelingS van 20 oktober 2000 staat dat rijksbezuinigingen ten laste worden gebracht van de verbeterruimte.

De heer FABER constateert dat het programma van eisen vier hoofdstukken bevat. Zijn er andere onderwerpen uit dat programma van eisen ter sprake gekomen in de aanloop naar de onderhandelingen van 21 oktober 2000?

De heer OVERBEEK antwoordt dat het traject gestart is met een gezamenlijk conceptprogramma van eisen. Op dat programma van eisen heeft ARRIVA vervolgens een aanbieding gedaan, die na beoordeling van de overheden ertoe leidde dat bureau SkraelingS is ingeschakeld om nadere adviezen in te winnen. Vervolgens is een onderhandelingstraject gestart, waarbij bureau SkraelingS vol mandaat kreeg van de overheden voor de onderhandelingen ten behoeve van een meerjarencontract. Door bureau SkraelingS is vervolgens de vraag hoeveel korting ARRIVA zou kunnen geven, het subsidiebedrag per rijksoverheid, min of meer centraal gesteld. Het programma van eisen heeft daardoor geen wezenlijke rol meer gespeeld i

n de onderhandelingen, anders dan inzake de mogelijke financiële ruimte voor realisatie van het programma.

De heer FABER vraagt of ARRIVA voor 21 oktober 2000 op de hoogte was van het programma van eisen.

De heer OVERBEEK beaamt dit.

De heer FABER heeft veel moeite met de opstelling van de heer Overbeek, namelijk dat het aan de bestuurders is om de weg vrij te maken.

De heer OVERBEEK denkt dat er overeenstemming is over dat er dingen fout zijn gegaan. De schuldvraag is dan ook duidelijk ergens neergelegd. Nu dat, onterecht, is gebeurd vraagt ARRIVA de staten zich daarover uit te spreken.

De heer FABER vraagt zich af wat moet worden verstaan onder "nieuwe wegen".

De heer OVERBEEK merkt op dat de onderhandelingen gericht waren op een vierjarig contract voor het gehele vervoersgebied Groningen, Drenthe en de stad Groningen. Nu dat geen begaanbare weg blijkt, moet opnieuw door middel van overleg bezien worden hoe de gemeenschappelijke doelen kunnen worden bereikt. ARRIVA vindt het belangrijk om hierbij samen met de opdrachtgevers op te trekken, in weerwil van het in de afgelopen maanden wellicht ontstane beeld.

De heer PETERS haalt de laatste zin aan van de brief van ARRIVA van 9 januari 2001, "Wij zijn daarom graag bereid nadere invulling te geven aan meerjarige afspraken met betrekking tot het openbaar vervoer in de provincies Groningen en Drenthe en de stad Groningen". Op diezelfde datum echter meldde een vertegenwoordiger van ARRIVA op TV Drenthe dat er eventueel zou worden onderhandeld zonder de provincie Drenthe. Dergelijke tegenstrijdige afspraken doen ARRIVA niet betrouwbaar overkomen.

De heer OVERBEEK vindt de term "niet betrouwbaar" nogal zwaar. Er staan allerlei wegen open om tot een nieuwe situatie te komen. De omstandigheden verschillen daarnaast in de verschillende gebieden, zoals ook de overheden verschillende wensen hebben over het inrichten van het openbaar vervoer op de korte termijn. Dat

kan inhouden dat het handiger kan zijn om met de verschillende overheden verschillende, genuanceerde afspraken te maken. Zo kunnen wellicht de specifieke wensen van Groningen, Drenthe en de stad Groningen beter aan bod komen.

De VOORZITTER legt uit zeer tolerant te zijn geweest, aangezien een inspreker slechts vragen ter verduidelijking mogen worden gesteld. Het ligt dus niet in de bedoeling dat men in discussie treedt met de inspreker. Een en ander is echter gezien het belang van het onderwerp door de vingers gezien.

De heer TUPARIA merkt op dat het daarnaast ook niet de bedoeling is om vragen te herhalen die reeds in de commissie zijn gesteld.

De heer VAN DER SCHOOT onderstreept deze opmerking.

De VOORZITTER verzoekt de commissie bij de behandeling van het agendapunt alleen nieuwe zaken aan de orde te stellen, mede gelet op de bespreking van een en ander tijdens de commissievergadering van 21 december 2000.

De heer SLUITER heeft geen behoefte een oordeel te vellen over het gedrag van ARRIVA of de overheden aan de onderhandelingstafel. Het beantwoorden van de schuldvraag brengt de oplossing, een goed openbaar vervoer volgens het programma van eisen, immers niet dichterbij. ARRIVA vraagt min of meer of er vertrouwen bestaat in de gedeputeerde die namens de provincie Drenthe de onderhandelingen voert. Dat vertrouwen is er, waarbij gedeputeerde Swierstra uiteindelijk zal worden afgerekend op het (gewenste) resultaat: goed openbaar vervoer, geregeld tegen een scherpe prijs, volgens het programma van eisen.

De heer DE HAAS heeft eveneens geen behoefte om een uitspraak te doen over het functioneren van de gedeputeerde.

