

Op te bergen
in de band van
8 en 9 juni 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 17 mei 2004

INHOUD

Opening	2
Mededelingen	2
Vaststelling agenda	2
Verslag vergadering 29 maart 2004	2
Ingekomen stukken	2
Rondvraag	3
IPO-aangelegenheden	5
Werkbezoek Kamer van Koophandel	5
Brief PVDA-fractie, betreffende het onderwerp MTI	6
Jaarstukken 2003	14
Voorjaarsnota 2004	19
Notitie over haalbaarheid zweeftrein	30
Evaluatie uitvoering Regiovisie Zuid-Drenthe/ Noord-Overijssel	31
Notitie over POP-zonering omgevingsbelastende bedrijvigheid	36
Overzicht stand van zaken toezeggingen	39
Sluiting	39

STATENCOMMISSIE RUIMTE, INFRASTRUCTUUR EN MOBILITEIT

Verslag van de vergadering van de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit, gehouden op 17 mei 2004 in het provinciehuis te Assen.

Aanwezig:

A. Lanting (VVD, voorzitter)
H. Baas (ChristenUnie)
mevrouw M.J. Berkman-de Haan (GroenLinks)
A. Faber (CDA)
J. Haikens (VVD)
mevrouw I.J. Huisman-Holmersma (PvdA)
H.G. Idema (PvdA)
C.D. de Jong (Fractie de Jong)
K. Jonker (CDA)
J. Langenkamp (GroenLinks)
E. Olij (PvdA)
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)
G. Wieringa (Drents Belang)
J. Zweens (PvdA)

Voorts aanwezig:

mevrouw A. Haarsma (PvdA, gedeputeerde)
J.H. Schaap (PvdA, gedeputeerde)
S.B. Swierstra (VVD, gedeputeerde)
mevrouw J. Stapert (commissiegriffier)

Met kennisgeving afwezig:

J.W.M. Engels (D66)

Voorafgaand aan de vergadering geeft de heer SWIERSTRA met behulp van een powerpoint-presentatie een toelichting op het Perspectief verkeer en vervoer, waarbij hij actuele ontwikkelingen binnen het beleidsterrein verkeer en vervoer toelicht (zie bijlage).

1. Opening

De VOORZITTER opent de vergadering.

2. Mededelingen

De VOORZITTER heet vooral de heer Jonker, na een lange periode van afwezigheid in verband met ziekte, van harte welkom in deze commissievergadering. Hij hoopt dat het de heer Jonker goed zal gaan en zijn herstel zich verder zal voortzetten. Hij deelt voorts mee dat de heer Engels afwezig is. Verder vinden er op 14 en 21 juni 2004 gecombineerde vergaderingen plaats van deze commissie met de Statencommissie Milieu, Water en Groen (MWG). Op 14 juni 2004 vindt 's middags de normale vergadering van deze commissie plaats. Op 21 juni 2004 zal dan 's middags de vergadering van de Statencommissie MWG plaatsvinden. Voorafgaand aan de vergadering van deze commissie op 14 juni 2004 zal er een presentatie worden gegeven over het Openbaar Vervoer(OV)-bureau.

3. Vaststelling van de agenda

De VOORZITTER stelt voor de brief van de heer Slagter over Millennium Transportation International (MTI) als agendapunt 8a op te voeren.

De COMMISSIE stemt hier unaniem mee in.

De heer WIERINGA merkt op dat agendapunt 13 gaat over de Provinciaal omgevingsplan(POP)-zoning. Hij merkt op dat dit onderwerp ook aan de orde komt in de vergadering van deze commissie op 14 juni 2004, dus stelt hij voor dit punt nu van de agenda af te voeren.

Mevrouw TIMMER wil graag weten hoe het gevoelen van de rest van de fracties betreffende dit punt is. Dit punt is momenteel erg actueel, gezien een aantal voorvallen binnen de provincie. Het punt kan weliswaar in de komende commissie-

vergaderingen verder worden uitgediept, maar afhankelijk hoe de fracties hiermee omgaan, overweegt D66 het toekomstige POP op dit punt te amenderen.

De VOORZITTER stelt voor om dit agendapunt, gezien de reactie van mevrouw Timmer, op de agenda te laten staan.

De COMMISSIE stemt hiermee in.

Mevrouw TIMMER merkt op dat zij bij de lijst van ingekomen stukken graag enige opmerkingen wil plaatsen bij de stukken A1 en A2.

Met inachtneming van vorenstaande opmerkingen wordt de agenda vastgesteld.

4. Verslag vergadering 29 maart 2004

Het verslag wordt conform ontwerp goedgekeurd en vastgesteld.

5. Ingekomen stukken

Mevrouw TIMMER merkt op dat op dit moment bij de ingekomen stukken zich de brief bevindt die het college op 13 april 2004 heeft geschreven aan de gemeente Emmen. Hierbij wil zij de brief betrekken die D66 op 8 april 2004 over hetzelfde onderwerp heeft geschreven. Ondertussen heeft zij een brief ontvangen van het college dat de beantwoording van de brief van D66 is uitgesteld tot uiterlijk 20 mei 2004. Tot nu toe heeft D66 nog geen antwoord ontvangen.

Mevrouw HAARSMA antwoordt dat die brief vorige week al is verzonden.

De VOORZITTER merkt op dat de beantwoording van het college van de brief van D66 bij de stukken zat die hij afgelopen vrijdag heeft ontvangen.

Mevrouw TIMMER merkt op dat zij dan de brief afwacht waarin een en ander beantwoord wordt. Waar het spreekster om gaat is de procedure die hieraan ten grondslag heeft gelegen, want D66 heeft haar brief naar aanleiding van een krantenartikel geschreven. In dat artikel in het Dagblad van het Noorden staat vermeld dat het college toestemming zou hebben verleend om via een artikel-19-procedure een bioscoop te vestigen.

In de brief van D66 is opgemerkt dat wanneer contouren worden overschreden, de afspraak is dat de staten daarover eerst dienen te worden geïnformeerd. De vraag is of het in deze procedure niet eleganter was geweest dat voordat het college deze brief aan het gemeentebestuur van Emmen had gestuurd, de staten of de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit (RIM) van dit voornemen op de hoogte waren gesteld. Dezelfde bezwaren heeft zij ook tegen de wijze waarop de staten zijn ingelicht over ontwikkelingen rondom de Zuiderzeelijn. De vraag is of het college een actieve informatieplicht heeft naar de staten toe of dat de staten het college steeds om informatie moeten vragen.

De VOORZITTER stelt voor dit onderwerp de volgende commissievergadering op de agenda te zetten.

De COMMISSIE stemt hier unaniem mee in.

6. Rondvraag

De heer SLAGTER vraagt om informatie met betrekking tot de situatie rondom de tunnel Scharreveld in de buurt van Westerbork. Hij is benieuwd naar de stand van zaken. De problematiek rondom de tunnel, te weten de grootte van de tunnel en het niet kunnen doorgeleiden van het landbouwverkeer, is bekend. Dit geeft dan weer druk op de verkeerssituatie in het dorp. Spreker heeft informeel vernomen dat er overleg is geweest tussen de provincie en de gemeente Westerbork en de uitkomst zou zijn dat er is gekozen voor herstel van de oude weg en verdieping van de tunnel. Welke kosten gaan daarmee gepaard? Kunnen beide partijen zich in deze uitkomst vinden en levert deze overeenkomst een reële verbetering van de verkeerssituatie op? Hij heeft wel gemerkt dat een deel van de inwoners van Westerbork verontrust blijft. Heeft het college bij deze gesprekken in overweging genomen dat een extra investering in de tunnel op zich een oplossing zou kunnen zijn?

De heer SWIERSTRA antwoordt dat het klopt dat het college al geruime tijd in overleg is met de gemeente en verschillende groepen in de gemeente over hoe het nu precies met die weg moet. Er zijn discussies ontstaan en er is verontrusting, wat begrijpelijk is.

Voor een deel is die verontrusting te wijten aan onbekendheid hoe de situatie feitelijk zal worden en wat nu eigenlijk de effecten zijn. Voor een deel gaat het ook om belangen van omwonenden van de tunnel die van A naar B moeten. De partijen proberen dit in onderling overleg zo goed mogelijk op te lossen binnen de randvoorwaarden die de provincie daaraan heeft gesteld. Het gaat hier enerzijds om financiële randvoorwaarden die door de staten zijn bepaald en waarbij het uitgangspunt is dit knelpunt binnen het beschikbare budget op te lossen en anderzijds om de randvoorwaarde dat de provincie het niet wenselijk acht dat daar een grote verkeerstunnel ontstaat die een aantrekkende werking heeft van autoverkeer op het natuurgebied dat erachter ligt. De oplossing die gevonden is, is dat de tunnel zo diep wordt gemaakt als mogelijk is, zonder dat daar de waterschapsleidingen voor moeten worden verlegd. Daarmee wordt het zo diep dat kleine landbouwvoertuigen en huifkarren in de tunnel kunnen, maar dat de tunnel verder het karakter houdt van een gebiedsontsluitingstunnel. Verder wordt ten behoeve van landbouwverkeer de oude Schapendrift opengesteld en daarover wordt overleg gepleegd met Staatsbosbeheer. Dat lost ook weer een deel op van het fysieke probleem aan de Westerborkse zijde van de weg. Daarnaast zullen aan beide kanten van het dorp de tunnels iets worden verhoogd, zodat van twee kanten het landbouwverkeer er volledig omheen kan. Dat betekent dat er op dat moment een heel adequate routestructuur ontstaat rondom landbouwgebieden en het dorp. Een enkeling zal nog een klein stukje moeten omrijden en als daar in termen van landbouwschade een omrijdschaderegeling van toepassing is - waarvoor allerhande wet- en regelgeving is opgesteld - dan wordt die regeling gewoon toegepast. Deze combinatie van toepassingen is een hele goede, want deze doet recht aan het ongelijkvloers maken van die weg, terwijl er geen aanzuigende werking van autoverkeer is op het gebied achter de tunnel, zodat het karakter van het gebied behouden blijft. Verder belast het de situatie in het dorp niet verder, terwijl er evenmin grote nieuwe problemen door ontstaan. De plannen kunnen voorts worden uitgevoerd binnen de budgetten die daarvoor beschikbaar zijn. De provincie heeft wel overwogen er extra geld in te steken, maar dat zou vooral geld zijn om er een heel grote verkeerstunnel van te kunnen maken, hetgeen niet strookt met het door de staten

vastgestelde beleid. De gemeente Westerbork heeft het voorstel zoals hij dat zojuist heeft toegelicht van de provincie gekregen en de gemeente is daarover nog in overleg met de raad. Een definitieve reactie van de gemeente is dan ook nog niet binnen. Spreker hoopt dat de reactie van de gemeente binnen een paar weken binnen is, want het moge duidelijk zijn dat de provincie op korte termijn met de weg bezig gaat. Voor de zomer wordt hiermee een start gemaakt en de eerste borden staan er al. Het is dan ook een groot project, waarbij het gaat om een weg die als eerste de nieuwe essentiële herkenbaarheidskenmerken krijgt. Uit efficiency wil de provincie die hele weg in één keer aanpakken. Er moet dus voor de zomer worden begonnen en dat weet de gemeente ook. Hij heeft er alle vertrouwen in dat de gemeente op tijd met een reactie komt.

De heer SLAGTER vraagt of de omwonenden ook tevreden zijn met de gekozen oplossing.

De heer SWIERSTRA antwoordt dat dit zal moeten blijken op het moment dat de zaak er ligt. De belangrijkste contacten met de omwonenden worden overigens onderhouden door de wethouder van Westerbork.

De heer LANGENKAMP vraagt naar een indicatie van de kosten die deze alternatieve oplossing met zich meebrengt.

De heer SWIERSTRA merkt op dat deze indicatie nog niet precies op papier staat en dat deze van een aantal uitwerkingen afhankelijk is. De provincie kijkt of de meerkosten die dit alternatief met zich meebrengt uit POP-gelden kunnen worden gefinancierd, aangezien in deze oplossing ook toeristisch-recreatieve en landschappelijke elementen een rol spelen. Hij weet zeker dat deze oplossing past binnen het totale financiële plaatje.

De heer LANGENKAMP merkt op dat hij zoekt naar een meerderheid in de staten die voor aanleg van een tunnel is. Daarom vraagt hij hoeveel de nu gekozen alternatieve oplossing extra kost en hoe zich dit verhoudt met de kosten van aanleg van een tunnel.

De heer SWIERSTRA vraagt of de heer Langenkamp dan pleit voor aanleg van een grote

verkeerstunnel naar het Scharreveld-natuurgebied.

De heer LANGENKAMP merkt op dat de grootte van de tunnel afhankelijk is van de grootte van het landbouwverkeer.

De heer SWIERSTRA merkt op dat in de gekozen alternatieve oplossing er klein landbouwverkeer doorheen kan, maar dat de toegang voor grote combines onmogelijk is. Dergelijke combines hoeven er doorgaans maar één keer per jaar te zijn en het is dan ook waanzin om als samenleving zoveel geld te besteden aan een oplossing voor de eenmalige doorgang van groot landbouwverkeer. Dergelijke combines kunnen dan ook best een klein stukje omrijden. De alternatieve oplossing die nu voorligt, is dus een heel goede middenoplossing en spreker is niet van plan een grote verkeerstunnel aan te leggen met alle extra kosten van dien en met de aanzuigende werking die het dan op het achterliggende gebied heeft. De provincie wil het dan ook low profile houden zoals de oversteek op dit moment is, zonder dat er sprake is van upgradering van het verkeer dat links en rechts over die weg gaat.

De heer LANGENKAMP merkt op dat hij het daar wel mee eens is.

De heer SWIERSTRA merkt op dat GroenLinks het dan ook met deze oplossing eens moet zijn, want een stap verder betekent een volledige verkeerstunnel van 4,6 meter hoog.

De heer WIERINGA merkt op dat er, voordat er iets gebeurt, goede afspraken met gemeente en omwonenden moeten worden gemaakt en dat is tot op heden niet gebeurd. Spreker heeft hierover in januari 2004 al vragen gesteld, maar daar heeft hij geen duidelijk antwoord op gekregen. Hij heeft nu het idee dat er voor een oplossing wordt gekozen waar de mensen het niet mee eens zijn.

De VOORZITTER merkt op dat hij dit punt van de rondvraag wil afsluiten.

De heer SLAGTER vraagt of hij tijdens deze vergadering informatie krijgt over het OV-bureau.

De heer SWIERSTRA merkt op dat de commissie hierover op 14 juni 2004 een presentatie zal

krijgen. Wat op 1 juni 2004 ingaat is de concessie en op dat moment dient de ambtelijke organisatie zodanig te zijn ingericht dat deze vanuit de provincies Groningen en Drenthe en de stad Groningen effectief kan worden aangestuurd. Dat is een onontkoombaarheid, aangezien die bussen gewoon moeten rijden. De wijze waarop de organisatie wordt ingericht ziet er hetzelfde uit als andere gezamenlijke projecten die door de provincies Groningen en Drenthe en de stad Groningen worden georganiseerd. Wat binnenkort nader aan de orde komt is hoe dat bureau nu straks in elkaar zit en waarom de conclusie is dat dit in de vorm van een gemeenschappelijke regeling moet. Verder gaat het om de vraag hoe die regeling vorm moet worden gegeven. Verder moeten de staten daartoe officieel toestemming geven. Vroeger was het namelijk zo dat de staten een gemeenschappelijke regeling aangingen, maar in het dualistische stelsel gaan de colleges die aan, maar moeten zij daartoe toestemming hebben van de staten. Dat komt eigenlijk op hetzelfde neer, maar wat nu de eerstvolgende keer aan de orde komt is dat de commissie een verhaal krijgt waarin beleidsmatig wordt aangegeven waarom de provincies Groningen en Drenthe en de stad Groningen dit zo willen en daar ligt een notitie aan ten grondslag die aangeeft wat de politieke discussie daar omheen precies inhoudt. De technische nota ligt daarbij. Vervolgens komen er in de loop van de zomer nader uitgewerkte stukken met betrekking tot de gemeenschappelijke regeling zelf en die moeten in de loop van het jaar zelf het traject van verdere besluitvorming in de staten van de provincies Groningen en Drenthe en de raad van de stad Groningen doorlopen. De meer principiële discussie over of de staten op een dergelijke manier het OV-bureau vorm wil geven en daartoe een openbaar lichaam willen oprichten, is een discussie die niet vóór 1 juni 2004 hoeft te worden gevoerd. Wel dient voor 1 juni 2004 een werkorganisatie tot stand te komen om gezamenlijk het grensoverschrijdende openbaar vervoer vanuit de provincies Groningen en Drenthe en de stad Groningen te kunnen aansturen.

De heer LANGENKAMP heeft een vraag betreffende de sluiting van het NS-station bij Dalen. Een wethouder uit Coevorden heeft hierover afspraken met de NS gemaakt, maar een wethouder uit Emmen zegt daar weer iets anders over.

Waar is hierin de regierol van de provincie? Wat heeft het college gedaan nadat er een motie is aangenomen waarin werd uitgesproken dat sluiting van het NS-station onaanvaardbaar is? Ook vraagt hij zich af of er wel op de juiste manier met de NS zelf is gesproken, want eigenlijk dient hier niet de NS op te worden aangesproken, maar het Ministerie van Verkeer en Waterstaat die een contract met de NS heeft. De NS dient namelijk na te komen wat er in het contract met Ministerie van Verkeer en Waterstaat staat en dan zou het best kunnen zijn dat het station niet eens per 1 december 2004 kan worden gesloten.

De heer VOORZITTER vraagt de heer Langenkamp zijn vragen betreffende sluiting van het NS-station bij Dalen op papier te zetten, zodat dit op de agenda van de volgende vergadering als apart punt kan worden behandeld.

De Heer LANGENKAMP geeft als reactie op de mededeling dat zijn fractie een onderbouwing moet leveren voor dit punt, dat hij dan ook een notitie hierover van het college verwacht.

De heer SWIERSTRA merkt op dat dit in theorie mogelijk is, maar wanneer hier niet nadrukkelijk op wordt aangedrongen hij de ambtenaren die zeer druk zijn, liever inzet op andere klussen. Wanneer de fractie van GroenLinks de vragen op schrift stelt zullen deze concreet worden beantwoord waarbij tevens de procedure zal worden geschetst.

De VOORZITTER verzoekt de heer Langenkamp om de vragen op schrift te stellen zodat de GS-organisatie deze van een antwoord kan voorzien.

De COMMISSIE stemt hier unaniem mee in.

7. IPO-aangelegenheden

Er zijn geen vragen of opmerkingen naar aanleiding van IPO-aangelegenheden.

8. Uitnodiging

8.1. Werkbezoek Kamer van Koophandel op een nog nader te bepalen datum

De VOORZITTER stelt voor dit werkbezoek samen met de leden van de Statencommissies

MWG en Bestuur, Financiën en Economie (BFE) te laten plaatsvinden op 3 juni 2004 op een nader te bepalen tijdstip.

De COMMISSIE stemt hiermee in.

8.a. Brief van de heer Slagter namens de PvdA-fractie, betreffende het onderwerp MTI

De heer SLAGTER merkt op dat indien hij deze dagen de kranten leest, hij niet vrolijk wordt van de toestand in het openbaar vervoer. Het is goed dat de pers er bovenop zit, want statenleden worden op deze manier goed geïnformeerd. Van de kant van het college is de informatievoorziening veel summierder. Hij vraagt om informatie betreffende het openbaar vervoer en de ontstane situatie rondom MTI. Daarnaast heeft hij een aantal concrete vragen, maar die slaan op de periode dat verdere ontwikkelingen nog niet bekend waren. Hoe is het mogelijk dat zo kort na de aanbesteding MTI failliet is gegaan. Is het bedrijf niet doorgeïllustreerd op kredietwaardigheid? Daarvoor was er namelijk ook al gedoe over het niet nakomen van de CAO door MTI. Wat is de positie van het college daarin? Er hingen dus al genoeg donkere wolken boven MTI om daar eens goed over door te vragen. Een ander punt is dat er nogal een groot verschil zat tussen het bedrijf dat het laagst had ingeschreven en het bedrijf dat daar als eerste boven zat. Het college had hier toch al vraagtekens bij kunnen zetten, in de zin dat de vraag moest worden gesteld of het überhaupt wel mogelijk was om op die manier de concessie te gaan uitvoeren? Een andere vraag is of er in de afwikkeling overleg heeft plaatsgevonden tussen de provincie, BBA en MTI. Hoe is dit overleg verlopen? Zijn er, los van het feit dat BBA alles overneemt inclusief de lasten, door de provincie ook toezeggingen gedaan om financieel bij te dragen in bepaalde bodemprocedures die er lopen? Gezien de jongste ontwikkelingen en de opstelling van de curator heeft spreker daar wat vraagtekens bij. De heer Zwama was in het radiogesprek dat spreker samen met hem had, zeer lovend over zichzelf en over zijn project en dat zijn droom was uitgekomen. Voor veel mensen eromheen geldt dit echter niet. Wat is de reactie van het college hierop? In het algemeen heeft hij vraagtekens bij de aanbestedingssystematiek zoals die gehanteerd wordt en eigenlijk zou moeten worden.

De marktwerking leidt ertoe dat winstmarges zo klein worden dat het op het materieel en het personeel wordt afgewenteld. Volgens hem moeten de staten daar eens goed over gaan nadenken. Met de gelden in het kader van de Wet voorziening gehandicapten (WVG) en de taxiservice is het namelijk precies zo gegaan; de budgetsystematiek lijkt op elkaar en de gevolgen gaan hierdoor ook op elkaar lijken, waardoor er veel infrastructuur verloren dreigt te gaan.

Mevrouw BERKMAN vraagt aan de heer Slagter aan wie deze brief primair gericht is; de commissieleden of het college?

De heer SLAGTER merkt op dat het niet zijn bedoeling is om een een-tweetje tussen de PvdA-fractie en het college te maken. Hij wil dat ook andere fracties de gelegenheid krijgen om hun vragen te stellen over dit onderwerp of de gelegenheid krijgen naar aanleiding van de vragen en opmerkingen van de heer Swierstra vervolgvragen te stellen.

De heer LANGENKAMP merkt op dat als de heer Slagter vindt dat er nu eens goed moet worden gekeken waarom een meerderheid ooit akkoord is gegaan met privatisering, hij het roerend met de heer Slagter eens is. De heer Slagter had dan alleen een andere vraag op een ander moment moeten stellen. De heer Swierstra heeft al eerder aangegeven dat de problematiek tussen MTI en de vakbonden niet zodanig is dat de provincie daar een rol in zou moeten behoren te spelen. Doel van privatisering was dat de reizigers erop vooruit zouden gaan en dat het de overheid minder geld zou gaan kosten. Beide doelen lijken niet bereikt te worden. De vragen die de heer Slagter daar nu over stelt, betreffen echter niet de bevoegdheden van de staten.

