

Op te bergen
in de band van
17 maart 2004

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

Verslag

van de vergadering van de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit

gehouden op 23 februari 2004

INHOUD

Opening	2
Mededelingen	2
Verslag 19 januari 2004	2
Ingekomen stukken	2
IPO-aangelegenheden	2
Notitie ISA-systemen	2
Sluiting	11

STATENCOMMISSIE RUIMTE, INFRASTRUCTUUR EN MOBILITEIT

Verslag van de vergadering van de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit, gehouden op 23 februari 2004 in het provinciehuis te Assen.

Aanwezig:

A. Lanting (VVD, voorzitter)
A. Faber (CDA)
J. Haikens (VVD)
mevrouw I.J. Huisman-Holmersma (PvdA)
H.G. Idema (PvdA)
C.D. de Jong (Fractie de Jong)
J. Langenkamp (GroenLinks)
A.G.H. Peters (CDA)
B. Popken (OPD)
G. Roeles (VVD)
J. Slagter (PvdA)
K.H. Smidt (VVD)
mevrouw G. Timmer-Rijkeboer (D66)
A. Wendt (ChristenUnie)
mevrouw K. Westerkamp-Exoo (CDA)
G. Wieringa (Drents Belang)
J. Zweens (PvdA)

Voorts aanwezig:

S.B. Swierstra (VVD, gedeputeerde)
mevrouw J. Stapert (commissiegriffier)
E.R. de Kievit (Ministerie van Verkeer en Waterstaat)

Met kennisgeving afwezig:

H. Baas (ChristenUnie)
H. Beerda (PvdA)
Mw. M.J. Berkman- de Haan (GroenLinks)
J.W.M. Engels (D66)
K. Jonker (CDA)

1. Opening

De VOORZITTER opent de vergadering.

2. Mededelingen

De VOORZITTER deelt mee dat de heren Engels en Beerda vanwege andere verplichtingen deze vergadering niet bij kunnen wonen. Verder heeft een aantal commissieleden zich opgegeven voor het maken van een proefrit in de met het ISA-systeem uitgeruste auto van Rijkswaterstaat, voor welke proefrit straks na het einde van deze commissievergadering gelegenheid bestaat.

3. Vaststelling van de agenda

De VOORZITTER merkt op dat de VVD-fractie heeft voorgesteld over de situatie bij de sluis bij Zwartsluis/Vollenhove te spreken. Hij stelt voor dit punt als agendapunt 7.a op te voeren.

De COMMISSIE stemt hiermee unaniem in, zodat met inachtneming van dit punt de agenda wordt vastgesteld.

4. Verslag vergadering 19 januari 2004

De VOORZITTER merkt op dat op pagina 2 van het verslag staat vermeld dat in de volgende vergadering een apart agendapunt zal worden gewijd aan het Meerjarenprogramma infrastructuur en transport (MIT). Hier had moeten staan dat aan het MIT in één van de volgende vergaderingen een apart agendapunt zou worden gewijd, want behandeling van dit onderwerp staat niet op de agenda van deze vergadering. Verder merkt hij op dat in het verslag één toezegging staat vermeld, namelijk het verstrekken van informatie over het Openbaarvervoerbureau. Deze toezegging blijft uiteraard staan, aangezien die informatie niet nu al, maar pas te zijner tijd kan worden gegeven.

Met inachtneming van deze opmerking van de voorzitter wordt het verslag goedgekeurd en vastgesteld.

5. Ingekomen stukken

Er zijn geen op- of aanmerkingen naar aanleiding van de ingekomen stukken.

6. IPO-aangelegenheden

Er worden geen op- of aanmerkingen gemaakt of vragen gesteld naar aanleiding van IPO-aangelegenheden.

7. Notitie ISA-systemen

De heer LANGENKAMP verwijst naar wat de heer De Kievit zojuist heeft vermeld naar aanleiding van zijn toelichting op de ISA-systemen. Veiligheid staat al jarenlang hoog op verschillende politieke agenda's en er ontstaat ook steeds meer discussie of het aanleggen van verkeersdrempels wel de geëigende methode vormt om die veiligheid te vergroten. Iedereen is ervan overtuigd dat snelheidsremmende maatregelen nodig zijn, maar de vraag is hoe dat moet gebeuren. Gedragsbeïnvloeding is op zich goed, maar menigeen blijft te hard rijden. Dit is te zien bij flitspalen; menig automobilist remt hard af bij flitspalen, waarna er vervolgens weer even hard wordt opgetrokken. Dat laatste geldt ook voor verkeersdrempels, terwijl het ook voor het milieu niet goed is. De snelheid moet dus op een of andere manier omlaag en systemen als ISA vormen een moderne manier om het gedrag van de automobilist te kunnen beïnvloeden. Bovendien leveren die systemen niet alleen financieel flinke besparingen op, maar ook de maatschappelijke kosten als gevolg van ongevallen, files en milieuschade kunnen flink worden teruggedrongen. Ook de nadelen die ambulance- en brandweervervoer ondervinden als gevolg van verkeersdrempels vervallen bij dit systeem. Op den duur zal de provincie van het huidige systeem af moeten en het ISA is een manier om daar goed mee om te gaan. Stemt de commissie er ook mee in met dit ISA-systeem aan de slag te gaan? Hoe gaat de provincie dat dan doen? Zo zou de provincie haar eigen wagenpark kunnen uitrusten met deze systemen. Ook zou de provincie een bepaald gebied met rijks-, provinciale en gemeentelijke wegen kunnen uitkiezen om daar met het ISA-systeem een pilotproject op te starten. Hij hoort graag wat de commissie hiervan vindt, zodat er een gezamenlijk standpunt uitrolt. Of daar een opdracht van de staten aan het college uitrolt of dat provinciale staten dit eerst zelf gaan doen door middel van de instelling van een werkgroep, is dus nog de vraag. Hij hoort graag de mening van de fracties daarover.