Zorgelijk blijft echter de onzekerheid voor het personeel van ARRIVA. Welke alternatieven bestaan er op dit vlak? Hoe gaat de provincie meer in het algemeen het verdere traject in? ARRIVA vraagt de staten een oordeel te vellen om verder overleg mogelijk te maken. Een dergelijk verzoek werpt spreker verre van zich.

Hoe staat de provincie ten opzichte van de inschrijvingen? Wordt er verkaveld? Moet het



personeel de kans krijgen mee te doen bij een eventuele openbare inschrijving?

De heer TUPARIA vindt dat er een streep onder het verhaal gezet moet worden, zeker nu er geen beweging meer is vernomen. De kernvraag is vervolgens hoe de provincie zijn doelen op dit vlak gaat halen met, zoals afgesproken, minder geld. Kunnen de doelen langs een andere weg worden bereikt?

De heer LANGENKAMP constateert dat ARRIVA stelt dat ook de opstelling van de staten ARRIVA schaadt in de relatie met toekomstige opdrachtgevers en het vertrouwen van het personeel in de directie ondermijnt.

De heer FABER vraagt of het correct is om bij de beoordeling van de staten uit te gaan van een stelling van de tegenpartij.

De heer LANGENKAMP vindt de term "tegenpartij" ongelukkig, omdat alle partijen het belang van (verbetering van) het openbaar vervoer voorop stellen. Daarnaast is er natuurlijk sprake van allerlei afgeleide belangen, bijvoorbeeld die van ARRIVA of het ARRIVA-personeel.

De heer FABER herhaalt zijn vraag.

De heer LANGENKAMP vindt het niet meer dan normaal om antwoord te geven op de door ARRIVA in de brief van 9 januari 2001 gestelde vraag. Het moge overigens duidelijk zijn dat een statenlid het belang van de provincie moet dienen, welk belang in dit verband wordt vertegenwoordigd door gedeputeerde Swierstra. Een statenlid wordt niet geacht, namens ARRIVA of MTI te spreken.

De heer TUPARIA gaat even uit van de veronderstelling dat GroenLinks concludeert dat de gedeputeerde niet correct heeft gehandeld. Betekent dat dat er eventueel een motie zal worden ingediend om het vertrouwen in de gedeputeerde aan de orde te stellen?

De heer LANGENKAMP geeft aan dat dit wel erg kort door de bocht is. Na de vorige commissievergadering zijn bij ARRIVA stukken opgevraagd en vragen gesteld aan het ambtelijk apparaat van de provincie, opdat een beoordeling mogelijk zou worden. Een dergelijke beoordeling is echter nog niet afgerond.

ARRIVA stelt dat de schuldvraag bij hen is neergelegd, wat men terecht als een probleem ziet. Dit vraagt van de staten de nodige zorgvuldigheid, zolang onduidelijk is wie er onschuldig is. Wellicht hebben beide partijen schuld. Een beoordeling van de gedeputeerde is echter nog niet aan de orde, zodat de door ARRIVA gestelde vraag niet kan worden beantwoord.

Meer in het algemeen moet bij het openbaar vervoer marktwerking niet als uitgangspunt of als streven worden gezien.

De heer SWIERSTRA informeert waar het enthousiasme van GroenLinks voor MTI dan op is gebaseerd. Ten overstaan van honderden wit-hete chauffeurs heeft de heer Langenkamp immers opgeroepen tot solidariteit, terwijl zij juist tegen steun voor MTI zijn. Het college moet toch op basis van het door de staten vastgestelde programma van eisen een resultaat behalen?

De heer LANGENKAMP merkt op voorstander te zijn van een programma van eisen zonder het plattelandsvervoer en het ontsluitende net, met een termijn van een jaar om een en ander op te zetten. ARRIVA zou het verbindende net moeten realiseren en MTI het ontsluitende net. Het doel is niet marktwerking an sich, maar verbetering van het openbaar vervoer.

ARRIVA laat de deur op een kier met de opmerking over "nieuwe wegen". Kunnen inmiddels uitgevoerde experimenten van het afgelopen jaar niet leiden tot een andere aanpak? De ontstane situatie, zonder een contract, kan immers kansen bieden. De financiële meerjarenovereenkomst met het Rijk maakt het bovendien in principe mogelijk dat de provincie gelden beschikbaar stelt voor vervoersverbeteringen.

De heer BOMHOF wijst op een dreigende herhaling van zetten. Het lijkt vooral om de schuldvraag te gaan, al hoort die niet thuis in de commissie. Was ARRIVA op 21 oktober 2000 op de hoogte van het in rekening brengen van de suppletiefactor? Een andere vraag is of ARRIVA nog wel met Drenthe wil onderhandelen. Men vraagt het oordeel van de commissie. In de kranten staat dat ARRIVA desnoods zonder Drenthe verder gaat. Er is echter ook sprake van het inslaan van nieuwe wegen. De opstelling van ARRIVA is kortom onduidelijk.