De heer PETERS constateert dat de PvdA wil gaan filosoferen over datgene wat er gebeurd is bij MTI. De PvdA-fractie stelt een aantal vragen aan het college, maar de opvatting van de PvdA over deze materie vindt hij daarin niet terug. De PvdA vraagt de overige fracties dus om mee te discussiëren zonder dat duidelijk is wat de opvattingen van de PvdA hierover zijn.

De heer SLAGTER merkt op dat het duaal stelsel met zich meebrengt dat de staten een controle-

rende taak hebben. De kaders van dit beleid zijn bekend, maar in de uitvoering gaan dingen mis. Spreker voelt het als zijn plicht om daar vragen over te stellen, aangezien het gaat over iets waar de staten ook over gaan. Verder gaan zijn vragen niet zozeer over de problemen tussen MTI en de vakbonden, maar over de systematiek van aanbesteding die door het college is gehanteerd. De oplossing voor deze problematiek verwacht hij niet op korte termijn, want de PvdA denkt daar zelf nog over na. Zo is bekend dat de aanbestedings-systematiek een wettelijk gegeven is en indien daaraan wordt gesleuteld, duurt dat jaren. Dat wil niet zeggen dat de ogen moeten worden gesloten voor wat er nu gebeurt. Hij vraagt de gedeputeerde uitleg over wat de stand van zaken op dit moment is. Hij heeft begrepen dat het college naar de rechter-commissaris is gestapt omdat de stappen van de curator zodanig zijn dat daar problemen van te verwachten zijn. Het gaat wel over mensen die daar werken en dus voelt hij zich verplicht hierover vragen te stellen. Bovendien blijkt uit de vragen die hij stelt wel de context van waaruit hij denkt.

De heer PETERS merkt op dat de heer Slagter dus vragen stelt aan het college. Dan moet hij geen vragen aan de overige fracties stellen.

De heer SLAGTER merkt op dat een vraag aan het college vaak een een-tweetje wordt, maar hij heeft er juist een agendapunt van gemaakt om de overige fracties ook mee te laten discussiëren.

De heer ROELES merkt op dat er al veel gezegd is. Hij merkt op dat hij de heer Slagter heeft horen zeggen dat het college een lichtje had moeten gaan branden op het moment dat ontdekt werd dat MTI verreweg de goedkoopste was. Spreker vraagt zich af wat het college op dat moment had moeten vragen. Had het college moeten vragen waarom die anderen duurder waren? In dit geval was het toch zo dat er sprake was van verlenging van een contract, want MTI was in dit geval de ervaringsdeskundige. Het kan best zijn dat vanwege het faillissement in Oss het gehele bedrijf is meegesleept en daar dient het provinciaal bestuur zich niet mee te bemoeien. Indien de marges in deze branche klein zijn, mogen de staten toch aannemen dat ondernemers met hun volle verstand inschrijven voor concessies en andere zaken die zij mogen gaan vervoeren?

Zij moeten toch weten hoe zij met kleine marges kunnen blijven werken en hun bedrijf in de benen houden? Provinciale staten dienen zich niet te bemoeien met datgene wat zoal door zelfstandige bedrijven vervoerd wordt. Het betreft hier dan ook een uitvoering van de bedrijven en wanneer deze in conflict komen met curatoren, is dat heel vervelend. Ook is het vervelend als daarmee het vervoer van personen in het geding komt, maar het is een voortvloeiende van de bedrijfsvoering van zelfstandige bedrijven. Er gaan namelijk ook heel andere bedrijven failliet, maar daar gaan provinciale staten zich ook niet mee bemoeien.

De heer SLAGTER merkt op dat dit geen normaal bedrijf is, omdat dit bedrijf een openbare taak uitvoert. Het gaat namelijk om openbaar vervoer en dat is een voorziening die voor de burgers gewenst is. Weliswaar kost het minder geld indien dit wordt uitbesteed en levert marktwerking wellicht geld op, maar nu komt de infrastructuur in gevaar door deze methodiek.

De heer ROELES merkt op dat de privatisering van het openbaar vervoer wettelijk geregeld is en verankerd is in het beleid. Daar valt weinig aan te doen, tenzij de beleidskaders die wettelijk zijn vastgesteld worden gewijzigd.

De heer DE JONG geeft de heer Slagter volledig gelijk, want bij het doen van concessies aan zelfstandige bedrijven gaat het wel om de besteding van overheidsmiddelen en meerjarige contracten. De ondernemer heeft bovendien een maatschappelijke verantwoordelijkheid. Hij vindt het liberale standpunt dat door de heer Roeles wordt verwoord wel erg liberaal als het gaat om infrastructurele vervoersbewegingen van mensen. De staten zijn erg gebrand op een goed openbaar vervoer en daarom vindt hij dat de heer Slagter volledig gelijk heeft als hij het aan de orde stelt en de gedeputeerde om een nadere toelichting vraagt.

De heer POPKEN sluit zich aan bij de vragen van de heer Slagter. Wat hem bijzonder intrigeert is de concessieverlening aan BBA. Hij heeft het gevoel dat op het moment dat zich donkere wolken begonnen af te tekenen, de gedeputeerde heeft gedacht deze concessie elders onder te moeten brengen. ARRIVA neemt dit niet, want deze maatschappij heeft geld geïnvesteerd en neemt materiaal over.

Nu is er een spanningsveld opgebouwd dat moet leiden tot een uitspraak van de rechter-commissaris. Dat vraagt om enige uitleg.

De heer SWIERSTRA antwoordt dat de provincie een aantal jaren geleden is begonnen met een klein experiment om te gaan naar een andere vorm van openbaar vervoer en een andere vervoerskundige techniek om op die manier te proberen het gat aan de onderkant van het openbaar vervoer op te vullen binnen de beperkte middelen die daarvoor beschikbaar zijn. Dat experiment is in Hoogeveen gestart en door de provincie aan alle kanten gesteund en gefinancierd. Dat heeft positief uitgepakt en dat heeft tot de keuze geleid het experiment uit te breiden. Het experiment moest namelijk niet alleen beperkt blijven tot het stadsvervoer in Hoogeveen, maar het zou ook een functie kunnen hebben in het plattelandsvervoer. Het zou dan ook mooi zijn om het weer naar Meppel te kunnen uitbreiden, want daar was eigenlijk helemaal geen stadsvervoer meer. Dat is gebeurd en dat heeft ertoe geleid dat daar veel meer openbaar vervoer is gekomen dan er tot dan toe reed en zeker tot wat dan toe mogelijk was binnen de budgetten en aanbestedingen die er toen liepen. Met ARRIVA is dan ook op dat moment afgesproken dat dit experiment binnen de concessieruimte van ARRIVA door zou moeten kunnen gaan en dat daarbij in een tussenvorm tussen het opnieuw aanbesteden en het onderhands gunnen het desbetreffende ARRIVA-personeel gedetacheerd zou worden bij MTI. Dat heeft veel problemen met zich mee gebracht en dat was ook één van de redenen waarom dit experiment is aangegaan, omdat het ging om het inhoudelijke van het openbaar vervoer en daarnaast om hoe er omgegaan moest worden met kleinere bedrijven in de vervoersmarkt. Dat laatste moest gebeuren op grond van de wet, want er zijn door de Tweede Kamer heel veel regels vastgesteld die een goed evenwicht in die markt juist ook weer belemmeren. Binnen die kaders moet er nu eenmaal worden gewerkt en dienen er problemen te worden opgelost rondom reizigers, personeel en wat dies meer zij. Het experiment diende ook om te kijken hoe met die problemen moest worden omgegaan. In deze situatie is toen gekozen voor detachering van personeel, wat aanleiding tot problemen heeft gegeven waar de provincie wel van heeft geleerd. Alle aspecten die hieruit naar voren komen, worden weer verwerkt in iedere

volgende aanbesteding, in het Programma van eisen, de manier waarop er wordt onderhandeld met de vervoerders, in het schrijven van het bestek en de manier waarop er wordt gemonitord en gecontroleerd. Op enig moment is geconcludeerd dat het experiment afliep en lag de keuze voor om met het experiment te stoppen en ARRIVA weer die anderhalve bus te laten rijden die in de concessie zat. Daar is echter niet voor gekozen, want er is besloten het experiment voort te zetten en onderhands door te gaan met MTI, inclusief alle problemen die er op dat moment waren. Het lijkt het college nu verstandig om voor de resterende zestien maanden toch nog te gaan aanbesteden. Op die manier worden twee vliegen in één klap geslagen; de provincie weet dan namelijk ook wat de onderkant van de markt is met het systeem dat daar op dit moment wordt gereden, er wordt een extra stuk ervaring opgedaan met de aanbesteding voor een klein vervoersgebied en de marktwerking blijft gehandhaafd. Bovendien wordt binnen de normale termen van de wet de overgang van het personeel opgelost. Het college heeft toen gekozen voor een onderhandse aanbesteding, wat volgens Europese en provinciale wetgeving gewoon mogelijk is omdat het om de voortzetting van een experiment gaat en onderhands aanbesteden betekent dat er een aantal bedrijven wordt uitgenodigd om een offerte te doen. De bestaande vervoerder en een drietal andere vervoerders hebben hierop ingeschreven. De provincie kiest daarbij steeds voor de economisch meest verantwoorde aanbidding, waarbij er een zeer zorgvuldige weging van kwaliteit en prijs plaatsvindt. Daartoe worden in de bestekken wegingscriteria vastgesteld en dergelijke. Dat heeft de provincie in het geval van de kleine aanbesteding aan MTI niet gedaan, aangezien dit een verlenging was van de bestaande dienstregeling. Het volledige, grote, omvangrijke pakket dat MTI aandroeg, met alle kwaliteitsaspecten van dien, is volledig aanbesteed en daarvoor gold dat de concessie werd gegund aan degene die dat pakket kon aanbieden voor de laagste prijs.

Tot dat pakket behoorde uiteraard ook de personele kant met de CAO en dergelijke. De interpretatie die de heer Langenkamp daaraan geeft, namelijk dat de provincie daar niets mee te maken heeft en daar helemaal buiten blijft, is beslist niet juist. Spreker heeft een en andermaal aangegeven dat de provincie daarin een belangrijke

verantwoordelijkheid heeft, waarbij hij tevens heeft aangegeven waar die verantwoordelijkheid begint en waar die eindigt. Het is heel belangrijk om hier een zorgvuldig onderscheid in te maken, omdat de overheid erg moet oppassen om vanuit een maatschappelijk en ideologisch gelegitimeerd belang op de stoel van een andere partij te gaan zitten. Dat kan de provinciale overheid niet waar- maken. Hier kunnen veel discussies uit voort- komen, waarvan spreker meent dat het niet goed is om die op dit moment te voeren. De provincie heeft in deze materie echter wel degelijk een belangrijke verantwoordelijkheid.

De heer LANGENKAMP merkt op dat hij ook wenst te benadrukken dat de provincie in deze materie wel degelijk een verantwoordelijkheid heeft.

De heer SWIERSTRA merkt op dat dit voor het college ook een zeer belangrijk thema is. MTI heeft als laagste ingeschreven en een aantal andere partijen zat daar ver boven. Als voorbeeld noemt spreker ARRIVA, die daar met haar offerte 45% boven zat, zodat het erop leek dat ARRIVA er geen zin in had. Vervolgens heeft het college gekeken of er gegund kon worden aan MTI. Het college heeft toen zeer zorgvuldig gekeken hoe de offerte in elkaar zat en wat de kredietwaardigheid van het bedrijf was. Er is dan ook extra account- tantsonderzoek gedaan naar de financiële ge- goedheid van het bedrijf en er heeft een juridische toets plaatsgevonden om te kijken waarop dit bedrijf zou kunnen worden gediskwalificeerd. De accountants en juristen hebben hierop aange- geven dat er geen aanleiding was om dit bedrijf de concessie niet te gunnen, waarop MTI de conces- sie heeft gekregen. Nochtans is twee à drie maanden later het bedrijf omgevallen en de oor- zaak daarvan ligt, voorzover spreker dat nu kan overzien, in het Brabantse alwaar een aantal andersoortige problemen bestaat. Hierdoor viel de holding omver. Hieruit blijkt weer eens dat kleinere bedrijven met een op zich goede solvabiliteit, maar met een kleine hoeveelheid liquide midde- len, tegenslagen en kasritmeproblemen over een langere periode niet kunnen opvangen. Die pro- blemen zijn er namelijk, want ook al heeft een openbaarvervoerbedrijf nog behoorlijke vorderin- gen en bestaat er daarnaast een conflict over tonnen in euro's met een ander bedrijf waarbij het nog tijden kan duren voordat daar een uitspraak

over is, kan dit leiden tot acute liquiditeitsproble- men. Op een of andere manier is MTI hieraan ten onder gegaan en is faillissement aangevraagd. Hoe dat precies is gegaan weet hij niet, want hij kent hier alle details niet van. Dat er faillissement is aangevraagd kon spreker dus niet voorkomen. Vervolgens is er aan de orde wat er dan moet gebeuren. Op zichzelf draaide MTI in het Drentse deel heel behoorlijk. Het vervoer draaide redelijk. Wel waren er conflicten met de vakbeweging, waarin de provincie ook een rol heeft gespeeld. Op een bepaald moment is er een rechterlijke uitspraak geweest die moet worden nagekomen. Het contant maken van dit soort arbeidsrechtelijke claims beslaat slechts een klein belang in de gehele omzet en de financiële problematiek van MTI. Feit is dat het bedrijf dreigde om te vallen, waarmee het openbaar vervoer zou wegvallen. Voor de provincie is er maar één belang en dat is te zorgen dat het openbaar vervoer door blijft gaan en dat op een manier zoals dat is aanbe- steed, dus inclusief de bijbehorende CAO en het daarbij behorende personeel en het risico was erg groot dat in deze onverwachte situatie het open- baar vervoer stil zou komen te liggen. Er is rond- om Koninginnedag door het provinciaal ambtelijk apparaat ontzettend hard aan getrokken om een dergelijke situatie te voorkomen, want er is een contact ontstaan tussen MTI en BBA, waarbij BBA bereid bleek de concessie over te nemen tegen hetzelfde bedrag en de voorwaarden waarvoor MTI destijds de concessie was gegund. Dat geeft dus aan dat er kennelijk bedrijven zijn die er brood in zien om toch onder diezelfde voorwaarden en tegen diezelfde prijs het product te leveren. Dat zegt ook iets over allerlei tranentrekkende ver- halen dat de provincie gegund heeft tegen een veel te lage prijs en op die manier te veel druk op de markt zou zetten. In de concessie zit dan ook een juridische mogelijkheid om de concessie naar een ander bedrijf door te schuiven. Dat mag en dat is een onderdeel van het regelen van markt- werking, maar daar is wel provinciale toestem- ming voor nodig. Vandaar dat de provincie daar ook een belangrijke rol in heeft gespeeld. Wanneer dat niet zou zijn gebeurd, zou er op- nieuw moeten zijn aanbesteed. Deze analyse is door zowel de provincie intern, als door externen gemaakt. Op zichzelf is er geen bezwaar tegen het opnieuw aanbesteden, maar het zou wel tijd- verlies en onzekerheid voor reizigers en chauff- eurs betekenen in het geval van een concessie

die nog geen jaar loopt. Bovendien zou dit een risico betekenen dat het vervoer tijdelijk stil zou komen te liggen, want er kan niet zomaar even worden vastgesteld wie daar het vervoer al dan niet tijdelijk moet regelen in afwachting van de uitkomsten van die aanbesteding. Het college van gedeputeerde staten heeft daarom besloten om na intensieve gesprekken met BBA, dit bedrijf toestemming te geven de concessie onder dezelfde voorwaarden voort te zetten. Dat is gebeurd nog vóór het faillissement van MTI. Daarna is het bedrijf failliet verklaard en dan komt er een curator. Enigszins tot verbazing van het college werd in de pers vermeld dat de curator problemen had met de actie van de provincie. De curator had zich toen echter nog niet bij de provincie gemeld. Ook daarna zijn er in de media meerdere uitingen geweest. Het college heeft daar niet of nauwelijks op gereageerd. Op het moment dat er namelijk een juridisch vraagpunt is rondom een civielrechtelijke aangelegenheid, waar in de uitvoerings-sfeer publiekrechtelijke kanten aan zitten, wil spreker eerst weten hoe die zaken precies in elkaar zitten. Verder wil spreker er dan alleen maar voor zorgen dat de positie van de provincie als aanbestedende overheid juridisch en financieel goed is afgedekt, zodat de staten daar geen vervelende vragen over hoeven te stellen. Daarbij speelt ook het belang dat de bussen op straat moeten blijven, met daarin de chauffeurs en de reizigers. Tot zijn verbazing lijkt het belang van de curator er vooral in te liggen om discussies over claims en vorderingen op straat uit te vechten. Dat mag hij doen, maar spreker heeft gemeend dat het publieke belang er niet mee is gediend om de discussie met de curator daarover op straat te voeren. Dat er een discussiepunt is, is helder, maar dat is een heel principiële discussiepunt. Dat is ook de reden dat het college daar op dit moment nog steeds zeer indringend mee bezig is, waarover hij de staten nog niet nader tot in detail heeft kunnen informeren. Het gaat namelijk over de vraag of zo'n concessie zelfstandig nog een handelswaarde heeft en daarmee dus vrij verhandelbaar is. Het is zijn stellige overtuiging dat dat in de huidige wetgeving niet de bedoeling van de wetgever is geweest. Als dat wel het geval zou zijn geweest - en daarover dient een juridische uitspraak te worden gedaan - betekent het dat er een terrein braak ligt in hoe die aanbesteding door de Tweede Kamer is geregeld. De provincie heeft de stelling ingenomen dat de provincie zelfstandig

die concessie mag intrekken en uit de boedel kan halen. Daar kunnen echter ook verschillen van inzicht over bestaan, want zet drie juristen bij elkaar en deze komen tot drie verschillende opvattingen over deze materie, terwijl die drie juristen ook nog drie verschillende subsidiaire opvattingen hebben. Kortom, dit is niet zomaar met ja of nee te beantwoorden. De curator heeft hierin maar één plat belang en dat is zoveel mogelijk geld voor zichzelf en de crediteuren uit het faillissement te krijgen. Dat betekent dat als de curator kan construeren dat die concessie waarde heeft en verhandelbaar is, hij daar belang bij heeft. Indien de curator hierin gelijk krijgt, is dat een belangrijke uitkomst voor aanbestedend Nederland en daarom wil spreker dit ten principale hebben uitgevochten. Dat is ook de reden waarom de provincie met de curator is gaan praten. Dat de krant dan roept dat de provincie de curator aanklaagt, is een voorstelling die de zijne niet is, want het gaat om een juridisch en principiële verschil van inzicht waaraan bovendien financiële belangen kleven. Die discussie kan ontstaan omdat er zich inmiddels een ander bedrijf heeft aangediend dat vindt dat het ook had mogen meepraten over het overnemen van die concessie, namelijk ARRIVA. Volgens de provincie had ARRIVA niet eens in dit stadium mee mogen praten, want MTI heeft alleen de mogelijkheid om in overleg met de provincie de concessie door te schuiven naar een ander bedrijf. In alle andere gevallen had er weer gewoon moeten worden aanbesteed en dan had ARRIVA weer mee kunnen doen. ARRIVA lijkt nu aan de curator te willen aangeven dat daar waar dit bedrijf tweeënhalve maand geleden nog 45% duurder was, zij het nu plotseling wel voor hetzelfde bedrag als MTI had kunnen doen en schijnt daar zelfs een bedrag van € 75.000,-- extra voor over te hebben. Dit is buitengewoon boeiend, maar het geeft wel aan dat er in de openbaarvervoermarkt heel andere ruimtes zijn en belangen spelen dan soms afgeleid wordt uit tranentrekkende verhalen dat bedrijven door de provincie worden uitgemolken door concessies tegen veel te lage prijzen te laten uitvoeren. Spreker blijft echter uitmelken daar waar hij belasting-gelden moet inzetten voor zo veel mogelijk en zo goed mogelijk openbaar vervoer. Dat is de bottomline die hij nog steeds hanteert. Het college is erin geslaagd dit probleem dat in de markt ontstaat op te lossen, zodat het openbaar vervoer onder dezelfde voorwaarden gewoon doordraait.

Er is geen reiziger die er last van heeft gehad; chauffeurs hebben gedurende de gesprekken met BBA gewoon doorgewerkt. BBA verzorgt dus nu het vervoer en spreker gaat op dit moment niet in op allerlei mogelijke bodemprocedures die dit bedrijf voert met andere bedrijven. Daar zitten namelijk veel privaatrechtelijke aspecten aan vast en daar waar een aantal zaken nog onder de rechter is, lijkt het spreker niet verstandig daar op in te gaan. De provincie dient dus het belang van het openbaar vervoer binnen de budgetten die daarvoor gelden. Hoe het verhaal zal uitpakken, kan hij niet voorspellen. Hier zitten ingewikkelde publiekrechtelijke aspecten achter, die hele principiële kanten hebben. Spreker wacht dit af en de curator c.q. de rechter-commissaris zal op een zeker moment wel met een volgende stap komen, die spreker al dan niet in de krant zal kunnen lezen. De provincie gaat rustig door en op het moment dat de situatie dreigt te ontstaan dat er toch weer een andere vervoerder komt, zal dat niet anders kunnen dan onder dezelfde voorwaarden en daarmee is het openbaar vervoer en het publiek belang gewaarborgd. Als zodanig heeft spreker er geen belang bij dat er gejojood wordt met concessies en als dat wel een onderdeel van de marktwerking zou blijken te zijn, is daar op zichzelf niets op tegen, maar dan betekent het wel dat op die punten de bestekken op enig moment aangepast zullen worden. Spreker blijft er echter bij dat het het belang van de provinciale overheid is om die marktwerking zo goed mogelijk te organiseren en uiteindelijk te zorgen dat dit met zo weinig mogelijk belastinggeld en zo veel mogelijk overheidsproduct wordt gerealiseerd. Dat is de bottomline waar de provincie voor staat, ongeacht de verschillende partijpolitieke opvattingen over deze materie. Als daar een element van handel over concessies in zit, vindt spreker dat de overheid daartoe een deel van de verantwoordelijkheid toekomt, aangezien er nog altijd belangrijke bedragen aan overheidsgeld naar het openbaar vervoer gaan.