De heer SLAGTER vindt het moeilijk nu al een inhoudelijke en diepgaande reactie te geven op wat hij tot nu toe van de heer De Kievit heeft gehoord. Hij deelt de zorg over de verkeersveiligheid en zorg voor de tot nu toe aangedragen oplossingen, zoals verkeersdrempels en dergelijke. Ten aanzien van de ISA-systemen en wat hem daarover tot nu toe bekend is geworden, heeft hij nogal wat technische vragen. Er zijn namelijk diverse varianten waarbinnen keuzes kunnen worden gemaakt en die keuze dient ook rekening te houden met het gedrag van de gemiddelde verkeersdeelnemer. Verder is de vraag hoe ver de provincie bestuurlijk wenst te gaan als het gaat om het corrigeren en instrueren van diegenen die achter het stuur zitten. Ten aanzien van de financiële kant van de zaak heeft hij begrepen dat bij de invoering van ISA de investeringen vrij groot zijn. Hoe staat het autobedrijfsleven daar tegenover? Spreker heeft gehoord dat deze al voorinvesteringen aan het doen is. Ten aanzien van het bestuurlijke aspect vraagt hij of dit project op plaatselijk, provinciaal, regionaal, landelijk of Europees niveau uitgevoerd gaat worden. Moet op Europees niveau worden gezorgd voor wet- en regelgeving en wie gaat dat initiëren en sturen? Gezien deze vragen wil hij eerst meer kennis opdoen over de systemen, hoewel hij over de ISA-systemen vooralsnog gematigd positief is. Indien er op provinciaal niveau knelpunten bestaan om een bepaalde pilot op te zetten, dan vindt hij het wegnemen van die knelpunten wel bespreekbaar.

De heer PETERS merkt op dat het een kwestie van tijd is alvorens het ISA of een soortgelijk systeem er komt. De vraag is alleen wanneer het in Drenthe komt en of er moet worden gewacht op regelgeving of de auto-industrie. Er zijn nu al gebieden in Europa die zelf het initiatief hebben genomen om hiermee aan de gang te gaan. Als het gaat over verkeersveiligheid, dan is er in Drenthe nog wel iets te winnen, want als er wordt gekeken naar het aantal verkeersslachtoffers, dan dient er geen afwachtende houding te worden aangenomen, maar moet de provincie een actieve rol spelen. Hij sluit zich dan ook aan bij de suggestie die de heer Slagter doet voor het opzetten van een pilotproject. Het is misschien ook een goede manier om het aantal verkeersdrempels terug te brengen. Er zijn veel van die drempels en veel organisaties en mensen hebben last van die drempels. Van hem mag het dan ook wel iets

minder, want verkeersdrempels hebben soms goede effecten, maar voor de omgeving en mensen die er vaak overheen rijden veel nadelige effecten. Het ISA-systeem kan vooral een maatschappelijk effect hebben en bij een dergelijke pilot moet er dan ook worden geprobeerd een doelgroep te vinden die enthousiast is voor nieuwe technologie. Spreker denkt vooral aan de groep jonge weggebruikers waarvan ook bekend is dat er in die groep veel verkeersslachtoffers vallen. Dit heeft te maken met gebrek aan ervaring en spreker denkt dat die groep vooral enthousiast te maken is voor dit systeem. Ook zou de provincie naar haar eigen wagenpark kunnen kijken en wat spreker betreft zouden daarbij de statenleden ook niet overgeslagen hoeven te worden.

De heer ROELES merkt op dat zijn fractie zich nog niet heeft gebogen over de ISA-regeling zoals die door de heer Langenkamp wordt voorgesteld. De VVD-fractie wil dan ook nog nadenken hoe daarmee moet worden omgegaan. De ontwikkelingen met betrekking tot snelheidsbeperkende systemen gaat gewoon door, maar of dat direct resultaten zal opleveren is nog afwachten. Hij kan ook wel meegaan in het bespreekbaar maken van een pilotproject in zijn fractie en de VVD-fractie zal dan ook op termijn zeker terugkomen op dit onderwerp.

De heer DE JONG merkt op dat pas nu wat meer concrete informatie met betrekking tot het ISA-systeem tot hem is gekomen en het is mede om die reden wat lastig daarover nu al een inhoudelijk standpunt in te nemen. Hij voelt wel iets voor een eventuele pilot, maar dan zou dat wel een kleinschalig project moeten zijn, want waarom zou Drenthe weer voorop moeten lopen met dit soort dure pilots, zodat de hete kolen weer uit het vuur worden gehaald voor andere provincies en partijen? De rijksoverheid is dan ook in principe aan zet om voor dit soort systemen een draagvlak in de samenleving te krijgen. Het is goed als Drenthe het beste jongentje uit de klas is, maar dat hoeft wat spreker betreft niet altijd zo te zijn. Als er een pilot komt, dan moet dit dus een kleinschalige zijn, met een goede nulmeting vooraf en een evaluatiemogelijkheid achteraf.

Mevrouw TIMMER merkt op dat de D66-fractie nog geen definitief standpunt ten aanzien van

deze systemen heeft ingenomen, hoewel zij moet zeggen dat het mogelijk moet zijn een kleinschalig pilotproject op te zetten. De heer Peters heeft aangegeven dat dit vooral kan gebeuren met de groep jongeren die vaak al bekend is met nieuwe technologieën, terwijl die groep helaas ook veel verkeersongevallen veroorzaakt. Het moet echter wel een pilot zijn die iets toevoegt aan andere pilots die ook al in Limburg hebben gedraaid. De provincie Drenthe moet namelijk niet hetzelfde nog eens een keer overdoen. Spreekster was aanvankelijk wat huiverig voor systemen die ingrijpen in de autonomie van de bestuurder van het voertuig, maar uit het verhaal dat vanmiddag door de heer De Kievit is gehouden, is gebleken dat de mogelijkheden toch bijzonder variabel zijn en spreekster denkt inderdaad dat moet worden gekeken wat er eventueel mogelijk is, zoals het meedoen aan of initiëren van een pilotsysteem in beperkte omvang.