De lastige materie kan met gemak leiden tot communicatiestoornissen zoals die rond 21 oktober 2000. ARRIVA is echter een actieve partner in de

onderhandelingen. Daarom is een vraag aan de staten om de gedeputeerde te beoordelen niet aan de orde. De staten kunnen zich als bestuurlijk forum niet opstellen als bestuursrechter inzake, in dit geval, een zeer gedetailleerd precontractueel stadium. Het politieke oordeel luidt dan ook dat er het volste vertrouwen bestaat in de gedeputeerde, die naar beste vermogen het mandaat van de staten heeft uitgevoerd.

Eventueel dooronderhandelen is overigens moeilijk, nu er blijkbaar geen nieuwe ruimte wordt geboden door ARRIVA. Wat is de inzet nu het door de overheid gedane bod is afgewezen? Moet de f 25 miljoen alsnog op de verbeteringsruimte in mindering worden gebracht of moet de provincie een en ander bijpassen? Dit zou inhouden dat ARRIVA de beoogde passagierstoename niet zal realiseren, niet zal groeien en de kosten niet terug zal verdienen.

Het college wordt door spreker in overweging gegeven een pas op de plaats te maken en eventuele mogelijkheden, wellicht via de jaarbeschikkingen, voor verbetering van het openbaar vervoer aan te wenden.

De heer FABER sluit zich merendeels aan bij de vorige spreker. Het is overigens verbazingwekkend dat de heer Langenkamp het nodig vindt om stukken bij ARRIVA op te vragen. Een statenlid behoort immers de benodigde stukken via de provincie te verkrijgen.

De heer LANGENKAMP heeft geen tijd om in het provinciehuis allerlei paperassen uit de kast te trekken.

De heer DE HAAS vindt dat elk statenlid de mogelijkheid heeft om waar dan ook informatie in te winnen.

De heer KUIPER meldt dat GroenLinks zich in de voorbereiding terzake van de zaken op de hoogte heeft gesteld, binnen en buiten het provinciehuis.

De VOORZITTER acht het niet verstandig deze discussie voort te zetten.

De heer BAAS heeft na de commissievergadering van 21 december 2000 en de brief van ARRIVA van 9 januari 2001 niets nieuws bespeurd. Er bestaat bovendien geen behoefte aan zwartepieten. Gebruikmaken van het gezond verstand maakt immers duidelijk dat na aftrek van de overheidssuppletie geen noemenswaardig bedrag overblijft om enige kwaliteitsverbetering te

organiseren. De provinciale onderhandelaars hebben het dus goed gedaan.

De heer VAN DER SCHOOT wil opgemerkt hebben dat de Ouderenpartij als eerste aangedrongen heeft om de deur naar ARRIVA op een kier te houden.

De strategie van de directeur strategie van ARRIVA valt niet in goede aarde. Het vragen aan de onderhandelingspartner om een vonnis of oordeel uit te spreken, doet immers afbreuk aan een reeds mager en onduidelijk "mea culpa".

Meer in het algemeen moge duidelijk zijn dat (informatie over) effectivering van een rijksbezuiniging voor de volle omvang door de betrokken besturen moet worden meegedeeld. De positie van bureau SkraelingS is bovendien onduidelijk, zeker nu blijkt dat het programma van eisen in de besprekingen nauwelijks een rol heeft gespeeld.

De heer SWIERSTRA roept de minutieuze behandeling van de ARRIVA-onderhandelingen tijdens de commissievergadering van 21 december 2000 in herinnering. Een nadere gedachtewisseling is eigenlijk alleen nuttig in het geval ARRIVA de opvatting van de overheden opnieuw zou willen bekijken. Het is overigens hun goed recht een meerjarencontract met f 32 miljoen aan verbeteringen - en het opvangen van de rijkskortingen - als te veel van het goede te kwalificeren. Een dergelijke opstelling staat echter, in zakelijke termen gesteld, een overeenkomst in de weg. Nadat gepoogd is er alsnog uit te komen, is aangeboden een gezamenlijk persbericht uit te geven. ARRIVA heeft dat aanbod afgewezen, waarna een meer publieke discussie is ontstaan. Dan kan vervolgens niet aan de overheden worden verweten dat het ARRIVA-personeel lastige vragen stelt aan de ARRIVA-directie.

Meer in het algemeen is de vraag naar schuld of onschuld volstrekt irrelevant. In verband met de rijkssystematiek moet erop gewezen worden dat ARRIVA zelf in de brief van 9 januari meldt dat in het programma van eisen is opgenomen dat het bedrag voor verbeteringen wordt berekend door uit te gaan van ondermeer de met de vervoerder overeengekomen prijsdaling en de met het Rijk overeengekomen suppletiefactor. Dit maakt dus duidelijk dat het uitgangspunt altijd, impliciet en expliciet, volstrekt helder is geweest. Bureau SkraelingS is dan ook niet ingehuurd om over het programma van eisen te spreken, maar voor het maken van ingewikkelde rekenexercities of contra-expertises.