De heer SLAGTER vraagt hoe de bodemprocedures in het verhaal terug komen.

De heer SWIERSTRA merkt op dat er bodemprocedures lopen tussen ARRIVA en MTI over het betalen van gedetacheerd personeel dat vanaf de eerste dag ziek thuis heeft gezeten, waardoor

het ziekteverzuimpercentage op een gegeven moment vele tientallen procenten bedroeg. Spreker blijft buiten dat soort discussies, want dat is iets tussen die bedrijven. Bodemprocedures betekenen bovendien per definitie dat het erg lang gaat duren, dus spreker heeft geen flauwe notie hoe een civiele rechter daarover uitspraak doet en wat daarvan de gevolgen zijn. De uitkomsten hiervan lijken spreker echter gewoon deel uit te maken van de boedel van het faillissement en dat kan positief of negatief uitvallen. In datzelfde faillissement lopen er ook discussies over de zogenaamde studentengelden. De inkomsten ten behoeve van studentenkaarten komen centraal binnen en worden centraal verdeeld door Connexxion.

Connexxion is nog een staatsbedrijf, terwijl alle andere bedrijven geprivatiseerd zijn, zodat Connexxion die gelden verdeelt over de andere bedrijven. Connexxion schijnt overigens het bedrag waar MTI recht op heeft per ongeluk te hebben overgemaakt aan ARRIVA. Dergelijke vervoersbedrijven hebben zo onderhand nogal wat met elkaar om handen en spreker wil daar zo veel mogelijk buiten blijven. Vanuit de zorgvuldige juridische en publiekrechtelijke verantwoordelijkheid van de provincie wil spreker proberen zoveel mogelijk op de rails te houden.

De heer LANGENKAMP vraagt of het college heeft overwogen om voordat BBA aan de orde kwam, aan MTI een soort overbruggingskrediet te verlenen om te zorgen dat MTI in Drenthe overeind had kunnen blijven. Niet alleen had MTI nog gelden van Connexxion tegoed vanwege die abonnementsgelden, maar MTI had van de provincie ook achterstallig geld tegoed. Het probleem is namelijk dat een groeiend bedrijf meer kosten maakt voor het vervoer van meer passagiers, terwijl de vergoeding voor die kosten pas na één of twee jaar binnenkomt. Is er een moment geweest waarop het college heeft overwogen een stap te maken waardoor MTI in de benen had kunnen blijven?

De heer SWIERSTRA antwoordt dat geen enkel openbaarvervoerbedrijf gelden van de provincie tegoed heeft die de provincie niet al op haar rekening heeft staan.

Indien een bedrijf recht heeft op geld, dan zijn dat rijks gelden die via de provincie naar dat bedrijf gaan.

Het gaat hier om subsidiegelden, suppletiegelden en terugbetaalde BTW. Dat soort zaken komt altijd veel later, maar zodra dat geld binnen is bij de provincie en de provincie dit heeft gecontroleerd, wordt het geld doorgesluisd. In die zin zijn voordeelingen van bedrijven op de provincie altijd getrap. Op het moment dat een bedrijf een faillissement aanvraagt, is het geen overweging meer om dat bedrijf nog financieel bij te springen. Bovendien zou de provincie buiten haar boekje gaan indien er extra steun zou worden gegeven aan een privaat bedrijf. Dit zou worden uitgelegd als staatssteun, wat niet is veroorloofd. Het zou ook betekenen dat een bedrijf dat in onderhandse of openbare aanbesteding een concessie heeft gekregen, in onderlinge concurrentie achteraf nog een extraatje zou kunnen krijgen van de provinciale overheid. Bedrijven die die inschrijving niet hebben gekregen zouden, indien zij geweten hadden dat de provincie gedurende de rit extra bij zou springen, wellicht ook wel lager hebben kunnen inschrijven.

De heer LANGENKAMP merkt op dat het voor het bedrijf een kwestie was van het geld een jaar later of eerder ontvangen. Het geld was dus onderweg en zat ergens in de pijplijn. Het is dan niet zo dat het bedrijf door het in een later stadium een overbruggingskrediet te verstrekken, lager op de concessie had kunnen inschrijven.

De heer SWIERSTRA merkt op dat het juridisch gezien toch al heel snel om overheidssteun gaat, want er wordt een overbrugging verleend en daarmee wordt liquiditeit verleend. Op het moment dat het een lening zou zijn, wil de bank een garantie. Bovendien zitten er ook principiële redenen achter om dat krediet niet te verlenen, want met welk recht en met welke reden zou een bedrijf als MTI nog weer eens extra overheidssteun moeten krijgen? MTI heeft in de loop der jaren ook al veel provinciale steun gehad en er is een keer een grens aan de publieke middelen die er in een experiment gestoken kunnen worden.

De heer PETERS merkt op dat het er zojuist nog op leek dat hij niet blij was met de vragen van de PvdA-fractie over het faillissement van MTI, want spreker had dit punt willen agenderen bij de rondvraag. Hij is erg blij met de antwoorden die hij van de gedeputeerde heeft gekregen en het lijkt erop

dat het college tot nu toe uiterst correct en zorgvuldig heeft gehandeld.

De heer POPKEN dankt de gedeputeerde voor zijn uitgebreide uitleg. Een aantal vragen die hij had is beantwoord. MTI rijdt op dit moment nog steeds in Zuidwest-Drenthe. Blijft dat voorlopig zo of krijgt het bedrijf straks een ander logo?

De heer SWIERSTRA merkt op dat hij op die vraag nu geen antwoord kan geven. BBA heeft de zaak overgenomen zoals het nu rijdt. Dat was het meest praktische en het is aan dat bedrijf om voorstellen daartoe te doen. Overigens rijdt dit systeem nog slechts een jaar, aangezien dan de nieuwe aanbesteding voor Zuidwest-Drenthe op stapel staat en daar zal het deel dat altijd werd verzorgd door MTI een integraal onderdeel van vormen.

De heer DE JONG dankt de gedeputeerde voor zijn heldere antwoorden. Spreker constateert dat de gedeputeerde zich zorgen maakt over de botsing tussen privaat- en publiekrechtelijke belangen in dit proces. Spreker is te weinig jurist om het allemaal precies te kunnen duiden, maar hij vraagt of er vergelijkbare situaties zijn binnen de provincie die last kunnen hebben van een mogelijke rechterlijke uitspraak waarbij een botsing van privaat- en publiekrechtelijke belangen in het geding is. MTI was een experiment dat is voortgezet richting bestek en aanbesteding om het te kunnen continueren. Daarbij gaf de gedeputeerde aan dat de bestekken in kwalitatieve en kwantitatieve zin niet zijn verruimd. Wat bedoelt de gedeputeerde daar precies mee?

De heer SWIERSTRA antwoordt dat het bestek precies is toegesneden op de wijze waarop het experiment destijds is uitgevoerd. De busjes rijden vaste routes, maar stoppen op verschillende plaatsen, met een bepaalde frequentie, een bepaald soort materieel en een bepaald dienstbetoon van de chauffeurs aan bijvoorbeeld mensen die slecht ter been zijn. Er is bewust gezegd dat dit helemaal identiek aan het experiment zou moeten gebeuren, aangezien het systeem na de experimentele fase al tot zover was uitgebreid dat het een haalbaar concept leek naar de reizigers toe en binnen de financiële termen.

De provincie heeft er belang bij om te kunnen zien of dat concept ook in een markttoets overleefd kan blijven, want als het dat niet kan en er zouden aanpassingen moeten komen in dat concept, dan is dat een belangrijke wijze waarop straks het grote bestek voor Zuidwest-Drenthe en Zuidoost-Drenthe moet worden geschreven. De provincie moet namelijk weten wat de markt doet met dit soort elementen en als daar dan in wordt gewijzigd, kan er geen vergelijking worden gemaakt. Het gaat om een korte periode waarin het experiment zowel gaande was sinds de vorige evaluatie, als de nog te gane periode. De reiziger moet zo min mogelijk worden opgezaagd met veranderingen. Een kleine verandering in de dienstregeling zit in alle bestekken en dat moet kunnen, maar in principe moet daar enige continuïteit in zitten. Belangrijk element in het openbaar vervoer is dat reizigers erop kunnen rekenen. Dit zijn dus de redenen dat de provincie dat bestek nu niet wil wijzigen, maar dat het bestek precies toegeschreven blijft op het Programma van eisen zoals zich dat in de praktijk heeft ontwikkeld. Wat betreft de voorbeelden van zaken waarin er sprake is van botsingen tussen publiek- en privaatrechtelijke belangen, merkt hij op dat de overheid op velerlei terrein die botsing tegenkomt. Het is nu niet de plek om daarover te gaan filosoferen, maar puur toegespitst op het openbaar vervoer komt hij het tegen bij de discussie over de mate van aansturing die een overheid kan plegen op openbaarvervoerbedrijven. Daartoe heeft de provinciale overheid het bestek als instrument, maar de vraag is hoe de vervoerder kan worden gedwongen en wat dat kost. Dat is in wezen een discussie die nu wordt gevoerd in het kader van het OV-bureau, waarbij de provincie heeft gezegd dat op grond van de huidige systematiek en techniek van marktwerking, zoals die zijn neergelegd in de wetgeving, de overheid te weinig sturingsinstrumenten heeft en een te groot risico loopt dat het bedrijf er te veel aan verdient, dan wel dat niet het product wordt geleverd dat geleverd kan worden. Voor die spanning is de discussie over hoe verhandelbaar de concessie is, van het grootste belang. Moet de provincie accepteren dat een vervoerbedrijf in lijn met het volledig overdragen van een concessie, deze op ieder moment één op één kan overdragen? Sprekers insteek is dat hij vindt dat de overheid aan een dergelijke overdracht wel voorwaarden moet kunnen stellen. De vraag is namelijk ook wat er gebeurt als zo'n

vervoerder stukjes uit zo'n concessie zou mogen overdragen. Dat zijn allemaal zaken waar al eerder over is nagedacht en waaraan ook wordt gewerkt om te kijken of dat tot een betere marktwerking zal kunnen leiden, maar dan zou ook partiel aanbesteed moeten kunnen worden. Dat soort elementen zou in de bestekken opgenomen moeten kunnen worden om vervolgens te voorkomen dat er strijd en conflicten ontstaan over de verhouding tussen publiek en privaat. Dat zou voorkomen kunnen worden door te zorgen dat vooraf is geregeld dat de sturingsfunctie in publiek-privaat is geregeld. Het is namelijk heel raar dat de overheid bijna niets mag omdat deze met handen en voeten is gebonden aan allerlei aanbestedingsregels en wetgeving, terwijl een curator of een individueel bedrijf zomaar de vrijheid heeft om naar believen te handelen in die hele grote contracten. Als dat laatste door een rechterlijke uitspraak mogelijk zou zijn, zal de provinciale overheid zich daarop instellen, maar vooralsnog is dit niet duidelijk.

De heer DE JONG vraagt welk punt in de bestekken de gedeputeerde nu zou veranderen indien er nu zou worden besloten om het experiment te verlengen.

De heer SWIERSTRA antwoordt dat hij daar nu niet op in kan gaan, want dit hangt af van de uitkomst van een aantal gesprekken die de provincie op dit moment in het kader van het probleem dat is ontstaan als gevolg van het faillissement van MTI voert. Het zou te veel speculeren zijn om daar nu op in te gaan. Wel is het zo dat doordat er allerlei problemen in en rond MTI hebben gespeeld, de provincie heel veel dingen veel scherper in beeld heeft dan eerder het geval was, waardoor tevens veel meer en beter openbaar vervoer in dat gebied gerealiseerd kan worden. In die zin is spreker nog steeds blij dat de provincie dit verhaal op deze manier is aangegaan en heeft doorgezet, ondanks de nodige weerstand. Datgene wat de provincie dus aan problemen is tegengekomen en wat er nog voor problemen aan zit te komen, is van het grootste belang en kan richtinggevend zijn voor het verder opbouwen van het aanbestedingssysteem voor het totale openbaar vervoer. In die zin heeft het experimentele karakter van de pilot zijn functie wel bewezen.

De VOORZITTER concludeert dat de gedeputeerde de verschillende vragen die over dit agendapunt zijn gesteld afdoende heeft beantwoord en sluit de discussie betreffende dit agendapunt.

9. Statenstuk 2004-127, Jaarstukken 2003

De VOORZITTER stelt voor om de hoofdstukken 3, 7, 9, 10 en 11, die op deze commissie betrekking hebben, in één keer te behandelen.

De COMMISSIE stemt hiermee in.

De heer SLAGTER merkt op dat de meeste beleidsonderdelen steeds weer aan de orde komen, want straks komt er nog een uitgebreide bespreking van het POP II en de Regiovisie Groningen-Assen. Het openbaar vervoer betreft ook een verhaal dat steeds weer terugkomt. Spreker beperkt zich nu tot een aantal vragen die hij heeft over bepaalde onderdelen. Op pagina 97 gaat het over de bedragen die rond gaan in een aantal verkeers- en vervoersprojecten. Daar is te zien dat er een verschil zit van €2 miljoen tussen de begroting en de beleidsrekening. Hij neemt aan dat het nog steeds gaat om hetzelfde knelpunt, namelijk de cofinanciering en de afhankelijkheid van gemeenten om te kunnen investeren. Als er een andere oorzaak is, dan hoort hij dat graag. Op pagina 102 gaat het over landwegen. Hier is in ieder geval al een fluctuatie te zien tussen allerlei posten in de begroting en de rekening. Op het ene moment blijft er op een post veel geld over en dat wordt dan weer teruggestuurd naar de reserves. Het punt is dat als er een begroting komt, de jaarrekening dicht in de buurt blijft bij de begrote bedragen. Kan hier wat meer sturing aan worden gegeven? Op pagina 112 gaat het over het openbaar vervoer en daar staat nog steeds de post Vervoersmanagement. Hij vraagt of de post die daar staat een relatie heeft met de inrichting van het OV-bureau. Hoe gaat straks de financiering van het OV-bureau verlopen?

In het jaarverslag wordt gesproken over de planstudie rondom de A26 en de situatie rondom Meppel. Is die planstudie gestart en krijgt dat vorm? Op pagina 25 staat een GGD-concessie genoemd, terwijl achterin het stuk staat dat deze afkorting staat voor Gemeenschappelijke Gezondheidsdienst. Kan het zijn dat dit in het kader van het openbaar vervoer een freudiaanse

verschrijving betreft, aangezien het openbaar vervoer zo'n kopzorg geeft dat de GGD op een andere manier wordt ingeschakeld? Het volgen van de ontwikkelingen in het openbaar vervoer kost aan de kant van het ambtelijk apparaat, als het gaat om het aanleveren van informatie, de nodige menskracht. Spreker zou graag wat meer informatie willen hebben over het Consumentenplatform en verslagen van vergaderingen daarvan, alsmede over de ontwikkelingsgroepen, om zodoende inhoudelijk de ontwikkelingen aan de basis beter te kunnen volgen.

De punten met betrekking tot ruimtelijke ordening en volkshuisvesting komen straks terug bij de behandeling van het POP II. Verder maakt hij zijn complimenten bij het onderdeel met betrekking tot de ontwikkeling van de stadsrandzone van Assen-West. Als hij kijkt hoe daar met de omgeving en de mensen is omgegaan, is dat wel een compliment waard. Hij vraagt de gedeputeerde om de gemeenten dit bij de ontwikkeling van de woonplannen als voorbeeld mee te geven. Van het Investeringsbudget stedelijke vernieuwing (ISV) en de proefverantwoording rondom Emmen vraagt hij wat de inhoud daarvan geworden is. In welke mate is er van Emmen Revisited een trekkersrol voor Emmen uitgegaan? In het jaarstuk staat dat in 2003 minder woningen zijn gebouwd in Drenthe. Spreker kan zich daar iets bij voorstellen. Wat zijn de hoofdoorzaken volgens de gedeputeerde van het teruglopen van de bouw?

De heer PETERS stelt vast dat de beleidsrekening en het jaarverslag er bijzonder overzichtelijk uitzien. De heer Slagter gaf al aan dat bepaalde grote onderwerpen op dit moment onderwerp van gesprek zijn en binnenkort terugkomen. Spreker denkt dan vooral aan de regiovisie en het POP II. Spreker vindt in het stuk niets terug over het beleid dat ontwikkeld moet worden ten aanzien van permanente bewoning van recreatiewoningen. Op geen enkele manier blijkt uit de stukken op welke wijze het college op dat gebied beleid wil ontwikkelen. Is er een voornemen om samen met de andere noordelijke provincies beleid af te stemmen of gaat Drenthe dit zelfstandig doen?

De heer HAIKENS spreekt zijn waardering uit voor de inhoudelijkheid en de vorm van de rapportage, evenals het tijdstip waarop de jaarrekening 2003 wordt gepresenteerd. Menig bedrijf kan hieraan een voorbeeld nemen en dat is voortreffelijk.

De inhoudelijkheid en leesbaarheid van het stuk is uitstekend en op deze manier is het mogelijk een goede indruk te krijgen van het verslagjaar 2003. Hij is dan ook van mening dat hij zich inhoudelijk kan vinden in het verslag zoals dat nu is neergelegd, in de zin dat de provincie binnenkort een aantal inhoudelijk zware klussen staat te wachten waarin een groot aantal aspecten van dit beleid wordt doorgetrokken. Op dat moment dient de discussie dan ook gevoerd te worden.

De heer LANGENKAMP sluit zich voor een deel aan bij de laatste woorden van de heer Haikens. Uiteraard komen de staten op een aantal zaken in een later stadium nog terug, maar zoals het in het jaarverslag staat, heeft hij toch nog een paar vragen. De eerste gaat over verkeersveiligheid. Het valt hem op dat in het stuk wordt aangegeven dat het wettelijk kader hiervoor nog steeds ontbreekt. Het Nationaal verkeers- en vervoersplan is er nog niet, de Nota ruimte is er nu wel maar het is nog de vraag of het standhoudt omdat het niet de gehele planologische kernbeslissingsprocedure heeft doorlopen. Van de Nota mobiliteit heeft hij begrepen dat deze lijkt te worden uitgesteld, maar hij weet nog niet tot welk tijdstip en waarom deze wordt uitgesteld. Er staat in dit verhaal dat het college bij de verkeersveiligheid de doelstelling wil bijstellen naar beneden. Dat vindt spreker erg jammer. Tot dusverre staan er behoorlijk ambitieuze doelstellingen in het Provinciaal verkeers- en vervoersplan evenals in het POP II. Spreker heeft begrepen dat er ook aan wordt gedacht om de doelstellingen die hierin staan bij te stellen, wat erop zou neerkomen dat er in plaats van 30% ten opzichte van 2002, er dan slechts 15% minder dodelijke slachtoffers mogen worden gerealiseerd. Dat laatste zou hij wel jammer vinden, want op die manier wordt de druk enigszins van de ketel gehaald. Het jaar 2002 was voor de provincie namelijk een slecht jaar als het gaat om het aantal dodelijke verkeersslachtoffers en als daar nog eens 15% vanaf wordt gehaald dan wordt uitgekomen op het percentage dodelijke slachtoffers in 2000, terwijl de provincie in 2000 eigenlijk al naar een verlaging in de richting van 30 a 35% wilde, wat zeer ambitieus was en waartoe in het kader van Duurzaam Veilig aardig wat geld was uitgetrokken. Spreker vindt het jammer dat zonder dat dit wettelijke kader er is, het college zegt dat er verder gegaan moet worden op de ingeslagen weg en dat het beleid wel moet worden doorgezet.

Spreker zou het buitengewoon betreuren als de doelstelling om de daling van het percentage dodelijke verkeersslachtoffers van 30% naar 15% terug te brengen echt gerealiseerd zou worden. Wat hij ook jammer vindt is dat het kanaal Almelo-Coevorden niet meer wordt gezien als een onderwerp om aan te trekken. Daar zijn namelijk in het verleden wel moties over ingediend. Over het OV-bureau is in het verleden ook al wat gezegd. Spreker zou dit bureau meer willen optuigen en daar een grotere ontwikkel- en regiefunctie aan toe willen kennen om juist de problemen die nu dreigen te ontstaan tussen ARRIVA en Connexion te beperken. Dit kan door het bureau anders te organiseren. Het is niet de bedoeling om de privatisering weer terug te draaien, maar wel dat het zodanig wordt ingekleed dat het beter gaat werken voor de reiziger. Er staat dat het overleg met het Rijk over diverse plannen waarschijnlijk zal worden voortgezet. Als het overleg waarschijnlijk wordt voortgezet, dan is dat wel een heel magere doelstelling en dan vraagt hij zich af waarom hij het hier nu nog over moet hebben als niet eens zeker is dat het overleg met het Rijk wordt voortgezet. Dat lijkt hem wel heel erg summier. In het stuk staat dat het aantal inwoners is gestegen met een half procent en dat is wat weinig, want in diverse plannen, zoals de regiovisie, wordt met 2% gerekend. Uit het verhaal blijkt ook nog eens dat de toename van het aantal inwoners plaatsvindt in de streekcentra en dus niet in de hoofdkernen waar de provincie het graag wil hebben. Wat is de analyse van het college hiervan, want hij hoopt toch dat de provincie het voor elkaar kan krijgen dat de mensen in de hoofdkernen gaan wonen in plaats van de kleinere subkernen.

De heer JONKER vraagt de heer Langenkamp wat dan het verschil is tussen de streekcentra en de hoofdkernen.

De heer LANGENKAMP antwoordt dat hij liever heeft dat de woningbouw en de groei van het aantal inwoners plaatsvindt in de HEMAC-gemeenten en niet in Beilen, Roden of dat soort kernen. Uit de cijfers blijkt echter dat er niet wordt gebouwd in de hoofdkernen. Op pagina 235 staat dat de toename van de woningbouw in streekcentra en substreekcentra het grootst is geweest met een groei van respectievelijk 0,6% en 3,2%, terwijl de hoofdkernen een geringere toename kenden.

Het is juist zijn bedoeling dat de grootste toename plaatsvindt in de hoofdkernen en niet in de kleinere kernen. Ten aanzien van de verlenging van de baan bij het vliegveld Eelde staat dat door de uitspraak van de Raad van State de realisatie vertraging oploopt met ongeveer anderhalf jaar. Nadat de reparaties plaats hebben gevonden zal de Raad van State nogmaals kijken naar allerlei procedures, dus het kan best zijn dat die reparatie nu anderhalf jaar duurt en dat er na die tijd weer een uitspraak komt van de Raad van State die ook weer tot allerlei vertraging leidt. De vertraging zal dus minimaal anderhalf jaar zijn, maar kan ook langer uitvallen.

