

Op te bergen
in de band van
4 juni 2008

*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 Omgevingsbeleid

gehouden op 21 mei 2008

INHOUD

Opening	3
Vaststelling van de agenda	3
Verslag vergadering 2 april 2008 en de lijst van toezeggingen	4
Ingekomen stukken	4
Rondvraag	4
Statenstuk 2008-326, Jaarstukken 2007	6
Programma van eisen openbaar vervoer	15
Mededelingen	29
Sluiting	29
Lijst van toezeggingen	30

STATENCOMMISSIE OMGEVINGSBELEID

Verslag van de vergadering van de Statencommissie Omgevingsbeleid, gehouden op 21 mei 2008 in het provinciehuis te Assen

Aanwezig:

mevrouw J.M. Pannekoek-van Toor (voorzitter)
J.J. Baltés (VVD)
J.A. van Berkum (ChristenUnie)
L.Bomhof (VVD)
mevrouw K.J. Datema-Klöppling (SP)
K.R. Dijkstra (PvdA)
H.R. Hornstra (PvdA)
J. Langenkamp (GroenLinks)
K. Kuipers (GroenLinks)
J.H. Lammers (CDA)
A.G.H. Peters (CDA)
mevrouw G. Seinen (CDA)
J. Slagter (PvdA)
A. Timmerman (VVD)
A. Wendt (ChristenUnie)
R. Westerhof (SP)

Voorts aanwezig:

H. Baas (ChristenUnie, gedeputeerde)
J.H. Bats (VVD, gedeputeerde)
mevrouw A. Haarsma (PvdA, gedeputeerde)
mevrouw T. Klip-Martin (VVD, gedeputeerde)
R.W. Munniksmá (PvdA, gedeputeerde)
mevrouw J. Stapert (commissiegriffier)

Met kennisgeving afwezig:

Th.J. Wijbenga (CDA)
Mevrouw H. Stoel-Snater (PvdA)

1. Opening

De VOORZITTER opent de vergadering. Zij deelt mee dat zij om 11:00 uur de vergadering zal schorsen, want dan bevindt zich op het plein voor het provinciehuis een groot aantal boze buschauffeurs en deze willen de voorzitter van deze commissie en de heer Bats graag een petitie aanbieden. Daartoe stelt zij hen om 11:00 uur in de gelegenheid. Er zullen twee leden van FNV Bondgenoten het gezelschap toespreken en daarna komt de heer Van Eibergen van de FNV inspreken bij agendapunt 9 in de commissie. Hij zal dat doen vergezeld van een kleine delegatie van mensen die buiten staan.

2. Vaststelling van de agenda

De agenda wordt conform ontwerp goedgekeurd en vastgesteld.

3. Verslag vergadering 2 april 2008 en de lijst van toezeggingen

De heer WESTERHOF merkt op dat op pagina 29 op de een na laatste regel het woordje "ieder" geplaatst moet worden. Er dient namelijk te staan dat de kolencentrales ieder een uitstoot hebben van twee miljoen auto's.

De VOORZITTER vraagt de heer Westerhof om tekstuele aanpassingen van tevoren per mail door te geven. De tekst van het verslag wordt op dit punt overigens aangepast. (*Noot Statengriffie: 8 dagen na het verschijnen van het verslag*).

Mevrouw SEINEN merkt op dat door de heer Bats aan de bewoners van Ees een toezegging is gedaan dat hij terug naar de bevolking zou gaan over de verschillende scenario's. Dat is nummer 9 op de lijst van toezeggingen. Is daar al meer duidelijkheid over?

De heer BATS antwoordt dat die duidelijkheid er nog niet is. Hij heeft daarover contact met Borger-Odoorn en probeert een moment te zoeken dat het hen uitkomt. Het zit er aan te komen, maar het kan net voor de vakantie zijn, maar ook net daarna. De scenario's liggen klaar, maar hij wil ook graag de regie door Borger-Odoorn zelf laten bepalen. Daar komt spreker op terug.

Het verslag van de vergadering van 2 april 2008 wordt met inachtneming van het vorenstaande goedgekeurd en vastgesteld.