De heer WENDT merkt op dat verkeersveiligheid een aandachtspunt is dat al jaren lang in deze staten aan de orde wordt gesteld in dit kader. Het ISA-systeem zou ook een mogelijkheid kunnen zijn en vandaar dat ook zijn fractie instemt met een pilot. Aan de andere kant vraagt hij zich af in hoeverre de gemeenten in Drenthe bezig zijn met het nadenken over ISA, want ook binnen de Vereniging van Nederlandse Gemeenten is er al eens over gesproken, terwijl ook diverse gemeenten in het land ermee bezig zijn. Het zou een goede zaak zijn indien er overleg gevoerd werd door de provincie met de gemeenten over het ISA-systeem. Ook moeten de verkeersdrempels nog eens weer aan de orde worden gesteld, want gemeenten gaan rustig door met het aanleggen van drempels. Hij gaat dus akkoord met een pilot-project.

De VOORZITTER concludeert dat de commissie kennelijk nog veel technische vragen heeft met betrekking tot de werking van het ISA-systeem, terwijl inzicht in de kosten van het systeem nog niet volledig ontbreekt. De commissie ziet de ontwikkeling van deze systemen als iets wat gewoon doorgaat, zodat het verstandig is dat de provincie daar door middel van een pilot in betrokken raakt, want daarmee kan de provincie meer kennis over en ervaring met het systeem opdoen. Ook heeft hij het geluid gehoord dat bij het starten van een kleinschalig pilotproject met name in de

richting van jongeren gekeken moet worden. Dat is namelijk een doelgroep waarmee vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid veel ongelukken gebeuren. Dat zijn ook vaak vrij ernstige ongelukken. Verder is ook opgemerkt dat als er voor een pilot wordt gekozen, ervoor gewaakt moet worden dat voor anderen het ei van Columbus wordt ontdekt. Er moet dus gekeken worden naar de terreinen waarop nog kennis van de systemen ontbreekt in plaats van het wiel opnieuw uit te vinden. Daar waar in deze provincie de omstandigheden voor een pilotproject geschikt zijn, zoals een combinatie van een minder stedelijk gebied met de doelgroep jongeren, dient het pilotproject te worden gestart.

De heer POPKEN merkt op dat hij niet inziet dat jongeren vrijwillig meewerken aan een project waarbij wordt gewerkt met een snelheidsbeperkend systeem in de auto, mede ook gezien het weggedrag van deze categorie. Jongeren mogen namelijk over het algemeen allemaal erg graag te hard rijden. Spreker vraagt zich dan ook af of juridisch gezien de vrijwilligheid kan worden opgeheven.

De VOORZITTER kan op die laatste vraag geen antwoord geven, maar stelt voor deze vraag in de pilot mee te nemen. Verder vraagt hij de gedeputeerde hoe deze aankijkt tegen de geluiden uit deze commissie.

De heer SWIERSTRA merkt op dat niemand tegen het ISA-systeem kan zijn en dat is ook wat het college rondom de discussie heeft aangegeven. Het college is namelijk voorstander van een meer menselijke benadering en het vergroten van de eigen verantwoordelijkheid van de burger. Verder speelt dit ook een rol in de manier hoe er wordt afgerekend als het gaat om de bijdragen van de weggebruiker aan de verkeersveiligheid. Dat heeft in het Provinciaal omgevingsplan (POP) geleid tot een aantal voorzichtige opmerkingen over het verdwijnen van verkeersdrempels. Daar is veel lawaai over geweest en nog steeds wordt spreker daarop aangesproken. Een van de handvatten die daarbij zijn aangegeven, is het beginnen van een aantal pilots en daar kunnen dit soort dingen bij horen. Het hele verhaal zal echter een lange adem kennen en het duurt een jaar of tien voordat een geheel ander beleid vorm kan worden gegeven met betrekking tot drempels en andere

fysieke snelheidsbelemmeringen dan het verhaal dat nu voorligt. Het roept inderdaad een aantal bestuurlijke en juridische vragen op, want als het een vrijwillige pilot blijft, dan blijft degene die de pilot start afhankelijk van de invloed die een aantal weggebruikers heeft op de rest van zijn omgeving. Dat zou op zichzelf positief zijn, maar dat hangt ook weer af van wat het de weggebruiker waard is. De manier waarop de jongeren hier warm voor gaan lopen bestaat hierin dat ervoor moet worden gezorgd dat jongeren op wat voor manier dan ook beloond worden voor deelname aan het project. Het duurt echter nog even voordat dit soort voorstellen kan worden omgezet in beleid dat er ook toe doet. De bedragen die de heer De Kievit heeft genoemd, betreffen de aanvangsbedragen voor de aanschaf van dit soort elektronica. Spreker heeft het gevoel dat over een aantal jaren dit soort systemen gemeengoed zullen zijn en dat deze zijn gekoppeld aan de GPS-systemen die er toch al zijn. Vervolgens komt daar de vraag naar Europese standaardisatie en regelgeving nog bij. Vervolgens is de vraag of de provincie in Drenthe een dergelijke pilot wil uitvoeren en dat roept de vraag op wat een pilot op dit moment precies toevoegt. Een pilot is voor Drenthe namelijk of niet van belang, want deze kan slechts op een beperkte schaal plaatsvinden met een beperkt aantal deelnemers in een beperkt geografisch gebied, of wel van belang voor Drenthe als het gaat om specifiek Drentse situaties. Het systeem als zodanig heeft zich in een aantal eerdere pilots al redelijk bewezen en indien er nog vragen over zijn, dan is het de vraag of de provincie Drenthe zo nodig op dat punt fundamenteel onderzoek moet doen. Misschien is dat wel het geval, maar dat wordt wel beperkt door de provinciale mogelijkheden en prioriteiten op andere terreinen, dus dan is al snel de vraag wat het voor de specifiek Drentse situatie zal betekenen. Spreker heeft daarbij het gevoel dat er niet veel specifieke en bijzondere Drentse situaties zijn die tot een bestuurlijk probleem zouden kunnen leiden. Dergelijke vragen zullen beantwoord moeten worden en moeten leiden tot een echt resultaat voor de gehele provincie, zoals daling van het aantal verkeersslachtoffers en de vaststelling van wat voor geld er nodig is voor aanpassing van verkeersveilige situaties. Spreker heeft wel gekeken wat voor geld en hoeveel geld er voor dergelijke aanpassingen nodig is en welk geld uit de potten moet komen van de Europese Unie. In principe is dat echter buitengewoon moei-