De heer WENDT spreekt zijn waardering voor de leesbaarheid van de stukken uit. Ook hij zou het betreuren indien de doelstelling met betrekking tot het naar beneden brengen van het aantal verkeersslachtoffers naar beneden zou worden bijgesteld. De aanbestedingen in het openbaar vervoer zijn bij het vorige agendapunt reeds aan de orde geweest. Naar de resultaten van het overleg met de consumentenplatforms heeft de heer Slagter al gevraagd. Verder heeft hij gezien dat er minder woningen zijn gebouwd en zijn vraag is of dit te maken heeft met regels vanuit de provincie. Kan daar met het nieuwe POP nog iets aan worden gedaan of zijn er andere oorzaken die hieraan ten grondslag liggen? Hij vermoedt het laatste, maar hoort dit graag van het college.

Mevrouw HAARSMA merkt ten aanzien van het permanent bewonen van recreatiewoningen op het beleid zoals dat in het POP is verwoord het uitgangspunt vormt. Het POP II moet begin juli worden vastgesteld en het is wat haar betreft volstrekt duidelijk dat de ingezette lijn vastgehouden moet worden. Dat laat onverlet dat de provincie moet kijken waar knelpunten liggen en die afspraak is dan ook gemaakt met de Vereniging van Drentse Gemeenten. Hier en daar zijn er bij bepaalde gemeenten knelpunten. Er is ooit een werkgroep geweest die die knelpunten heeft geïnventariseerd en daarmee is de afspraak gemaakt om te kijken hoe daaraan sturing gegeven kan worden. Het heeft dus wel degelijk de aandacht, maar het geeft spreekster geen aanleiding om nu eens flink af te gaan wijken van wat in het POP staat beschreven. Met betrekking tot de opmerking van de heer Slagter ten aanzien van het ISV antwoordt zij dat in IPO-verband afspraken zijn

gemaakt over de proefverantwoording met betrekking tot het ISV. Het blijkt dat het inderdaad lastig is om de ambities die gemeenten hebben concreet meetbaar te maken, terwijl de integrale aanpak ook heel belangrijk is. Wat een punt van zorg is geweest, is de economische recessie en zoals de zaak er nu voorligt, wordt er hard aan getrokken in de vijf gemeenten. Als het gaat om de regio van Emmen Revisited dan kan zij zeggen dat het op een heel voortvarende manier wordt aangepakt. Bij de ingekomen stukken zat weliswaar een brief waarin wat knelpunten worden aangevoerd, maar in grote lijnen kan zij zeggen dat alles nu goed op orde is, met de kanttekening dat het een lastig en ingewikkeld traject is. De heer Langenkamp heeft zijn zorg uitgesproken over de groei van het inwonertal in de subkernen. Volgens spreekster wordt de heer Langenkamp wel op zijn wenken bediend, want als het goed wordt gelezen zou hij hebben gezien dat in de hoofdkernen de grootste toename is gerealiseerd, terwijl in de kleine kernen in het landelijke gebied er een kleine afname van de woningvoorraad heeft plaatsgevonden. Per saldo vindt groei dus plaats in de grote kernen en is er een afname te zien in de kleine kernen. Nu wil spreker niet zeggen dat zij daar blij mee is, maar als het goed wordt gelezen dan klopt de redenering van de heer Langenkamp als zodanig niet. Dat er in 2003 minder woningen zijn gebouwd heeft te maken met landelijke ontwikkelingen. In geheel Nederland is in 2003 minder gebouwd vanwege de economische recessie. Overigens is het zo dat de provincie Drenthe daar minder last van heeft dan andere provincies. Daarbij speelt ook mee dat veel projectontwikkelaars de grond in handen hebben en spreekster weet dat er druk verkeer is tussen projectontwikkelaars en gemeenten om te kijken hoe gemeenten toch aan hun woningbouwopgave kunnen komen. Hierbij speelt ook kwaliteit mee, evenals de zorg van gemeenten voor de sociale huursector, want het is heel verleidelijk om in deze tijd meer winst te realiseren door meer koopwoningen te bouwen dan huurwoningen. Wat op dit moment duidelijk blijkt, is dat woningbouwcorporaties en gemeenten de handen flink ineens slaan om te kijken wat er op korte termijn kan worden neergezet als het gaat om woningbouw. Er is overwogen om eventueel in Emmen een aanjaagteam van kracht te laten worden, maar bij nader inzien is dat niet nodig gebleken.

Over het algemeen kan worden gesteld dat Drenthe met de landelijke neergaande trend is meegegaan, maar minder verontrustend dan in de rest van het land.

De heer SWIERSTRA merkt op dat er inderdaad hier en daar behoorlijke verschillen zitten tussen de begroting en de rekening. Natuurlijk zitten er altijd plussen en minnen in, want dingen vallen soms tegen en soms mee. Soms zitten er ook aanbestedingsverschillen tussen en als het gaat om de grotere bedragen waar de heer Slagter op duidde dan heeft dat vooral te maken met het managementcontract voor wegen en kanalen. De provincie heeft een meerjarig managementcontract voor wegen en kanalen, waarin voor een zodanige financieringssysteem is gekozen dat er efficiënt met middelen kan worden geschoven. Dat kan betekenen dat in enig jaar de dienst iets meer uitgeeft dan op grond van de begroting op dat moment was voorzien en een ander jaar weer wat minder. Dat kan te maken hebben met bijvoorbeeld het niet gereed komen van een planologische procedure of een aanbestedingsverschil dat toevallig groter uitvalt dan voorzien. Dat betekent dat dat dan wel zichtbaar wordt in de jaartranche van die jaarrekening, maar meerjarig gesproken wordt er binnen het totale contract gebleven en dus ook binnen het meerjarige kader zoals de staten dat hebben vastgesteld. Met betrekking tot de fout die er in het afkortingenlijstje is gemaakt met de afkorting GGD merkt hij op dat het afkortingenlijstje kennelijk niet meer bij de Productgroep Verkeer en Vervoer langs is gegaan, want deze had die fout er ongetwijfeld uitgehaald. Het is wel te hopen dat het openbaar vervoer gezond blijft en de dienstverlening op peil. Verder hoopt hij dat het gemeenschappelijk blijft en dat de provinciale overheid er zo weinig mogelijk aan hoeft te besteden. Over het OV-bureau komen de staten natuurlijk nog uitvoerig te spreken. Spreker merkt op dat een belangrijk deel ervan zal worden gefinancierd uit de aanbesteding. Bedrijven schrijven in en hoeven wat minder kosten te maken voor bepaalde ontwikkelfuncties, dus het kan wat goedkoper. Hierdoor komt er ruimte tussen het bedrag dat beschikbaar is en het bedrag waarvoor is ingeschreven. Daaruit wordt vervolgens het OV-bureau gefinancierd. Daarnaast wordt een aantal mensen vanuit de dienst ingezet die straks het werk dat zij nu gewoon vanuit de provincie doen, vervolgens via

de U-bocht van het OV-bureau doen. In die zin wordt het allemaal budgettair neutraal gefinancierd. Als het gaat over de vragen over consumentenplatform en ontwikkelgroepen, dan moet spreker zich bezinnen op wat nu een verstandige manier is om de staten daar nader over te informeren. Het consumentenplatform is namelijk zelfstandig, is nog niet zo lang actief, maar heeft ongetwijfeld een jaarverslag waaruit de nodige informatie valt te halen. Als het gaat om de ontwikkelgroepen, dan gaat het hier om veel meer operationele los-vastgroepen, waar soms het een en ander gebeurt en soms ook niet. Daar zitten bewonersgroepen, chauffeurs, mensen van de gemeenten, provincie en vervoersontwikkelaars bij elkaar om te proberen om en detail in een wijk het openbaar vervoer te verbeteren. Ook daarvan moet hij nog kijken wat nu een slimme manier is om de staten hierover op hoofdlijnen te informeren. Als het gaat om de doelstellingen in het verkeersveiligheidsbeleid, dan merkt spreker op dat de provincie haar doelstellingen op dit moment absoluut niet bijstelt. In het POP II wordt de hoofddoelstelling aangegeven aan de staten, maar daarin wordt ook voorzichtig aangegeven dat het rijksbeleid een andere richting uit dreigt te gaan. De concepten die op dit moment van de Nota mobiliteit circuleren, lijken uit te gaan van een lagere doelstelling. Het is straks aan de staten om bij het POP of bij het uitwerkingsprogramma aan te geven of de doelstellingen van het Rijk worden geaccepteerd of dat er een stuk bovenop wordt gezet en dat de oude oorspronkelijke doelstelling wordt gehanteerd, maar dat heeft wel financiële consequenties. Het moet wel gefinancierd kunnen worden, maar op zich blijft de provincie nog gewoon de oorspronkelijke doelstelling hanteren. Wat betreft het uitstel van de Nota mobiliteit merkt hij op dat de Nota ruimte ook al veel eerder het licht had moeten zien, maar de verwachting is nu dat de Nota mobiliteit in oktober het licht zal zien. Als het gaat om de vaarweg Almelo-Coevorden dan is daar toch weer enigszins een misverstand over ontstaan. De provincie blijft investeren in een aantal aanvullende projecten die nodig zijn voor de huidige toezeggingen aan de gemeente Coevorden, het bedrijfsleven en de staten om te komen tot de 600-800-tonsvariant, evenals verdieping en verbreding van de vaarweg. Een slag verder is om de vaarweg geheel op die grote schaal te brengen, maar dat vergt een investering van in totaal 120 miljoen

gulden, terwijl er binnen deze collegeperiode geen kans is op rijksfinanciering. De provincie moet dan ook op dit moment bekijken of alle verbeteringen die nu al zijn aangebracht of die nog aangebracht gaan worden, zullen leiden tot extra investeringen van het bedrijfsleven. Als dat het geval is dan blijft de verbetering en aanpassing van de vaarweg op het programma staan voor de wat langere termijn. Die grote investering - en dat geldt ook voor de spoorlijn - zitten in de groslijst van projecten tot 2015, dus zij zitten wel in het totaaloverzicht. De komende drie jaar zal het er echter niet van komen, tenzij de staten aangeven er zelf wel 100 miljoen gulden voor over te hebben. In dat geval moet de provincie Drenthe nog zien dat Overijssel ook meedoet, maar het college vindt dat op dit moment in geen enkele verhouding staan tot nut, noodzaak en rendement van die investering op dat moment ten opzichte van alle andere keuzes die de provincie nog moet maken de komende jaren. Het lijkt spreker dan ook een wijze oplossing om te kiezen voor een aantal kleinere investeringen in de vaarweg voorzover deze noodzakelijk zijn, terwijl het grote blok van aanpassingen verschoven wordt naar beslissingen die ergens in 2008 of 2009 moeten worden genomen, om dan vervolgens tussen 2010 en 2015 uitgevoerd te kunnen worden.

TWEEDE TERMIJN

De heer SMIDT merkt op dat hij het punt met betrekking tot de permanente bewoning van recreatiewoningen niet direct wil koppelen aan de jaarrekening. De beantwoording van de gedeputeerde met betrekking tot het woningbouvvolume, waarbij zij verwijst naar de economische teruggang, vindt hij wat vreemd. Kijkend naar hoe lang de planperiode loopt, dan lag het moment dat iemand besluit om een eigen woning te kopen of te bouwen voor het jaar waar nu over wordt gesproken in de periode dat er nog sprake was van een hoogconjunctuur. Het argument van de economische teruggang dat wordt gehanteerd ten aanzien van een teruglopend woningbouvvolume lijkt spreker geen valide argument. Wat er dan overblijft is dat hij weer constateert dat er te weinig huizen worden gebouwd en als zij al gebouwd worden dan is dat op de verkeerde plaatsen in de ogen van de gedeputeerde. Hij wil toch graag weten waarom de steden de woningbouwdoelstellingen niet halen.

In het landelijk gebied is er een afname van de woningbouwvoorraad, maar spreker denkt dat dit gewoon komt omdat de plaatsen daar door hun contingenten heen zijn. Waarom halen de grotere kernen in Drenthe hun woningbouvvolume niet?

De heer LANGENKAMP merkt ten aanzien van de verkeersveiligheidsdoelstellingen op dat hij de heer Swierstra heeft horen zeggen dat de ambitieuze doelstellingen zoals die nu nog in het POP II staan wat de gedeputeerde betreft gewoon in het POP II blijven staan. Dat dat extra provinciaal geld gaat kosten is nogal wiesdes.

Mevrouw HAARSMA merkt op dat als het gaat om het bouwen in de steden en streekcentra, zoals in Assen, Emmen en Hoogeveen, deze gemeenten absoluut niet door hun contingenten heen zijn.

De heer SMIDT merkt op dat hij juist heeft gezegd dat hij het idee heeft dat de gemeenten in het landelijk gebied door de contingenten heen zijn.

Mevrouw HAARSMA antwoordt dat als de heer Smidt de koppeling legt tussen afname van de woningbouw in het landelijk gebied met het niet langer beschikbaar zijn van contingenten in dat gebied, zij dat niet met de heer Smidt eens is. Uit de ronde van de woonplannen waar nu hard aan wordt gewerkt is er slechts een enkele plaatselijke bestuurder die klaagt over de contingenten, maar het merendeel niet. De economische recessie heeft er wel mee te maken dat er minder wordt gebouwd. Mensen denken even flink na voordat zij gaan bouwen en in dit opzicht is er ook een samenspel met betrekking tot de grondverwerving door de gemeenten. Er zijn veel projectontwikkelaars die grond in handen hebben en om dan sociale woningbouw te kunnen realiseren is niet simpel. Het is dus niet alleen de economische recessie maar tevens een samenspel met andere factoren. Met betrekking tot de contingentering verschillen spreekster en de heer Smidt van mening, want zij krijgt deze geluiden absoluut niet. Verder is bekend dat de provincie van de gemeenten vraagt dat zij in de woonplannen aangeven waar zij van plan zijn om te gaan bouwen en hoe zij dat willen doen. Tot op heden hoort spreekster daar geen ongelukkige berichten over.

De heer SWIERSTRA antwoordt dat hij in het POP II en de Nota van reacties en beantwoording op alle zienswijzen geen aanleiding gevonden om de verkeersveiligheidsdoelstellingen nu al aan te passen. De Nota mobiliteit zal waarschijnlijk iets anders te zien geven en het gevolg daarvan zal wel zijn dat het Rijk ook op dat soort doelstellingen zijn financiering aanpast. Dat zal mogelijk gevolgen hebben voor de vraag wat er nu wel of niet in het Meerjarenprogramma infrastructuur en transport komt te staan en wat er wel en niet aan middelen in de brede doeluitkering (BDU) komt. Er zit dus wel degelijk een discussie achter, maar daar kan hij op dit moment nog niets over zeggen. Straks bij de behandeling van het POP, het uitwerkingsprogramma en de financiering hiervan zullen de staten hun keuzes moeten maken.

De VOORZITTER concludeert dat hiermee de jaarstukken 2003 voldoende zijn behandeld en schorst de vergadering van 11.45 uur tot 11.50 uur.

10. Statenstuk 2004-129, Voorjaarsnota 2004

De heer PETERS merkt ten aanzien van de bereikbaarheid op pagina 19 op dat tijdens deze vergadering al een aantal keren is gesproken over verkeersslachtoffers. In een bijzin staat dat de rijongevallen, en vooral de ongevallen als gevolg van het in de berm raken van auto's, veel voorkomen. Is er wel onderzoek naar gedaan hoe vaak het bermongevallen zijn en zijn er ook ongevalanalyses bekend? Er wordt maar al te vaak gezegd dat er zoveel verkeersongevallen zijn, maar hij hoort nooit eens wat nu de oorzaak is van die ongevallen en wat daartegen gedaan kan worden. Zijn die ongevalanalyses bekend en hoe vaak gaat het om bermongevallen? Wordt daar ook beleid op ontwikkeld? Vorig jaar is er gezegd dat begonnen zal worden met het verharderen van bermen. Hoe ver staat het daar nu mee, want daarover is nog niet gerapporteerd? Op pagina 20 gaat het over de dotatie aan de reserve van €2,2 miljoen. Bij de presentatie van de gedeputeerde is daar ook over gesproken en zijn fractie heeft een voorstel in voorbereiding om een deel van het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken. Daar is geld voor nodig, hoewel op dit moment nog niet bekend is hoeveel geld. Hij sluit niet uit dat zijn fractie voorstelt om dat geld te halen uit het bedrag van €2,2 miljoen.

De heer BAAS merkt naar aanleiding van pagina 13 over de bereikbaarheid van centra en stationsgebieden op dat daar een zin staat over de optimale inpassing van stationsgebieden in netwerken van spoor, openbaar vervoer, wegen en fiets. Hij vraagt vooral aandacht voor de fiets, want nog niet zo lang geleden is er een rapport uitgekomen waarin geconcludeerd is dat het enthousiasme om met de fiets naar het station te gaan zwaar onder druk staat omdat er nooit bekend is of bij thuiskomst de fiets nog op het station staat. Wordt in de regiefunctie die de provincie zichzelf toekent ook dit element meegenomen? Met betrekking tot het aantal verkeersslachtoffers heeft hij aan de ene kant geconstateerd dat de Drentse tendens licht dalende was, terwijl de landelijke tendens licht stijgend was, maar dat de provincie nog lang niet daar is waar zij zou moeten zijn. Op pagina 35 komt hij bij de vrijval in het kader van het opheffen van de reserve infrastructuur een gedachtenstreepje tegen waar staat dat het om een structureel bedrag van €500.000,-- gaat dat oploopt tot een bedrag van €700.000,-- in 2007 en dat dit moet worden toegevoegd aan de algemene middelen. Ligt het niet veel meer voor de hand om dat bedrag toe te voegen aan het bedrag van €2,2 miljoen? Het bedrag valt immers vrij op het punt van de infrastructuur en het wordt op die manier weer in de infrastructuur teruggebracht. Dit kan echter te maken hebben met de financieringssystematiek die erachter zit, en dan stelt spreker de vraag wel in de Statencommissie BFE.

De heer HAIKENS merkt op dat in de herfst van 2003 de begroting voor 2004 is vastgesteld en hij constateert dat deze Voorjaarsnota hier een vervolg op is die voor een deel voorstellen in zich heeft die bijstelling vragen van wat in de begroting is vastgesteld. In de aanloop tot de begroting voor het jaar 2005 vraagt het college terecht om kaders aan te geven waarin het college de mogelijkheid heeft voor het opstellen van de begroting 2005. Uit de Voorjaarsnota is gebleken dat de ambities op sommige fronten bijzonder hoog zijn. Daar hangt ook een prijskaartje aan, waarover in de Statencommissie BFE nog wel de nodige discussie zal plaatsvinden om vast te stellen of het ambitieniveau ook verantwoord is. Hij vindt dat, vooral als het gaat om verkeer en vervoer, het goed is dat het ambitieniveau hoog is, maar dat hij meer inzicht in de uitwerking van die ambities wil krijgen

bij de behandeling van de begroting van 2005 in de herfst van 2004. Hij zou graag zien dat de bedragen die genoemd worden dan worden onderbouwd met meer richtinggevende onderbouwingen van waarvoor het geld gebruikt gaat worden. De ambities voor verkeer en vervoer stralen duidelijk door in dit rapport. Gezien de schaarser wordende middelen heeft hierin de creativiteit van het college een duidelijke rol gespeeld en spreker vindt het heel positief dat het college op deze wijze toch mogelijkheden ziet om naar de toekomst toe datgene te doen wat nodig is op het gebied van verkeer en vervoer in deze provincie. Daar is een aantal voorzetten voor gegeven die zijn fractie heel duidelijk onderschrijft. Nogmaals benadrukt hij dat het ambitieniveau vrij hoog is, maar de uitwerking en onderbouwing daarvan bespreekt hij graag bij de behandeling van de begroting voor 2005.

De heer DE JONG sluit zich grotendeels aan bij de woorden van de heer Haikens. In algemene zin is hij positief over de reservering voor de bereikbaarheid. Op pagina 7 wordt gesproken over het vaststellen van POP II, maar er staat ook bij dat de vaststelling mogelijk zal leiden tot verschuiving van een aantal beleidsaccenten en prioriteiten. De komende jaren worden die verschuivingen geëffectueerd met de nodige gevolgen voor het sectorbeleid. Hij vraagt waar hij daarbij aan moet denken en of de staten daar al niet op moeten anticiperen, want volgens spreker moeten de staten juist de menselijke maat gaan zoeken op het moment dat er knelpunten zijn. Om die knelpunten op te kunnen lossen is er vaak geld nodig, maar daar staat in deze richtinggevende voorzet niets over vermeld. Dat is jammer. Op pagina 19 wordt gesproken over de noodzakelijke voortzetting van de ophoging van de provinciale opcenten voor de motorrijtuigenbelasting, want er staat dat tot 2020 een landelijke groei van het autoverkeer van 50% wordt verwacht en zelfs 100% toename van het vrachtverkeer. Deze prognose van toename van voertuigen vindt hij niet terug op pagina 45 bij punt 8.3. Daar staat namelijk dat voor een aangepaste raming het college ervan uitgaat dat de verdeling van de personenauto's over de gewichtsklassen constant blijft. Over de toename van het vrachtverkeer wordt op pagina 45 en 46 niet gerept. Verder is het toch ook van belang om de toename van de opcenten op de motorrijtuigenbelasting mee te nemen in de begrotings-

voorstellen? Hoe verhoudt zich dit met elkaar en is er dan wel rekening gehouden met extra inkomsten uit de provinciale opcenten uit de motorrijtuigenbelasting gerelateerd aan de toename van het vrachtverkeer?

De heer POPKEN vindt de Voorjaarsnota voor wat betreft deze onderdelen erg positief en ambitieus. Het moet natuurlijk wel betaald worden en vooral bij de investeringsnota verkeer en vervoer is er gevraagd om in de planperiode er € 32 miljoen extra aan toe te voegen, wat ongeveer € 2,2 miljoen per jaar betekent. Hij vraagt zich af wat voor geld dit is en waar het vandaan komt.

De heer LANGENKAMP merkt op dat in de Voorjaarsnota het college heel duidelijk kiest voor bereikbaarheid. Aan het verbeteren van de bereikbaarheid wordt € 32 miljoen van de € 43 miljoen die extra vrijvalt besteed en dat vindt spreker nogal fors. Het betekent voor spreker dat dit een asfalt- en steenverhaal is en blijft, terwijl hij het sociale gezicht van het college mist. Bereikbaarheid moet leiden tot duurzame ontwikkeling, een gezonde economie en meer werkgelegenheid, maar naar zijn idee moet dat niet te letterlijk worden opgevat, want bereikbaarheid is slechts een middel tot het bereiken van bepaalde voorzieningen waar mensen naartoe willen of kunnen. Bereikbaarheid mag dus geen doel op zichzelf zijn. Ook inhoudelijk heeft hij vraagtekens bij die bereikbaarheid. Zo staat op pagina 19 dat op de momenten dat de bereikbaarheid per auto zwaar onder druk komt te staan het openbaar vervoer een sturende en dragende functie vervult, terwijl voor de korte afstanden het gebruik van de fiets onontbeerlijk is. Dat klopt weliswaar, maar wat betekent het nu in de praktijk? In de Randstad was al jaren te zien dat het aanleggen van meer wegen leidt tot het ontstaan van meer files.