De door ARRIVA aangehouden lijn zou overigens inhouden dat een daling van de suppletie, bijvoorbeeld als gevolg van dalende kaartopbrengsten, ten laste mag komen van de verbeterruimte. De provincie geeft echter al jarenlang aan dat men niet verder mag schrappen in het voorzieningenniveau of in het aantal lijnen. Daarbij is overigens de nodige coulance betracht door, in problematische of bezuinigingsituaties, toe te staan dat parallelle lijnen mogen worden geschrapd, dat men lijnen mag strekken en dat men mag overgaan van vaste lijnen naar vraagafhankelijke lijnen. Dergelijke ruimte is ARRIVA ook in het nieuwe contract geboden met de formule  $P \times Q$  (price x quality = minimumproduct), naast verbeteringsmaatregelen voor f 32 miljoen. Dat moet voldoende zijn voor ARRIVA, de eventuele toeloop van f 20 tot f 25 miljoen voor zijn rekening te nemen.

Dit bedrag is in de aanloop niet expliciet gemeld. In de brief van 20 oktober 2000 van bureau SkraelingS is sprake van "voor zover er ruimte beschikbaar is binnen de rijksuitkering". Op de dag van de onderhandeling zelf is de inkadering van het verhaal verder vormgegeven. Toen is gesproken over een nadere risicoverdeling, de studentenkaart, de verdeling van de opbrengst door rijksexperimenten.

De provincie gaat overigens hard aan de slag met de doelstelling van verbetering van het openbaar vervoer. De wijze van omgang met ARRIVA is daarbij reeds tijdens en ook na de onderhandelingen meer dan duidelijk gemaakt, zodat de in de brief van 9 januari 2001 vervatte oproep met voorwaarden niet van node is. De provincie wil zo snel mogelijk met ARRIVA aan de slag om de concessies voor de komende tijd verder in te vullen. Tevens wordt in overleg met ARRIVA bekeken hoe de aanbestedingen het beste voorbereid kunnen worden. Daarbij zijn als vragen aan de orde: Wanneer aanbesteden? Volledig in concessiegebieden of naar modaliteit en kwalitatieve aanbesteding? Dikke lijnen enerzijds en ontsluiting anderzijds? Deze vragen zijn nog niet aan de orde geweest omdat tot het bittere einde getracht is het meerjarencontract eruit te slepen. Inzake de personeelsproblematiek en eventuele alternatieven wordt gekeken naar de mogelijkheid van experimenten en het inzetten van MTI om zo veel mogelijk aan de onderkant te kunnen doen. Op het moment van aanbesteding is er een zeer goede regeling van toepassing voor de overgang van personeel bij de overgang van de concessies. Het staat het personeel overigens in principe vrij

om collectief een aanbieding te doen, op het geheel of op onderdelen.

## TWEEDE TERMIJN

De heer OVERBEEK wil graag het boek sluiten over de misgelopen onderhandelingen. De waarheid over deze complexe problematiek zal wel nooit helemaal duidelijk worden. Het is tijd om hard te werken aan de verbetering van het openbaar vervoer.

De heer LANGENKAMP herhaalt de vraag of het college bereid is in de staten een discussie te voeren over de vraag of ook provinciale middelen aan het openbaar vervoer kunnen worden besteed met het oog op de meerjarenovereenkomst met het Rijk.

De heer SWIERSTRA legt uit dat dit niet essentieel is voor de experimenten. Er is sprake van een zekere garantie, wat echter de suppletie op de kaartopbrengsten onverlet laat.

Het college zal geen voorstellen doen om provinciaal geld te besteden aan het openbaar vervoer, anders dan voor eenmalige experimenten. De bedoelde ruimte van f 6 tot f 7 miljoen per jaar is overigens reeds belegd met een groot aantal andere zaken. Het bijplussen van overheidsgeld bij de miljoenen uit de markt en de suppletie is niets anders dan het paard achter de wagen spannen. Het verzwakt slechts het systeem.

De VOORZITTER stelt vast dat de overgrote meerderheid van de commissie het college in zijn opstelling steunt, behoudens GroenLinks en de Ouderenpartij.

(De heer Swierstra verlaat de vergadering.)

## 8. Statenuk 824, Verhoging leeftijdsgrens buurtbuschauffeurs

De heer BOMHOF vindt het een uiterst sympathiek voorstel voor chauffeurs en burgers met het oog op continuïteit van het vervoer. Er is echter sprake van een onnodige beperking van de leeftijd. De leeftijdsgrens wordt van 70 jaar tot 75 jaar opgetrokken. Buschauffeurs die over een rijbewijs en een medische verklaring beschikken mogen toch niet alleen zichzelf, maar ook anderen vervoeren? De opstelling van de verzekering, die geen dekking biedt aan chauffeurs boven de 75 jaar, leidt dan ook tot een onnodige beperking.

Kan niet gepoogd worden deze grens, in overleg met de verzekeringmaatschappij, alsnog te laten vervallen?

De heer HOPMAN is blij met het voorstel, zeker gezien het discriminerende karakter van de oude regeling. Personen die over rijbewijs en medische verklaring beschikken, mogen niet belemmerd worden door een leeftijdsgrens bij het vervullen van vrijwilligerswerk.