lijk. De provincies pleiten al sinds jaar en dag voor bestuurlijke boetes, maar het Rijk wil dit niet. Zo spreken Rijkswaterstaat, het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Rijk met één mond in de richting van de Ministeries van Binnenlandse Zaken en Justitie. Daar zit dan ook de voornaamste bottleneck. De boete komt er echter voorlopig nog niet, zodat deze op dit moment geen financieringsbron kan vormen. Spreker is dan ook erg benieuwd naar wat er in de motie van de stad Gent staat en is tevens benieuwd of het Rijk die motie ook heeft onderschreven en welke consequenties dat dan heeft. Zo kan spreker nog een hele serie vragen oproepen. Er dient wel serieus gekeken te worden naar dit soort van mogelijkheden en indien het helemaal in het POP past, dient die mogelijkheid ook aangegrepen te worden. Het is echter nog geen roze wolk die op aarde is geland.

De VOORZITTER concludeert dat de commissie wel iets voelt voor een specifieke Drents kleinschalig pilotproject dat speciaal gericht is op jongeren. Hoewel er nog veel moet worden onderzocht, vraagt hij de commissieleden of zij vooral op dit eerste punt in tweede termijn willen reageren.

De heer PETERS merkt op dat de gedeputeerde een aantal vragen heeft opgeworpen waarop de heer De Kievit wellicht antwoord kan geven. Hij vraagt of de heer De Kievit wellicht als eerste op die vragen kan reageren.

De heer DE KIEVIT merkt op dat de motie van de stad Gent als volgt tot stand is gekomen. De Europese Commissie heeft een actieprogramma ontwikkeld met betrekking tot veiligheid. In dat actieprogramma zat een aanhangsel genaamd "Charter of traffic safety". De bedoeling was dat alle partijen en organisaties, dus niet alleen overheden maar ook bedrijven die verkeersveiligheid een warm hart toedragen, dit via dit charter kenbaar zouden maken. De stad Gent wilde dat alle steden in Europa die nu inmiddels een ISA-pilot achter de rug hebben, zich binden en een signaal afgeven richting de Europese Commissie dat zij staan achter de ontwikkelingen met betrekking tot ISA. Dat wil niet zeggen dat als de provincie nog geen zicht heeft op hoe die pilot eruit zou moeten zien, zij dat charter niet zou kunnen ondertekenen. Het is niet per se noodzakelijk, maar het

kunnen ook provincies en gemeenten zijn die zeggen dat zij ISA een warm hart toedragen en eraan werken om ISA ingevoerd te krijgen. Ten aanzien van het aanbrengen van informatie- en communicatietechnologie en elektronica in het voertuig merkt hij op dat er al ontzettend veel gaande is in en rondom het voertuig. Als er wordt gekeken naar de ontwikkeling van ABS, ESP en dergelijke elektronica, dan heeft dat ook invloed op het gedrag van de bestuurder en het voertuig en ISA is daarin feitelijk niet anders. Ook ISA kan aan en uit worden geschakeld. ISA past dan ook in een algehele ontwikkeling van elektronica in het voertuig. ISA heeft pas effect indien het grootschalig wordt ingevoerd. In de discussie merkte spreker een ontwikkeling op in de richting van een kleine pilot en dat is financieel wellicht wat makkelijker te realiseren en vrij defensief, maar dan is wel de vraag legitiem wat de provincie met die kleine pilot wil bereiken. Is dat om het image van de provincie Drenthe naar buiten te dragen of is het bedoeld om de verkeersveiligheid te vergroten? Als het om het laatste gaat, zal de provincie dat met een kleine pilot niet kunnen realiseren.

De VOORZITTER vraagt zich af of het mogelijk is jongeren te verplichten tot deelname aan een pilot of dat er een manier bestaat om jongeren er toch vrijwillig toe te brengen dat zij meedoen aan een dergelijke pilot.

De heer DE KIEVIT merkt op dat de jeugd een heel moeilijke doelgroep is. De commissieleden dienen zich te realiseren dat er onderzoek is gedaan naar het profiel van de hardrijder en dat is over het algemeen een jeugdige man. Indien de provincie die doelgroep wil bereiken met het ISA-systeem, is dat moeilijk aangezien degene die zich het minst aan de snelheid houdt, het minst is geïnteresseerd in dergelijke systemen. Dat neemt niet weg dat als er een groot aantal voertuigen met het systeem is uitgerust, er ook een effect van uitgaat op de overige weggebruikers. Spreker denkt dat de keuze voor de jeugd, als een doelgroep die zich toch eerder onveilig gedraagt, gekoppeld aan het ISA-systeem, een problematische is.

TWEDE TERMIJN

De heer SLAGTER merkt op dat er geen directe relatie gelegd moet worden tussen het verdwijnen

van de drempels en het invoeren van de ISA-systemen, aangezien de heer De Kievit aangaf dat de weg wel signalen moet afgeven hoe de weggebruiker zich moet gedragen. Hij begrijpt uit het betoog van de heer Swierstra dat er enige aarzeling bij hem is, zowel in tijd, financiën en andere zaken die hij noemde. Spreker kan zich voorstellen dat dit punt niet moet wegglijden en dat er daarom vooronderzoek moet worden gedaan in het voorjaar. Volgens spreker moet dat toch mogelijk zijn. Het is dan mogelijk alsnog ja te zeggen tegen een pilot indien er meer bekend is. De keuze voor jongeren is inderdaad moeilijk. Spreker stelt zich voor dat bij de keuze voor een pilot juist de omgeving erg belangrijk is, zodat er bijvoorbeeld wordt gekozen voor een omgeving waarin nu nog betrekkelijk veel ongevallen gebeuren. Verder merkt hij op dat hij voorstander is van een kleine pilot. Spreker heeft daar namelijk een aantal redenen voor, waaronder de reden dat de financiering overzichtelijk blijft. Bovendien kan het ook een probleem worden een draagvlak te creëren in de samenleving, want het gaat toch om een gedragskwestie. ISA levert namelijk toch weer extra knoppen in de auto op die aan en uit kunnen worden gezet. Hoe creëer je nu een draagvlak zodat de mensen de aangebrachte software in hun auto ook gaan gebruiken? Verder maakt een pilotproject ook gelijk duidelijk wat de effectiviteit van een dergelijk systeem is in de Drentse situatie.