De heer HAIKENS merkt op dat hij de opmerking van de heer Langenkamp niet goed begrijpt, want hij zegt dat er in het westen meer wegen leiden tot meer files. Hij snapt niet goed dat de heer Langenkamp die opmerking plaatst in de context van de Drentse situatie.

De heer LANGENKAMP antwoordt dat in zijn visie in Drenthe niet gekozen moet worden voor dezelfde oplossing als in de Randstad.

Er is altijd gezegd dat meer wegen leiden tot een betere bereikbaarheid op het moment dat de bereikbaarheid van Schiphol, Amsterdam of welke mainport dan ook weer eens ter discussie stond. Op een dergelijk moment is ervoor gekozen om iets te doen aan de wegenstructuur, maar dat heeft er tot nu toe altijd nog toe geleid dat het probleem nog steeds op het bordje van de provincie ligt. Er moet nu eens worden gekeken naar een andere manier van vervoer en van plannen voor wonen en werken. Zo dienen wonen en werken dicht bij elkaar te worden gebracht en moet er worden gewerkt met ontwikkelingsgerichte plannologie. Naar het idee van spreker schiet het verhaal dat nu voorligt te kort, omdat er nog steeds wordt uitgegaan van het idee dat als er meerdere wegen worden aangelegd, de bereikbaarheid ook wel voor elkaar zal zijn.

De heer HAIKENS merkt op dat hij niet uit de Voorjaarsnota kan halen dat er ook in Drenthe meer wegen moeten worden aangelegd om de bereikbaarheid te vergroten. Er is wel meer geld beschikbaar maar of dit één op één moet leiden tot de conclusie van de heer Langenkamp, ziet hij niet. De uitwerking ervan komt namelijk pas in de herfst van dit jaar aan de orde bij de begroting voor 2005.

De heer LANGENKAMP antwoordt dat bij Kolibri/BAG GroenLinks ook in het verleden wel eens heeft gezegd dat als daar het openbaar vervoer schragend en structurerend wordt neergezet, eerst het infrastructuurnetwerk van het openbaar vervoer moet worden neergezet en dan pas het wonen en werken. Die discussie heeft hij heel lang gevoerd en hij was in het verleden heel erg blij dat dit in de regiovisie het uitgangspunt was. Nu blijkt er steeds minder geld te zijn voor het openbaar vervoer en wordt geleidelijk aan de andere weg opgegaan, namelijk dat voor het autoverkeer de bereikbaarheid gehandhaafd blijft. Op deze manier lijdt het openbaar vervoer een nederlaag.

De heer SWIERSTRA merkt op dat dit nu juist de reden is dat de staten al eerder hebben besloten om € 3,3 miljoen extra te voteren voor het Kolibri/BAG-systeem om te proberen om het openbaarvervoersysteem vooraf dragend en anticiperend te laten zijn.

De heer LANGENKAMP merkt op dat hij destijds ook al heeft aangegeven dat hij bang is dat de zaak toch weer afglijdt en dat niet wordt vastgehouden aan die doelstelling van het Kolibri-systeem.

De heer SWIERSTRA merkt op dat hij niets opschiet met het constant herhalen en uitspreken van allerlei angsten.

De heer LANGENKAMP merkt op dat het ook niets oplevert indien de staten de kop in het zand steken en de realiteit niet onder ogen zien.

De heer SWIERSTRA antwoordt dat de feitelijke voorstellen die er voorliggen op geen enkele wijze de door de heer Langenkamp uitgesproken angst schragen. Als de provincie nu aangeeft dat er in 2007 een bepaald bedrag wordt geïnvesteerd, dan moet de heer Langenkamp niet nu al gaan zeggen dat hij bang is dat het er niet van komt.

De heer LANGENKAMP merkt op dat van de € 43 miljoen die vrijvalt, er € 32 miljoen beschikbaar wordt gesteld voor bereikbaarheid. Spreker vraagt zich dan af welke zaken er nu precies bereikbaar moeten worden gemaakt. Welke voorzieningen dienen er bereikbaar te worden gemaakt? Daarvan heeft hij gezegd dat hij het sociale gezicht in dit verhaal mist. Persoonlijk vindt hij dit een uitstekend verhaal van gedeputeerde Swierstra, maar hij mist het verhaal van mevrouw Haarsma hierin.

Mevrouw HAARSMA merkt op dat de heer Langenkamp dan de nota niet goed gelezen heeft, want bij cultuur, welzijn en zorg (CWZ) staat duidelijk dat er als het gaat om het voorzieningenniveau € 1 miljoen per jaar extra wordt uitgegeven in de sector cultuur, welzijn en zorg. Weliswaar is een meter asfalt niet te vergelijken met een multicultureel dienstencentrum, want zij neemt aan dat die meter asfalt behoorlijk duurder is, maar de provincie geeft toch forse impulsen aan de sector cultuur, welzijn en zorg.

De heer SWIERSTRA merkt op dat er integraal beleid wordt ontwikkeld om te zorgen dat die bus ook bij dat multicultureel dienstencentrum kan komen.

De heer LANGENKAMP merkt op absoluut voorstander te zijn van multifunctionele diensten-

centra. Hij wil hier juist meer mee doen en het geld dat daarvoor nodig is, moet uit de pot verkeer en vervoer komen.

Mevrouw HAARSMA antwoordt dat ook in deze nota staat dat de staten daarvoor € 450.000,-- hadden gevoteerd, maar nu wordt dat bedrag aanzienlijk opgeplust om voor negen projecten in het landelijk gebied ruimte te vragen. Wat dat betreft wordt de heer Langenkamp op zijn wenken bediend, want zij is het er volstrekt mee eens dat hier de nodige aandacht aan besteed moet worden, zeker gezien wat er nu gaande is in veel gemeenten waar voorzieningen behoorlijk worden teruggeschroefd.

De heer LANGENKAMP is het eens met de gedeputeerde, maar hij wil nog graag een stapje verder. Dat geld moet ergens vandaan worden gehaald en spreker vindt dat de nadruk te veel ligt op de bereikbaarheid over de weg. In de Voorjaarsnota heeft het college een enkele keer gesproken over de nationale parken. Hij is daar heel blij mee en het is goed dat het college vasthoudt aan het derde nationale park in het POP, maar ook in dit verhaal. De minister heeft nogal moeite met het uitbreiden van het aantal parken. Hij suggereert het college dan ook de minister de aanbieding te doen dat deze provincie geen extra park wil, maar een park wil inleveren. Daarvoor moeten de grenzen iets worden verschoven en dienen het Dwingelerveld en het Drents-Friese Wold aan elkaar te worden gekoppeld, zodat één groot Drents nationaal park ontstaat.

De heer SLAGTER merkt op dat deze nota voornamelijk gaat over ambities op hoofdlijnen en het toewijzen van lumpsumbedragen om die ambities te verwezenlijken. Het moeilijke hieraan is dat er geen concreet afrekenbare doelen in staan vermeld, terwijl de middelen wel verdeeld moeten worden. Een ander punt wat meespeelt, is de wijze van financieren, aangezien die op de lange duur vrij ingrijpend is. Dat geldt in de toekomst niet alleen voor de begroting, waarbij er een ander systeem van subsidiëren komt die dient te leiden tot effectiever en efficiënter werken. Spreker kan zich niet voorstellen dat dit geen gevolgen voor de werkwijze van de ambtelijke organisatie zal hebben. Dergelijke zaken staan niet in de nota vermeld. Het activeren van reserves is een begro-

tingstechnisch punt. Hoe zal dat in de toekomst uitwerken? Het gaat namelijk om een hele grote operatie die wordt voorgesteld. Het is altijd spannend om over het vergroten van inkomsten te praten. De opmerking van de heer Langenkamp dat de sociale kant van de samenleving in dit verhaal wat mager naar voren komt, deelt hij. Hij wil dan ook nog met het college gaan praten over het investeren in plattelandsontwikkeling. Ook dient de provincie eens wat dieper na te denken over het mogelijk wegwerken van achterstanden in het basisonderwijs. Een laatste punt wat hij mist is de werkgelegenheid, wat een probleem is in Drenthe. Gezien het enorme investeringenprogramma en de relatie tot werkgelegenheid, mist hij in de nota gedachten daarover. Als het gaat om de ontwikkeling van het stedelijk gebied is het duidelijk dat dit aangepakt en geïntensiveerd moet worden, maar in de tekst gaat het bij dit punt vooral over regievoering, facilitering en het leveren van expertise. Dat geeft aan dat er een grote afhankelijkheid is van andere partijen. In de tekst staat dat de provinciale deelname is gericht op het aanjagen en versnellen van de uitvoering van projecten door gemeenten, terwijl het niet de bedoeling is om gaten in de financiering van projecten in te vullen. Verder wordt er aangegeven dat selectieve inzet is geboden op basis van provinciale belangen. Wat zijn op dit punt dan concreet die provinciale belangen? Alles staat voor de provincie heel erg op afstand en de provincie kan ook niet dichterbij komen. Er is daarnet al gesproken over stagnatie in woningbouw, maar kan de provincie daar niet wat dichterbij gaan zitten? Is het de bedoeling van het college om te gaan sturen via woonplannen? Spreker weet niet of dat wettelijk mogelijk is, maar door resultaatverplichtingen in woonplannen op te nemen kan de provincie dit gaan sturen. Ligt het ook in de bedoeling om bij deze ontwikkelingen de werkgelegenheid te stimuleren? Indien er bijvoorbeeld wordt gekozen voor het aanjagen van de woningbouw, dan zou de provincie kunnen kiezen voor een stevige samenwerking tussen gemeenten en woningbouwcorporaties. Daaraan kunnen de plannen voor de huursector en het herstructureringsprogramma worden gekoppeld. De provincie zou in een dergelijk geval de projectmanager kunnen leveren om te zorgen dat die processen op gang komen. Een punt dat hij eruit heeft gepikt omdat de PvdA dit in het POP gaat benadrukken is de dorpsontwikkelingsplannen als onderdeel van de platte-

landsontwikkeling. Verder wil hij gaan nazien of de huursector geen prominente plaats kan krijgen in de dorpsontwikkelingsplannen. Verder moet er gekeken worden of de provincie meer kan doen dan alleen maar het aansturen van de processen om te komen tot dorpshuizen met meerdere functies. Als het gaat om de bereikbaarheid worden er veel mooie woorden genoemd en wordt er gesproken over een duurzame oplossing van de verkeers- en vervoersproblemen, evenals een deur tot deurbenadering en ruimte voor alle vervoersmodaliteiten. De problemen zijn er in Drenthe en spreker denkt dat zij in de toekomst groter worden door de toename van het auto- en vrachtverkeer. Welke gevolgen heeft dat voor het wegensysteem? Kan de provincie met het bestaande wegensysteem uit de voeten of moet er anders worden gekeken? Verder is het effectief organiseren van het openbaar vervoer in Drenthe een groot probleem. Er moet worden gekeken welke maatregelen werkelijk de verkeersveiligheid beïnvloeden. Zo zijn er verschillende maatregelen die het verkeersgedrag beïnvloeden, maar ook maatregelen die meer zijn gericht op aanpassingen van wegen. Dit gaat over het inzetten van middelen en de effectiviteit ervan. Spreker heeft vanmorgen gehoord dat er een uitvoeringsprogramma komt en dat is al weer iets concreets wat getoetst kan worden. In de Investeringsnota verkeer en vervoer tot 2010 wordt gezegd dat hierin €99 miljoen omgaat. Hij vraagt of bij de Productgroep Wegen en Kanalen kan worden gekeken of er bij de uitvoering of aanbesteding van infrastructurele werken gekeken kan worden naar werkgelegenheidsaspecten. Praktisch is zijn eerste voorstel om te kijken of er met leer-werkplaatsen iets kan gebeuren. In het bestek kan een deel worden opgenomen waarin een leerwerkplaats wordt ingesteld. Spreker vindt dat er gekeken moet worden of in het kader van het uitvoeren van werken door de provincie ook iets gedaan kan worden aan het terugdringen van (langdurige) werkloosheid. Het instellen van een leer-werkplaats kan daartoe een middel zijn.

De heer SWIERSTRA antwoordt dat er onderzoek is gedaan naar de verschillende oplossingsmaatregelen om het aantal verkeersslachtoffers als gevolg van bermongevallen terug te dringen en hij kan de heer Peters daar wel nadere informatie over verstrekken. De uitkomsten van dat onderzoek worden betrokken bij de herinrichting van de

wegen, zoals de N381. Daar wordt dus feitelijk aan gewerkt. Verder is de suggestie gedaan om uit het bedrag van €2,2 miljoen middelen voor het openbaar vervoer te halen. Daar zit echter een complicatie aan vast, want in de investeringen waarvoor €2,2 miljoen nodig is, zit ook een groot aantal investeringen die alleen ten dienste staan van het openbaar vervoer. Dat kunnen busbanen zijn, verbredingen en versnellingen. Verder worden er abri's aangelegd. Op dat terrein ligt de primaire verantwoordelijkheid van de provincie. Voor het overige is tot nu toe steeds het uitgangspunt gehanteerd dat er door de provincie geen extra middelen worden gestoken in de exploitatie van het openbaar vervoer. De reden daarvoor is dat op het moment dat de provincie dit doet, er een belangrijk element uit de marktwerking wordt gehaald vanuit de consument geredeneerd. Het is namelijk van het grootste belang dat de consument laat zien dat hij er wat voor over heeft. Op het moment dat de provincie extra middelen gaat steken in de exploitatie van het openbaar vervoer dan loopt de provincie het risico dat zij opnieuw in de spiraal komt waarin exploitatietekorten worden aangezuiverd door de overheid. Wie is het dan die bepaalt waar dan dat extra geld in gestopt moet worden? Er dient echter van onderop, dus vanuit de reiziger, naar voren te komen waar er geïnvesteerd moet worden en waar met de beschikbare subsidies een exploitatie gedraaid kan worden. Het staat de staten natuurlijk vrij om een bepaald bedrag in de exploitatie te steken. Spreker raadt aan om daarvan af te zien omdat indien er geld voor de exploitatie wordt gehaald uit het extra bedrag van €32 miljoen, dan kunnen daarmee niet de investeringen worden gedaan die voor de komende jaren zijn voorzien.

De heer PETERS merkt op dat zijn fractie een plan aan het maken is om een deel van het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken. Daarop is zijn fractie aan het studeren, maar hij weet nog niets van de haalbaarheid van het voorstel. Het kan zijn dat hij voorstelt om een deel van dat plan te financieren uit het bedrag van €32 miljoen dat is vrijgefallen.

De heer SWIERSTRA antwoordt dat als het gaat om de inrichting van stationsgebieden dan komt hij terecht bij de stedelijke ontwikkeling en de vraag hoe gebieden sociaal veilig worden ingericht en hoe er wordt gezorgd dat er voldoende

ruimte is. Dat zijn vormen van infrastructuur die in combinatie met de totaalontwikkeling van een dergelijk gebied vorm moeten krijgen. Daarom is het ook niet zo dat hieraan geen sociale en maatschappelijke aspecten zitten, want het is een nadrukkelijke combinatie van meerdere aspecten. Op het moment dat verreweg het grootste gedeelte van het geld in de stedelijke gebieden wordt gestoken, dan heeft dat te maken met deze corridor-ketenbenadering en dan zitten er dit soort elementen impliciet bij in. Dat betekent dat de provincie een dergelijk totaalproject voor een deel cofinanciert. De provincie trekt de rechtstreekse verantwoordelijkheid voor de fietsenstalling niet aan zich. Als het gaat om de vormgeving en inrichting van de bushaltes enabri's dan stelt de provincie daar ook eisen aan. Dat heeft dus wel degelijk een plaats in het totale plan. In debat met de heer Langenkamp heeft hij al het een en ander over verkeersslachtoffers gezegd.

Ten aanzien van de opmerkingen van de heer Baas over de vrijval en de financieringssystematiek merkt spreker op dat de afspraak is dat datgene wat er aan gelden overblijft in een bepaalde sector in principe weer terugvloeit naar de algemene middelen, waarna de staten weer vrij zijn om daarover te beslissen. Als er bijvoorbeeld ergens een huisje wordt verkocht dat bij een kanaal staat en daar wordt een boekwinst op gehaald, dan gaat dat naar de algemene middelen, terwijl er op datzelfde moment ook noden zijn om dat kanaal op te knappen. Ook daar dient het geld dat op de ene activiteit wordt overgehouden naar de algemene middelen terug te vloeien, terwijl het elders wellicht ingezet kan worden. Zo is het hier ook mee gegaan. Het college is erin geslaagd om het XVVI-budget en het Infracfonds zo in te zetten dat alle maatregelen die met de staten zijn afgesproken, konden worden uitgevoerd. Dat is gebeurd door cofinanciering te genereren en op een slimme manier aan te besteden, zodat er wat geld overgebleven is. Er gaat dus geld terug naar de algemene middelen, net zo goed als dat er bezuinigd wordt. Dit is een onderdeel van de optelsom van de voeding van de totale Voorjaarsnota. Bij dat bedrag van ruim €10 miljoen heeft het college gemeend dat geld niet in één keer ergens voor in te zetten, maar de helft ervan is toegevoegd aan het bedrag dat de komende drie jaar ter beschikking is en de andere helft vergroot de structurele bestedingsruimte.

Dit heeft op zich weinig te maken met specifiek verkeer en vervoer maar is een algemene financieringstechniek. Ten aanzien van de motorrijtuigenbelasting is uitgegaan van datgene wat er te verwachten is met betrekking tot autogewichten en dergelijke. Dat zijn natuurlijk aannames, maar gezien de vordering van de techniek is het niet te verwachten dat het allemaal nog veel zwaarder zal worden. De toename van het vrachtverkeer in Drenthe heeft ook te maken met vrachtwagens en lease-auto's die in eigendom of in gebruik zijn van chauffeurs die van buiten de provincie Drenthe komen maar die met hun auto's wel door Drenthe heen moeten. Dat betekent dat van dat vervoer de inkomsten uit de motorrijtuigenbelasting niet ten goede komen aan deze provincie en vandaar dat ondanks een toename van het (vracht)autoverkeer in Drenthe de inkomsten uit de provinciale opcenten op de motorrijtuigenbelasting niet evenredig stijgen. Het college heeft getracht om in de Voorjaarsnota op hoofdlijnen aan te geven wat het betekent en hoopt dat de commissie die hoofdanalyse onderschrijft. Natuurlijk zal datgene wat in de Voorjaarsnota staat steeds verder worden onderbouwd in de komende jaren door middel van het Uitwerkingsprogramma verkeer en vervoer. Daarin wordt heel expliciet vastgelegd wat het beleid voor de komende jaren is. Op het moment dat de staten aangeven dat op de basis van de Voorjaarsnota een begroting kan worden gemaakt, dan geven de staten daarmee ook een taakstelling aan het college, namelijk dat met het beschikbare geld alle ambities die het college hierin aangeeft ook waargemaakt worden. Dat zal het college dan ook aan de staten moeten verantwoorden, evenals het aan de staten aannemelijk moet maken dat de maatregelen die daarin al genomen zijn daar ook in passen. Natuurlijk zal het college in een aantal opzichten proberen om nog duidelijker te maken waarom dat voor de toekomst allemaal nodig is.

De heer HAIKENS merkt op dat hieruit blijkt dat de financiële weerslag helder en duidelijk is, maar dat de uitwerking en de onderbouwing van het beleid waar de staten straks graag op willen toetsen niet zo sterk naar voren komen. Spreker verwacht dat daarin in de begroting al meer vorm en body aan wordt gegeven, zodat er ook toetsingscriteria ontstaan waaraan de staten deze financiële en ambitieuze relatie kunnen toetsen.