Is de provincie bereid te proberen Overijssel bij een en ander te betrekken? De buurtbus in de Wijk, met als bestemming onder meer het ziekenhuis in Meppel, wordt aangestuurd vanuit Staphorst. Ook hier heeft men te kampen met onvoldoende chauffeurs, terwijl tot 1 november 2000 reeds ruim 16.000 mensen gebruik hebben gemaakt van dit project.

De heer DE HAAS is erg blij met het statenstuk. Leeftijd zegt immers niet altijd iets over vitaliteit. De betrokken chauffeurs dragen echter verantwoordelijkheid voor de passagiers. De lichamelijke conditie van de betrokken mensen is dan ook van belang.

De heer LANGENKAMP gaat akkoord met het voorstel, dat echter nooit ten koste mag gaan van de veiligheid.

Het buurtbusproject dreigt in te storten als de leeftijdsgrens niet wordt verhoogd. De betrokken vrijwilligers moeten bovendien veel uit eigen zak betalen. De huidige manier van werken verdient dan ook een andere ondersteuning. Kan de problematiek van de onkostenvergoedingen door het college niet gezien worden in samenhang met de tijdens de algemene beschouwingen uitgetrokken f 250.000,- voor vrijwilligers?

Mevrouw HUISMAN gaat eveneens akkoord met het voorstel, dat immers een uniforme regeling in geheel Noord-Nederland tot gevolg heeft.

De heer SLUITER gaat met pijn in het hart akkoord. Het voorstel brengt een verbetering, maar voldoet in meer principiële zin niet. Rijvaardigheid moet immers afgemeten worden aan een rijbewijs en een medische keuring en niet aan leeftijd. Misschien dat in de toekomst leeftijd geen beperking meer zal zijn.

De heer FABER is akkoord met het voorstel. Meer in het algemeen moet de rijvaardigheid centraal staan.

De heer BAAS kan zich vinden in het voorstel.

De heer DIJKS wijst erop dat inderdaad alleen een medische keuring en een geldig rijbewijs nodig zijn om als vrijwilliger mee te doen aan het busproject. Dat de provincie Overijssel niet bij het voorstel tot verlaging van de leeftijdsgrens is betrokken, is het college niet bekend.

De komende periode zal bekeken worden of de leeftijdsdiscriminatie op dit vlak in gezamenlijk verband opgeheven kan worden. Wettelijk bestaan er geen hindernissen.

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

## **9. Statenstuk 825, Bestedingsvoorstel gebundelde doeluitkering 2001**

De heer VAN DER SCHOOT merkt op dat zaken als veiligheid en bereikbaarheid in het stuk soms in elkaar overgaan. In de beleidsbrief wordt echter de veiligheid als meetbaar beleidseffect niet genoemd. Juist dit aspect moet in dit verband worden benadrukt.

Op bladzijde 11 is sprake van de criteria prioritering per rubriek. Ook daarbij komen de veiligheidsaspecten onvoldoende tot uitdrukking.

De heer BOMHOF vindt de projecten vrij evenwichtig verdeeld over auto, fiets en verkeersveiligheid, zeker als gekeken wordt naar de omvang van de bestedingen.

De ruime groslijsten voor obstakels, zowel financieel als planologisch, kunnen echter niet voorkomen dat er regelmatig zaken niet worden uitgevoerd. Voor 2001 mag er dan ook meer worden verspijkerd dan in de bedoeling lag. Er komt f 1,5 miljoen bij. Wil het college voor het komende jaar goed bekijken of alle projecten worden uitgevoerd? De groslijsten moeten daarbij meegenomen worden om te voorkomen dat gelden niet uitgegeven worden.

De stedelijke gebieden komen beter aan bod dan het platteland. Deze keuze is gemaakt in het overleg tussen provincie en gemeenten. Het rendement in de stedelijke gebieden is dan ook groter.

De De Boer-gelden komen vrij als gevolg van de landelijke onderuitputting. Het is echter de vraag of deze gelden door het Rijk worden uitgekeerd. Om in dit probleem te voorzien is er een préprioriteit voorzien ofwel een eigen bijdrage van de provincie tussen de een à twee miljoen gulden. De dekking hiervan kan terug worden gevonden in het investeringsbeleid verkeer en vervoer tot 2010.

De De Boer-regeling zal in het jaar 2002 tot een einde komen. Er komt een nieuwe GDU-regeling na 2002. Als hierover overleg met het Rijk wordt gestart, is het goed om met de staten te overleggen over de criteria, mede met het oog op de verkeersveiligheid.

De heer FABER stemt in met het statenstuk, dat duidelijk en overzichtelijk is. De gestelde prioriteiten zijn toegepast, ook al zijn er wat minder gelden voor het platteland. Waarschijnlijk hebben de gemeenten aldaar niet voldoende goede projecten. Met het nieuwe NVVP zullen ook de criteria voor de nieuwe GDU-regeling bekend worden. Is het mogelijk die in de staten te bespreken, zodat deze middelen ook na 2002 doelmatig kunnen worden ingezet?