De heer WIERINGA kan op dit moment nog niet zeggen dat hij voorstander is van een pilotproject. Hij denkt dat het goed is om er eerst rustig mee aan te doen, aangezien hij ook eerst wil afwachten wat de auto-industrie zelf op touw zet. Zo zijn er in Frankrijk al twee automerken die zich met het inbouwen van dergelijke systemen bezighouden. Verder is het van belang wat de grote buur Duitsland gaat doen en hij hoort dan ook graag welke activiteiten zij zullen gaan ontplooiën op dit terrein. Het is namelijk belangrijk dat dit synchroon oploopt, omdat dit anders problemen kan geven.

De heer LANGENKAMP is heel blij dat vrijwel alle fracties positief reageren op dit voorstel en zoals het ontvangen wordt. Het is natuurlijk de vraag hoe dit moet worden aangepakt en hoe de doelgroep moet worden benaderd, maar het is niet de bedoeling die vragen nu al beantwoord te krijgen. Natuurlijk is het ongelooflijk moeilijk en is het niet

mogelijk dit even in vijf minuten met elkaar te bespreken. Er dient eigenlijk een soort van onderzoek te komen waarin staat vermeld hoe de provincie met deze systemen verder wil. Het is nooit zijn bedoeling geweest nu al vast te stellen dat er een pilot gaat starten in Midden-Drenthe of wat dan ook. Hij is blij dat de commissie nu uitspreekt dat dit een systeem is waar de provincie iets mee kan en dat er de bereidheid is van de kant van de provincie om vast te stellen wat er dan met het systeem moet gebeuren. Spreker heeft al in zijn eerste termijn de vraag opgeworpen of het college hier initiatieven toe moet nemen of dat provinciale staten dat moeten doen. Wellicht dat er in deze commissie een soort van ISA-werkgroep kan worden gevormd die zich daarmee bezig gaat houden? Dat is ook nog een vraag die misschien in tweede termijn meegenomen kan worden. Om jongeren te betrekken bij een ISA-pilotproject is vreselijk moeilijk en de heer De Kievit geeft dan ook eerlijk aan dat die betrokkenheid niet afgedwongen kan worden. Wellicht valt te denken aan kortingen bij verzekeringsmaatschappijen, maar het blijft een moeilijke weg. De voorbeelden die de heer De Kievit in zijn presentatie heeft gegeven, betreffen vooral de auto's die bij de provincie in gebruik zijn. Wellicht dat ook de provinciale politici zich voor deelname aan het project moeten aanmelden. Het beginnen van een pilot op kleine schaal vanuit het provinciehuis heeft volgens spreker dan ook meer kans van slagen dan een pilot die zich richt op de jongeren. Er kan ergens een pilot worden gestart die bijvoorbeeld makkelijk is uit te breiden naar aanleiding van de ervaringen die er met de pilot op kleine schaal zijn opgedaan. Zo zou er kunnen worden begonnen in gebieden waarvan bekend is dat er zich wegen bevinden waarop 40% van de ongevallen met dodelijke afloop voordoen. Daar kan met het ISA-systeem iets aan worden gedaan en dat moet dan ook worden gecombineerd.

De heer POPKEN merkt nogmaals op het een sympathiek idee te vinden. Spreker denkt echter dat de provincie ook moet samenwerken met de Drentse gemeenten, zodat allereerst geïnventariseerd gaat worden hoe de gemeenten over deze problematiek en de toepassing van het ISA-systeem denken. Daarnaast heeft spreker vele malen gehoord dat de verkeersdrempels weg moeten, terwijl er toch nog steeds meer drempels bij komen. In Drenthe is in de afgelopen jaren

nogal wat geld geïnvesteerd in rotondes en drempels, terwijl voor dat geld een geweldig mooi systeem had kunnen worden ontwikkeld. Toch moeten die drempels voorlopig nog blijven, want anders zou dit een gigantisch stuk kapitaalvernietiging betekenen. Spreker pleit voor de instelling van een werkgroep vanuit deze commissie die een aantal van dergelijke zaken zal gaan onderzoeken.

De heer DE JONG merkt op dat het hem verbaast dat hij niemand over geld hoort spreken. De heer De Kievit merkt wel op dat als de provincie een pilot wil starten waarvan de effecten meetbaar zijn, dit wel een grootschalig pilotproject moet zijn. Daarnaast laten jongeren zich niet makkelijk vangen voor een dergelijk project, dus de meetbare effecten bij de belangrijkste doelgroep vallen daarmee enigszins in het water. Hij is er dus geen voorstander van om een kleinschalig pilotproject te starten dat enkel is gericht op de doelgroep jongeren. Verder heeft de heer De Kievit gezegd dat de motie van de stad Gent ook zonder pilotproject door provinciale staten overgenomen kan worden. Wat let dan de staten om die motie eens te onderzoeken en te kijken wat daar precies in staat? Wellicht dat de staten die motie kunnen steunen, zodat er geen peperdure pilot nodig is, terwijl toch het goede idee wordt gesteund dat erachter zit. Dat lijkt spreker geen gek idee. Ook blijkt dat Drenthe niet het beste jongentje van de klas hoeft te zijn, want er zijn ook elders pilotprojecten aan de gang. Het is volgens spreker aan de rijksoverheid en de Tweede Kamer om dit soort processen aan te slingeren en niet aan de Drentse staten.

Mevrouw TIMMER vindt het logisch dat een meerderheid van de statenfracties het idee van GroenLinks ondersteunt, want als er iets gedaan kan worden aan de problemen in het verkeer en de verkeersveiligheid, dan is de D66-fractie daar niet tegen. Iets anders is dat de heer De Kievit aangeeft dat een kleine pilot alleen geen oplossing brengt en dat het grootschaliger moet. Jongeren, de doelgroep die de meeste ongevallen veroorzaakt, zijn het lastigst aan te pakken en het minst geneigd mee te werken aan een dergelijk project, dus dat idee moeten de staten dan ook maar laten varen. Aan de andere kant vindt spreekster het ook niet voldoende alleen maar een motie van de stad Gent te ondersteunen.