Mevrouw KLIP merkt op dat er op de lijst van toezeggingen een aantal toezeggingen staat waar zij inmiddels aan heeft voldaan, dus deze lijst kan worden gecorrigeerd bij de volgende vergadering.

Mevrouw HAARSMA antwoordt dat dit ook voor haar beleidsterrein geldt.

De VOORZITTER concludeert dat de lijst van toezeggingen de volgende keer zal worden aangepast met inachtneming van de zojuist door mevrouw Klip en mevrouw Haarsma gemaakte opmerkingen.

4. Ingekomen stukken

Er worden geen opmerkingen gemaakt naar aanleiding van de ingekomen stukken.

5. Rondvraag

De heer SLAGTER heeft 4 juli 2007 een motie ingediend in het kader van het OV-beleid die is aangenomen. Dat ging over het zoeken naar creatieve oplossingen tussen Groningen en Roden. Wat is er sindsdien gebeurd?

De heer BATS merkt op dat invulling is gegeven aan de motie, ware het niet dat rond de discussie Leek-Roden en het feit dat de lokale politiek een heroverweging wenste van de ontwerpogave Leek-Roden, er een aantal aanpassingen moet gebeuren. Hij wil de lokale heroverwegingen afwachten om het product van het OV-bureau dat er ligt en dat is uitgezet bij een extern bureau, aan te kunnen passen aan de lokale wensen. Daarmee is dan nog geen invulling gegeven aan de motie dat de commissie van hem de tussentijdse informatie krijgt die er nu ligt, maar aan de andere kant tekent hij aan dat hij van mening is dat de conclusies die daaruit kunnen worden getrokken, niet zouden hoeven sporen met wat de lokale politiek wil. Spreker zat enigszins in een spagaat, want hij heeft eind dat jaar dat rapport binnengekregen en is met Noorderveld aan de slag gegaan hoe dat praktisch gezien kan worden ingevuld, maar op dit moment kan spreker niet verder omdat ook Noorderveld en Leek mee zouden moeten werken aan die intergemeentelijke samenwerking en ontwerpogave. Hij zal de commissie de rapportage toezenden

die is gemaakt op basis van de stand van zaken van vorig jaar en wil graag de motie afmaken op basis van de meest recente wensen van de lokale politiek ter plaatse, maar zover is hij nog niet.

De heer SLAGTER heeft begrepen dat de provincies het op zich hebben genomen om een studie te doen naar de ontsluiting aldaar. Maakt deze motie daar een onderdeel van uit?

De heer BATS antwoordt dat dit in beginsel niet zo hoeft te zijn, want er ligt een heldere motie voor waarin een aantal onderzoeksvragen staat. Die onderzoeksvragen heeft hij ook neergelegd, maar wat hem heel praktisch lijkt is dat het gekoppeld wordt aan de actuele situatie. Op het moment dat er nieuwe lokale wensen zijn of dat de lokale wensen kantelen of veranderen, dan krijgt de praktische invulling van de motie ook een andere wending. De tussentijdse informatie op basis van de vragen die in de motie zijn gesteld, kan ter beschikking worden gesteld, maar spreker wil graag de motie concreet en actueel maken op basis van wat er op dat moment speelt in de regio.

De heer SLAGTER is benieuwd naar de stand van zaken en welke stappen er zijn ondernomen in het kader van de motie over zandwinning in Gasselte.

De heer MUNNIKSMA antwoordt dat er gisteren of vandaag een brief zal worden verstuurd naar Staatsbosbeheer, waarin wordt meegedeeld wat de gevoelens van de staten en spreker zijn in relatie tot de houding van Staatsbosbeheer. Spreker heeft de hoofddirectie van Staatsbosbeheer uitgenodigd om daarover op korte termijn overleg met spreker te voeren.

De heer SLAGTER begreep dat de gemeente ook in gesprek is met Staatsbosbeheer. Maakt dit onderwerp daar deel van uit?

De heer MUNNIKSMA antwoordt dat de gemeente in gesprek is met Staatsbosbeheer om op basis van de bestaande plas die wordt gerealiseerd nadat de bestaande vergunning was afgelopen een aantal recreatieve dingen in dat gebied te doen. Dat staat los van de uitwerkingsproblematiek. Op het moment dat de zaak daar uitgebreid moet worden, conform de gevoelens die daarover de vorige keer aan de orde waren, is het logisch dat dit ook bij die andere ontwikkeling wordt betrokken. Hij zal de commissie keurig op de hoogte stellen van de vervolgstappen, want de motie is niet voor niets aangenomen.