Mevrouw HUISMAN vraagt het college erop toe te zien dat de samen met de gemeente vastgestelde lijsten met projecten daadwerkelijk worden uitgevoerd. Is het bovendien zeker dat de betrokken gemeenten over het benodigde geld beschikken? Meer in het algemeen is het prettig dat er in verhouding veel geld beschikbaar is voor fietsprojecten.

De heer DIJKS zegt toe dat de NVVP-criteria in de commissie aan de orde zullen komen.

De uitvoering van projecten wordt altijd mede door de gemeenten gefinancierd. Wellicht zijn er andere obstakels die uitvoering van een project verhinderen.

De heer SALOMÉ legt uit dat verkeersveiligheid de best meetbare grond biedt voor vaststelling van criteria. In het verleden is bovendien gebleken dat het subsidiëren van preventieve maatregelen die door mensen als zodanig subjectief worden beleefd gevaarlijk kan zijn. De onveiligheid kan in dat geval stijgen. Het preventief aanpakken van de problemen gebeurt met het ambitieus doorzetten van het concept Duurzaam veilig. Dat maakt het beeld op de weg consistent en daarmee veiliger. Het toezien op de uitvoering van de projecten is grotendeels een taak van de gemeente binnen de gemeentelijke autonomie. Indien projecten niet uitgevoerd kunnen worden als gevolg van problemen op het vlak van ruimtelijke ordening, bestemmingsplan of financiën, heeft de provincie daarbij geen rol. De inzet van de gemeenten is echter goed te noemen.

## TWEEDE TERMIJN

De heer BOMHOF merkt op dat over 1998 en 1999 een geweldig groot bedrag niet is weggezet door de gemeenten. Er zijn echter genoeg reserveprojecten. De zaken moeten dan ook goed worden gepland. De provincie moet erop letten dat de centen opgemaakt worden door de gemeenten.

De heer FABER haalt een artikel uit de Beiler Courant aan waarin GroenLinks miljoenen over heeft voor verkeersveiligheid.

De VOORZITTER wijst erop dat alleen gediscussieerd kan worden over zaken die aan de orde zijn gesteld.

De heer FABER vindt dat de verkeersveiligheid onderwerp van beraadslaging is. Het is dan ook verwonderlijk dat GroenLinks vandaag met geen woord heeft gesproken over voorstellen op dit gebied.

De heer LANGENKAMP legt uit twee jaar geleden te hebben gevraagd de discussie over de GDU vooraf te laten gaan aan de overeenkomst van provincie en gemeenten hierover. De bedoelde voorstellen zullen komen, zij het niet in dit verband. In dit geval zitten de staten immers aan het einde van het traject.

De heer FABER wacht de voorstellen, inclusief financiële onderbouwing, met zeer grote belangstelling af.

De heer LANGENKAMP geeft aan dat het eventueel besteden van provinciaal geld aan problemen bij het openbaar vervoer, vandaag eerder ter sprake gekomen, van belang is in dit verband.

De VOORZITTER constateert dat het statenstuk de A-status behoudt.

### **11. Voorstel van de fractie van GroenLinks van 3 januari 2001 inzake energie uit asfalt**

De heer LANGENKAMP merkt op dat energie uit asfalt, net als windmolens, van belang kan zijn voor de vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Er moet dan gedacht worden aan grotere asfaltvlaktes, zoals vliegvelden of parkeerterreinen. Het voorterrein van de provincie kan hierbij wellicht een

voorbeeldfunctie in gaan nemen. In het stuk wordt voorgesteld om uitwerking van dit idee te realiseren aan de hand van de nieuwe weg in Veenhuizen. De lengte hiervan, circa drie kilometer, is vergelijkbaar met de weg in het project in Gelderland, waarbij uit haalbaarheidsonderzoeken blijkt dat hiermee ongeveer 370 huizen verwarmd kunnen worden. De weg ligt bovendien op korte afstand van een door de centrale directie van de Rijksgebouwendienst te bouwen arbeidscomplex waarvoor een energiebesparingsproject is opgezet. In dit verband blijken er subsidiemogelijkheden te bestaan tot zo'n 50%. Het ook aldaar geplande gevangenis museum biedt bovendien mogelijkheden voor combinaties in educatieve en recreatieve sfeer, inclusief aparte subsidies. Uitgangspunt bij dit alles is realisatie van een duurzaam Drenthe, met een verband naar de verkeersveiligheid. Dit soort installaties hebben immers positieve gevolgen voor de verkeersveiligheid. Dat geldt ook inzake de onderhoudskosten. Gevraagd wordt te bekijken of het mogelijk is om in Drenthe een proefproject te starten, zodat de vele mogelijkheden van energie uit asfalt duidelijk kunnen worden.

De heer SLUITER complimenteert GroenLinks met de timing. Reeds in 1998 vroeg D66 aan het college proefprojecten, inzake energie uit asfalt, van een oordeel te voorzien. Het college gaf vervolgens blijk van belangstelling en enthousiasme voor toepassing, ook in Drenthe. Men zou bij afloop van de proeven, in 2000, de staten informeren. Is het college daartoe reeds in staat?