Het is vooral belangrijk dat de provincie toch haar best doet om voor een dergelijk project draagvlak in de samenleving te creëren. Er zijn heel wat vragen rondom deze problematiek waarmee de provincie eigenlijk aan de gang moet. De vraag is of de provincie moet wachten tot het over haar heen komt. Zij denkt dan ook dat het goed is indien er een kleinere commissie vanuit het college of de staten met deze problematiek bezig gaat en een aantal vragen beantwoord probeert te krijgen, alvorens tot besluitvorming over deze problematiek te komen.

De heer ROELES wil even terugkomen op de antwoorden die de heer De Kievit gaf. Dat zijn antwoorden die zeker van belang zijn. De heer De Kievit zegt dat een kleine pilot eigenlijk geen zin heeft en indien de staten dat met hem eens zijn, zou er een grote pilot gestart moeten worden. Hij vraagt zich af welke rol een provincie als Drenthe daarin zou moeten vervullen, want indien wordt gekozen voor een grote pilot, is de hulp van de rijksoverheid daar erg bij nodig en de provincie zou zich dan moeten terugtrekken. Als er over een grote pilot wordt gesproken, dient de provincie daar geen geld voor beschikbaar te stellen, hoewel hij niet tegen het vergroten van de verkeersveiligheid is. De vraag is alleen of de provincie wel een taak heeft om dit met de ondersteuning van een grootschalige pilot te bereiken. Hij vindt dat bij een groter pilotproject de doelgroep ook moeilijk te bereiken valt. Dit alles betekent dat bij de bespreking van een mogelijke pilot, het advies dat hij aan zijn fractie zal uitbrengen ten aanzien van die pilot niet direct positief zal zijn.

De heer PETERS merkt op dat er vanmorgen een bijeenkomst heeft plaatsgevonden over integrale veiligheid, waarbij gemeenten, provincies en allereerste hulpverleningsorganisaties aanwezig waren. De samenwerking binnen de provincie op het gebied van integrale veiligheid is heel groot. Waarom zou verkeersveiligheid geen deel kunnen uitmaken van het integrale veiligheidsbeleid en zouden de gemeenten daar niet meer bij betrokken moeten worden? Dit is een heel complexe materie en spreker hoort iedereen spreken over een pilot. Een pilot moet echter wel iets toevoegen en daar moet iets uitkomen. Iedereen is ervan overtuigd dat er iets gedaan moet worden met betrekking tot de snelheidsbelemmeringen, dus waarom zou er nu gekozen moeten worden voor

een pilot in plaats van gewoon met een wat kleinere doelgroep aan de slag te gaan met het ISA-systeem? Het gaat namelijk om gedragsbeïnvloeding van mensen en er kan dus ook best met een wat kleinere groep mensen worden begonnen. Op deze manier kan voorbeeldgedrag worden getoond en blijkt hoe belangrijk de provincie het vindt dat de snelheid gematigd moet worden. Daaromheen moet dan de nodige public relations worden bedreven, zodat er een soort van olie-vlekwerking van uitgaat, waardoor steeds meer mensen het belangrijk gaan vinden. Ook zou er een database moeten worden ontwikkeld, maar de vraag is of dat op provinciaal niveau moet gebeuren of dat er landelijk iets aan zit te komen. Op dit moment zijn de kosten niet inzichtelijk, maar zoals zo vaak op het gebied van verkeersveiligheid kan ook worden gekeken of er op het gebied van privaatpublieke samenwerking oplossingen kunnen worden bedacht. Zo zijn er wellicht verzekeringsmaatschappijen, maar ook andere maatschappelijke organisaties bereid om mee te denken en er mee te beginnen. Verder wil hij weten of het Rijk ook de motie van de stad Gent heeft onderschreven waar de gedeputeerde over heeft gesproken. Hij stelt voor de tekst van die motie op te vragen en dan als commissie of provinciale staten die motie te onderschrijven.

De heer WENDT merkt op dat hij zich niet zal verzetten tegen een nader onderzoek naar de haalbaarheid van een pilotproject, maar of dat nog mogelijk is na de woorden van de heer De Kievit, weet hij niet. In de stukken is te lezen dat in Gent vierendertig personenauto's en drie lijnbussen zijn uitgerust met het ISA-systeem. Spreker weet niet of dat nu een grote of kleine pilot is, maar het zal in ieder geval een flink bedrag kosten. Na de discussie van vanmiddag moet niet direct worden gezegd dat er maar mee gestopt moet worden en daarom is een nader onderzoek naar de haalbaarheid van een project zinvol.

De VOORZITTER merkt op dat het de vraag is hoe de motie van Gent in elkaar zit en of deze al door de rijksoverheid is onderschreven. Hij stelt voor de tekst van deze motie op te vragen en eens te kijken of het nuttig en nodig is dat de provincie deze motie onderschrijft, zodat daar in een andere vergadering nog eens op terug kan worden gekomen.

De heer LANGENKAMP merkt op bereid te zijn de tekst van die motie op te vragen en in de volgende statenvergadering aan de orde te stellen.

De VOORZITTER merkt op dat de Statengriffie deze motie kan opvragen, zodat de staten kunnen beoordelen of zij deze motie willen onderschrijven of niet.

Mevrouw HUISMAN merkt op dat de heer De Kievit de tekst van de motie van de stad Gent bij zich heeft.

De VOORZITTER concludeert dat de commissie na de beantwoording in eerste termijn van de heer De Kievit is afgestapt van het idee dat een pilot-project zich op de doelgroep jongeren moet richten, aangezien dit een moeilijke doelgroep is. Er is wel geopperd om het college een vooronderzoek te laten doen om te kijken of toch die doelgroep erbij kan worden betrokken. Het zou dan de eindconclusie kunnen zijn dat de staten het college vragen naar een vooronderzoek voor een pilot-project, in aanvulling op de onderzoeken die al plaatsvinden in andere Europese landen. Het is nooit verstandig dingen te doen die elders ook al gebeuren, zodat dit onderzoek daar een aanvulling op is. Verder is gesuggereerd om een pilot-project vooral in die omgeving te starten waar zich de wegen bevinden waarop zich de meeste ongevallen voordoen.