De heer WESTERHOF merkt op dat afgelopen zaterdag een vacature directeur van Marketing Drenthe in de krant stond. Gisteren stond in hetzelfde dagblad een artikel van parlementair journalist Martin de Bruin, onder de titel "Leiding van promotieclub stapt op: Marketing Drenthe zoekt nieuwe directeur". In hetzelfde artikel wordt melding gemaakt van het vertrek van de heer Ooms. Was het college op de hoogte van het vertrek van de heer Ooms en langs welke weg is het college op de hoogte gesteld? Wat wordt verwacht van de continuïteit van de bedrijfsvoering door dit vertrek? Wat is de stand van zaken van de campagne "Da's nou Drenthe"? Wat wordt verwacht van de ingezette campagne qua inwonertal en werkgelegenheid? Wordt er over informatie beschikt dat de televisiespot per juli 2008 gaat starten? Is dat, gelet op het seizoen, geen mosterd na de maaltijd? Hoe lang en hoe frequent worden er televisie-spotjes uitgezonden? Wat mag hij in het vervolg verwachten aan advertenties, free publicity en nieuws-meldingen? Vanmorgen was er op radio Drenthe het bericht dat de site van VVV Drenthe uit de lucht is gehaald en daarmee alle lokale sites. Mensen uit de Randstad kunnen daarom nu ook niet zoeken naar iets over Drenthe. Dat is heel vreemd, want de site van VVV Drenthe is van de provincie. Ook zou er een site zo snel mogelijk de lucht ingaan, getiteld "Da's nou Drenthe", maar die site kan niet worden gevonden. Er zat dus een heel goede site in de lucht die er nu is uitgehaald en er is een site voor in de plaats gekomen die niemand kan vinden. Wat wordt daaraan gedaan?

De heer BATS zal de eerste twee vragen concreet beantwoorden en op de overige vragen krijgt de heer Westerhof te zijner tijd antwoord toegestuurd via de vaste rapportages, conform de afspraken die er zijn gemaakt voor de invulling van de algemene subsidieverordening. Spreker was op de hoogte van het

vertrek van de top van Marketing Drenthe en daar heeft hij regelmatig contact over gehad via de raad van toezicht en de voorzitter van de raad van toezicht. Met betrekking tot de continuïteit van de bedrijfsvervoering verwacht hij niets vervelends en de vacature is nu opengesteld. Gedurende de periode dat de huidige directeur nog directeur is van Marketing Drenthe zal hij proberen een tweetal functies die parttime worden ingevuld te combineren met een zware nadruk op de marketeerachtige aspecten van die functie. Hij verwacht daar binnen afzienbare tijd invulling aan te kunnen geven. Over de stand van zaken met betrekking tot de campagne "Da's nou Drenthe" en over wat er van het vervolg kan worden verwacht in de sfeer van advertenties en free publicity zal hij op de geijkte momenten bij de commissie terug komen en de commissie daarover informeren.

De heer BAAS antwoordt dat hij de heer Westerhof nader schriftelijk zal informeren met betrekking tot de vraag hoe de stand van zaken met betrekking tot de websites is.

De heer WESTERHOF werd geattendeerd op het fenomeen van ontwikkelingen van genetisch gemanipuleerde gewassen. In het verleden zijn in 2004/2005 op initiatief van commissielid Smit van D66 afspraken gemaakt over de monitoring van ontwikkelingen van gentechnologie in Drenthe. Op 1 februari 2006 is daar door gedeputeerde Edelenbosch gevolg aan gegeven. Na die tijd heeft er geen rapportage door een gedeputeerde meer plaatsgevonden. Is het college alsnog bereid de commissie de rapportage over de monitoring in 2007 te doen toekomen? Wil het college de commissie ook in 2008 berichten over de monitoring gentechnologie? Wil het college jaarlijks gevolg geven aan deze afspraak met provinciale staten van Drenthe?