De heer SWIERSTRA antwoordt dat in de begroting voor 2005 meer specifieke besluitvorming zal zijn opgenomen over de afrekenbaarheid. Wat het spanningsveld oplevert is de mate waarin gedetailleerd gaat worden, want als spreker de lijst met verkeers- en vervoersprojecten laat zien waar de provincie mee bezig is en die de komende jaren vorm zullen moeten krijgen, dan zouden de staten niet graag wensen dat zij over al die projecten een beslissing zullen moeten nemen. Het probleem is bovendien dat over heel veel van die projecten nog geen detailbeslissingen kunnen worden genomen omdat de nadere uitwerking en detaillering nog moet plaatsvinden en voor een deel ook weer afhankelijk is van planologische regelingen en dergelijke, evenals de aanbestedingsuitkomsten. Waar het om gaat is dat er een aantal hoofdkeuzes wordt gemaakt en een aantal hoofdlijnen wordt uitgezet. Daarbij is het de vraag of daar zoveel geld voor dient te worden uitgetrokken als nu in deze Voorjaarsnota is opgenomen. Het is aan het college om dit geld op die manier uit te geven en dat achteraf te verantwoorden. Dat betekent niet dat op dit moment en detail over alle projecten een beslissing kan worden genomen. Op het moment dat het geld er niet is en het financiële kader waarbinnen gewerkt moet worden er niet is, dan kunnen er geen uitvoeringsbeslissingen worden genomen, kunnen er geen afspraken met gemeenten worden gemaakt, kan er niet aan cofinanciering worden gewerkt en evenmin in Brussel om ondersteuning worden gevraagd. Dat zijn dus de Scylla en Charibdis waar staten en college tussendoor moeten varen om te zorgen dat zij elkaar in evenwicht houden. Het is ook nog wat zoeken om vast te stellen waar precies de grens ligt van wat er vooraf allemaal moet worden geleverd en wat achteraf wordt afgerekend. Deze zomer zullen staten en college afspraken maken over hoe gedetailleerd die afrekening precies moet zijn en bij de begrotingsbehandeling kunnen de staten dan aangeven in hoeverre dat voldoende is. Er komen verder nog heel veel andere momenten in het jaar waarop de staten het kader nader zullen instellen. Dat geldt niet alleen voor de portefeuille waar spreker verantwoordelijk voor is, maar ook voor de beleidsterreinen waarop de collega-gedeputeerden zich begeven. De heer Langenkamp heeft opgemerkt dat het Drentse beleid met betrekking tot het vergroten van de bereikbaarheid sterk lijkt op wat in de Randstad is gedaan, namelijk meer wegen aan-

leggen. Spreker is van mening dat er in Drenthe zeker geen beleid wordt gevoerd zoals dat in de Randstad zou zijn gebeurd. Het college vindt namelijk dat er in Drenthe binnen het POP en Kompas van het Noorden een heel goede mix wordt gemaakt van de ruimtelijke en sociale omgeving waarbinnen het beleid met betrekking tot bereikbaarheid vorm krijgt en het college is daar via de thema's en programma's buitengewoon integraal mee bezig. Dat betekent dat er geen randstadsituatie zal kunnen ontstaan. In de Randstad is namelijk veel te weinig geïnvesteerd in de infrastructuur, waardoor het openbaar vervoer er daar ook niet vlot doorheen kan. Het is dus een wisselwerking. Verder merkt hij op dat ondanks de ideologische visie van de heer Langenkamp op het openbaar vervoer, het een feit is dat het aandeel van het openbaar vervoer in het totaal aantal reizigerskilometers slechts 2% bedraagt. Dat zijn hele kleine feitelijke aantallen en op het moment dat dat wordt verdubbeld dan gaat het nog maar om een fractie van het totale aantal reizigerskilometers. De constatering is in de afgelopen jaren dan ook geweest dat daar waar mensen van A naar B willen voor hun werk, hun sociale activiteiten of hun zorgvoorzieningen, dit gefaciliteerd moet worden en daar waar die stromen te dik worden zal er extra moeten worden geïnvesteerd in de infrastructuur en (de exploitatie van) het openbaar vervoer. Dat is de mix die er wordt gemaakt en die in Groningen en Assen al expliciet zichtbaar is gemaakt. De heer De Jong heeft gevraagd naar wat de verschuivingen in het POP betekenen voor het sectorbeleid. De accenten die het college aangeeft, hebben natuurlijk een relatie met het sectorbeleid en dat betekent dat datgene wat de provincie in de sector verkeer en vervoer, maar ook in de sector water, doet in zijn toonvorming één op één gaat samenlopen met het stedelijk gebied, het landelijk gebied en met de financiering. Op het moment dat er wordt gewerkt aan Duurzaam Veilig in het landelijk gebied, dan zal een deel van de financiering daarvan gezamenlijk geschieden met gelden uit Vitaal platteland en omgekeerd, aangezien de leefbaarheid op het platteland en de groene omgeving gelijktijdig worden vormgegeven. Als dat dan slim wordt aangepakt dan wordt dit ook gecombineerd met beheer en onderhoud, want als die zaken allemaal achter elkaar aan worden gedaan dan wordt het wel erg duur.

De heer Popken heeft gevraagd waar het bedrag van € 32 miljoen vandaan komt. Dat is heel helder, want het is de totale optelsom van bezuinigingen die er zijn gedaan, inverdieneffecten en inkomstenverhogingen door een kleine verhoging van de belastingcapaciteit. Als de provincie een grote verantwoordelijkheid krijgt vanuit de rijksoverheid en/of de samenleving dan moet de provincie zich daarvoor durven inzetten, en dat kost geld. Verder komt een deel van het bedrag uit vrijgevallen middelen en het totaal ervan leidt ertoe dat een bepaald bedrag beschikbaar komt. Dit alles heeft tot gevolg dat wat voorligt, leidt tot een structurele last van € 2,2 miljoen. Over de gevolgen van de ambtelijke organisatie merkt hij op dat de extra investeringen - die veel hoger zijn dan de afgelopen jaren gewoon was - behoorlijk wat gevolgen hebben, aangezien er meegefinancierd wordt in de projecten en er mogelijk verschuivingen zullen plaatsvinden. Het vorenstaande betekent dan ook een enorme krachtsinspanning voor het ambtelijk apparaat. Ten aanzien van de opmerkingen en kanttekeningen die er gemaakt zijn over de deur tot deurbenadering en het openbaar vervoer, merkt hij op dat deze op zich begrijpelijk zijn maar dat dit expliciet aan de orde zal komen in de Uitwerkingsnota verkeer en vervoer en in de Visie op het openbaar vervoer. Met betrekking tot de vragen van de heer Slagter over leer-werkplaatsen merkt hij op dat daar al rekening mee wordt gehouden. Hij zegt toe dat er zal worden gekeken of, en zo ja, op welke wijze deze leer-werkplaatsen een structurele plaats in het geheel kunnen krijgen en wat dit betekent, want er moet goed worden gekeken wat de markt kan dragen. In het kader van werkgelegenheidsbeleid is het creëren van leer-werkplaatsen niet het enige wat er gedaan kan worden. Immers, uit de projecten komt in ieder geval expliciet werkgelegenheid voort en door een goede infrastructuur neer te leggen, evenals goede openbaarvervoersvoorzieningen te creëren naar de economische centra worden randvoorwaarden geschapen, want een bedrijf vestigt zich alleen daar waar het bedrijf bereikbaar is om er te komen en om zijn goederen af te kunnen voeren.

(De heer Swierstra verlaat de vergadering.)

Mevrouw HAARSMA antwoordt dat de kernvraag van de heer Slagter ten aanzien van de ontwikkeling van het stedelijk gebied het provinciaal belang

bij de ontwikkeling van het stedelijk belang betrof. De heer Slagter somt een aantal zaken op die in de Voorjaarsnota wordt genoemd. Spreker denkt dat het volstrekt helder is dat de stedelijke ontwikkeling vreselijk belangrijk is. Bekend is dat de steden de motor van de economie vormen en dat heeft de provincie als zodanig in het POP heel duidelijk omschreven. Aan de andere kant is het volstrekt helder dat met het oog op alle ontwikkelingen die er in Noord-Nederland gaande zijn en de volgende periode in het kader van het Kompas van het Noorden, de provincie met de stedelijke ontwikkeling verder moet. De Nota ruimte geeft ook aan dat de provincie haar regierol moet oppakken en dat er meer verantwoordelijkheden aan lagere overheden, waaronder de provincie, worden overgedragen, dus daar past het ook precies in. Het punt is wel dat het college en de staten zich hebben gecommitteerd aan de regiovisie en daar komen aanzienlijke opgaven uit naar voren waar de provincie flink op in moet spelen. Het is volstrekt helder dat de provincie aan de slag moet met de integrale aanpak van de steden. De heer Slagter geeft aan dat hij tot nu toe alleen nog maar gemeenschappen heeft gelezen en hij vraagt of de provincie er wat meer bovenop wil gaan zitten. Dit blijft een lastig punt, maar aan de andere kant is de provincie er samen met de gemeenten heel goed toe in staat om te kijken wat de ontwikkelingen in de steden op dit moment zijn en waar de speerpunten liggen waar het accent op moet liggen. Stel dat er in Assen, Hoogeveen of Emmen een stationsgebied geherstructureerd moet worden of er dient een schouwburg of cultureel centrum te komen, dan is dat in het belang van de bewoners van Drenthe, want zowel een hoge mate van bereikbaarheid als voorzieningenniveau dient gerealiseerd te worden om de steden op te krikken. Dat kan worden gedaan door kennis en expertise te leveren, gezamenlijk met de gemeenten te lobbyen, netwerken aan te boren en te kijken welke subsidiepotten er zijn. Het is ook de bedoeling om aan het einde van deze collegeperiode een uitvoeringsprogramma te hebben voor de langere termijn want het is natuurlijk geen kwestie van drie jaar die nog te gaan is, want het gaat om een langere termijnvisie op de rol en positie van de Drentse steden, dus wat dat betreft moet er een uitvoeringsprogramma komen te liggen.

Het zal ook duidelijk zijn dat het college aan het einde van deze periode concrete plannen uitge-

werkt wil hebben. Daarom wordt nu gekeken wat de speerpunten zijn in de steden. Daar wordt dan ook nu een ronde langs alle gemeenten gemaakt om te kijken hoe dat vorm en inhoud moet worden gegeven. Het zal ook duidelijk zijn dat het college aan het einde van deze drie jaar ook resultaat wil boeken. Tijdens een eerder overleg heeft spreker al eens aangegeven dat het het voornemen van het college is om te kijken of er in de woonplannen daadwerkelijk prestatieplannen kunnen worden gemaakt. Zij wil dit doen met gemeenten en woningcorporaties om te kijken of daadwerkelijk de zaak van de grond kan worden getrokken en de woningbouw op een hoger niveau kan worden gebracht. De vraag is gesteld waaraan wordt gedacht bij het aanstellen van een procesmanager. Kijkend naar de ontwikkeling zoals het college dit voorstelt, dan past dat wel degelijk in het gehele traject, maar uit de uitvoeringsplannen moet blijken hoe zich de aanstelling van een procesmanager zich verhoudt tot de wensen en mogelijkheden bij de gemeenten. Al met al denkt spreker dat het van essentieel belang is dat het college de komende jaren zorgt dat de stedelijke ontwikkeling goed van de grond komt, inclusief alle processen die daarom heen aan de orde zijn. De heer Langenkamp heeft een suggestie gegeven en die neemt spreker mee. Daar waar het gaat om het sociale gezicht van de Voorjaarsnota merkt zij op dat de ontwikkelingen die gaande zijn in de stedelijke ontwikkeling ook te maken hebben met het sociale gezicht van de provincie, want er zijn ook mensen in het landelijk gebied die naar een bioscoop of schouwburg in het stedelijk gebied willen. Ook dat heeft met leefbaarheid te maken, evenals met het sociale gezicht van dit beleid. De heer Slagter opperde dat hij wilde kijken of er stenen kunnen worden gestapeld, maar bekend is dat de provincie geen stenen stapelt. Wel is het zo dat de provincie een aanzienlijk bedrag uittrekt voor de multifunctionele dienstencentra en dit loopt op dit moment erg goed in de zin dat gemeenten bezig zijn om concrete plannen te maken om te kijken hoe dit een forse impuls kan krijgen. Zij denkt dan ook dat de provincie op een heel sociale manier bezig is indien die ambitie kan worden gerealiseerd.

TWEDE TERMIJN

De heer SLAGTER had het in eerste termijn over de ambities van de provincie en de verwezen-

lijking ervan en dat dat nog niet zo'n eenvoudig traject is. De gedeputeerde verwees bij haar bespreking van de Nota ruimte naar de regierol van de provincie. Hij kan zich ook voorstellen dat de provincie zelf doelen stelt met betrekking tot de kwaliteitsontwikkeling die de provincie voorstaat. Of zegt de provincie dat zij de regierol heeft en vraaggericht werkt? Dat laatste betekent dat gemeenten met hun plannen en wensen naar de provincie moeten komen, dat de provincie die plannen bekijkt en vervolgens deze plannen faciliteert. Dat is een andere houding dan dat de provincie zichzelf doelen stelt met betrekking tot datgene waaraan die plannen worden getoetst en waar de provincie dan ook in gaat sturen. Dit is het moeilijke punt dat hij ziet en bij cofinanciering komt hij dit probleem tegen, maar ook in de regiovisie Zuid-Drenthe, die ook op samenwerking met gemeenten is gericht en die om die reden niet goed van de grond komt. Dat er net als bij verkeer en vervoer wordt gewerkt naar een uitvoeringsprogramma is een goede ontwikkeling. Dat wordt overwogen om in de woonplannen prestatieafspraken op te nemen is een goede richting. Dat de stedelijke ontwikkeling ook een sociaal gezicht bevat is natuurlijk zo, maar een voorbeeld is dat er dorpskernen zijn waar gemeenten geen geld hebben om multifunctionele dienstencentra te ontwikkelen. Er zou een overzicht moeten komen waar die knelpunten spelen en er moet een of andere constructie worden bedacht om dit toch te kunnen realiseren, zonder dat de provincie zich daar financieel aan ophangt. Gekeken moet worden of de provincie hierin meer kan doen dan alleen het proces aansturen.

De heer LANGENKAMP merkt op dat destijds met gedeputeerde De Vries al de afspraak was gemaakt dat met betrekking tot de woonplannen er prestatieafspraken zouden worden gemaakt. Het verbaast spreker dan ook dat mevrouw Haarsma nu aangeeft dat daar nu pas mee begonnen gaat worden, want volgens spreker is twee jaar geleden al gezegd dat de provincie sturing zou aanbrenge in de woonplannen door middel van het maken van prestatieafspraken. Ook toen had spreker het al over het belonen van gemeenten indien zij meer sociale huurwoningen zouden realiseren. Dat is in de woonplannen al afgesproken en in die zin zou hij het betreuren indien die discussie opnieuw plaats zou vinden. De gedeputeerde heeft het over een uitwerkingsprogramma,

dat hij op zich een goed idee vindt. De gedeputeerde zei ook dat het jaren gaat duren en dat doet hem enigszins denken aan de vraag van de heer Haikens waar de provincie nu eigenlijk over beslist. Nu gaat dit over de lange termijn, er worden bedragen voor vastgesteld, maar waar gaat het dan eigenlijk over? In hoeverre is dit controlebaar, afrekenbaar enzovoort? Dat het college daar naartoe wil werken vindt hij prima en dat dit met de gemeenten samen moet gebeuren is logisch. Daarvoor zal de provincie ook de woonplannen weer moeten herschikken en daar zal de provincie dan op sturen. In hoeverre blijven dit mooie woorden voor de partij die de regierol speelt of gaat de provincie daar werkelijk op sturen? Voorbeeld daarvan is belonen van gemeenten die de bouw van sociale huurwoningen realiseren. Hoe kijkt de gedeputeerde daar tegenaan?

Mevrouw HAARSMA merkt naar aanleiding van wat de heer Langenkamp heeft opgemerkt op dat de provincie vooral een visie moet uitdragen. De visie van de provincie ten aanzien van stedelijke ontwikkeling is er niet een van een paar jaar, maar die visie moet visionair zijn in de zin dat de provincie weet waar het in de toekomst naartoe wil. Dat doet de provincie niet alleen, maar samen met de gemeenten. De provincie kan niet bepalen voor de gemeenten wat er gaat gebeuren, want dat is een gezamenlijke klus en daar moeten provincie en gemeenten gezamenlijk over nadenken met de nodige expertise, want anders komen partijen daar niet uit. Natuurlijk gaat dit met geld gepaard, maar spreekster zou het eerst over die visie willen hebben. Het zal duidelijk zijn dat een dergelijke visie politiek ook gedragen moet worden en daarover moeten provincie en gemeenten dus met elkaar in gesprek. Als het gaat over de woonplannen dan is dat daaraan annex. Bekend is dat het college die woonplannen op een adequate en doelmatige manier wil invullen, zodat er ook werkelijk iets met die woonplannen kan worden gedaan. Het mag niet zo zijn dat er een mooi woonplan wordt ingeleverd en dat er vervolgens niet meer naar wordt gekeken omdat er geen contact met de gemeenten bestaat om te kijken wat die gemeenten ermee hebben gedaan. Dat betekent dat er goed gekeken moet worden welke afspraken provincie en gemeenten met elkaar maken over die woonplannen. Ook daar geldt namelijk dat er wel prestatieafspraken gemaakt kunnen worden, maar dan moet wel bekend zijn wat er

gaat gebeuren als die prestaties niet gehaald worden. Hierbij gaat het niet alleen om prestatieafspraken, maar wordt er ook gekeken naar allerlei doelgroepen, zoals starters op de woningmarkt of nieuwkomers. Daar is de provincie heel druk mee bezig en op dit moment loopt er een pilotproject in de gemeente Westerveld om te kijken hoe die woonplannen zo efficiënt en doelmatig mogelijk kunnen worden ingevuld. Het is haar wens om daar zo concreet en helder mogelijk afspraken over te maken. Daarbij hoeft de heer Langenkamp zich geen zorgen te maken dat discussies van jaren her weer over worden gedaan, want het is de insteek om vooruit te kijken en met concrete zaken aan de slag te gaan. Met betrekking tot de opmerking van de heer Slagter over degene die de doelen gaat stellen, merkt spreekster op dat provincie en gemeenten moeten samenwerken. De provincie kan niet alleen bepalen wat de gemeenten moeten doen. Het gaat om een gezamenlijke klus. Zoals wellicht bekend is speelt er nogal wat in de gemeenten Coevorden, dus het is van groot belang om te kijken wat nu daadwerkelijk een doelstelling is die de provincie en de gemeente Coevorden willen realiseren op korte termijn. Er wordt daarbij gewerkt met programma's en dat betekent dat doelstellingen moeten worden geformuleerd en dat selectief te werk moet worden gegaan. In drie jaar tijd kan ook niet gigantisch veel in stenen worden neergezet, maar gezamenlijk moeten de provincie en de gemeente doelen gaan realiseren en keuzes maken. De provincie zal vanuit haar expertisenetwerk kijken hoe dit gezamenlijk naar de toekomst toe kan worden gerealiseerd. Wat spreekster betreft is het dus een gezamenlijk verhaal van provincie en gemeenten.

De heer HAIKENS merkt op dat de heer Slagter heeft gevraagd of de provincie meer kan doen dan alleen een regiefunctie vervullen. Voor de plattelandsgemeenten in deze provincie geldt dat maatschappelijke voorzieningen zoals bibliotheek en dergelijke de laatste vijftig jaar een vorm hebben gekregen die eigenlijk niet langer kan. Vandaar ook dat er veel wordt gesproken over het bouwen van multifunctionele dienstencentra. Dat betekent dat gemeenten voor allerlei mogelijke opgaven komen te staan en dat niet langer alleen meer kunnen.

Mevrouw HAARSMA merkt op dat in de Voorjaarsnota een vijftal steden genoemd is waar dergelijke centra gevestigd dienen te worden. Als het gaat over de multifunctionele dienstencentra dan is dat natuurlijk een punt. Van het geld dat voor deze centra is uitgetrokken, is bekend dat daar geen gebouwen voor neergezet kunnen worden. Aan de andere kant is het zo dat dergelijke centra ook geëxploiteerd moeten worden en als er gekeken wordt naar het hele verloop van het proces dan moet de gemeente uiteraard kijken wat de wensen zijn, maar ook hoe een dergelijk centrum draaiende gehouden kan worden. Het kan namelijk zijn dat de exploitatie van een dergelijk gebouw behoorlijk ingewikkeld is. Aan de hand van praktijkvoorbeelden uit de andere omringende provincies wordt duidelijk dat de exploitatie van een dergelijk centrum het grootste knelpunt vormt. Met heel veel partners moet hier dus naar worden gekeken en vooral een woningbouwcorporatie speelt een belangrijke rol om te kijken hoe dit kan worden gecontinueerd. Daarom heeft de provincie ook gezegd dat het van essentieel belang is om dit proces goed neer te zetten om te garanderen dat het een en ander haalbaar blijft. Indien de heer Slagter dan verder wil gaan dan zal zij dat zeker ondersteunen, maar het is dus niet eenvoudig een kwestie van een gebouw neerzetten.

De heer HAIKENS merkt op dat de huidige situatie in de dorpen een grotere vorm van organisatiestructuur noodzakelijk maakt. Op de een of andere manier zal de leefbaarheid van die dorpen op peil moeten worden gehouden en dat valt en staat met onder anderen onderwijsvoorzieningen.

Mevrouw HAARSMA merkt op het hier volstrekt mee eens te zijn en daarover in de laatste statenvergadering ook al iets te hebben gezegd. De verantwoordelijkheid van de provincie op het gebied van onderwijs en onderwijsachterstanden is echter heel miniem. Wel gaat de provincie op het gebied van de infrastructuur van werk, onderwijs en kennis steeds verder. De provincie heeft dan ook al overleg gehad met de minister over onderwijsachterstanden, maar hierin staat de provincie gelukkig niet alleen. Daarbij heeft spreker in overleg met collega-gedeputeerden in Friesland initiatief genomen om te kijken wat de provincie op het gebied van onderwijsachterstanden kan doen. Dat is niet simpel, maar dat er iets moet gebeuren is volstrekt duidelijk.

Op dit moment lopen er twee projecten op dit gebied, te weten het Argonaut-project en Taskforce en daarbij worden ook resultaten geboekt, maar de vraag is of dat een continu beleid is. Daarnaast speelt ook de vraag in hoeverre dit meetbare resultaten heeft opgeleverd waarop deze projecten kunnen worden afgerekend. Uit het Sociaal rapport blijkt welke knelpunten er bestaan op het gebied van onderwijsachterstanden. Zij is het wat dat betreft volledig met de heer Haikens eens, maar het is lastig om daar als provincie invulling aan te kunnen geven. Brede school en multifunctionele dienstencentra zijn allemaal speerpunten waar de provincie mee aan de slag gaat en in de Commissie CWZ is daar ook al uitvoerig over gesproken. Het zijn dus speerpunten, maar de provincie zal dit met alle betrokken partijen aan de vork moeten steken. Daarnaast krijgen ook de gemeenten met bezuinigingen te maken, waardoor gemeenten geen geld beschikbaar hebben voor de nieuwe situatie, dus de vraag is waar nog meer geld vandaan kan worden gehaald dan alleen bij de provincie en de gemeenten. Daar is de provincie op dit moment druk doende mee, maar het kost heel veel tijd.

De heer SLAGTER is blij met het verhaal van de heer Haikens ter ondersteuning van de plattelandsontwikkeling. Voor de exploitatie van multifunctionele dienstencentra zijn best oplossingen te bedenken. Daarbij denkt spreker wel dat de provincie geen lasten op zich moet nemen voor de langere termijn. Een ander punt dat spreker heeft aangevoerd is de stedelijke ontwikkeling. De provincie dient daarbij wel vast te stellen wat zij belangrijk vindt, want er komen stedelijke ontwikkelingsplannen binnen en daarin kan de provincie selecteren. Dat is een kwestie van sturen, terwijl spreker constateert dat de gedeputeerde het vooral laat afhangen van de plannen die van de steden komen. Zo gaat het bij Coevorden om de historische stadskern, terwijl Hoozevee met oude wijken zit en graag wil herstructureren. Spreker denkt dat de provincie daar best zelf wat kleur en sturing aan kan geven.

De heer DE JONG merkt op dat zijn verhaal enigszins aansluit bij dat van de heer Slagter. Het kleur geven aan de ontwikkelingsplannen kan de provincie doen door prioriteiten te stellen voor verstedelijking, waarbij de provincie haar eigen wensen naar voren kan brengen, teneinde

provinciale doelen te halen.

