

Op te bergen
in de band van
7 juli 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 gecombineerde vergadering van de
Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en
Mobiliteit en de Statencommissie Bestuur,
Financiën en Economie**

gehouden op 23 juni 2004

INHOUD

Opening	2
Mededelingen	2
Vaststelling agenda	2
Rondvraag	2
Samenwerkingsovereenkomst Zuiderzeelijn	2
Sluiting	19

STATENCOMMISSIE RUIMTE, INFRASTRUCTUUR EN MOBILITEIT

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

Aanwezig:

H. Zomer (voorzitter)
H. Baas (ChristenUnie)
N. Bossina (VVD)
A.H.J. Dohle (VVD)
J.W.M. Engels (D66)
A. Faber (CDA)
mevrouw I.J. Huisman-Holmersma (PvdA)
A. Huizing (PvdA)
H.G. Idema (PvdA)
C.D. de Jong (Fractie de Jong)
K. Jonker (CDA)
W.H. Kuiper (GroenLinks)
J. Langenkamp (GroenLinks)
H.P.K.M. Looman (PvdA)
mevrouw A.H. Mulder (CDA)
mevrouw N. Nieuwenhuizen OPD)
E. Olij (PvdA)
B. Popken (OPD)
J. Slagter (PvdA)
K.H. Smidt (VVD)
E.R. Veenstra (PvdA)
A. Wendt (ChristenUnie)
G. Wieringa (Drents Belang)
J. Zweens (PvdA)

K.J. de Vries (PvdA)
K.N. Blanksma (GroenLinks)
L. Bomhof (VVD)
M.Jacobs (PvdA)
E.A. Rougoor (pvdA)
mevrouw G. de Vries-Leggedoor (CDA)

Voorts aanwezig:

Joh. Dijks (VVD, gedeputeerde)
mevrouw A. Haarsma (PvdA, gedeputeerde)
S.B. Swierstra (VVD, gedeputeerde)
mevrouw J. Stapert (commissiegriffier)
L. Hoven

Met kennisgeving afwezig:

mevrouw M.J. Berkman-de Haan (GroenLinks)
J. Haikens (VVD)
H. Holman (CDA)
A. Lanting (VVD)
A.G.H. Peters (CDA)
J.G. van Pijkeren (Fractie de Jong)
G. Roeles (VVD)
J.P. Sluiter (D66)
mevrouw G. Timmer-Rijkeboer (D66)

1. Opening

De VOORZITTER opent de vergadering.

2. Mededelingen

Er zijn geen mededelingen.

3. Vaststelling van de agenda

De VOORZITTER merkt op dat er geen verslagen van vergaderingen hoeven te worden vastgesteld, zodat agendapunt 4 kan komen te vervallen.

Spreker stelt voor om in plaats van dit agendapunt daarvoor de rondvraag in de plaats te laten komen.

De COMMISSIE stemt hiermee in. Met inachtneming van deze opmerking wordt de agenda goedgekeurd en vastgesteld.

4. Rondvraag

Mevrouw MULDER heeft afgelopen week over het netwerk van Essent in de krant kunnen lezen. Zij vraagt of het college de problemen net zo zwaar inschat als deze week in de krant werd geschetst en welke gevolgen dat heeft voor de veiligheid in Drenthe? Stel dat er nog meer problemen uit voortkomen en de aandelen van Essent minder opbrengen dan verwacht, heeft dat dan ook gevolgen voor de Zuiderzeelijn?

De heer DIJKS antwoordt dat hij dit bericht ook heeft gelezen. De provincie heeft niet de inspectiebevoegdheid van de leidingen die er zijn. In 2003 is er een risico-evaluatie gemaakt van alle leidingen die er in de aarde liggen. Dat betrof uitsluitend de behoefte om te kijken of er risico's aan waren verbonden of niet. Delen van de leidingen zijn van de Gasunie, andere van de NAM en energiemaatschappijen. De echte kwaliteit van de leidingen is niet gecontroleerd, maar er zijn spreker geen zaken bekend waaruit blijkt dat het in Drenthe slecht gesteld zou zijn met de leidingen. De provincie is dus bezig met de risico-inventarisatie en zal aan dit punt nog eens aandacht besteden. De risicokaart zal in 2005 af zijn en dat betekent dat de provincie daar dit jaar en het begin van 2005 nog wel voor nodig zal hebben.

De VOORZITTER merkt op dat de heer Swierstra straks terug zal komen op de vraag naar de mogelijke waardevermindering van de Essent-aandelen.

5. Statenstuk 2004-143, Samenwerkingsovereenkomst Zuiderzeelijn

De heer BIJL, burgemeester van Emmen, spreekt in namens het stedelijk netwerk Zuid-Drenthe. Hij merkt op dat twee jaar en tien dagen geleden provinciale staten ook hebben vergaderd over de Zuiderzeelijn en toen heeft zijn collega Utlings van de gemeente Hoogeveen het woord tot de staten gericht als spreker namens het stedelijk netwerk Zuid-Drenthe. Dit netwerk is een samenwerkingsverband van de gemeenten Coevorden, Hoogeveen, Meppel, Hardenberg, Steenwijkerland en Emmen, alsmede de provincies Overijssel en Drenthe. Bij dit onderwerp spreekt hij echter niet namens de provincies, ten einde te voorkomen dat de problematiek van de dubbele petten zich voordoet. Het stedelijk netwerk Zuid-Drenthe is ook voor een snelle verbinding tussen het noorden van het land en de Randstad. Als dat gebeurt via een Zuiderzeelijn is dat prima, want dat zijn keuzes waar spreker niet over gaat. Wat hij wel belangrijk vindt is dat, als er wordt gekeken naar de Nota ruimte en de ruimtelijke economische kaders van het Samenwerkingsverband Noord-Nederland (SNN). Dan is er een zogenaamde noordelijke ontwikkelingsas is en de indruk bestaat wel eens dat de helft van die as nadrukkelijk in beeld is om te ontwikkelen. Dat is de A6-A7, de vaarweg via Lemmer en Delfzijl en de Zuiderzeelijn. Hij hecht eraan om voor het evenwicht toch ook nog te herinneren aan de nadere invulling van de andere helft van de ontwikkelingsas, te weten de A28-A37, de Hanzelijn en de spoorlijn via Coevorden naar Emmen. Hij vraagt de staten om bij de beoordeling van de ontwikkeling van de infrastructuur van Noord-Nederland oog te hebben voor de gehele noordelijke ontwikkelingsas. Uit een aantal berekeningen is gebleken dat de Zuiderzeelijn op zich niet voor alle delen van Drenthe even profijtelijk is als het gaat om de werkgelegenheid. Berekeningen van de Rijksuniversiteit Groningen, Nyfer en de NEI hebben aangetoond dat het voor Drenthe per saldo een negatief effect oplevert. Dat is op zich nog geen reden om tegen die Zuiderzeelijn te zijn, maar wat hij wel vraagt is om met flankerend

beleid te komen om die negatieve effecten te compenseren. Spreker heeft geen verstand van aandelen en dacht niet in aandelen te zitten, tot hij de overzichten zag van zijn pensioenaanspraken. Het is bekend dat de provincie een deel van haar aandelen gebruikt voor de financiering van de Zuiderzeelijn. Het lijkt spreker niet onredelijk om ongeacht de koers van de aandelen middelen beschikbaar te stellen, maar wellicht zit er nog ruimte in de rest van het aandelenbezit van Essent voor flankerend beleid voor het zuidelijk deel van Drenthe. Hij is dus niet tegen een snelle verbinding tussen Noord-Nederland en de Randstad. Hij is verder voor een evenwichtige noordelijke ontwikkeling en hij vraagt dan ook om flankerend beleid om de eventuele negatieve effecten op werkgelegenheidsgebied voor Drenthe te compenseren. Hij heeft de commissiegriffier een stapeltje ansichtkaarten gegeven met de groeten uit Emmen. De staten hebben een voortreffelijke motie aangenomen over de Nota ruimte en de infrastructuur en de noordelijke ontwikkelingsas A28-A37. Hij gebruikt deze kaart om de motie van de staten te visualiseren in Den Haag.

De heer ENGELS heeft in 2002 aangegeven dat D66 mee wil doen aan de aanleg van de Zuiderzeelijn, maar dat hij wel de variant met de magneetzwefbaan afwijst. Dat had te maken met milieu, landschap, effecten voor de economie, technologie en het dure project zelf. Omdat het college destijds, geholpen door de Europese aanbestedingsregels, niet meer met een voorkeursvariant kwam, gaf dit hem de opening om mee te doen met het proces. D66 heeft zelf ook een eigen voorkeur, maar doet wel mee met het proces. Destijds is D66 dan ook akkoord gegaan met het voorliggende voorstel om met de samenwerkingsovereenkomst en met alles wat daarbij hoort in te stemmen. Hij heeft toen wel een kanttekening gemaakt bij het proces van het betrekken van de bevolking bij het geheel, samen met de PvdA en GroenLinks, door een referendum voor te stellen. Hij heeft toen het college gevraagd en de toezegging gekregen dat daar extra inzet op zou komen. De door externe oorzaken noodzakelijk geworden hernieuwde vaststelling van die samenwerkingsovereenkomst, maakt eigenlijk geen substantiële andere afweging noodzakelijk. Het is voor hem wel een significant verschil met 2002 dat nu in de overeenkomst een formele stap is vastgelegd over het betrekken van de bevolking bij het project. Dat

gaat dan vooral om de betrokkenheid bij het programma van eisen. Daar kan spreker heel goed mee leven als hij kijkt naar de aard en de omvang van het project en als hij in ogenschouw neemt dat in deze provincie nu eenmaal niet wordt beschikt over instrumenten als een referendum om aan de andere kant het gevoel van de bevolking te kunnen toetsen. De opmerking van het college in het stuk dat tijdens de fase van de volksraadpleging, maar ook anderszins, goed zal worden gewaakt over de zorgvuldigheid van de procedures, was hem uit het hart gegrepen. Hij ziet dat als een stuk erkenning, ook omdat de heer Schaap inmiddels in het college zit. De opmerking over het regelmatig en tijdig informeren van de staten is natuurlijk een vanzelfsprekendheid, maar in het licht van enkele ervaringen in de afgelopen periode en de grote nadruk die er wordt gelegd op doorpakken, was dit niet geheel overbodig. Uiteraard heeft hij met genoeg de opmerkingen gelezen. Financieel zijn er nog de nodige haken en ogen met betrekking tot de Essent-aandelen, de betrokkenheid van de Noord-Drentse gemeenten, de bijdrage aan de hogesnelheidslijn en dergelijke, maar die lijken allemaal oplosbaar. Hij vindt de inzet van Kompas-middelen wel wat wonderlijk, want dit is een truc uit Friesland. Mag dit alleen door Friesland worden gedaan? Als dat niet zo is, wat betekent dat dan voor de staten? Als dat wel zo is, wordt dat dan nog rechtgetrokken? Spreker zal met een positieve grondhouding ten aanzien van dit stuk richting de statenvergadering gaan.