De heer SWIERSTRA merkt op dat er geen opdracht kan worden gegeven aan het college. Wel kunnen de staten het college iets verzoeken, zodat gekeken kan worden of daarvoor ruimte is binnen de kaders die de staten daarvoor hebben gesteld. Het is maar een kleinigheid om na iedere vergadering als college weer met de armen vol met werk heen te gaan, maar het provinciale ambtenarenapparaat heeft op dit moment absoluut geen gelegenheid en capaciteit om extra onderzoeken uit te voeren. Dat betekent niet dat het ISA-systeem geen plaats heeft in de mensgerichte omgang van de provincie met de verkeers- en vervoersproblematiek, maar er moet wel worden gekeken wat kan en wat niet. Als de staten zeggen dat zij zich nog eens wat nader gaan oriënteren, dan lijkt spreker dat een uitstekend idee en dan kan het een plaats hebben in de verdere discussies. Spreker doet echter geen toezegging om

als college op een bepaald moment met een rapport te komen. Dat gaat hem te ver.

De heer POPKEN concludeert dat als de staten dus wat verder willen komen, zij een werkgroep moeten instellen. Hij vraagt of deze commissie iets voelt voor instelling van een dergelijke werkgroep.

De heer LANGENKAMP vraagt of de gedeputeerde iets kan zeggen over een termijn waarbinnen de provincie iets wil doen met deze problematiek, want het gaat natuurlijk wel over het POP II.

De heer SWIERSTRA merkt op dat de commissie precies weet wanneer het POP II weer aan de orde komt. In het POP II heeft het college een aantal voorstellen gedaan waaruit blijkt dat dit de komende jaren verder vorm zal krijgen, waarbij ook is aangegeven dat het college met een uitwerkingsprogramma zal komen van het oude Provinciaal verkeers- en vervoersplan (PVVP). Daarin zou een nadere gedachtevorming over het ISA-systeem een plaats kunnen krijgen en dan wordt de staten ook een kader gegeven hoe met deze problematiek moet worden omgegaan. Het moet helder zijn dat de staten bij de begroting hun kaderstellende rol vormgeven door het vaststellen van de officiële beleidsnota's. Verder kunnen de staten allerlei mogelijke moties indienen en daarmee signalen afgeven, maar dan is het aan het college om binnen de vastgestelde kaders vast te stellen of daar ruimte voor is of niet. Het hangt af van het verkeer tussen regering en kamer of een motie wel of niet wordt uitgevoerd en zo ja, op welke wijze. Op het moment dat de staten zeggen dat het veel harder moet, moeten de staten dit vastleggen in het POP of in het PVVP, evenals in de daarbijbehorende begroting. Zo hoort het systeem te werken en daar zit geen onwil van de kant van de gedeputeerde bij en geen weerstand tegen het ISA-systeem, maar gewoon een heldere werkwijze die tussen staten en het college is vastgesteld. Indien de staten dus over dit onderwerp in een werkgroep of commissie met elkaar willen spreken, gaat spreker daar niet over.

De heer WIERINGA vraagt hoe er in Duitsland tegen het ISA-systeem wordt aangekeken.

De heer DE KIEVIT merkt op dat de Duitsers geen voorstander zijn van ieder elektronisch systeem

dat enigszins ingrijpt in het voertuig. Dat neemt niet weg dat er in de Duitse automobiellindustrie wel een enorme drive zit om snelheidgerelateerde systemen verder te ontwikkelen. Als het gaat om bijvoorbeeld autonomous cruise control (ACC), een systeem dat de volgafstand betreft bij de snelheid, dan zijn de Duitsers nu al bezig dat systeem te koppelen aan filerijgedrag. Er is dus een enorme technische ontwikkeling rondom snelheid, maar wat in Duitsland essentieel blijft is dat de bestuurder volledig controle houdt over het voertuig. Over de motie van de stad Gent merkt hij op dat het Rijk deze motie nog niet heeft onderkend.

De heer SLAGTER merkt op dat de discussie wat hem betreft wat aan het verzanden is. Het gaat om urgentiebepaling en de vaststelling of de staten dit zelf willen gaan doen, terwijl de know-how daartoe ontbreekt. De staten zijn afhankelijk van de ambtelijke organisatie en dus zullen de staten de ontwikkelingen binnen het POP II moeten afwachten en op het moment dat het zich voordoet zullen de staten dit moeten oppakken. Het is dus een kwestie van urgentiebepaling. In eerste termijn heeft hij een voorstel tot instelling van een kleine pilot gedaan, maar hij denkt toch dat dat niet haalbaar is, gezien het antwoord van de gedeputeerde. Om dat dan zelf op te pakken ontbreekt het de staten aan knowhow. Een werkgroep voegt daar waarschijnlijk niet zo heel veel aan toe en dan is zijn voorstel om dit punt mee te nemen in de vaststelling van het POP II.

De heer ROELES merkt op dat de bijdrage die de heer Slagter nu geeft hem enorm realistisch lijkt. Het is dan ook goed om daarmee verder te gaan.

De heer DE JONG merkt op dat de woorden van de heer Swierstra klip en klaar waren en aansloten bij wat spreker zelf vindt. Ook de VVD en de PvdA lijken de mening toegedaan om dit in het POP mee te nemen.

De VOORZITTER concludeert dat de provincie heeft aangegeven dat de veiligheid hoge prioriteit heeft en wat er nu wordt gevraagd is het meenemen van dit ISA-systeem in het provinciale streven naar meer veiligheid, zoals deze wordt uitgewerkt in het POP II en het PVVP, waarbij kan worden bekeken of pilots nodig zijn.