Indien de gedeputeerde met haar wensen naar gemeenten gaat, dan zal zij toch wat wisselgeld moeten hebben voor onderhandelingen, want in de lokale situatie opereren lokale corporaties als marktpartijen, terwijl de gemeenten te maken hebben met eigen besluitvormingsprocessen. Het gaat bovendien vaak om ingewikkelde exploitaties en soms kan een provincie zelfs verstoringen werken op een dergelijk proces, want ineens komt er een andere, provinciale prioriteit om de hoek kijken. Als er geen provinciaal geld beschikbaar is, hoe moeten dan in vredesnaam provinciale wensen op lokaal niveau kleur worden gegeven?

Mevrouw HAARSMA vindt dat de heer De Jong nu een doemscenario schetst, want zij heeft niet het gevoel dat daar een knelpunt ligt. Als zij kijkt naar de gesprekken die met de gemeenten plaatsvinden, dan zijn deze heel blij met het voorstel dat de provincie nu voor heeft liggen om in het kader van de stedelijke ontwikkeling de regierol op te pakken. Daar is zij dan ook niet zo bang voor en indien zij de indruk heeft gegeven dat de provincie geen prioriteiten wil stellen, dan is dat niet het geval. Aan de hand van het collegeprogramma - waarin ook de stedelijke ontwikkeling een plaats heeft - en de Voorjaarsnota, is genoemd waar het college het accent op wil leggen. Die accenten worden niet eenzijdig vastgesteld, maar van meerdere kanten. In de Voorjaarsnota staat echter wel degelijk waar het college de accenten zou willen neerleggen. Dat spoort ook zeer zeker met de gemeenten. Het gaat daarnaast ook om het totale gebeuren, waarbij de bereikbaarheid, de waterberging, architectuur en allerlei andere zaken op elkaar ingrijpen en om een integrale aanpak van de stedelijke ontwikkeling vragen. Het is dus niet zo dat even wordt bepaald dat de provincie morgen iets in een bepaalde gemeente gaat doen, maar het gaat om een samenhang der dingen. De provincie stelt daarbij zeker haar prioriteiten, maar dat moet ook sporen met de wensen van gemeenten.

De heer DE JONG vraagt of het dan niet raadzaam is om hier wat grotere bedragen voor op te nemen, want indien dit allemaal erg belangrijk is dan zijn er relatief summiere bedragen voor opgenomen in de Voorjaarsnota.

Mevrouw HAARSMA merkt op dat indien de staten hier meer geld voor zouden willen uittrekken, zij dit graag hoort. In deze Voorjaarsnota wordt het idee aan de staten voorgesteld wat de provincie hieraan wil gaan doen. Het uitvoeringsprogramma moet er nog aangehangen worden en dat is in de maak. Spreekster komt nu dan ook nog niet met concrete bedragen aanzetten omdat zij dat simpelweg nog niet weet.

De VOORZITTER sluit de bespreking van dit agendapunt af.

(De voorzitter schorst de vergadering van 13.10 uur tot 13.25 uur.)

11. Notitie van 4 april 2004 over haalbaarheid zweeftrein

De heer WIERINGA merkt op dat hij de commissie een notitie heeft doen toekomen over de eventuele zweeftrein. Zijn fractie heeft hierover nog geen standpunt ingenomen, maar hij wil graag weten hoe de overige commissieleden hier tegenaan kijken. Hij wil namelijk een goede afweging maken alvorens er weer iets wordt neergelegd waarvan de staten later zullen zeggen dat dit anders had moeten.

Mevrouw HUISMAN merkt op dat Drents Belang erg haar best heeft gedaan met deze nota. Zij is er verbaasd over dat de heer Wieringa zegt dat Drents Belang nog geen standpunt inneemt, want volgens spreekster is deze nota alleen maar afwijzend. De timing van deze nota is echter helemaal verkeerd, want dit is nu nog niet aan de orde. Er dient eerst een bestuursovereenkomst te worden getekend, daarna komt er een programma van eisen, de prijsvraag en vervolgens wordt pas gekeken wat de beste vorm is voor de Zuiderzeelijn. Deze nota is dus veel te vroeg. Zij voegt echter de notitie bij haar stukken betreffende dit punt en wellicht kan deze ook aan de heer Alders worden gestuurd, zodat deze de notitie mee kan nemen in zijn overwegingen.

De heer HAIKENS sluit zich aan bij mevrouw Huisman. De energie die Drents Belang in deze notitie heeft gestoken had wellicht effectiever kunnen worden gebruikt op het moment dat het daadwerkelijk aan de orde was. Het is nu volstrekt niet aan de orde en hij zal de notitie voegen bij de

stukken die met de Zuiderzeelijn te maken hebben. Te zijner tijd kan de notitie worden gebruikt als signaal, maar niet meer dan dat.

De VOORZITTER merkt op dat op dit moment het dagelijks bestuur van de stuurgroep van de noordelijke provincies in gesprek is met het ministerie over de laatste punten en komma's. In Drachten heeft spreker een bijeenkomst kunnen bijwonen waar de heer Alders voorlichting heeft gegeven over welk traject er nog moest worden gevolgd. In dat traject zou deze notitie best kunnen worden gebruikt, want er staat een aantal waardevolle dingen in. Op dit moment heeft verdere discussie over deze notitie geen zin.

De heer POPKEN merkt op dat de zweeftrein slechts één optie is. Deze verbinding zou ook in de hogesnelheidslijn kunnen worden geprojecteerd. Heeft Drents Belang daar dezelfde visie op als op de zweeftrein?

De heer WIERINGA geeft aan met deze notitie de discussie over wat wel of niet gebeuren moet op gang te hebben willen brengen. Deze notitie is opgesteld om tijdig die discussie te kunnen voeren, zodat straks op het moment dat er besluiten moeten worden genomen dit goed is doorgenomen. Hij is bang dat er straks automatisch voor de zweeftrein gekozen wordt, terwijl er onvoldoende onderzoek naar gedaan is. Het is een heel nieuwe techniek waarvan tot nu toe alleen in China gebruik wordt gemaakt. In Duitsland loopt het als een proefproject en was het de bedoeling om in de richting van Hamburg een dergelijke lijn aan te leggen, maar er is voor gekozen om daar nog even mee te wachten omdat er enorme investeringen moeten worden gedaan. Het is van het grootste belang dat alle vier mogelijkheden duidelijk tegen het licht worden gehouden en dat er niet al in één bepaalde richting wordt gewerkt. Alle vier opties moeten dus onafhankelijk van elkaar tegen het licht worden gehouden.

De heer POPKEN constateert dat de heer Wieringa nu de oprichting van een onafhankelijke werkgroep suggereert die alle vier opties moet gaan onderzoeken. Bedoelt hij dan een nieuwe werkgroep naast de stuurgroep?

De heer WIERINGA merkt op dat de stuurgroep niet onafhankelijk is. Hij wil dat een onafhankelijke werkgroep dit beoordeelt.

De heer POPKEN merkt op dat de heer Wieringa dit verzoek tot instelling van een onafhankelijke werkgroep aan de commissie moet voorleggen.

De heer PETERS vraagt of de heer Wieringa bekend is met de procedure zoals die tot nu toe is gehanteerd en waarin beschreven staat welke inspraakmomenten er zijn voor raden, staten, maatschappelijke organisaties en burgers. Betekent dat dat de heer Wieringa daar geen vertrouwen in heeft en een andere manier van beoordeling wenst van de situatie?

De heer WIERINGA antwoordt dat dat klopt. Hij wil graag een onafhankelijke groep die dit gaat beoordelen. Hij heeft onvoldoende vertrouwen dat de stuurgroep onafhankelijk is.

De heer JONKER vraagt of de heer Wieringa dit kan onderbouwen.

De heer WIERINGA antwoordt dat het logisch is dat indien bekend is dat een groep een bepaalde richting op wil, zij ook probeert om dat te verwezenlijken. Daarom moet er een onafhankelijke groep worden ingesteld om dit te beoordelen, wat leidt tot een juiste beslissing.

De heer HAIKENS merkt op nu geen tijd en energie te willen steken in een inhoudelijke discussie op dit punt.

De VOORZITTER concludeert dat Drents Belang vragen en twijfels heeft bij de procedure die zal leiden tot besluitvorming op dit punt. Die vragen en twijfels worden niet gedeeld door een meerderheid van de overige fracties. Hij stelt voor dat Drents Belang deze notitie in een later stadium van de besluitvorming nog eens inbrengt.

12. Statenstuk 2004-130, Evaluatie uitvoering Regiovisie Zuid-Drenthe/ Noord-Overijssel

De heer IDEMA merkt op dat de PvdA-fractie kennis heeft genomen van het rapport Een goede buur is beter dan een verre vriend van de B&A-groep en is toch enigszins teleurgesteld door de uitkomst van de aanbevelingen.

De verschillende partners zijn op 7 maart 1997 ambitieus van start gegaan met het formuleren van de doelstelling dat de regio in 2030 volledige werkgelegenheid moet kennen, terwijl gelijktijdig de kwaliteit van het gebied als woon- en leef-omgeving duurzaam zou moeten zijn versterkt. Daar kan niemand het mee oneens zijn. Deze ambitie was en is uitstekend, gezien het feit dat deze regio qua werkgelegenheid, opleidings-niveau en netto besteedbaar inkomen achterloopt ten opzichte van de rest van Nederland. Hij had gehoopt dat vooral Zwolle en Emmen de voorttrekkersrol op zich zouden nemen en het verbaast hem dat dit niet is gebeurd. Dat is een gemiste kans. Verder stelt het rapport dat op het gebied van ruimtelijke ordening geen sprake is van een duidelijk herkenbare gezamenlijke inbreng. Wat hadden de bestuurders voor ogen toen zij vanaf 1997 met deze ambitie aan de slag gingen? Grensoverschrijdende bedrijventerreinen, grensoverschrijdende uitleglocaties of grensoverschrijdend natuurgebied? Waarom is dit niet van de grond gekomen? Het is wel erg zuur om te moeten constateren dat vijf jaar is geprobeerd om samen te werken vanuit een gezonde ambitie, maar dat er weinig van terecht gekomen is. Hij maakt zich vooral zorgen over het zuidelijk gedeelte van Drenthe en de winst waar in het rapport over wordt gesproken, namelijk dat gemeenten en provincies elkaar beter hebben leren kennen en elkaar makkelijker vinden, vindt hij op dit punt een te mager resultaat. Denkt het college dat de nieuwe samenwerkingsverbanden wel een kans van slagen hebben? Zo ja, welke garanties worden er dan afgegeven? Er wordt een lichte koepelconstructie aanbevolen, maar is die niet te vrijblijvend en wordt zodoende weer dezelfde fout gemaakt? Wat wordt verstaan onder een provinciale en bestendig actieve partner? Wat gebeurt er met de lopende projecten?

Mevrouw BERKMAN merkt op dat de eerste vijf jaar waarin deze regiovisie van kracht is, is verstreken. Van november 2003 tot maart 2004 is een evaluatie uitgevoerd door B&A-groep te Deventer. GroenLinks heeft van de betrokken partijen begrepen dat zoals het nu is geregeld, het niet werkt. Er zijn per regio te veel verschillen. Zij stemt in met de adviezen en standpunten van het bestuurlijk overleg regiovisie. GroenLinks vraagt zich wel af waarom er een duur bureau is ingeschakeld om vier maanden bezig te zijn om tot

een eindverslag te komen. Volgens spreker hadden betrokken partijen dit voorstel ook zelf kunnen creëren. Dat had tijd en geld gescheeld. Als aandachtspunt wil zij meegeven dat de plattelandsgemeenten extra aandacht behoeven. Er moet gekeken worden naar de bijzondere plaats die de toeristische gemeente Westerveld inneemt. Op wat voor manier en met welke samenwerkingsvorm komt deze gemeente tot zijn recht? Is er bij Westerveld geïnformeerd wat deze gemeente wil? De voorkeur van een voorttrekkersrol gaat naar de plaatsen Emmen en Zwolle. Spreekster zou liever zien dat dit rouleert, want zo kunnen kleinere gemeenten ook aan de beurt komen en kan iedereen er een persoonlijke noot aan geven. De conclusie van GroenLinks is dat zij akkoord kan gaan met de voorgenomen besluiten.

De heer DE JONG kan zich voor een groot deel vinden in de woorden van de heer Idema. Waarom werkt het nu juist contraproductief indien de oude vormen van overleg worden voortgezet?

De heer POPKEN heeft kennisgenomen van het rapport Een goede buur is beter dan een verre vriend. Dat laatste geldt overigens in het dagelijks leven ook meestal. Waar over wordt gesproken is samenwerking tussen Drenthe en Overijssel. Wat opvalt is dat de oude regeling wordt ingetrokken en de provincie treedt in feite voor een groot deel terug in de regie van dit onderdeel. Gemeenten en samenwerkingsverbanden blijken toch moeilijk met elkaar overweg te kunnen. In dat kader is het wel belangrijk dat de provincie daarin een ondersteunende rol krijgt. Er wordt immers al vijf jaar aan gewerkt en als het op dezelfde manier door gaat dan is over vijf jaar weer hetzelfde punt bereikt. De provincie moet er goed over nadenken om er meer bij betrokken te blijven dan nu wordt voorgesteld.

Mevrouw TIMMER merkt op dat het jammer is dat het zo is gelopen. Het heeft iets heel triests wanneer een dergelijk ambitieus voorstel tot een samenwerkingsproject op deze manier eindigt. Het is zo dat de betrokken partijen al lang een dergelijk einde aan zagen komen en dan vraagt ook spreekster zich af waarom een duur bureau er nog eens een vier maanden durend onderzoek aan moest wijden. Doorgaan met het een en ander betekent echter trekken aan een dood paard. Zij vindt het zeer opmerkelijk dat in het

rapport staat dat de grootste winst is te vinden in de immateriële opbrengsten. Houden die opbrengsten in dat de gemeenten aan elkaar hebben kunnen snuffelen en betere betrekkingen hebben kunnen aanknopen? Zij vraagt zich daarbij af of zij die betrekking al niet langer hadden moeten hebben. De vraag is hoe er nu verder moet worden gegaan, want kennelijk hebben de gemeenten Zwolle en Emmen die als trekker moesten fungeren niet aan de verwachtingen voldaan. De vraag is waar dit aan ligt en hoe er nu verder moet worden gegaan?

De heer ROELES constateert nu met enige schaamte dat bij de VVD-fractie de oorsprong lag van het initiatief voor regionale samenwerking tussen de regio Zuid-Drenthe en Noord-Overijssel. Door middel van een VVD-motie, die overigens voldoende steun had, heeft deze samenwerking zijn beslag gekregen in beide provincies. Het gaat om twee provincies, vijftien gemeenten en twee samenwerkingsverbanden die de handen ineen sloegen. Negentien organisaties hebben met elkaar een ambitieuze doelstelling geformuleerd, namelijk in 2030 moest de regio volledige werkgelegenheid kennen en tegelijk moest de kwaliteit van de regio als gebied om te wonen en te leven duurzaam zijn versterkt. Een uitvoeringsconvenant werd ondertekend en in dat convenant werd opgenomen dat elke vijf jaar een evaluatie zou worden gehouden. Dat was in de ogen van zijn fractie een zeer realistische gedachte. Vanaf de start van de samenwerking hebben vele bestuurders en ambtenaren zich ingezet voor een groot aantal projecten. Het ene project was soms wat meer succesvol dan het andere. Ook vanaf de start van deze regiovisie werden er jaarlijkse bijeenkomsten gehouden waar bestuurders, ambtenaren en politici werden bijgepraat over de ontwikkelingen in de lopende projecten. Opvallend was wel vaak dat de constatering ten opzichte van de daarvoor gehouden bijeenkomst weinig waren veranderd. De nadruk werd continu gelegd op het belang van samenwerking, maar ook bleek vaak dat het hemd nader is dan de rok. De lengte in kilometers van deze regiovisie werd zo langzamerhand wel eens gezien als een erg grote belemmering. Er werden steeds meer subregio's gevormd en dat was ook zeer begrijpelijk. Het voorzitterschap van deze regiovisie wisselde om de twee jaar over beide deelnemende provincies en dit jaar kreeg gedeputeerde Schaap de voorzit-

tershamer in zijn bezit. In de nieuwsbrief over de regiovisie werd in december 2003 wijs gesproken door de gedeputeerde. De kop van het artikel, waarin het interview met de nieuwe voorzitter werd gepubliceerd, gaf aan dat hij een frisse start wilde maken, maar gaf ook gelijktijdig te kennen dat de evaluatie bindend zou zijn. In de ogen van zijn fractie is dit een terechte constatering. Die evaluatie ligt nu voor hem en al tijdens een rondetafelgesprek in dit provinciehuis op 27 januari 2004 werd duidelijk dat de evaluatie geen ondersteuning zou zijn van de optie om de regiovisie in haar volle omvang te handhaven. Toen bleek al uit een tussentijds rapport van het dure bureau B&A uit Deventer dat de politici hogere verwachtingen koesterden dan bestuurders en ambtenaren, terwijl de twee laatstgenoemden de trekkers van de visie waren. Zij deden dit echter wel op een realistische manier. De uiteindelijke conclusie die door het bureau werd getrokken, wordt volledig onderschreven door zijn fractie. Uit deze conclusies blijkt dat het niet alleen maar kommer en kwel is geweest. Deze samenwerking heeft wel degelijk zin gehad en zal een toekomst kunnen hebben. De samenwerking heeft partijen dichter bij elkaar gebracht en zij weten elkaar beter te vinden. Het netwerk is duidelijk verstevigd. Dat is de immateriële winst die hiermee verdiend is en dat kan best nuttig zijn. De kosten van deze regiovisie zijn niet te hoog geweest. Aanvankelijk is met veel enthousiasme en inzet aan het programma gewerkt. Toen de concrete resultaten uiteindelijk uitbleven werd het enthousiasme minder, wat heeft geleid tot de situatie waarin nu wordt verkeerd. Er is weinig draagvlak om de regiovisie te continueren en de gedeputeerde heeft dan ook groot gelijk dat de evaluatie bindend moet zijn. Het advies dat hieruit voortvloeit en dat is verwoord in het voorliggende statenstuk is dan ook volkomen terecht. Hij onderschrijft het uit zes punten bestaande advies dan ook volledig. Dat dit advies leidt tot de opheffing van de regiovisie in de huidige vorm is terecht. De toekomst zal dan ook zijn nieuwe samenwerking op een lager schaalniveau, waarbij het subregionaal wordt georganiseerd en het initiatief bij de gemeenten ligt. De provincies kennen hierin een minder prominente rol, waarbij er uitsluitend betrokkenheid van de provincies op projectniveau is. De VVD-fractie heeft geconstateerd dat de VVD-fractie met haar motie van een aantal jaren geleden niet het beoogde doel heeft bereikt,

maar deze heeft wel bijgedragen aan de positieve punten die in de evaluatie naar voren zijn gekomen. Hij kan zich vinden in dit voorstel.

De heer PETERS merkt op dat er vanaf het begin vanuit deze staten veel ondersteuning is geweest om deze regiovisie tot een goed einde te brengen. Daarbij werd deze regiovisie altijd vergelegen met de Regiovisie Groningen-Assen, die altijd heel succesvol is geweest. Die vergelijkingen zijn niet helemaal terecht, want het gaat om een ander soort regiovisie. Er werd ook minder geïnvesteerd in deze regiovisie en de laatste jaren zag je in deze staten dat er sprake was van een slinkend enthousiasme voor de regiovisie. Er werd wel geprobeerd om de regiovisie te stimuleren door allerlei aanreikingen. Er werd geconstateerd dat er een soort van aanjagerfunctie moest komen, zoals in de vorm van een projectbureau. Er zijn ook andere suggesties geweest maar dat enthousiasme is nooit echt goed van de grond gekomen. Iedereen kan zich dan ook wel vinden in het feit dat deze vorm beëindigd wordt, maar de vraag is hoe er nu verder moet worden gegaan. Het rapport geeft daartoe een aantal suggesties. Wordt er echter met het maken van een structuur een oplossing geboden? Het zou veel meer van de gebieden en de gemeenten zelf moeten komen om samenwerking te zoeken en te vinden in bepaalde onderwerpen en thema's op het gebied van gebiedsgericht beleid, want als het als een structuur wordt opgelegd dan vraagt hij zich af of er nu hiervoor wel enthousiasme ontstaat. Hij waarschuwt dat er nu wel enthousiasme is over de nieuwe structuur, maar dat er over een aantal jaren weer een teleurstelling verwerkt moet worden over datgene wat eruit is gekomen. Dat moet nu worden voorkomen, aangezien in de aanbevolen structuur Kampen en Zwolle een plaats krijgen, terwijl juist vanuit Zwolle die aanjaagfunctie gemist werd. Zwolle zoekt nu ook vooral de samenwerking met Kampen, zodat spreker denkt dat er vanuit die hoek niet al teveel te verwachten is. Met betrekking tot het rapport van B&A deelt hij mee dat de staten ook de hand in eigen boezem moeten steken, aangezien er staat dat de democratische kwaliteit in de vorm van betrokkenheid bij raden en staten te wensen heeft overgelaten. Dat mogen raden en staten zich aantrekken. Spreker weet niet wat het gevoel van de gemeenteraden hierover is. Ten aanzien van het inschakelen van het bureau B&A merkt hij op dat

ondanks toezeggingen er geen benchmarking is toegepast. Of deze structuren echter worden toegepast willen de staten graag vergelijken en is er absoluut benchmarking noodzakelijk. Is er bij het betalen van de rekening in het oog gehouden dat een bepaald onderdeel niet is uitgevoerd?

De heer BAAS heeft in 1999 nog de start van het uitvoeringsconvenant in Kampen meegemaakt. Er was een grote zaal met veel sprekers en veel enthousiasme. Twee jaar later was er een eerste overdracht van de voorzittershamer in Ommen. Daar was sprake van een veel kleinere zaal en veel minder enthousiasme. De enige die enthousiast was, was de heer Weggemans, maar die hoefde alleen maar het verleden te beschrijven. Zijn opvolger de heer Bennink, gedeputeerde in Overijssel, gaf toen al blijk van zijn sceptische gevoelens over deze regiovisie vanwege onder meer het feit dat het cluster Zwolle-Kampen nauwelijks bereid was om daar enige effort in te steken. De prioriteiten lagen daar toch wat anders, dus wat overblijft is zich neer te leggen bij deze neergang van de regiovisie. Gelukkig dat er nu de samenwerking op gemeentelijk niveau wordt opgepakt. Hij hecht er wel aan om met een provinciale inbreng op projectniveau met een lichte koepelstructuur op de hoogte te worden gehouden hoe het met die projecten gaat, want het is wel belangrijk dat lopende projecten op een goede manier doorgang vinden. Daarover zou zijn fractie graag bij gelegenheid worden geïnformeerd. Het voorliggende stuk loopt niet over van enthousiasme over de kwaliteit van het rapport van de B&A-groep uit Deventer. Spreker vraagt zich af of de provincie wel met de beste partner heeft samengewerkt. Voor het overige is het jammer, maar beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald.