De heer VEENSTRA merkt op dat de PvdA op 26 juni 2002 heeft ingestemd met de toenmalige ontwerpovereenkomst. De thans voorliggende bestuursovereenkomst ziet hij als vervolg op de besluitvorming in 2002. De actualisering is een vervolg op nadere besluitvorming door het kabinet. Wat hij belangrijk vindt zijn de destijds geformuleerde vier go/no go-momenten. Kan het college aangeven of die momenten nog steeds van toepassing zijn? Vandaag is er uitgebreid gesproken over de Zuiderzeelijn in de Vaste Kamercommissie Verkeer en Waterstaat. Uit de media en ook anderszins kwam in de afgelopen periode naar voren dat het kabinet, maar ook andere partijen, hebben besloten alle varianten in wat voor mate dan ook te gaan onderzoeken. Kan het college dit bevestigen en in hoeverre is de dan thans voorliggende bestuursovereenkomst onvolledig?

Voor de PvdA komt de principiële besluitvorming begin 2005 als het programma van eisen wordt opgesteld en de uitkomsten van de bevolkingsraadpleging bekend zijn. Dit laatste wil hij uitdrukkelijk betrekken bij zijn finale afweging en deze ruimte neemt hij ook. Hij vraagt zich af of de uitkomst van de bevolkingsraadpleging meegewogen kan worden in het beslismoment over het programma van eisen. In de brief van de voorzitter van de stuurgroep staat op pagina 6 dat elk van deze momenten herijking vereist om te kijken of het project nog steeds binnen de afgesproken beleidsmatige, procesmatige en financiële randvoorwaarden past. Zou de bevolkingsraadpleging en het maatschappelijk draagvlak als randvoorwaarde hieraan toe kunnen worden gevoegd? Kan het college op dit moment zeggen in hoeverre de overige betrokken overheden de thans voorliggende bestuursovereenkomst voor de zomer zullen gaan tekenen? Gaat het college ervan uit dat alle betrokkenen de overeenkomst tekenen en hoe moet de berichtgeving uit Friesland worden geïnterpreteerd? Over de positie van de Randstad in relatie tot het Noorden zet het kabinet vol in op de Randstad. Bestaan er in de ogen van het college voldoende garanties dat de Zuiderzeelijn ook daadwerkelijk doorgetrokken wordt naar het noorden? Kan het vele geld dat daadwerkelijk is gereserveerd voor de Zuiderzeelijn ook anderszins worden gebruikt ten behoeve van het Noorden? De gemiddelde kostenoverschrijding van projecten als deze worden wel eens ingeschat op 34%. Hoe moet hij in dit kader de risicoparagraaf van € 1,6 miljard beschouwen en hoe kijkt het college aan tegen artikelen in de Volkskrant over mogelijke kostenverhogingen en achtergehouden informatie? In het voorstel wordt aangegeven dat het bestuurlijk en juridisch niet haalbaar bleek om de door Drenthe gestelde aanvullende voorwaarden van voorafgaande veiligstelling van het jaarlijks structureel dividend als onderdeel van de provinciale begroting en reservering van een deel van de opbrengst van overig provinciaal beleid en projecten in de overeenkomst te verankeren. Hoe moet hij dit plaatsen in het gestelde dat er nog nadere voorstellen volgen over de dekking van de provinciale bijdrage? Kan het college hiertoe alvast een richting aangeven? Wat als de opbrengsten uit die aandelen tegenvallen? In de brief van de voorzitter van de stuurgroep van 9 juni 2004 staat dat met de ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst de regionale partijen

garant staan voor een bijdrage aan de magneet-zweefbaan en een bijdrage aan de hogesnelheidslijn. Hoe moet hij dit zien in het kader van de verschillende go/no go-momenten? In artikel 14.7 uit de samenwerkingsovereenkomst staat de term "redelijkerwijs niet", waardoor er een dubbele ontkenning ontstaat die hierdoor een bevestiging wordt. Hier staat volgens spreker een keer te veel het woordje "niet" opgenomen. Kan het college een voorbeeld geven van gewijzigde wet- en regelgeving vanuit Drenthe en wat betekent dit voor het Rijk? Samengevat ziet hij datgene wat thans voorligt als een vervolg op het besluit van 2002. Er ligt een nieuwe bestuursovereenkomst voor en die is het gevolg van besluitvorming door het kabinet. Inmiddels zijn twee jaar verstreken en van daar de vragen die hij zojuist gesteld heeft.

De heer DE JONG merkt op dat, toen hij campagne voerde om zitting in de staten te kunnen nemen, hij van de daken heeft geroepen dat hij tegen de magneet-zweefbaan was. Enig voortschrijdend inzicht deed spreker kennisnemen van het feit dat het daar niet alleen om ging, dus is hij voor een vlotte verbinding over rails tussen het Noorden en de Randstad. Het roept echter wel veel vragen op en als hij de overeenkomst ziet dan lijkt dat er zorgvuldig uit te zien. Het is echter vereist om jurist te zijn om de valkuilen te herkennen en dat is spreker niet. Er zitten veel go/no go-momenten in en een van de kwestie die hem bezighoudt is de mogelijkheid tot volksraadpleging en de eventuele momenten daartoe. Wanneer zou zoiets kunnen worden overwogen vanuit de Drentse staten? Is er bereidheid om dit in SNN-verband te doen, ook als de rest van het land dat niet wenst? Het roept dus veel vragen op. Als spreker luistert naar de discussies om hem heen, dan maakt menigeen zich ernstig zorgen over de toegevoegde waarde van peperdure infrastructuur. De werkgelegenheidsgetallen laten rondtuit wensen over en er zijn veel berekeningen waaruit blijkt dat het niet uit kan. De prijsvraag moet hier straks helderheid in brengen en de losse eindjes zijn voor de regio. Al met al kost het bakken met geld, dus is het belangrijk om te inventariseren wat de opinie van de belastingbetaler is. In de presentatie van vanavond werd de Betuwelijn niet voor niets aangehaald. De vraag spitst zich eigenlijk toe op het referendum, wanneer dat plaats moet vinden en of de Drentse staten daartoe bereid zijn, ook als bijvoorbeeld Groningen en

Friesland dat referendum niet noodzakelijk vinden. Het lijkt hem een boeiende discussie.

Mevrouw NIEUWENHUIZEN vraagt naar de Essent-aandelen. Straks is de levering los van het netwerk. Wat zijn deze aandelen straks nog waard en wat kan de provincie daar nog aan bijdragen? Verder blijkt uit de stukken dat er niet alleen onderzoeken zijn gedaan door het Centraal Planbureau (CPB), maar ook door andere instanties, over de rentabiliteit van de Zuiderzeelijn als die lijn er eenmaal is. De burgemeester van Emmen heeft net gesproken over het vervoerssysteem in geheel Noord-Nederland. Het kabinet heeft geld beschikbaar gesteld voor de hogesnelheidslijn, maar wat gaat dit nu straks kosten? Wat zijn de consequenties voor Drenthe, bijvoorbeeld voor de werkgelegenheid? Hoe ziet het college dit. Spreker was niet echt onder de indruk van het verhaal van de heer Demoet van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat om de fouten die destijds zijn gemaakt bij de Betuwelijn te voorkomen. Verder is in de presentatie van de heer Demoet de afstand tussen Amsterdam en Almere naar voren gebracht en dat daar extra inzet op gepleegd zal worden. In de verkenningen van juni 2002 is daar ook al aandacht aan besteed en zij vraagt zich af hoe groot het risico is dat de provincie Drenthe wel bijdraagt aan het traject Amsterdam-Almere, maar dat straks het geld op is voor de trajecten naar het Noorden.

De heer BOSSINA merkt op dat de beslissing die voorligt een van de "halteplaatsen" vormt waarop de staten aan zet zijn. Er komt nog een hele reeks go/no go-momenten en het is voor spreker dan ook nog geen moment om nu al ja of nee tegen dit project te zeggen. Daarvoor is op dit moment onvoldoende informatie voorhanden. Het is wel zaak om alert te blijven en de ontwikkelingen kritisch te blijven volgen. Welke claims zijn er eventueel te verwachten als het project op enig moment wordt afgeblazen? Bij wie wordt dan de rekening neergelegd? De provincie hoeft niets voor te financieren, maar als ergens op die weg "de trein" ontspoord, wie gaat dat dan betalen? Het besluit dat op 7 juli 2004 wordt genomen in de statenvergadering wijkt niet dusdanig af van eerdere besluitvorming dat om die reden steun aan het voorstel onthouden zou moeten worden. Bedrijven en personen in Noord-Drenthe zullen meeprofiteren van de Zuiderzeelijn. In de cluster Drenthe wordt van

Noordenveld, Tynaarlo en Assen ook een bijdrage van het project verwacht. De vraag is of daar al gesprekken over zijn gevoerd en hoe het met de bereidheid van deze gemeenten zit om mee te betalen aan dit project. Als hij in dit gebied is en er wordt gepraat over dit project, wordt er in de genoemde gemeenten de schouders opgehaald en is het verhaal dat het de deur van die gemeenten maar voorbij moet gaan. Wat zijn de ervaringen van het college hiermee? Profijt van de snelle verbinding met de polders is er pas als er adequaat openbaar vervoer in Noord-Drenthe is georganiseerd, waarbij station Groningen dusdanig snel te bereiken is dat de snelle verbinding met de Randstad ook groot effect op de reistijd heeft. Kortom, dat moet aan elkaar gekoppeld worden. Daar wordt hard aan gewerkt, maar is er enig zicht op dat dit gelijktijdig gereed komt? De VVD is tevreden dat het kabinet een besluit heeft genomen over de hogesnelheidslijn en dat dit vandaag nog weer eens is bevestigd door de minister. Een meerderheid van de Kamer staat er ook achter en dat stemt hem hoopvol. Die snelle verbinding zal het noorden van het land in een kansrijker positie brengen. Zeker voor het bedrijfsleven biedt het kansen in het Noorden en op andere plekken van het land. Spreker heeft begrepen dat de provincie Friesland zonder kleerscheuren uit een rijdende trein wil springen. Kan dat zomaar, want er zijn natuurlijk wel kosten gemaakt? Waar worden die kosten neergelegd en gaat Friesland daaraan meebetalen? Krijgt Friesland daarmee een soort van status aparte en geldt dat voor iedereen? Hij kan zich vinden in de financiële paragraaf van de samenwerkingsovereenkomst. De bedragen zijn gemaximeerd, dus is er geen sprake van een openeindefinanciering. Ook gaat hij akkoord met de omzetting van de bestemmingsreserve voor risico's na de gunning naar onvoorzien van € 1,6 miljoen, op voorwaarde dat de staten te zijner tijd besluiten kunnen nemen over de bestemming van deze gelden.