De heer JONKER vindt het winnen van warmte uit asfalt een geniale vondst. Het is dan ook meer dan de moeite waard om de verschillende mogelijkheden te bekijken. Het is bovendien een duurzaam project.

De vraag is echter of het initiatiefvoorstel wel op het goede moment komt. Er loopt immers reeds een proef in Gelderland, die over twee jaar uitsluitel kan bieden over mogelijkheden en rendement. Bij een dergelijk project moet er bovendien sprake zijn van toepassing van de energie. Het ligt niet voor de hand in dit verband met een duurzaamheidsgebouw een nieuw project toe te voegen aan het lijstje van projecten die reeds een kwijnend bestaan leiden.

Bij een goede uitkomst van de proef in Gelderland moet warmte uit asfalt ook in Drenthe toegepast worden, zij het zodanig dat een effectieve terugdringing van de CO<sub>2</sub>-uitstoot wordt bewerkstelligd, bijvoorbeeld in combinatie met de bouw van nieuwe woningen.

De heer BOMHOF is voorstander van dit sympathieke voorstel. Navraag bij de Nederlandse onderneming voor energie en milieu (NOVEM) leert dat er behoefte is aan experimenten, met name voor de wegenbouw, omdat nog onduidelijk is hoe warmte uit asfalt goed voor elkaar gekregen kan worden. Deze sector wil best bijspringen in de financiële sfeer, omdat systemen als warmte uit asfalt de onderhoudskosten behoorlijk terug kunnen dringen.

Het warmterestant dat vrijkomt bij een verwarmde weg moet overigens niet onderschat worden. Warmtetransport door buizen maakt dat de te verwarmen bebouwing dicht bij de weg moet komen te staan. Er bestaan overigens reeds een aantal projecten op dit vlak in Nederland.

Het concrete voorstel voor Veenhuizen komt te vroeg. Een dergelijke keuze vereist nog flink wat onderbouwing en afweging. Wellicht kan de baanverlenging bij Eelde bij dit experiment betrokken worden!

Het college moet de zaken nog eens op een rij zetten en vervolgens komen met een kant en klaar project in Drenthe.

De heer KUIPER vraagt welke gebouwen verwarmd zullen worden in geval gekozen wordt voor een combinatie met de baanverlenging bij Eelde.

De heer BOMHOF denkt aan kantoren en bedrijfspanden.

De heer VAN DER SCHOOT meent dat in zowel de wegenbouwfondsen als de Europese fondsen een pot bestaat voor experimenten. Wellicht is het daarom interessant het experiment uit te voeren, temeer daar aan de hand van de ervaren problemen bij Heteren verder gewerkt moet worden. Het project is het proberen waard. De heer BAAS staat sympathiek tegenover het project. Het blijft echter onduidelijk hoe is gekomen tot de keuze voor de weg bij Veenhuizen. Moeten hierbij geen terzake kundigen betrokken worden?

De heer DE HAAS vindt de vraag centraal staan of aan een experiment bijgedragen moet worden dat geen meerwaarde heeft. Er kan echter sprake van meerwaarde zijn als blijkt dat er sneller tot resultaten gekomen kan worden. Ook bij een eventuele mislukking is in ieder geval de nodige kennis en ervaring voor wellicht andere mogelijkheden opgedaan. Het experiment is dan ook prima.

Mevrouw HUISMAN staat zeer positief tegenover het voorstel. Door middel van meer experimenten kan immers sneller effectiviteit worden behaald.

De heer DIJKS stipt aan dat het college ondermeer het Spinoza-project, de N34, volgt. Landelijk zijn er een aantal trajecten gaande, dat Rijkswaterstaat volgt.

Aan het voorstel van GroenLinks, alhoewel sympathiek, kleven de nodige haken en ogen. Zo blijkt bij een aantal evaluaties van voortgaande projecten, buizenstelsels in wegen, dat de opbrengst in vergelijking met zonne-energie, op zich al niet erg hoog, factoren lager is. Bovendien kennen de systemen problemen als het gaat om verlenging van de levensduur van wegen, voorkomen van spoorvorming en gladheidsbestrijding.

Afgezien van het feit dat de weg in Veenhuizen geen provinciale weg is, wat een eigen provinciaal experiment uitsluit, stelt het college voor de lopende experimenten en proeven te blijven volgen. Zodra de tijd daarvoor rijp is, zal er een concreet voorstel komen. De staten zullen overigens een overzicht ontvangen van de stand van zaken van de diverse projecten, ook die in eigen provincie.

De heer DE HAAS vindt het geen belemmering dat het geen provinciale weg is. De provincie kan immers in samenwerking met de desbetreffende gemeente een experiment opzetten.

De heer DIJKS beaamt dit. De inzichten zijn echter dusdanig ongewis dat de provincie inzake een initiatief nog niet echt beslagen ten ijs kan komen.

De heer VAN DER SCHOOT merkt op dat gezegd wordt dat de huidige experimenten nog geen pasklare oplossingen hebben opgeleverd. Dat maakt op zichzelf de zin van een aanvullend project reeds duidelijk.