7.a. Herstel van de sluis bij Zwartsluis

De heer HAIKENS merkt op dat de minister kennelijk in het verleden een toezegging heeft gedaan, terwijl die toezegging in een later stadium bij de behandeling van de begroting in 2004 door minister Peijs is ingetrokken. Daar wil spreker toch eens wat meer van weten, want wat ligt er nu aan die gewijzigde opstelling ten grondslag? Spreker heeft met verschillende ondernemers in Zuidwest-Drenthe gebeld en gevraagd wat de gevolgen en consequenties zijn als het voorstel om dit herstel niet uit te voeren doorgang vindt. Van de reacties is hij geschrokken, want een groot deel van het bedrijfsleven in Zuidwest-Drenthe is afhankelijk van die scheepvaart. Vijftig of zestig procent van de productie die in die omgeving wordt aangevoerd is echter meer bulkcapaciteit, waarbij er een voorraad kan worden gevormd die wordt aangesproken en waarop ondernemers kunnen teren, totdat die voorraad weer kan worden aangevuld. Het andere grote substantiële deel dat per scheepvaart wordt aangevoerd, wordt echter vervoerd met containers en containerdiensten zijn lijndiensten die vanaf Amsterdam en Rotterdam en Noord-Nederland in die andere richting gaan en die wel op tijd moeten varen. Dat betekent dat een of meerdere wachtdagen bij de sluis bij Zwartsluis de aansluiting verhindert bij zeescheepvaartbevrachting die op tijd weg moet. Het omgekeerde is spreker ook door tal van ondernemers meegedeeld, namelijk dat er in de havens in Amsterdam en Rotterdam al de keuze wordt gemaakt om een duurder transportmiddel, namelijk de vrachtauto, te kiezen om toch maar te zorgen dat die zaken op tijd in Noord-Nederland zijn. Dat was voor spreker de aanleiding om dit in deze commissie aan de orde te stellen, zodat deze commissie aan de heer Swierstra de vraag meegeeft om de minister te verzoeken terug te komen op haar besluit. Ondernemers in het bedrijfsleven verwijten het Rijk onbetrouwbaarheid, aangezien eerst de verwachting is gewekt dat de sluis in 2004 zou worden gerenoveerd en dat er in 2012 een volledig nieuwe sluis zou komen. Die dubbelslag wordt nu doorkruist en dergelijke afspraken zouden niet eenzijdig verbroken moeten worden. Een ander aspect dat hierbij ook van belang is, is dat de stijging van het IJsselmeerwater maar doorgaat en in het kader van de vorming van een soort waterbekken is dat natuurlijk positief. Door de stijging van de zeewaterspiegel

gaat automatisch ook het IJsselmeer stijgen, maar dat betekent ook dat de schuttingsmogelijkheden bij Zwartsluis daardoor nog kleiner worden dan zij nu op dit moment al zijn. Dat heeft spreker ertoe gebracht de heer Swierstra te vragen dit aspect bij de minister, inclusief de onderbouwing zoals spreker die zojuist heeft gegeven, in te brengen. Hier wordt namelijk scheepvaart belemmerd die noodzakelijk is voor de economie van Noord-Nederland.

De heer SWIERSTRA merkt op dat de teneur van het verhaal van de heer Haikens volstrekt helder is, namelijk dat het gaat om het belang van de vaarweg tussen Meppel en Ramspol en de bereikbaarheid van Noord-Nederland en Meppel in het bijzonder voor de vrachtafvaart. Dat is al jaren een belangrijk aandachtspunt en vormt een onderdeel van alle noordelijke overleggen die worden gevoerd met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en Rijkswaterstaat in het kader van het MIT. Dit onderwerp staat dan ook periodiek op het lijstje, waarbij daar steeds weer over wordt onderhandeld. Het belangrijkste daarbij is zijn pleidooi om te zorgen dat de sluis volledig wordt geherstructureerd en dat er een echte sluis komt in plaats van een keersluis. Dat is geen kleinigheid, want dat betekent een formele planstudie. Het is inmiddels zover dat hij verwacht dat er in 2007 een projectbesluit zal worden genomen, waarna in 2008 realisatie zou kunnen starten. Er zijn nog hele discussies gaande om wat voor soort sluis dat dan zou moeten gaan, maar het gaat om bedragen die op dit moment worden geraamd tot € 30 à € 35 miljoen, dus dat zijn redelijk forse investeringen in de context van het landelijke belang van deze sluis en vaarweg. Spreker verwacht dat de provincie in die richting tot een goed resultaat zal komen. Van de kapotte kleine schutsluis is al eerder gezegd dat deze gerepareerd zou moeten worden. In dit geval gaat het niet om het eenzijdig verbreken van de afspraken door het Rijk, maar is dit gebeurd in overleg met Schuttevaer, de belangrijkste gesprekspartner van provincie en Rijk als het gaat om vaarwegen. Het Rijk heeft in overleg met Schuttevaer geconstateerd dat investeringen elders, die ook voor Schuttevaer van belang zijn, voorrang dienen te krijgen. De belangrijkste reden daarvoor is de volgende. De kleine schutsluis kan schepen aan tot 50 meter lengte. Het soort economisch verkeer waar de heer Haikens over spreekt is langer dan 50 meter,

kortom het signaal dat uit het bedrijfsleven voortkomt, betreft vooral de staat van de huidige keersluis, want dat is een probleem. Die keersluis is namelijk gemiddeld zestien keer per jaar gestremd vanwege hoog water. Op die stremming kan het bedrijfsleven echter plannen en in bijzondere gevallen zal de vracht voor een deel met de vrachtauto moeten worden vervoerd. Dat kan alleen anders door een ander waterbeheer en het ombouwen van de sluis tot een volledige sluis. De afgelopen jaren is het zo dat die sluis wat vaker dicht of gestremd blijkt te zijn dan het bedrijfsleven wenst. Sprekers conclusie is op dit moment dus dat het niet repareren van de kleine schutsluis in overleg is gebeurd tussen bedrijfsleven en Rijk. Verder blijft de provincie zich zo hard mogelijk inzetten voor de snelle realisatie van een structurele oplossing.

8. Sluiting

De VOORZITTER sluit de vergadering om 15.25 uur.

Vastgesteld in de vergadering van de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit van 29 maart 2004.

, voorzitter

, griffier

HW

TOEZEGGING: geen.