De heer WIERINGA heeft door middel van een notitie van 4 april 2004 getracht de haalbaarheid van de magneetweeftrein tijdig onder de aandacht van de statenleden te krijgen, zodat er een zorgvuldige afweging gemaakt kon worden en er niet weer onder tijdsdruk zoals op 26 juni 2002 toezeggingen zijn gedaan voor een bedrag van € 50 miljoen netto contante waarde en voor 2010 voor een bedrag van € 60 miljoen, zonder vol-

doende garanties. Het desbetreffende stuk heeft Drents Belang ook verspreid onder de statenleden in de provincies Groningen en Friesland. Tijdens de behandeling in de Statencommissie RIM van 17 mei 2004 was er veel waardering voor dit stuk, waarvoor hij de commissie hartelijk dankt. Een punt van kritiek was de timing, aangezien Drents Belang veel te vroeg met dit stuk zou zijn geweest volgens mevrouw Huisman van de PvdA. Deze kritiek was echter niet juist, gezien het feit dat dit probleem nu op 23 juni 2004 in een commissievergadering aan de orde wordt gesteld en er van de commissie een uitspraak wordt verwacht over het wel of niet aanleggen van een magneetzwefbaan Groningen-Schiphol. Drents Belang roept alle statenleden op niet akkoord te gaan met de voorstellen van de Stuurgroep Zuiderzeelijn zonder een raadpleging onder de bevolking. Naar zijn mening moeten er eerst betere voorstellen worden geformuleerd voor een echte burgerraadpleging, aangezien de bevolking juist betrokken moet worden bij alle keuzes. Alle vier varianten moeten dus aan de bevolking worden voorgelegd en dit moet niet alleen worden beperkt tot twee varianten. In de raadpleging van de stuurgroep worden de burgers op een zijspoor gezet. De keuze welke van de vier varianten en de regionale financiering wordt in de raadpleging van de stuurgroep buiten beschouwing gelaten. Verder richt deze raadpleging zich veel te eenzijdig op de halteplaatsen rond het Zuiderzeelijntracé, terwijl de snelle spoorverbinding en de financiering alle betrokken provincies en alle overige plaatsen buiten het Zuiderzeetracé aangaan, getuige ook de inspraakreactie van burgemeester Bijl. Indien bestuurders van de provincie de burgers van Drenthe serieus nemen, dan moet zo'n raadpleging minimaal voldoen aan de volgende criteria. Voor een regionale bijdrage moeten ook andere afwegingen mogelijk blijven dan investeren in het Zuiderzeelijnproject, zoals investeren in het regionaal openbaar vervoer. Alle vier varianten dienen een volwaardige plaats te krijgen in de raadpleging, zodat de resultaten gelijkwaardig meegenomen worden in de besluitvorming van de raden en staten. De raadpleging dient door een onafhankelijk comité georganiseerd te worden en de organisatoren dienen zich te onthouden van uitspraken over eigen voorkeuren. De investeringen in de aansluiting op de regionale vervoerssystemen moeten plaats krijgen in de totale besluitvorming. Hier kunnen nog meer punten aan worden toegevoegd. Is het college er

100% van overtuigd dat de uitvoerbaarheid van de magneetzweftrein zowel financieel als technisch haalbaar is? Kan de magneetzweftrein zichzelf financieel bedruipen? Zo ja, waaruit blijkt dat? Is het college ervan overtuigd dat de magneetzwefbaan een bijdrage zal leveren aan de werkgelegenheid? Zo ja, waaruit blijkt dat? Uit onderzoeken is namelijk gebleken dat het werkgelegenheid kost en dat het in Noord-Drenthe gaat om 500 arbeidsplaatsen. Stel dat het doorgaat en dat er definitief wordt besloten tot een magneetzweftrein, op welke bedragen kan er dan structureel op jaarbasis worden gerekend? Is iedereen overtuigd van de haalbaarheid van de zweftrein en waar is dat dan binnen iedere fractie op gebaseerd?

Mevrouw MULDER merkt op dat zij nog een antwoord moet krijgen op haar vraag naar de Essent-aandelen en hoe dit door de gedeputeerde wordt gezien. Zij was verrast door de korte termijn waarop deze vergadering bijeen moest worden geroepen en zij ziet in het overzicht dat zij van de heer Demoet heeft gekregen dat al bekend was dat van juni tot augustus 2004 staten en raden een besluit hierover moesten nemen. Zij vraagt zich af hoe lang geleden dit bekend was, want dan hadden de staten zich wellicht gedegener voor kunnen bereiden. Verder heeft zij een positieve grondhouding ten aanzien van beide varianten om die in ieder geval in de prijsvraag mee te laten nemen. Waar zij ook aandacht voor wil vragen en waarvoor door de PvdA in 2002 aandacht is gevraagd, is de inbedding in het overige openbaar vervoer. Ook is zij benieuwd naar de bijdrage vanuit het cluster Drenthe en of dit geheel van de provincie zal komen of dat er toch nog een bijdrage van de gemeenten komt. Verder heeft zij een vraag over de interne regionale aangelegenheid die van toepassing is op de Essent-aandelen en hoe de provincie daarmee denkt om te gaan. Zij vraagt zich af hoe het zit met Friesland, dat een koppeling maakt met de NUON-aandelen, en of de provincie Drenthe een koppeling met de Essent-aandelen kan maken. Verder wil zij weten hoe de provincie Drenthe omgaat met de Friese constructie met Kompas-gelden. Hier wil zij graag helderheid over krijgen.

De heer KUIPER merkt op dat hij voorstander is van een snelle verbinding tussen Groningen en Amsterdam, maar dat hij geen voorstander is van een variant die geld en energie verslindt. Als het

gaat om de inhoudelijke kant van de zaak, volstaat hij met de opmerking dat zijn fractie kiest voor een fijnmazig railnet op bestaande techniek, dat wil zeggen de Intercity-plusvariant. Deze techniek heeft bewezen energiearm te kunnen functioneren, geeft aansluiting op het bestaande net, biedt voldoende mogelijkheden voor het inpassen van goederenvervoer, is snel in de verbinding met het Westen, is met weinig geld betaalbaar (een retourtje kost € 20,--, maar € 70,-- in de snelste variant) en is met het geld dat wil zeggen € 2,73 miljard aan te leggen. Ook is er dan geld over om extra investeringen te doen en levert het in voldoende mate een bijdrage in de werkgelegenheidsontwikkeling van het Noorden. Waar hij moeite mee blijft houden is de manier waarop er besluitvorming plaatsvindt en de financiële dekking van het geheel. In plaats van het kiezen tussen volwaardige alternatieven, moet er worden ingestemd met twee voorkeursvarianten en met twee terugvalopties. Dat is een uitvloeisel van een besluit uit de vorige beslissingsronde. Zijn fractie heeft elke gelegenheid aangegrepen om de voorzitter van de stuurgroep te vragen of de rijksinvestering van € 2,73 miljard ook bij de terugvalopties wordt ingezet. Hij verzekerde zijn fractie telkens weer dat die gelden voor de hele samenwerkingsovereenkomst, dus ook voor de terugvalopties, beschikbaar zijn. Nu ligt de nieuwe samenwerkingsovereenkomst voor en daarin wordt de vraag gesteld of de regio bereid is om te betalen, maar dit gaat ook alleen om die voorkeursalternatieven en zijn fractie vraagt zich af wat er moet gebeuren om die terugvalopties als volwaardige alternatieven mee te laten doen. Daarvoor heeft hij enkele argumenten. Het past binnen de besluitvorming beter om de staten een afweging te laten maken die recht doet aan een volwaardige argumentatie en die kan alleen maar als er volwaardige nevenschikkende alternatieven worden voorgelegd. In de nieuwe overeenkomst staat de uitdrukking voortschrijdend inzicht, wat ook kan worden gebruikt voor het nevenschikken van alle alternatieven. De MER-wetgeving geeft namelijk geen mogelijkheden om alternatieven als ondergeschikt te behandelen en hij is blij met de bevestiging van die constatering die hij in het verleden ook al heeft geuit. Daaruit zou echter de conclusie moeten worden getrokken om in het gehele traject alternatieven als gelijkwaardig te beschouwen en te behandelen. In de Tweede Kamer-commissie is dezelfde conclusie getrokken en dat houdt in dat

tussen nu en 7 juli 2004 een traject op tafel moet komen te liggen waarbij de terugvalopties als volledige alternatieven worden meegenomen. Over de financiële dekking merkt hij op dat de provincie Drenthe € 51 miljoen moet bijdragen. Een klein deel daarvan moet worden opgebracht door drie Drentse gemeenten. Nog steeds kan het college geen uitsluitel geven over de omvang van die bijdrage, wat blijkt uit punt 5.6 op pagina 11. Dat is niet aanvaardbaar. Immers, als die gemeenten niet willen betalen moet de provincie over de brug komen. Het bedrag van € 51 miljoen moet komen uit de verkoop van de Essent-aandelen. Deze aandelen leveren op dit moment structureel € 3 miljoen per jaar voor de provinciale begroting op. Die opbrengst moet worden veiliggesteld. Bij een rente van 5% is er dus een vermogen nodig van € 60 miljoen, teneinde jaarlijks € 3 miljoen aan rente binnen te krijgen. Dat betekent dat de verkoop van de aandelen minimaal € 111 miljoen moet opbrengen. De provincie kan volgens artikel 13 van het project af als die aandelen niet genoeg opbrengen, maar dat houdt in dat de provincie er vanaf kan als de aandelen minder dan € 51 miljoen opbrengen. Stel dat die aandelen € 61 miljoen opbrengen, dan kan de provincie niet van de overeenkomst af maar ontstaat er wel een gat van € 50 miljoen ten behoeve van de financiering van de provinciale gelden. Verder is een aantal artikelen toegevoegd over de bereikbaarheid van Almere. Dat lijkt ook de belangrijkste reden voor het Rijk om hiermee door te gaan. De IJmeer-variant komt opeens uit de lucht vallen en nergens kan hij terugvinden dat Almere en Noord-Holland een aanzienlijke bijdrage gaan leveren. Daar komt nog bij dat de bijdrage af moet van de regionale bijdrage die de provincie Drenthe moet leveren. Dat is voor spreker onaanvaardbaar. Los van de financiering van de regionale bijdrage zit er nog een gat van € 30 miljoen vanwege de bijdrage van Friesland en Flevoland en dit is nog steeds niet geregeld. Dat blijkt ook uit de brief van de stuurgroep van 5 juni 2002. Op financiële gronden behoort hij dus eigenlijk niet met dit voorstel akkoord te gaan. Hij zal in de komende statenvergadering op basis van de discussie die hier heeft plaatsgevonden, het verder onderzoek dat gedaan is en aanpassing van de teksten die op grond van de zaken die via de Tweede Kamer zijn binnengekomen, een aantal voorstellen doen over de volwaardigheid van de alternatieven en hij zal aan de partijen vragen in de tussenliggende periode om

nog eens stevig naar de financiële dekking te kijken.