De heer DIJKS geeft aan een dergelijk project vanuit milieudoelinden en duurzaam investeren na te willen streven. Op dit moment is de stand van de techniek en de lopende projecten echter dusdanig dat een en ander afgewacht moet worden alvorens tot een aanbeveling te komen voor de situatie in Drenthe. Het initiatief op zichzelf is overigens kansrijk.

De heer BOMHOF wijst erop dat er geen financiële bijdrage van de provincie wordt gevraagd. Het zou vooral gaan om actief bevorderen, samen met andere overheden, om het milieu-imago van Drenthe vorm en gestalte te geven. Over eventuele kosten kan later alsnog worden gesproken.

De heer KUIPER spreekt zijn dank uit voor deze steunbetuiging.

De VOORZITTER geeft de heer Langenkamp het woord als indiener van het voorstel.

De heer LANGENKAMP wijst op het belang van meerdere proeven en projecten, opdat meerdere vergelijkingen mogelijk zijn. Op dit gebied wordt overigens reeds zeer veel gedaan. De redelijk hoopgevende resultaten hiervan, opgesteld in reactie op de Groenlinks onbekende vragen van D66 in 1998, circuleren overigens reeds sinds november maar nog niet in ambtelijke kring in het provinciehuis. Daarnaast worden in Hoorn door TNO proeven gedaan op een rijksweg met verschillende proeven op verschillende wegvakken. Zo kan spoorvorming, een nadeel van het buizensysteem bij energie uit asfalt, voorkomen worden door rasters boven de buizen te plaatsen. Dat kan veel besparen in het onderhoud. Het is verheugend dat de meeste sprekers het eerste deel van het voorstel steunen. Dat er een project komt is dan ook belangrijker dan de plaats waar dat project komt, gebruikmakend van de (komende) cijfers van zowel TNO als Rijkswaterstaat.

De keuze voor Veenhuizen is simpelweg gemaakt omdat daar sprake is van een nieuwe weg. Er is ook gedacht aan de baanverlenging bij Eelde - die echter nog lang op zich zal laten wachten - en andere wegen. Er moeten gebouwen of huizen in de buurt staan als warmteafnemers. Ook dat bepaalt de keuze op Veenhuizen, mede met het oog op de inzet van de centrale directie van de

Rijksgebouwendienst. Het genoemde duurzaamheidsgebouw, meer een titel dan een aanduiding van de omvang, mag niet inhouden dat er juist meer energie wordt gebruikt. De weg komt overigens voor 60% ten koste van justitie. Is het college bereid om te bekijken of het mogelijk is om in Drenthe een proefproject te starten? Daarbij kan ook gedacht worden aan het voorterrein bij het provinciehuis.

## TWEEDE TERMIJN

De heer SLUITER vindt het winst dat het twee jaar geleden aangekaarte onderwerp duidelijk op de politieke agenda is geplaatst. Wel moet geconstateerd worden dat er weinig nieuws onder de zon is. Twee jaar geleden was er al sprake van aanwending bij de vijfde baan op Schiphol en bij een parkeerplaats van Ikea. Het college doet er goed aan de experimenten her en der in beeld te brengen en de staten actief te informeren, mede met het oog op een initiatief in Drenthe.

De heer JONKER deelt mee dat KEMA Power Generation & Sustainabilities in Arnhem een aantal proefvlakken heeft aangelegd en permanent het rendement van de bedoelde systemen meet.

De heer DIJKS kan zich vinden in de woorden van de heer Sluiter. Het voorterrein kan overigens niet inbegrepen worden in de op zich sympathieke discussie over een proefproject. Het voorterrein maakt inmiddels op grond van een statenbesluit deel uit van een proces van aanbesteding.

De heer DE HAAS vraagt wanneer het toegezegde overzicht de staten zal bereiken.

De heer DIJKS zegt toe deze informatie zo snel mogelijk toe te zullen zenden.

Mevrouw HUISMAN vraagt of het overzicht in de commissie-RIM of de commissie-MWG wordt behandeld.

De heer JONKER vindt dat behandeling in de commissie-MWG moet plaatsvinden.

De VOORZITTER constateert dat het voorstel voldoende is besproken.

## 12. Sluiting

De VOORZITTER sluit om 16.18 uur de vergadering.

HJE



## **TOEZEGGINGEN**

gedaan in de vergadering van de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit, gehouden op 15 januari 2001 in het provinciehuis te Assen.

### **Pagina**

- 4 De heer SWIERSTRA zegt toe de eerstvolgende commissievergadering een stuk voor te leggen over het MTI-experiment en het plattelandsvervoer.
- 11 De heer DIJKS zegt toe dat de NVVP-criteria in commissieverband aan de orde zullen komen in verband met de nieuwe GDU-regeling.
- 13 De heer DIJKS zegt toe dat de commissie zo snel mogelijk een overzicht zal ontvangen van de stand van zaken van de diverse projecten, ook van die in de eigen provincie, inzake energie uit asfalt.