De heer SCHAAP merkt op dat hij zich kan voorstellen dat als teruggerepen wordt naar de documenten uit 1999 en de doelstelling wordt voorgelezen zoals die destijds is opgeschreven, dan kan hij zich voorstellen dat het als heel erg mager wordt ervaren wat er uiteindelijk uit is voortgekomen. Er zijn wel een paar oorzaken aan te wijzen. De gedachte was destijds dat het gehele gebied van Zwolle tot aan Emmen en de infrastructuur die in dit gebied in ontwikkeling was een soort van corridor zou vormen met een heel natuurlijke samenhang in de richting van

Duitsland. Dit hing ook samen met de visie zoals die in landelijke nota's naar voren kwam. De kern van het gehele verhaal is dat die natuurlijke samenhang tussen Zwolle, Kampen en Emmen er niet is, althans er is gebleken dat die samenhang er niet is. Dat betekent dat te merken is dat niet alle partners in het samenwerkingsverband even enthousiast zijn. In de evaluatie kwam al naar voren dat Zwolle en Kampen de laatste jaren erg met zichzelf bezig waren en met elkaar en veel minder met het gebied dat ten noorden van deze steden ligt. Dat is ook gebleken uit het laatste bestuurlijk overleg, waarbij expliciet gevraagd is naar het standpunt van het gemeentebestuur van Zwolle, waaruit naar voren kwam dat hun blik vooral op samenwerking met Kampen is gericht en wellicht op onderdelen in de richting van Meppel en Steenwijk. Dat Zwolle en Kampen meer op elkaar zijn betrokken dan op de noordelijk gelegen regio is iets waarmee rekening gehouden moet worden. Kijkend naar de samenwerking vanaf Steenwijk tot aan Emmen, dan is dat ook een erg lang lint, maar deze heeft wel veel meer te maken met de drie clusters zoals die nu worden voorgesteld, gezien de opstelling van Zwolle en Kampen. Er is gevraagd waarom er een bureau is ingehuurd om de regiovisie te evalueren. Het antwoord daarop is dat destijds bij het aangaan van de regiovisie al is afgesproken dat er na vijf jaar geëvalueerd zou worden. Die evaluatie is door een extern bureau gedaan, teneinde de onafhankelijkheid te waarborgen. Ondanks dat er geen benchmarking is geweest, kwamen gaande de evaluatie alle neuzen dezelfde kant op te staan. De conclusie van de 19 deelnemende partijen was toen dat het gebied dat de regiovisie beslaat qua grootte een omvang kent die niet de samenhang kan bieden die nodig is. Welke kant het op zou gaan werd dus gaande de evaluatie helder en dat wordt in de evaluatie dan ook aangehouden. Dat betekent dat er nu verder moet worden gegaan en de gedachtegang van twee of drie clusters is vooral aan de gemeenten om in te vullen. Gemeenten moeten dus het initiatief nemen omdat het een gemeentelijke vorm van samenwerking is. De gemeente Emmen heeft het voortouw inmiddels genomen en uit wat spreker tot nu toe voorbij heeft zien komen, blijkt dat Emmen het er niet bij zal laten liggen. Dat is een hoopvol teken. Het is niet verstandig om het voorzitterschap te laten rouleren, gezien het simpele feit dat de gemeente die voorziet een zekere capaciteit en

deskundigheid dient te hebben en daartoe is het noodzakelijk dat een wat grotere gemeente het geheel voorziet. Voor de continuïteit zou het dus niet goed zijn indien het voorzitterschap steeds zou rouleren.

Het is dus goed indien Emmen het oppakt, waarbij ook Meppel en Steenwijk hun steentje kunnen bijdragen. Verder moet ervoor worden gezorgd dat de projecten die zijn gestart op een goede manier moeten worden afgerond, want er lopen hele goede projecten. Die projecten moeten worden ondergebracht bij die clusters en dat moet dan tot uitvoer komen. Er worden afspraken over gemaakt dat dit gaat gebeuren. De provincie zal in een koepelorganisatie betrokken blijven bij het geheel, al was het maar om op onderdelen projecten te kunnen ondersteunen waarin de provincie zich kan vinden. Binnen die koepelorganisatie zal het gehele gebied wellicht nog eens bijeenkomen, maar dan vanaf Steenwijk tot aan Emmen en zonder Zwolle en Kampen. Het is dan ook van belang om vooral de meeste energie in te zetten in de twee clusters in Drenthe. Gebleken is de afgelopen jaren dat een vergelijking van deze regiovisie met de Regiovisie Groningen-Assen niet opgaat. Misschien leefde die gedachte aan één gebied met een natuurlijke samenhang destijds wel, maar die gedachte is inmiddels door de praktijk achterhaald. Het geheel is teleurstellend en jammer dat het op een dergelijke manier verloopt, maar op een bepaald moment moet erkend worden dat dingen gaan zoals zij gaan. Dat is netjes door het bureau B&A geëvalueerd en daar trekken de staten nu hun conclusies uit, wat betekent dat wordt voorgesteld om in twee of drie clusters verder te gaan.

TWEEDE TERMIJN

Mevrouw BERKMAN merkt op dat zij in eerste termijn heeft gevraagd met welke samenwerkingsvorm de gemeente Westerveld het beste tot zijn recht komt en of het college bij de gemeente Westerveld heeft geïnformeerd wat deze gemeente wil.

De heer IDEMA heeft een vraag gesteld over wat er wordt verstaan onder een provinciaal bestedige en actieve partner. Hij stemt op zich in met het voorstel maar had graag gezien dat er toch een wat explicietere rol voor de provincie was weggelegd.

Hij heeft het gevoel dat als de provincie haar handen ervan aftrekt, het niet goed gaat komen. Wellicht dat er iets kan worden verzonnen in de vorm van een soort van platform samen met het bedrijfsleven in de regio. Op die manier kunnen vertegenwoordigers van bedrijven uit de regio signalen afgeven aan de verschillende bestuurders in dezelfde regio.

De heer POPKEN is blij dat de heer Idema zijn suggestie mede ondersteunt om nog eens te kijken hoe de rol van de provincie in dit verband nader bekeken kan worden. Spreker constateert dat de gedeputeerde al min of meer afstand heeft genomen van Zwolle en Kampen. Spreker wil graag weten of Steenwijk, dat tot Overijssel behoort, in dit verband wel actief wil zijn in de Regiovisie Zuid-Drenthe.

De heer SCHAAP merkt op dat hijzelf geen afstand heeft genomen van Zwolle en Kampen, maar hij vreest dat het juist andersom is. Dat is wel een essentieel verschil. Spreker legt zich neer bij het feit dat het gemeentebestuur van Zwolle de focus meer heeft gericht op Kampen. Steenwijk en Meppel hebben zeker de intentie om die samenwerking in regiovisieverband te zoeken. Steenwijk en Meppel zullen daar waar dat nodig is ook richting Zwolle en Kampen trekken. Westerveld is uiteraard om een mening gevraagd, want Westerveld participeerde ook in de evaluatie en als er nu wordt gekeken welke clusters er zullen ontstaan, die toch iets meer met het stedelijke netwerk hebben te maken dan met de plattelandst regio, dan voorziet spreker niet dat het voor Westerveld nu zo bijzonder nadelig is indien deze gemeente niet meer in het cluster Meppel-Steenwijk terechtkomt. Het gaat in de komende jaren immers toch veelal om vraagstukken die betrekking hebben op infrastructuur en bedrijventerreinen. In het bestuurlijk overleg heeft het gemeentebestuur van de gemeente Westerveld zich dan ook geconformeerd aan de besluiten zoals die nu voorliggen. De heer Idema heeft gevraagd naar de totaalvisie op ruimtelijke ordening in dit gebied. Spreker heeft daarover al aangegeven dat dat fraaie corridordenken van een aantal jaren terug in dit gebied wat minder voor de hand lang dan destijds werd gedacht. Spreker ziet ook de inbreng van de regiovisie in het kader van de Nota ruimte. Zwolle had hier toch een wat ander belang bij dan de gemeente Emmen,

dus bij dat gegeven moeten de staten zich gewoon neerleggen. De provincie zal meedraaien in een lichte koepelorganisatie, waarmee nog enigszins kan worden meegekeken wat er gebeurt. De provincie zal zich in ieder geval inzetten voor het laten welslagen van de projecten.

De VOORZITTER concludeert dat de commissie unaniem instemt met het voorliggende statenstuk, zodat het als A-stuk in de vergadering van de staten kan worden behandeld.

13. Notitie van 23 april 2004 over POP-zonering omgevingsbelastende bedrijvigheid

Mevrouw TIMMER vindt de notitie die de leden van deze commissie toegezonden hebben gekregen en de argumentatie die daarin staat om te komen tot sondering van hoe de gevoelens van de leden van deze commissie ten aanzien van die zonering zijn, voor zich spreken. Zoals bekend is, is in de Statencommissie MWG gesproken over de problematiek rondom de AVI in Coevorden. Dat is voor haar fractie de aanleiding geweest om in de Statencommissie MWG de vraag naar voren te brengen of het wenselijk zou zijn om in het POP II zonering te gebruiken als instrument om sterke omgevingsbelastende bedrijvigheid te begrenzen en of het mogelijk was om die locaties die zich er bijzonder voor lenen in het POP II op te laten nemen. Recentelijk hebben in Coevorden en Meppel de installaties die daar gepland zijn en die er volgens de bestemmingsplannen tot de mogelijkheden behoren, tot veel maatschappelijke onrust geleid. De vraag is dan of het mogelijk is om vooruitlopend op het feit dat straks het POP wordt vastgesteld, te inventariseren hoe de andere fracties over dit onderwerp denken, namelijk om de mogelijkheid te creëren in het toekomstige POP II een zonering op te nemen voor dit soort bedrijven, om zodoende deze bedrijven zich te laten vestigen op bepaalde van tevoren vastgestelde plekken.

De VOORZITTER merkt op dat de vraag van mevrouw Timmer dus is of er in deze commissie politieke steun valt te krijgen voor het opnemen in het POP II van een zonering, zodat dergelijke omgevingsbelastende bedrijven zich nog slechts op bepaalde plaatsen kunnen vestigen.

De heer SLAGTER merkt op dat het POP in principe is bedoeld voor de vaststelling van de algemene kaders en de gemeentelijke bestemmingsplannen vormen een doorvertaling van wat in het POP is opgenomen. In het POP wordt dus vooral de ruimtelijkeordeningskant vormgegeven, zoals het aanduiden van de ruimte en het indelen in lokaal en regionaal. De milieutoets wordt teruggevonden in het bestemmingsplan van de gemeenten. In gemeentelijke bestemmingsplannen is altijd de milieuzonering aangegeven en worden ook bedrijvenlijsten gehanteerd. Op zich is de milieutoets dus aanwezig. Spreker heeft begrepen dat D66 voelt voor een aanscherping en een concretisering van de milieutoets binnen de ruimtelijkeordeningskaders van het POP, wat zou kunnen gaan om het uitsluiten van bepaalde soorten van bedrijvigheid in bepaalde gebieden of het aanwijzen van speciale plaatsen waar dit soort bedrijvigheid wel plaats kan vinden. De vraag is of dat via het POP geregeld kan worden, omdat het POP vooral de ruimtelijkeordeningskant betreft. Verder vraagt hij zich af hoe dicht dit in het POP moet worden afgeregeld en welke gevolgen dat dan voor andere ontwikkelingen heeft. Het algemene uitgangspunt van de PvdA-fractie is dat deze fractie voorstander is van het beperken van omgevingsbelastende bedrijvigheid waar dat gewenst is, maar hij is ook voorstander van ruimte voor bedrijvigheid waar dit binnen de begrenzungen toch mogelijk is. Als D66 de meerwaarde van POP-zonering van omgevingsbelastende bedrijvigheid kan aantonen, dan ziet spreker bij de behandeling van het POP II graag een concreet voorstel tegemoet, zodat hij die te zijner tijd kan beoordelen.

De heer LANGENKAMP merkt op dat toen de problematiek in Coevorden met de vuilverbrander ontstond, er ook leden in zijn fractie waren die zeiden dat dit zo niet kon. Theoretici zeiden echter dat het wel kon omdat het van tevoren was toegestaan in het bestemmingsplan. Zo ging het vervolgens ook bij de asfaltcentrale in Meppel, want in het bestemmingsplan stond ook daar dat het kon. Op het moment dat de burgers dan merken wat er in hun achtertuin te gebeuren staat, dan ontstaan er emoties en gaan politici nadenken wat zij van tevoren in een kader hebben verboden of toegestaan. De politiek komt dan terecht in de spagaat tussen rechtszekerheid en emotie. Er kan nu eenmaal niet worden gezegd dat er helemaal

niets wordt geregeld, want de provincie moet een aantal zaken regelen. Er kan ook worden gekozen om het heel erg globaal te regelen, zodat later bij de uitwerking in bestemmingsplannen gezegd kan worden waar het wel en niet kan. Ook in Meppel bleek echter dat het globaal in het Streekplan genoemd stond, terwijl het volgens het bestemmingsplan was toegestaan. In eerste instantie was de gemeenteraad dan ook tegen het plan tot vestiging van de asfaltcentrale, maar toen bleek hoe groot de schadeclaim zou zijn van het bedrijf, ging de gemeenteraad snel overstap. De vraag is dus hoe de staten hiermee om moeten gaan. Het punt dat D66 aanroert is volgens spreker nauwelijks vanuit planologische inzichten te regelen, aangezien dit rechtszekerheid dient te bieden aan zowel burgers als bedrijven. Mensen moeten ergens houvast aan hebben, maar aan de andere kant is GroenLinks vanuit milieuoogpunt tegen beide installaties. Hij zou graag zien dat hier een of andere modus voor wordt gevonden, hoewel dat wel niet via een artikel-19-procedure zal zijn. Als echter blijkt dat er in de praktijk enorme weerstand is tegen plannen die vijf of tien jaar daarvoor zijn neergelegd, dan moet er een soort van uitzondering of ontsnappingsclausule voor bedacht worden. Hij realiseert zich dat hij zichzelf daarmee tegensprekt, omdat dit in strijd is met de rechtszekerheid voor bedrijven. Dat het een probleem is, is duidelijk maar een oplossing heeft hij niet.

De heer DE JONG merkt op dat het stuk gelijk zijn sympathie had, maar vanuit het bestemmingsplan geredeneerd, wordt het lastig. Het vertalen van emoties in politiek-bestuurlijke besluitvorming is dan ook lastig. Wel is het zo dat het POP allerlei gewenste en ongewenste ontwikkelingen kan stimuleren c.q. belemmeren, dus waarom kan er in het POP geen instrument worden opgenomen om burgers in een woonwijk te beschermen? Dit is weliswaar een aardige spagaat, maar het zou spreker wat waard zijn om hem op te lossen. Misschien is het een idee om D66 met een voorstel te laten komen om de burger daarmee een instrument te geven om desnoods een procedure te volgen, want het POP heeft wel een zekere status. Hoe zich dit juridisch verhoudt met de invulling van bestemmingsplannen en dergelijke weet hij niet, maar spreker denkt dat omgevingsbelastende bedrijven in dat geval van betere huize moeten komen om besluitvorming op dit punt in hun richting om te buigen.

Spreker heeft echter geen adequate oplossing, maar wil wel graag meedenken als er voorstellen op tafel komen.

De heer SMIDT merkt op dat het POP begint met uit te spreken dat de provincie vertrouwen heeft in de gemeente. Dat is een bestendige gedragslijn in het POP en dat wil hij graag zo houden.

De commotie in Coevorden en Meppel is het gevolg van het feit dat deze gemeenten in de desbetreffende bestemmingsplannen de uit milieu-oogpunt zwaarste categorie bedrijven bij recht hebben toegestaan. Dat is niet zo'n verstandige keuze, zeker niet als dit dicht bij een woonwijk ligt. Wellicht dat wanneer dergelijke bedrijven werden toegestaan op basis van vrijstelling, dergelijke toestanden niet waren voorgekomen en dan was de invulling van het bestemmingsplan nog niet eens zo veel belemmerd. Spreker merkt in de discussie enigszins een misverstand, want volgens hem is het voorstel van D66 gericht op de toekomst, teneinde te voorkomen dat soortgelijke zaken als in Coevorden en Meppel in de toekomst weer zullen voorkomen. De heer Langenkamp en De Jong reageren echter alsof met een ingreep op dit moment nog kan worden geanticipeerd op wat er nu aan vergunningaanvragen ligt. Dat laatste is vanuit het oogpunt van rechtszekerheid in ieder geval niet wenselijk. Spreker concludeert dat er hooguit een aanbeveling gedaan kan worden in de richting van de gemeenten om niet zo hebbertig te zijn ten aanzien van de invulling van hun bestemmingsplannen en op bedrijventerreinen de uit milieuoogpunt zwaarste categorie bedrijven niet bij recht toe te staan zich daar te vestigen, maar eventueel bij vrijstelling, want dan heeft de gemeente zonder het risico op planschadeclaims het recht in eigen handen.

De heer LANGENKAMP merkt op dat gedeputeerde Dijks heeft gezegd dat hij over de afvalcentrale AVI in Coevorden nu een hoorzitting gaat houden, terwijl over de asfaltcentrale in Meppel geen hoorzitting staat gepland, terwijl er deze week al 400 bezwaarschriften zijn binnengekomen. Op grond waarvan vindt in Coevorden nu wel en in Meppel geen hoorzitting plaats? Dat is uitzonderingsbeleid wat hij niet snapt.

De heer SMIDT merkt op dat de heer Langenkamp die vraag aan gedeputeerde Dijks moet stellen.

De heer LANGENKAMP antwoordt dat ook de commissie de wens kan uitspreken dat in beide gevallen een hoorzitting gewenst is.

De heer JONKER vermoedt dat de provincie in Meppel niet de vergunningverlenende instantie is, en dat is de provincie in Coevorden wel. Vandaar dat de provincie in Coevorden een hoorzitting belegt en in Meppel niet. Hij constateert dat er veel emoties zijn en dat er nu een voorstel van D66 ligt op basis van emoties. Dat is nooit goed. Verder constateert hij dat die emoties door een aantal politieke partijen zijn opgeroepen en/of aangewakkerd en dat is ook niet goed. De provincie moet heel nuchter naar dit soort zaken kijken. Indien de provincie zelf de vergunning verleent, dan kan dit op een adequate manier worden geregeld. Spreker herinnert zich de toestanden rondom de VAM en de emoties en consternatie die dat destijds gaf en die destijds ook door sommige politieke partijen is opgeroepen. Niets was echter minder waar, want de VAM staat er nu een jaar of acht en alles werkt zoals het moet werken en zoals het van tevoren is afgesproken. Alle drama's die zich in Drenthe zouden afspelen als gevolg van de VAM hebben zich nog steeds niet afgespeeld. De provincie moet dus gewoon nuchter blijven en de zaken goed blijven doen en de gemeenten niet gaan beknotten. Spreker proeft bij een aantal fracties toch de wens om van bovenaf de zaken eens even te gaan aansturen, maar dat is onjuist. Gemeenten zijn mans genoeg om die dingen te doen die zij moeten doen. Indien D66 dus met een amendement op het POP komt, dan voorziet spreker dat het CDA daar niet achter zal staan.

De heer BAAS heeft wel begrip voor het verhaal van D66, maar vraagt zich af hoe dat in het POP op een adequate manier kan worden geregeld zonder aan de zelfstandige bevoegdheid van gemeenten te komen. In die zin is hij het in zoverre wel eens met het CDA dat ervan uitgegaan moet worden dat gemeenten met hun gezond verstand voor dergelijke bedrijven een zodanige plaats vinden dat hier zo min mogelijk overlast door ontstaat. Als D66 in staat is om voldoende juridisch onderbouwd met een voorstel te komen om het POP te amenderen, dan zal hij dat voorstel op dat moment alsnog goed bekijken. Enige sympathie is bij spreker echter wel aanwezig voor het voorstel van D66.

Mevrouw HAARSMA antwoordt dat zij de voorstellen van D66 tegemoet ziet. Zij heeft de discussie aangehoord en het lijkt haar helder.

Mevrouw TIMMER merkt op dat het voorstel in omschrijvingen van sympathie in ieder geval breed gedragen wordt. Wel zijn er nog veel vragen over hoe dat dan zal moeten en op welke manier. Zo is het de vraag of wel of niet de autonomie van gemeenten wordt aangetast, of gemeenten dat niet zelf kunnen regelen en of de provincie dit wel van bovenaf moet willen aansturen. Ten aanzien van wat VVD en CDA naar voren hebben gebracht, merkt zij op dat het hier niet gaat om een voorstel van D66, maar dat zij graag wil weten of er draagvlak voor een voorstel of amendement van D66 zou zijn. Zij heeft begrepen dat dat draagvlak er zal zijn, mits dit voorstel of amendement juridisch goed doortimmerd is. Zij zal de opmerkingen die hier zijn gemaakt terugnemen naar haar fractie en dit verder bespreken. Afhankelijk daarvan zal de D66-fractie daar al dan niet verder mee gaan.

De VOORZITTER constateert dat iedere fractie zijn mening heeft gegeven over het voorstel van D66.

14. Brief van 15 april 2004, kenmerk 15/8.3/2004003645, inzake overzicht stand van zaken van gedane toezeggingen in vergaderingen van provinciale staten en statencommissies tot en met januari 2004

De VOORZITTER merkt op dat op deze lijst nog twee toezeggingen van de heer Swierstra staan. De ene toezegging betreft het OV-bureau, waar inmiddels afspraken over zijn gemaakt. Het andere punt betreft de uitslagen van het belevingsonderzoek met betrekking tot het openbaar vervoer, die de commissie zou ontvangen.

Mevrouw BERKMAN merkt op dat er een belevingsonderzoek is gedaan naar het openbaar vervoer. Dat onderzoek is ongeveer in september/oktober 2003 geweest en GroenLinks heeft toen gevraagd naar de uitslag van dat onderzoek, dat in het voorjaar bekend zou worden. In week 21 zou het klaar zijn en dat is volgende week.

De VOORZITTER zal dit punt met de heer Swierstra opnemen, zodat de commissie mogelijk volgende week over de uitslagen van dit belevingsonderzoek zal kunnen beschikken.

15. Sluiting

De VOORZITTER sluit de vergadering om 14.25 uur.

Vastgesteld in de vergadering van de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en mobiliteit van 14 juni 2004.

, voorzitter

, griffier

HW

TOEZEGGINGEN: geen.