De heer BAAS heeft in 2002 al instemming betuigd met het traject dat is ingezet, niet omdat hij zo buitengewoon warm liep voor de magneet-zweefbaan. Dat staat nog recht overeind. Het zouden de varianten van de hogesnelheidslijn moeten zijn. Maar er zijn nog genoeg go/no go-momenten om wat dat betreft definitief een keuze te kunnen maken. Wat hem betreft kan de huidige overeenkomst getekend worden. Dat neemt niet weg dat hij toch een paar vragen heeft. Het eerste punt betreft het probleem rond de financiering. Van een aantal regio's is dat niet duidelijk. Zo is dit bijvoorbeeld voor Noord-Holland nog niet duidelijk. Welke kant gaat het daarmee op? De vrijblijvende opstelling van Friesland baart hem zorgen, terwijl hij niets heeft gelezen over een zekerheid van de bijdrage die gemeenten als Tynaarlo, Assen en Noordenveld leveren. Hoe staat het daarmee? Ook bij de opmerking die hij in de stukken las over een aanvulling op het mogelijke tekort dat zou kunnen ontstaan uit Kompas-middelen, zet hij vraagtekens bij, want het moet uit de lengte of uit de breedte komen. Indien het geld naar de Zuiderzeelijn gaat, kan het niet aan iets anders besteed worden, bijvoorbeeld niet naar zaken die de heer Bijl naar voren heeft gebracht. Waarom wordt de MER op hoofdlijnen alleen maar beperkt tot de twee prioritaire opties en niet op de twee terugvalopties? Hij vraagt dat in het bijzonder omdat sommige Tweede-Kamerleden alleen nog spreken over de terugvalopties en niet meer over een hogesnelheidslijn of magneet-zweefbaan. Hij heeft de indruk dat in de Tweede Kamer de Zuiderzeelijn wel een belangrijk onderwerp is, maar dat de twee prioritaire opties voor heel veel kamerleden al niet meer tot de reële mogelijkheden behoren. Hoe zit dat dan met de MER op hoofdlijnen voor de twee terugvalopties? Als dat nu immers al wordt gedaan, dan hoeft die MER straks niet meer indien blijkt dat het toch een van die twee terugvalopties gaat worden. De kans daarop is volgens hem niet klein. Hij sluit zich aan bij de vragen die over de Essent-aandelen zijn gesteld. Hij heeft begrepen dat als de opbrengst van die aandelen tegenvalt, dit einde oefening betekent voor de provincie Drenthe. Dat hoort spreker graag van de gedeputeerde. Is het mogelijk dat bij het traject dat nu wordt ingeslagen, waarbij het gaat om de variant met de

magneet-zweefbaan, de oosterburen nog kunnen aanschuiven? Er zijn in de pers namelijk berichten geweest dat er in Duitsland weer iets meer belangstelling is voor de magneet-zweefbaan dan tot voor kort het geval was.

De heer SWIERSTRA antwoordt dat de heer Engels en de heer Baas allebei hebben aangegeven wat de positie en de status van het voorstel op dit moment is en hoe dit in het licht van de eerdere besluitvorming beoordeeld zou moeten worden. In het kader van de informatievoorziening en tussentijdse rapportage zijn door de commissieleden meerdere vragen gesteld. Het is spreker een genoegen om voor de tweede keer hetzelfde voorstel te kunnen verdedigen, want daar gaat het op dit moment in grote lijnen over. Er is sinds 2002 veel gebeurd, maar dat heeft ten principale geen wijziging gebracht in de positie en de keuze die de Drentse staten in 2002 met elkaar hebben gemaakt. Die keuze was er een om akkoord te gaan met het aangaan van een prijsvraagmodel, om daarmee in een vroegtijdig stadium duidelijk te maken of de twee snelste varianten van de gewenste Zuiderzeelijnverbinding in de markt haalbaar zijn. Immers, alleen wanneer het in de markt haalbaar zou zijn, is het een reële optie om over die varianten te spreken, omdat anders het hele bedrag opgehoest zou moeten worden door Rijk en regio en dat is ook in de toen al vigerende budgettaire mogelijkheden niet erg voorstelbaar. Waarom dan nu die twee snelste varianten als voorkeur? Deze twee varianten leveren de grootste bijdrage aan de bereikbaarheid, de sociaal-economische ontwikkeling en het verkleinen van de psychologische afstand tussen het Noorden en de Randstad. De magneet-zweefbaan geeft daarbij een invulling aan innovatie in het gehele vervoersysteem in West-Europa. Dat zijn allemaal argumenten om, als het zou kunnen, binnen de financiële, ruimtelijke en milieukundige randvoorwaarden te streven naar de twee snelste varianten. Dat betekent wel dat er ook sprake is van twee terugvalvarianten indien de twee voorkeursvarianten niet kunnen worden gerealiseerd. Over die twee terugvalvarianten is veel onduidelijkheid, zo blijkt ook nu weer. Ook in de Tweede Kamer bestaat die onduidelijkheid en werd diezelfde discussie gevoerd, namelijk of niet gelijktijdig die terugvalvarianten moeten worden onderzocht, aangezien de varianten tegen elkaar zouden moeten worden afgewogen en er geen tijd verspild

moet worden om eerst het traject van het onderzoek naar de twee voorkeursvarianten af te lopen en dan pas de twee terugvalvarianten te onderzoeken. Als dat niet lukt – en bepaalde kamerleden vragen zich inderdaad af of deze varianten wel realistisch zijn – dan is het wellicht wat laat om nog de Intercity-variant en Hanzelijn+-variant te onderzoeken. Nogmaals moet er gezegd worden dat er geen sprake is van het op een geheel ander niveau plaatsen van de voorkeursvarianten in de totale procedure. Op het moment dat namelijk zou blijken dat in de markt de varianten met de hogesnelheidslijn of de magneetzwefbaan niet haalbaar zijn, hoeven die varianten ook niet meer mee in de totale tracé-MER-procedure. Op het moment dat één van die varianten wel haalbaar blijkt, dan gaat die mee in de volledige tracé-MER-procedure, waarin alle varianten moeten worden meegenomen. De definitieve keuze wordt dan ook pas gemaakt in de afwegingen tussen die varianten. In die zin worden de zogenaamde terugvalvarianten volwaardig meegenomen. Het verschil is dat, los van de markt, in de uiteindelijke procedure een Hanzelijn+-variant of een Intercity-variant een heel andere procedure in de operationele aanpak zullen doorlopen, aangezien het dan normale spoorlijnen worden waarvoor de primaire verantwoordelijkheid bij het Nederlandse spoorweginst ligt. In die zin verschillen de voorkeursvarianten ook procesmatig van de terugvalvarianten.

De heer KUIPER vraagt hoe het college omgaat met de situatie wanneer er in de Tweede Kamer zou worden beslist om al in deze fase van de discussie de twee terugvalvarianten op te nemen als volwaardige varianten.

De heer SWIERSTRA antwoordt dat dan op dat moment moet worden bekeken of het kabinet ook van oordeel is dat de bestuursovereenkomst moet worden aangepast en of dat allemaal kan. Op dat moment is er ook voor de Drentse staten geen andere positie, want als daarover nieuwe gegevens op tafel zouden liggen voor de besluitvorming in de staten, dan zullen die op dat moment worden meegenomen. Op het moment dat dat daarna zou zijn, betekent dat dat daarmee de overeenkomst opengebroken zou moeten worden. Het moet echter helder zijn dat er in technische zin een groot verschil bestaat tussen de aanpak van die twee, omdat de traditionele varianten dan ook in een constructie die is gebaseerd op pri-

vaatpublieke samenwerking (PPS) moeten worden gebracht. Tot op dit moment is dat niet het geval, al was het alleen maar vanwege het feit dat dit nog nergens in Nederland gebeurt. Er worden namelijk kleine stukjes decentraal spoor in de exploitatie aanbesteed, maar de variant van de combinatie van investeren en exploitatie geldt niet voor het bestaande spoor. Het zou ook heel bijzonder zijn indien de Hanzelijn+-variant onder de prijsvraag wordt gebracht, want daarmee zouden elementen uit een dan lopende concessie gehaald. Het is technisch en juridisch dan ook moeilijk voorstelbaar dat dit op die manier zou kunnen. Er bestaat ook geen aanleiding toe. Spreker verwacht dat de Kamer dit uiteindelijk zal begrijpen en onderschrijven. Verder zitten er in het gehele traject voldoende go/no go-momenten waarop de volledige weging zal kunnen plaatsvinden. Een ander element is de vraag of niet op dit moment al moet worden begonnen met het nemen van de eigen verantwoordelijkheid van het Rijk voor de traditionele spoorwegen, door daar op dit moment ook al onderzoeken naar te doen. Dat is echter iets wat niet in de bestuursovereenkomst hoeft, maar wat de minister, als zij dat nuttig vindt, aan de Kamer kan toezeggen. Dat verandert dus verder niets aan de positie van de Drentse staten in de bestuursovereenkomst.

De heer KUIPER blijft zitten met het probleem dat het nu 23 juni 2004 is en dat op 30 juni 2004 de tweede termijn van de Kamercommissie plaats zal vinden. Tussen 30 juni 2004 en 7 juli 2004 is er weinig tijd meer over om binnen de provincie nog een afweging in de eigen besluitvorming te maken. Die twee dingen zijn lastig met elkaar te combineren.

De heer SWIERSTRA denkt dat dit niet het geval is. De staten van Drenthe begrijpen heel goed hoe dit proces in elkaar zit. Wanneer er in deze week nog een aanpassing in de bestuursovereenkomst van fundamentele aard zou komen, terwijl de staten zouden zeggen dat daar zoveel consequenties aan zitten dat hier op 7 juli 2004 geen handtekening onder kan worden gezet, dan zijn de staten baas over hun eigen agenda. Op het moment dat dit niet het geval is en het kabinet gewoon doorgaat en op deze basis wil tekenen, dan is dat de positie waarmee de Drentse staten kunnen rekenen.

De heer ENGELS vraagt aan de heer Kuiper dat, als mocht blijken dat het kabinet na overleg met de Kamer geen aanleiding ziet om veranderingen aan te brengen in de conceptsamenwerkings-overeenkomst, dit voor de GroenLinks-fractie desondanks aanleiding is om op 7 juli 2004 de eigen insteek van die fractie in te brengen.

De heer KUIPER antwoordt bevestigend.

De heer SWIERSTRA antwoordt dat de heer Engels met instemming kennis heeft genomen van een aantal aanscherpingen, vooral rondom de bevolkingsraadpleging. Hij neemt kennis van de instemming van de heer Engels op dit punt. Er is een concrete vraag gesteld over de mogelijke inzet van Kompas-middelen. Op dit moment zit er inderdaad nog een financieel gat dat bestaat uit verschillende onderdelen. Maar Almere heeft inmiddels ingestemd dus dat probleem is opgelost. Ten aanzien van de Noord-Hollandse partijen wordt nog verder onderhandeld, maar daar hoeft de provincie zich op dit moment geen zorgen om te maken, omdat de uiteindelijke hoogte van dat bedrag en het eventuele tekort wat daar overblijft niet opgehoest hoeft te worden door de provincie Drenthe. Bovendien zijn de onderhandelingen met de Noord-Hollandse partijen een stuk verder, waarbij er wordt onderhandeld op basis van een open en eerlijke betrokkenheid en de vertaling van het belang van die partijen in relatie met andere projecten. Het is dus niet te verwachten dat die partijen zich zomaar zullen onttrekken aan hun publieke verantwoordelijkheid voor een deel van de oplossing van de problemen. Eenzelfde opstelling verwacht spreker ook van de gemeenten in Noord-Drenthe. Maar dit is ook afhankelijk van de voortgang van het proces, de uiteindelijke uitkomst van een aantal open vragen en bijvoorbeeld hoe straks het Kolibri-OV netwerk handen en voeten zal krijgen. De staten hebben eerder gezegd dat dit nog een verder onderhandelingsproces is, dat het een naar verhouding beperkte bijdrage is en dat de provincie als cluster voor een bepaalde bijdrage moet staan onder al de ontbindende voorwaarden die er nog bijstaan. Zodra de bestuursovereenkomst gereed is, kan de provincie procesmatig aan de slag met de gemeenten. Die situatie is nog steeds dezelfde en hij zal in de loop van dit najaar dan ook met de gemeenten aan tafel gaan.

De heer BAAS merkt op dat twee jaar geleden ook al over die bestuurssamenwerkingsovereenkomst is gesproken en toen zijn die drie noordelijke gemeenten ook al aan de orde geweest. Is er in de afgelopen twee jaar helemaal geen overleg geweest?

De heer SWIERSTRA merkt op dat er toen nog wel enig overleg is geweest, maar dat daarna het wachten was op het afronden van deze discussie. Het komt erop neer dat er zo'n anderhalf tot twee jaar stil is gestaan. Dat komt niet door de eigen provinciale discussie, maar door complicaties rondom de Noordvleugel, de Nota ruimte en Almere. Daar is het wachten op geweest en vervolgens zijn er kabinetsonderhandelingen en crises geweest die iedere keer in combinatie met andere zaken tot uitstel hebben geleid. In die zin wordt nu de draad weer opnieuw opgepakt. Het gat dat aan de Friese zijde zit bedraagt zo'n € 30 miljoen en daar is op enig moment - om met het Rijk tot overeenstemming te komen - gevraagd of het reëel is om een miljardenproject te laten afknappen op een bedrag van € 30 miljoen. Dat kan niet de bedoeling zijn en de regionale partners moeten toch in staat zijn om dit met elkaar op te lossen. Dat is dus geparkeerd en daarbij is verkend of er theoretisch een mogelijkheid is om het ontbrekende bedrag eventueel te dekken uit Kompas-middelen. Er is overleg geweest met het Ministerie van Economische Zaken en daaruit is gebleken dat dit niet onmogelijk zal zijn.

De heer WIERINGA vraagt zich af hoe het zit met het cluster van de drie noordelijke gemeenten Noordenveld, Tynaarlo en Assen. Daar is de laatste twee jaar geen overleg mee geweest. Heeft het college ook al vastgesteld hoe de financiële positie van die gemeenten is? Bij die gemeenten is namelijk niets gereserveerd om hieraan een bijdrage te leveren.

De heer SWIERSTRA antwoordt dat er nog geen enkele gemeente bedragen heeft gereserveerd. Daar leent deze fase van het project zich niet voor. Ook de provincie Drenthe heeft daar geen bedragen voor gereserveerd, behoudens de procesbijdragen die gewoon op de begroting staan. De investeringsbijdragen zullen worden gedekt uit de eventuele waardevermeerdering van gronden en voor het overgrote deel uit de opbrengst van de verkoop van energieaandelen. Dat laatste geldt

ook voor de desbetreffende gemeenten. Ook dat zijn weer communicerende vaten voor wat betreft de vraag of straks de opbrengsten van energie-aandelen voldoende zullen zijn.

De heer WIERINGA vraagt hoe de gedeputeerde dit als communicerende vaten ziet. Immers, indien de Essent-aandelen veel minder waard blijken te zijn, dan is er geen sprake van een sluitende begroting.

De heer SWIERSTRA merkt op dat dit nu juist de communicerende vaten zijn, maar dat hij straks op de NUON- en Essent-aandelen zal ingaan. De mogelijkheid tot inzet van Kompas-gelden is dus verkend en de conclusie van de stuurgroep en de colleges was dat als het echt niet anders zou kunnen er eventueel een achterdeur beschikbaar is en dat die achterdeur wordt gevormd door de Kompas-gelden. De raden en staten zullen echter eerst moeten zien om er op een andere manier uit te komen. In de verkenning is van verschillende zijden aangegeven – en niet in het minst door de provincie Drenthe – dat deze oplossing niet echt wenselijk is. De Kompas-gelden zijn daar eigenlijk niet voor bedoeld. Indien Friesland eruit zou mogen putten, dat moet ook mogelijk zijn voor de overige partners. Dat betekent dat op dat punt de discussie nog niet is afgerond. Op het moment dat er op die manier toch uit Kompas-middelen wordt geput, betekent dat ook iets voor de uiteindelijke verdeling van die middelen over de gehele programmaperiode. Afspraak is dat die middelen naar rato in de drie noordelijke provincies zullen neerslaan.

De heer BAAS vraagt of de heer Swierstra hiermee aangeeft dat dit een oneigenlijk gebruik van Kompas-middelen zou zijn.

De heer SWIERSTRA antwoordt dat dat nu juist weer net iets te ver gaat. Kompas-gelden zijn niet de eerste financieringsbron waarmee gaten kunnen worden gedekt die eigenlijk op een andere manier gefinancierd moeten worden. Het is dan ook om die reden dat er een nadere verkenning zal dienen plaats te vinden. Bij de Kompas- of de Langman-middelen draait het om het sociaal-economische belang. Ervan uitgaand dat verbetering van de bereikbaarheid door middel van de Zuiderzeelijn ook bijdraagt aan het sociaal-economische belang, zou het langs die weg niet

zo vreemd zijn om toch ook eens naar die Kompas-gelden te kijken. De afspraak is echter dat de provincie de nodige terughoudendheid op dit punt zal betrachten.

De heer LANGENKAMP vraagt of de communicerende vaten van de bijdragen van de drie gemeenten betekenen dat als die drie gemeenten niets betalen, de provincie alles betaalt?

De heer SWIERSTRA antwoordt dat de staten dit twee jaar geleden zo met elkaar hebben vastgesteld. Wat betreft de go/no go-momenten merkt hij op dat deze nu nog net zo hard zijn als in 2002. Deze momenten zijn eigenlijk nog harder, omdat een aantal go/no go-momenten in de tekst van de bestuursovereenkomst nog verder is aangescherpt. In de meest recente brief van de voorzitter van de stuurgroep komt heel duidelijk naar voren gekomen dat het aan partijen is om de volksraadpleging een rol te laten spelen in de afweging bij het programma van eisen. Ook door de minister is dit onlangs bevestigd. Dat zijn dus aanscherpingen van de go/no go-momenten. Alle varianten worden dus onderzocht.

De heer VEENSTRA vraagt of de volksraadpleging als randvoorwaarde wordt toegevoegd aan de beleidsmatige, procesmatige en financiële randvoorwaarden.

De heer SWIERSTRA antwoordt dat de in de bestuursovereenkomst voorziene raadpleging zich beperkt tot het programma van eisen. Een brede volksraadpleging zoals in Friesland geldt niet voor de andere partijen. Het is dus aan de partijen zelf om die raadpleging en enquêtes te vertalen naar een draagvlak dat een rol kan spelen bij de beoordeling van het programma van eisen.

De heer VEENSTRA vraagt of de staten daar zelf een nadere invulling aan kunnen geven.

De heer SWIERSTRA antwoordt bevestigend. De heer De Jong vraagt of dit zover gaat dat de provincie zelf nog eens een eigen raadpleging moet organiseren. Spreker houdt voor dat dit wel erg ver gaat, gelet op de afspraken die daar tot nu toe over zijn gemaakt. Die discussie is in de staten meerdere malen gevoerd naar aanleiding van de vorige besluitvorming of er een referendum gehouden moet worden of niet en op welke wijze de

bevolking erbij moet worden betrokken. Tot nu toe hebben de staten ingestemd met de afspraak dat de bevolkingsraadpleging een plek krijgt zoals deze op dit moment is beschreven en dus bij het programma van eisen.

De heer WIERINGA merkt op dat het erom gaat dat de burgers niet alleen worden geïnformeerd, maar dat zij er ook bij worden betrokken. Daarom heeft hij voorgesteld om alle vier varianten door een onafhankelijk bureau te laten beoordelen.

De heer SWIERSTRA antwoordt dat hij niet instemt met dat voorstel. Er is reeds voorzien in een reeks informatiebijeenkomsten, werkateliers en representatieve enquêtes. Werkateliers en enquêtes worden uitgevoerd door onafhankelijke bureaus. Die zullen met elkaar leiden tot een programma van eisen waar de staten over zullen oordelen. Het betrekken van de twee andere varianten in de prijsvraag is niet nodig, want daar gelden bij de tracé-MER alle waarborgen voor. Hij komt vanzelf terug bij dezelfde discussie die hij zojuist al was begonnen, namelijk die over het onderscheid tussen directe en marktgerelateerde elementen en die zaken die behoren tot de reguliere verantwoordelijkheid van de overheid.

De heer ENGELS merkt op dat de voorzitter van de stuurgroep in zijn brief over artikel 6.2 heeft opgemerkt dat het betrekken van de uitkomst van de raadpleging niet alleen relevant is voor de raden en staten, maar ook voor het bestuur zelf, de colleges en ook het dagelijks bestuur van het SNN. Indien de gedeputeerde dat bevestigt, zullen van alle kanten de uitkomsten van het onafhankelijke raadplegingsproces op de eigen manier, maar wel uitdrukkelijk worden betrokken bij de besluitvorming. Hij merkt dat op omdat in de beantwoording van de gedeputeerde vooral de rol van raden en staten wordt benadrukt, terwijl in de vraagstelling van de PvdA de positie van de bestuurlijke organen nog niet aan de orde was geweest.

De heer DE JONG merkt op dat de gedeputeerde heeft opgemerkt dat volksraadpleging verweven wordt met het programma van eisen. Dat is ongeveer de strekking van het verhaal van de gedeputeerde. Indien dit slechts één deel van het programma van eisen is, dan lijkt het erop dat die volksraadpleging slechts een formaliteit is. Hij

heeft daar bezwaar tegen, want volgens hem is de discussie over volksraadpleging in de brede zin van het woord binnen het provinciehuis nog niet eens afgerond.

De heer SWIERSTRA merkt op dat hij dat beeld niet herkent. Spreker heeft het op dit punt vooral over raden en staten omdat het gaat om de vaststelling van het programma van eisen en dat is uiteindelijk de bevoegdheid van de raden en staten. Dit is op zich uitzonderlijk en het geeft al aan hoeveel gewicht er wordt gegeven aan dit totale project nu de volksvertegenwoordigingen daar een zelfstandige bevoegdheid in hebben. Het spreekt echter voor zich dat de verantwoordelijke besturen, zoals het college van gedeputeerde staten, de colleges van burgemeester en wethouders en het dagelijks bestuur van het SNN, in de voorstellen die zij terzake zullen doen een heel zwaar punt zullen maken van dit soort raadplegingen en alles wat daarbij komt. Anders zou het college immers op voorhand onderuit gaan in de staten en dat is niet de bedoeling. Het programma van eisen is eigenlijk het hart van de prijsvraag en vormt de basis voor de vraag aan de consortia waarop zij moeten inschrijven. Datgene wat het programma van eisen voorschrijft, moet dus heel nadrukkelijk aan de bevolking worden voorgelegd. Vervolgens zullen in de verdere stappen, zoals de tracé-MER-procedure en alles wat daar nog overheen komt, alle gebruikelijke inspraakprocedures gelden. Daar komt de bevolking op allerlei mogelijke manieren nog weer opnieuw aan bod, tot en met de uiteindelijke bestemmingsplannen aan toe.

Mevrouw NIEUWENHUIZEN vraagt of dit volgens de huidige inspraakregels gaat en niet volgens de versnelde procedure.

De heer SWIERSTRA merkt op dat het om de normale Tracéwet-procedure gaat. Dat zijn zware procedures.

De heer WIERINGA vraagt of de heer Swierstra de brief van de Milieufederatie van 25 november 2003 daarbij heeft betrokken met de aanvulling van deze week.

De heer SWIERSTRA antwoordt dat hij inmiddels over meters dossier beschikt en dat alles wat relevant is gewogen wordt. Hij weet niet precies wat er in die brief staat en dus zal de heer Wieringa

moeten voorlezen wat daarin staat, zodat spreker op dit moment kan beoordelen of datgene wat in die brief staat inhoudelijk relevant is of niet. Heel veel vragen van degenen die bezorgd zijn over wat er gaat gebeuren, worden tijdens het proces beantwoord. Op dit moment kunnen niet alle vragen worden beantwoord. De vraag of alle partijen zullen tekenen is net zo goed een vraag voor spreker als voor de commissie. Naar de positie van de provincie Friesland is iedereen buitengewoon benieuwd. Deze partner in het geheel wil nog wel eens wat bijzondere discussiepunten in de procedure brengen en eenieder heeft daarin zo zijn eigen afweging. De Drentse staten moeten hun eigen afweging maken op basis van datgene wat nu is aangeleverd en wat er eerder in 2002 is besloten. Verder moeten de staten van Drenthe kennisnemen van het feit dat de overgrote meerderheid van de partners tot een positief besluit blijkt te willen komen. De colleges zijn daarin heel duidelijk. Hij verwacht dat de raden en staten daarin ook zullen volgen. Met de provincie Friesland zijn op dit moment nog discussies gaande over enkele elementen waarover het Friese college nog in debat is met de eigen staten. Dat heeft bijvoorbeeld betrekking op de NUON-aandelen en op de formulering van de wijze waarop de eigen aanvullende raadpleging een plaats krijgt in het geheel. Hij verwacht dat de provincie Friesland tot het inzicht komt dat dit toch echt goed geregeld is. De provincie Drenthe moet echter haar eigen lijn kiezen op dit punt en moet zich niet afhankelijk stellen van de zielenroerselen van de Friese collega's.

De heer KUIPER merkt op dat in de discussie die in de afgelopen twee jaar is gevoerd in SNN-verband (AB, voorheen de Interprovinciale Statencommissie) meerdere keren aan de orde is geweest dat er financieel wel eens een gat zou kunnen vallen. Het standaardantwoord van de heer Alders was dat dit gat gedekt kon worden door de post Onvoorzien aan te breken. Nu zou in het geval van de aarzelende opstelling van Friesland dat gat wel eens zo groot kunnen worden, dat dit niet meer gedekt kan worden door de post Onvoorzien. Wat gebeurt er dan?

De heer SWIERSTRA antwoordt dat de post Onvoorzien 27% bedraagt. Er is een Deense hoogleraar geweest die heeft gezegd dat er eigenlijk gerekend moet worden op 34%. Dat onderzoek

ging uit van alle mogelijke procedurele en planologisch risico's die vaak in dit soort procedures een rol spelen. Die hebben bijvoorbeeld ook bij de hogesnelheidslijn en Betuwelijn geleid tot grote overschrijdingen. Waar zit in die projecten een belangrijke oorzaak van de overschrijdingen? Dat is het feit dat er gedurende het proces allerlei mogelijke nieuwe wensen zijn opgekomen, zoals een extra tunneltje en een extra inpassinkje. Dat heeft geleid tot veel hogere kosten dan aanvankelijk is gedacht. Dat kan in dit geval niet zo zijn, want op het moment dat het bedrijfsleven voor een bepaalde prijs heeft geoffreerd en het blijkt niet uit te kunnen, dan zijn de risico's voor het bedrijfsleven.

De heer KUIPER merkt op dat hij tegen een dergelijke maatschappijvisie aanloopt. De heer Swierstra heeft dat in het verleden met verve verdedigd, maar hij vindt het merkwaardig dat de overheid verantwoordelijkheid wil nemen voor een situatie dat het bedrijfsleven hiermee het schip ingaat. Hij begrijpt dat niet, zeker niet vanuit het liberale standpunt.

De heer SWIERSTRA merkt op dat het vanuit het liberale standpunt juist wel is te begrijpen, want dat is nu juist marktwerking. Consortia van behoorlijke omvang en niveau die zullen worden uitgenodigd om hierop in te tekenen en die hele grote omzetten hebben, kunnen die verantwoordelijkheid heel goed aan, mits heel helder is aangegeven wat het programma van eisen is en waarin de risico's zitten. Dat zijn de randvoorwaarden die de overheid aan de markt meegeeft. Op het moment dat er wordt gesproken over risicopercentages, is er in de bestuursovereenkomst van uitgegaan dat daarin een aantal topeisen verwoord zullen moeten worden. Eisen die daarna opkomen en die overschrijdingen opleveren, zullen niet kunnen worden afgewenteld op het bedrijfsleven en kunnen ook niet worden afgewenteld op de overheden in zijn totaliteit. Aanvullende eisen komen voor rekening van die overheid die aanleiding heeft gegeven tot het opnemen van die eisen. Dat is ook de reden waarom de risico-opslag van 27% een zeer royale is, want vooral aan de kant van de markt is het risico afgedekt, terwijl ook het risico met betrekking tot toegevoegde eisen is afgedekt. Daarnaast is aan de overheidskant de bijdrage gemaximeerd van zowel het Rijk als de regio. Er zit dus geen open

einde in. Dit percentage geldt dan ook alleen voor onvoorziene risico's.

De heer KUIPER merkt op dat deze discussie ook plaats heeft gevonden met de Betuwelijn en toen zijn dezelfde argumenten gebruikt.

De heer SWIERSTRA antwoordt dat dit niet het geval is, omdat de discussie en de besluitvorming over de Betuwelijn geheel anders was georganiseerd.

De heer KUIPER merkt op dat er wel is geleerd van de situatie rondom de Betuwelijn en dat daar een oplossing voor is bedacht. Toch zou er een situatie kunnen ontstaan dat er door ontstane complicaties meer geld moet worden uitgegeven waarin de risicogelden niet voorzien. Daar moet dan geld bij. Wie betaalt dat dan?

De heer SWIERSTRA antwoordt dat er dan sprake is van een no-go-moment. De budgetten zijn tenslotte gemaximeerd en als het daarbinnen niet kan dan houdt het op. De prijsvraag gaat dan ook over het hele traject. Als daar slechts een halve aanbidding op komt, is dat een no go. De situatie bij de oosterburen zit wel degelijk in het achterhoofd van het college. In Duitsland is tot op heden geen magneetzweftrain aangelegd, maar dat is om heel andere redenen geweest dan waarover de discussie in de staten van Drenthe gaat. Het gaat daar om een heel ander soort traject met een heel ander soort exploitatie. Er zijn signalen die erop duiden dat als er in het Noorden een magneetzwefbaan wordt aangelegd, de Duitsers ook weer geïnteresseerd zijn om aan te haken en daar heeft tot op het hoogste niveau al overleg over plaatsgevonden. Het is niet nodig om daar nu al op te speculeren, aangezien het project zich beweegt in het gebied tot en met Groningen en daarop is ook de financiering gericht.

De heer BAAS merkt op dat op het moment dat de Duitse deelname steeds serieuzer wordt, dit invloed heeft op de keuze van de staten voor welke variant er wordt gekozen. Een variant krijgt namelijk veel meer perspectief als die lijn helemaal naar Duitsland wordt doorgetrokken in plaats van dat deze in Groningen stopt.

De heer SWIERSTRA antwoordt het daar volstrekt mee eens te zijn, maar hij hoopt dat dit ge-

durende het proces nog een rol kan spelen. Dat zou betekenen dat alleen maar dat de exploitatiemogelijkheden toenemen en daarmee ook de ontsluitingsmogelijkheden van Noord-Nederland.

De heer DE JONG vraagt of het positieve signaal vanuit Duitsland alleen wordt toegespitst op de mogelijkheden met de magneetzwefbaan of dat deze ook op de gewone snelle lijn van toepassing is.

De heer SWIERSTRA antwoordt dat er ook discussies gaande zijn over het doortrekken van de hogesnelheidslijn-Oost. Dan wordt er een heel ander soort discussie gevoerd. De signalen waar het nu over gaat betreffen inderdaad de Duitse belangstelling voor de magneetzwefbaan.

De heer WIERINGA merkt op dat in Duitsland momenteel helemaal niet wordt gedacht over een dergelijke lijn. De Duitsers zijn wel bezig met plannen om een autosnelweg boven Bremen langs naar Hamburg door te trekken.

De heer SWIERSTRA antwoordt dat iedereen daarvan af weet, maar op het moment dat presidenten van deelstaten met de Nederlandse minister-president spreken over de mogelijke stand van zaken van de magneetzwefbaan en de Zuiderzeelijn, dan vindt spreker dat buitengewoon interessant. Ten aanzien van dividend en aandelen Essent merkt hij op dat in de bestuursovereenkomst een passage is opgenomen over de waarde van de aandelen. Daarin is gezegd dat die waarde voldoende moet zijn en op het moment dat die waarde onvoldoende is, betekent dat een no-go voor de regio. De waarde kan worden beïnvloed door allerlei mogelijke zaken. Er kan bijvoorbeeld sprake zijn van slecht beheer van de aandelen door de aandeelhouder, maar ook door marktomstandigheden. Ook kan het een gevolg zijn van rijksregelgeving, zoals splitsing van netwerk en levering. Dat zijn allemaal zaken die kunnen maken dat de opbrengst te laag is. Teneinde een richtsnoer te hebben om vast te kunnen stellen wat op dit moment de waarde van de aandelen is en hoe straks de referentie zal moeten zijn om met het Rijk daarover te debatteren, wordt er op dit moment door een accountant gekeken wat die waarde en referentie zal zijn. Dat voltrekt zich op dit moment buiten de besluitvorming van de staten en verloopt via de notaris. Dit komt vervol-

gens uit de kast op het moment dat de provincie onderhandelt met het Rijk over de opbrengst en waaraan het ligt dat de waarde eventueel omlaag is gegaan. Er kan dan op dat moment worden vastgesteld of het genoeg is of niet, dus dat oordeel kan op een later moment worden gegeven. Door de Drentse staten is een aantal voorwaarden aan de bijdrage van de Zuiderzeelijn gesteld. Er geldt een maximum van € 50 miljoen, plus een risico-opslag van 1,66% en dat is het maximumbedrag. Daarbij dient in aanmerking te worden genomen dat Drenthe daarvoor niet de gehele opbrengst van de aandelen inzet. Dat is een en andermaal uitgangspunt geweest in de Stuurgroep Zuiderzeelijn en ook als zodanig erkend door de overige partners. Op het moment dat de waarde te laag zou zijn, is het voor de provincie een argument om in de stuurgroep in te brengen dat het bedrag van € 50 miljoen niet wordt gehaald en dat er onvoldoende over wordt gehouden voor de algemene verantwoordelijkheid die de provincie op basis van die aandelen heeft. De provincie Drenthe zal dus niet de gehele opbrengst van de Essent-aandelen inleveren en daarvoor is ook een voorbehoud gemaakt in de stuurgroep. Op het moment dat dat een probleem oplevert, moet de stuurgroep dat probleem gezamenlijk oplossen. Op het moment dat dat zou leiden tot de conclusie dat de gezamenlijke provincies een probleem hebben omdat de totale opbrengst van die aandelen te weinig is, is er op dat moment sprake van een no-go-moment, want anders moet het op een andere wijze worden opgelost. Voor Zuid-Drenthe wordt er dus een soort van garantie gegeven, zodat datgene wat met die aandelen is opgebracht in die regio niet alleen maar wordt versleuteld in Noord-Drenthe, dat er een groter belang bij heeft dan Zuid-Drenthe.

De heer KUIPER merkt op dat wat de gedeputeerde nu uitspreekt, erg belangrijk is. Hij vraagt of de gedeputeerde de marges kan aangeven waar tussen zich dit kan bewegen. Spreker heeft een rekenvoorbeeld gegeven en hij wil graag weten wat voor de provincie aanvaardbaar is als het gaat om de opbrengst van de aandelen.

De heer SWIERSTRA merkt op dat daar op dit moment nog niets over kan worden gezegd. In 2002 en ook nu weer is heel helder aangegeven dat een substantieel deel van de opbrengst van

de aandelen gereserveerd dient te worden voor de totale provincie, los van de Zuiderzeelijn. Iedere fractie heeft daarbij zijn eigen inschatting hoe hoog dat bedrag zou moeten zijn. Op het moment dat die aandelenopbrengst op tafel komt zal er een discussie plaats moeten vinden of er inderdaad kan worden voldaan aan de gestelde voorwaarden en of er sprake is van een go- of een no-go-moment. Op dat moment zal er een besluit moeten liggen waar precies die grens ligt en het dividendverhaal is daarvan een afgeleide, want daarvan is gezegd dat dat eerst veilig moet worden gesteld.

De heer WIERINGA merkt op dat het wel om € 70 miljoen gaat en onder bijlage B wordt geschreven dat een voldoende opbrengst van de provinciale opcenten bestuurlijk en juridisch niet haalbaar is.

De heer SWIERSTRA antwoordt dat hij het niet heeft gehad over de opcenten. Het is natuurlijk aan de staten om te zijner tijd te bepalen of die € 50 miljoen eventueel ook uit de provinciale opcenten kan komen. De heer Veenstra heeft het gehad over gewijzigde regelgeving die van invloed zou kunnen zijn. Spreker kan zich geen voorbeeld voorstellen van gewijzigde regelgeving die relevant zijn voor de Drentse staten. Op het moment dat een van de gemeenten aan de Zuiderzeelijn met een verordening zou komen die plotseling kostenverhogend zou werken, zou dat voor rekening van die veroorzaker kunnen komen, maar spreker ziet niet in wat dit in Drenthe zou kunnen betekenen.

De heer LOOMAN snapt dat artikel 14.7 inhoudt dat degene die veroorzaakt ook opdraait voor de gevolgen, maar in de laatste passage staat in feite dat degene die vervolgens op onredelijke gronden die kosten niet voor zijn rekening kan nemen dit kan aanbrengen bij de stuurgroep. Volgens spreker zit er een dubbele ontkenning in die zin, en wordt er in plaats van onredelijk, redelijk bedoeld.

De heer SWIERSTRA antwoordt dat is bedoeld dat als er bijvoorbeeld gewijzigde Europese regelgeving moet worden vertaald in plaatselijke of provinciale regelgeving dit indirect een gevolg zou kunnen hebben voor een specifiek onderdeel. Indien er een dubbele ontkenning in de tekst staat die niet klopt, zal spreker daar nog eens door een van de ambtenaren naar laten kijken. De bedoe-

ling is echter helder, want er wordt bedoeld dat als iets wat redelijkerwijs niet voor iemands rekening moet komen, zij daarvoor niet aansprakelijk kan worden gesteld.

De heer ENGELS heeft nog een vraag gesteld naar de betekenis van het achtergehouden rapport van het CPB.

De heer SWIERSTRA antwoordt dat dit ook vanmorgen aan de orde is geweest in het algemeen overleg van de Tweede Kamer. Er is geen rapport achtergehouden. Wat er gebeurd is, is dat er een aantal rapporten is geweest met analyses die verschillende uitkomsten hebben en verschillende methoden van onderzoek en benadering. Het CPB is op een gegeven moment gevraagd om eens te kijken naar de beoordelingsmethodieken. Het CPB heeft daar toen een advies over gegeven en de regering heeft op enig moment zijn besluit gebaseerd op drie rapporten die er al lagen, daarbij in acht nemend dat het CPB kanttekeningen had gemaakt bij de methoden van onderzoek en dergelijke. Dat is gemeld aan de Tweede Kamer. De Kamer heeft dat rapport niet opgevraagd omdat er geen aanleiding toe was omdat de berekeningsmethodieken als zodanig valide genoeg waren om het besluit op te grondvesten. Een van de elementen is nu bijvoorbeeld wat er getoetst moet worden en of er berekend moet worden wat een arbeidsplaats moet kosten en als dat gebeurt, komt er nooit iets uit. Als het belang van de ontsluiting van Noord-Nederland en de structurerende invloed van de Zuiderzeelijn op de ruimtelijk-economische ontwikkelingen op lange termijn en de politieke toezeggingen die aan Noord-Nederland zijn gedaan, allemaal worden meegewogen, moet dit besluit wel positief worden ingeschat.

De heer KUIPER merkt op dat dit laatste niet in het rapport staat. Het rapport is een droge, wetenschappelijke opsomming van datgene wat er speelt.

De heer SWIERSTRA zegt ook niet dat dit in het rapport staat, maar dat hij slechts in ronde bewoordingen de conclusie van het kabinet verwoordt.

De heer KUIPER merkt op dat het onderliggende rapport in de conclusies weergeeft dat er sprake is

van een overschatting van werkgelegenheidseffecten. Zijn betoog is voortdurend geweest om het rapport ook mee te nemen in de beeldvorming naar buiten toe, maar dat is steeds geweigerd. Spreker wil proberen om het rapport in de discussie mee te nemen. Het is een helder verhaal, dat uitstekend weergeeft wat de problematiek is en wat de oplossingen zijn.

De heer LANGENKAMP merkt naar aanleiding van het substantiële deel van de opbrengst van de aandelen voor Zuidoost-Drenthe op dat als die gelden er niet zijn, dat voor de staten een nadere afweging met zich meebrengt. In de tekst staat echter duidelijk dat het bestuurlijk en juridisch niet haalbaar is gebleken om dit te verankeren in de overeenkomst. Kunnen de staten dan nog zeggen dat zij er niet aan meedoen, zonder dat zij aan die overeenkomst gehouden zijn?

De heer SWIERSTRA merkt op dat er door allerlei mogelijke partijen meer specifieke voorwaarden zijn gesteld aan de manier waarop die partijen in het proces zitten. Daarvan is gezegd dat daar niet alle andere partijen één op één voor verantwoordelijk gemaakt kunnen worden, dus dat wordt gezien als een probleem voor het regionale aandeel waar alle partijen voor staan. Het kabinet accepteert dit met inbegrip van een paar puntjes die nog moeten worden ingevuld en dit is dus iets dat de regio zelf moet oplossen. Het is aan de stuurgroep om te zeggen dat dit geaccepteerd wordt als een probleem dat te zijner tijd wordt opgelost. Zo is het ook in de stuurgroep afgesproken.

De heer LANGENKAMP vraagt of dit ook een toezegging voor Zuidoost-Drenthe betreft dat dit gebied dit faciliterende beleid kan verwachten.

De heer SWIERSTRA antwoordt dat de provincie een voorbehoud heeft gemaakt ten aanzien van de omvang van de provinciale bijdragen naar aanleiding van het criterium of de opbrengst van de aandelen voldoende is of niet. Dat is iets wat de stuurgroep betreft en wat er met het overblijvende substantiële gedeelte gebeurt, is aan de staten van Drenthe. Daar gaan geen andere partijen over en dat ligt hier vast. Dit is al ingebracht voordat de eerste brief van de Stedenkring Zuidoost-Drenthe binnenkwam, want dat was volgens het college een volstrekt logische keuze die te maken heeft

met het feit dat het rendement van de Zuiderzeelijn in Zuid-Drenthe een negatief effect met zich meebrengt ten opzichte van de toegevoegde waarde van de Hanzelijn. Het is dus geen absolute achteruitgang, maar een relatieve achteruitgang ten opzichte van de meerwaarde. Wie er betaalt als het project wordt afgeblazen, staat allemaal in de overeenkomst uitgelijnd. Als het halverwege wordt afgeblazen, draait het Rijk voor 80% en de regio voor 20% op voor de kosten die tot op dat moment zijn gemaakt, tenzij de oorzaak van het afblazen bij het Rijk ligt, want dan betaalt het Rijk het helemaal. De provincie Friesland kan natuurlijk niet zomaar uit een rijdende trein stappen, want Friesland is net zo goed gebonden aan de overeenkomst als Drenthe dat is. Als het gaat om de inbedding in het overige openbaar vervoer, merkt hij op dat als de Zuiderzeelijn één van de twee snelste varianten wordt, deze in een volledige PPS-constructie aangelegd zal worden. Daarmee ligt de verantwoordelijkheid van de volledige exploitatie voor 25 jaar bij het bedrijfsleven en daarmee neemt het bedrijfsleven de verantwoordelijkheid voor de prijs van het kaartje. De kwaliteit van de snelle verbinding zal naar verwachting zodanig zijn dat de reiziger daar wat extra's voor over zal hebben. Voor de overheid in de regio geldt dat het openbaarvervoersysteem op een goede manier aansluit op het Zuiderzeelijnsysteem dat er dan rijdt. De verschillende lijnen zullen elkaar beïnvloeden in de exploitatie. Vandaar dat spreker steeds heeft aangedrongen op het op een goede manier aansluiten van het Kolibri-systeem op de Zuiderzeelijn. Verder zal er geen sprake zijn van een MER op hoofdlijnen, maar een volledige MER waarin alle varianten worden meegenomen.

TWEEDE TERMIJN

De heer BIJL denkt dat het goed is dat er nog eens verwezen is naar de uitspraken die door de staten twee jaar geleden zijn gedaan. Het is toen ingebracht als één van de voorwaarden in het convenant. Het is gebleken dat die voorwaarden niet mee zijn genomen in de samenwerkingsovereenkomst en daar heeft hij ook begrip voor, als hij de uitleg van de gedeputeerde hoort. Niettemin denkt hij dat het goed is om in de besluitvorming van de staten nogmaals vast te leggen wat twee jaar terug al als intenties zijn uitgesproken voor de resterende middelen. Dat is een interne Drentse

aangelegenheid en hij vindt dat de gedeputeerde dit vanavond ook al goed naar voren heeft gebracht.

De heer ENGELS vindt het stuk helder en voorzover het nog vragen opriep, heeft het college deze helder beantwoord. Zijn fractie zal met een positieve grondhouding naar de statenvergadering gaan, hoewel hij er nog niet aan toe is om het een A-stuk te maken. Een van de dingen die hij op 7 juli 2004 wil noemen, is de druk die er bestaat op de democratische inhaalslag naar de burgers toe. De kwaliteit waarmee het proces wordt gevoerd hangt mogelijk ten eerste af van het go/no-go-moment van de prijsvraag. Immers, de manier waarop bestuursorganen en vooral ook de provincie zullen omgaan met de volksraadpleging is bepalend voor de vraag of er aan die volksraadpleging nog een uitbreiding moet worden gegeven. Hij pleit daar niet onmiddellijk voor, maar hoe serieuzer een dergelijk proces van volksraadpleging wordt genomen, hoe meer gelegitimeerd de bestuursorganen zijn om het bij dat ene moment te laten. De tweede opmerking die hij maakt is dat het een zeer ambitieus proces is, niet alleen wat het stappenplan betreft, maar ook wat betreft de inhoud. Spreker heeft het gevoel dat vanuit de stuurgroep en vooral door de voorzitter een zeer groot enthousiasme wordt uitgestraald, maar hij denkt dat het werk van de stuurgroep aan kwaliteit nog kan winnen als naast enthousiasme ook een stuk realiteitszin en zelfreflectie aanwezig is, aangezien er ook signalen zijn die duiden op mogelijke afbreukrisico's. Hij heeft er niets aan als de kop in het zand wordt gestoken en er wordt doorgedenderd op een pad waarvan al valt te zien dat het eindstation niet wordt gehaald. Dat zijn overigens geen opmerkingen die afdoen aan zijn standpunt, maar wel iets om voor de vele beslismomenten in het achterhoofd mee te nemen.

De heer VEENSTRA ondersteunt het betoog van de heer Engels over het realisme. Voor hem waren vier dingen belangrijk. Allereerst is het goed dat de vier go/no-go-momenten nog steeds gelden. Punt twee is dat die vier varianten nadrukkelijk in beeld zijn, waarvan twee op een wat andere wijze, maar het zijn niet echt terugvalvarianten. Wat hij als derde belangrijk vindt is dat de volksraadpleging als randvoorwaarde wordt meegenomen. Ten aanzien van het voorbehoud dat gemaakt is ten aanzien van het dividend en het ge-

deelte van het geld dat beschikbaar is voor de rest van Drenthe, merkt hij op dat dit voorbehoud wel is gemaakt door de stuurgroep maar dat het niet in de overeenkomst zit. Dat vindt hij een belangrijk punt dat hij mee terugneemt naar zijn fractie. Het blijft wat spreker betreft dan ook nog een B-stuk, waarop in de statenvergadering teruggekomen zal worden.

De heer DE JONG merkt op dat een aantal heldere antwoorden is gegeven op een aantal indringende vragen vanuit de commissie. Wat bij hem blijft hangen is de exploitatie van het hele gebeuren. Stel dat er een tekort is en de marktpartijen moeten dat dan oplossen omdat de overheden hun risico's hebben afgedekt, dan vraagt hij zich af wie dat betaalt. De marktpartij is immers ook niet gek en als deze een deal kunnen sluiten met gemeenten om te komen tot verhoging van kavelprijzen voor woningen en gebouwen, dan ligt het prijskaartje ook weer bij de burger. Als de overheden dat dan allemaal goed vinden, is dit een gemiste kans als het gaat om volksraadpleging. Hij blijft dus hameren op de volksraadpleging, het programma van eisen en dat in relatie met de effecten van exploitaties. Immers, anders valt er niets te raadplegen of adviseren als het gaat om het programma van eisen.

De heer POPKEN heeft nog een vraag aan de gedeputeerde. Er wordt steeds over gesproken dat het bedrijfsleven een aanmerkelijk deel van de kosten moet meebetalen. Uit een uitspraak van de minister van verkeer en waterstaat heeft hij begrepen dat zij stelt dat wanneer die bijdrage van het bedrijfsleven onvoldoende is, daar het project strandt. Het is een gigantisch project en het is ook best de moeite waard om daar inzet op te plegen, maar het is spreker niet duidelijk welke rol het bedrijfsleven heeft en om welk bedrijfsleven het gaat.

De heer BOSSINA merkt op dat hij voldoende informatie heeft gehad, omdat het op dit moment geen go/no-go-moment is. Wel heeft hij een vraag. Op het moment dat één van de partners stopt, dan is gezegd dat er 80% door het Rijk en 20% door de regio betaald moet worden. Over welke regio gaat het dan? Als de provincie zou stoppen moet de provincie dit dan betalen of wordt het omgeslagen over alle regio's van Groningen tot Noord-Holland? In dat licht zou de

houding van de provincie Friesland kunnen worden gezien die zonder kosten wil uitstappen. Voor het overige is hij positief over dit stuk, hoewel hij het als B-stuk wenst te handhaven.

De heer WIERINGA wijst er nogmaals op dat als het mogelijk is alle vier varianten worden meegenomen en dat er een serieuze volksraadpleging plaats moet vinden, zodat de burger echt deel kan nemen en besluiten wat deze wel en niet wil. Verder wijst hij nogmaals op de notitie van de hand van zijn fractie van 4 april 2004, waarin beharzenswaardige dingen staan. Verder wijst hij op de brief van 25 november 2003 van de Milieufederatie.

Mevrouw MULDER is positief over dit stuk. Het CDA zet de lijn door die in 2002 is uitgezet en heeft er op dit moment weinig aan toe te voegen.

De heer KUIPER is blij met de toezegging van de gedeputeerde dat er op diverse momenten nog een mogelijkheid is om goede besluiten te nemen. Wat hem intrigeert in de bijdrage van de PvdA is dat er kennelijk toch nog wat onduidelijkheid is over de term terugvalopties. Wat is er nu precies geformuleerd over die terugvalopties en wat is de status van de terugvalopties?

De heer BAAS reed in zijn dromen vanavond in de Zuiderzeelijn en halverwege de polder moest hij even wat afremmen voor onderhoudswerkzaamheden. Het volgende go/no-go-moment ziet hij als het volgende station in dit proces.

De heer SWIERSTRA merkt op dat dit laatste een mooie beeldspraak is. Als het gehele proces volgens plan verloopt, dan kan hopelijk voor het jaar 2010 de schop in de grond. Dat is volgens de minister nog steeds het streven dat keihard over-eind staat. Als het gaat om de democratische inhaalslag van de heer Engels en daaraan gekoppeld het realisme, merkt hij op dat het realisme er wel degelijk is. Dat laat onverlet dat er wel optimisme kan zijn om het proces zo daadkrachtig mogelijk door te zetten. In dat proces zit namelijk veel realisme, omdat al die afwegingsmomenten die daarin zijn besloten zullen leiden tot een realistische opstelling. Als het niet kan worden betaald en als het niet past in het geheel, dan gaat het gewoon niet door en al die varianten zitten er volwaardig in. Spreker denkt dat eenieder zich

dan ook zeer bewust is van het afbreukrisico. Hij is onder de indruk van de consistentie van D66, waarvan de toekomstige Eerste-Kamerfractie eenzelfde geluid liet horen als de vigerende Tweede-Kamerfractie vanmorgen. Wat dat betreft is de eenheid binnen D66, die op dit punt in noordelijk verband wel eens wat uiteen leek te lopen, heel mooi hersteld en dat is voor een virtuele collegepartij altijd buitengewoon plezierig. Naar de heer Veenstra toe onderstreept hij nogmaals dat ondanks het enthousiasme er ook heel realistisch wordt gekeken naar wat er wel en niet kan.

Ten aanzien van de exploitatie antwoordt hij dat ook dat weer communicerende vaten zijn in de zin dat het uit de lengte of uit de breedte moet komen. Op het moment dat het bedrijfsleven straks bij zijn aanbiedingen eisen zou stellen aan gemeenten die te buiten gaan aan wat de desbetreffende gemeenteraad voor verantwoordelijk houdt, zal er gezegd worden dat dit niet kan en dan komt er uiteindelijk een no go-moment. Alles is natuurlijk ook weer afhankelijk van het programma van eisen dat in de markt wordt gezet, want daarin zitten de randvoorwaarden op grond waarvan het bedrijfsleven moet inschrijven. Uiteindelijk zal het bedrijfsleven dat risico wel moeten nemen en als zij dat niet willen is het ook een no go-moment. Dat klinkt simpel, maar dat is het ook. Daarom is het van groot belang dat er nu wordt geprobeerd om het proces in een stroomversnelling te krijgen, want dan komt er antwoord op vragen die nog steeds zweven. Die vragen leiden immers tot onduidelijkheid en onaangename situaties. Nu van start gaan dus, zodat er ten minste antwoorden komen. Er zal een serieuze volksraadpleging plaatsvinden. Met de regio worden alle deelnemende partners met elkaar bedoeld, en als die 20% van de kosten verdeeld moet worden, zal dat op dezelfde basis gaan als de verdeelsleutel die in de bijdrage zit aangebracht. De maximale bijdrage van de provincie bedraagt voor de verschillende varianten tussen de 5% en 6% van de totale regionale bijdrage, dus dat wordt dan 5% of 6% van die 20%. Met de term terugvalopties gaat hij af op wat in de conceptovereenkomst staat. De term terugvalopties moet eigenlijk worden gezien als onderdeel in het proces tot nu toe in plaats van de juridische status van die opties. Er zijn twee voorkeursvarianten in de bestuursovereenkomst die in de prijsvraag meedraaien en alle varianten wor-

den meegenomen in de tracé-MER-procedure en zullen leiden tot een volledige afweging.

De VOORZITTER concludeert dat dit voorstel met wat opmerkingen in grote mate positief zal worden ontvangen door de staten. De wens is geuit om het een B-stuk te laten blijven, zodat er nog een mogelijkheid is tot het maken van opmerkingen of het discussiëren naar aanleiding van dit stuk in de statenvergadering op 7 juli 2004.

6. Sluiting

De VOORZITTER sluit de vergadering om 21.00 uur.

Vastgesteld in de vergadering van de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit van 6 september 2004,

, voorzitter

, griffier

Vastgesteld in de vergadering van de Statencommissie Bestuur, Financiën en Economie van 8 september 2004,

, voorzitter

, griffier

HW

Toezeggingen: Geen.