De heer MUNNIKSMa heeft vanmorgen pas vernomen dat deze vraag zou worden gesteld en hij heeft zich dan ook nog niet in de monitoring van gentechnologie kunnen verdiepen. Hij zal de vraag van de heer Westerhof dan ook schriftelijk beantwoorden.

6. Statenstuk 2008-326, Jaarstukken 2007, Accountantsverslag "Dynamisch investeren", rapport van bevindingen 2007 voor provinciale staten van Drenthe

De heer LAMMERS zal iets zeggen over programma 5 en mevrouw Seinen over programma 3. Hij heeft enkele opmerkingen inzake de groene wetgeving zoals die in de verantwoording van programma 5 aan de orde komt. Betreffende de Natuurbeschermingswet bestond de hoofdmoot uit vergunningverlening en daarbij was vermeldenswaardig dat het beleidskader ammoniak vooral van toepassing is bij vergunningverlening aan veehouderijen. Dat begint mooi te lopen, zo lijkt het althans. Het is een betrekkelijk eenvoudig toetsingskader ammoniak en dat helpt ook redelijk eenvoudig om vast te stellen of een vergunning ten aanzien van het ammoniakaspect kan worden verleend. Wat niet wordt vermeld is echter dat de Raad van State het toetsingskader ammoniak van tafel heeft geveegd en dat de minister een commissie Trojan heeft ingesteld die zal moeten adviseren over de weg vooruit. Wat betekent dit in de Drentse situatie? Hoeveel vergunningen zijn er al verleend op basis van het toetsingskader ammoniak? Tegen hoeveel van deze vergunningen kunnen nog zienswijzen worden ingediend? Zijn de overige vergunningen in veilige haven beland? Op welke wijze is de provincie betrokken bij het vinden van een uitweg uit deze impasse? Wat betekent de nu ontstane situatie voor de agrariërs in de nabijheid van Natura2000-gebied die bedrijven willen uitbreiden? Gaat het hun nu meer geld kosten om aan te tonen dat geen significante schade door beoogde bedrijfsuitbreiding wordt aangebracht? Het CDA had graag een melding gekregen dat het toetsingskader ammoniak geschorst is, want dat maakt de jaarstukken wat dit punt van de toelichting betreft wat gedateerd. Wat gaat het college ondernemen met betrekking tot dit dossier? Het CDA zou graag vernemen hoe het op dit moment verder gaat met het doorgestarte Landschapsbeheer Drenthe. Is er weer voldoende continuïteit en zijn de zaken onder controle? Ook neemt hij graag kennis van de Startnotitie beheersplannen die door het college eind 2007 is opgesteld. Kan deze notitie aan provinciale staten worden toegezonden? Het CDA staat graag stil bij de resultaten van het provinciaal meerjarenplan (pMJP) betreffende het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG) voor de periode van 2007 tot 2013. Met enige teleurstelling neemt hij kennis van de onderbesteding die

hier aan de hand is, het beschikbare budget voor de planperiode is in zeven gelijke porties opgedeeld en dan lukt het niet om het eerste jaar voldoende werk weg te zetten en te realiseren, want er zijn aanloopperikelen. Vindt het college het niet enigszins naïef om te veronderstellen dat een dergelijke omvangrijke operatie in één keer gladjes gaat verlopen? De niet gerealiseerde doelen worden nu in 2008 en toekomstige jaren gerealiseerd, zo wordt gesteld. Gaat dat wel lukken? Wil het college bij de mid-term review in 2010 een goede positie hebben om nog meer geld te vragen, dan zal er tenminste voor op het schema moeten worden gelopen, terwijl er nu al een achterstand is. Dat vraagt om topprestaties in 2008 en 2009. Hoe kan er om meer budget worden gevraagd als de capaciteit om het huidige budget doeltreffend te besteden niet aantoonbaar aanwezig is en er miljoenen worden overgehouden? Het CDA heeft de volgende vragen. Is er bij de Dienst Landelijk Gebied (DLG) en de Dienst Regelingen (DR) voldoende capaciteit om een inhaalslag te maken en zelfs een hoger provinciaal ambitieniveau te realiseren? Kunnen cofinancierende organisaties en overheden meekomen met dit tempo van inhaalslag en ambitieverhogingen? Kan hij een kopie krijgen van de jaarlijkse rapportage van het college aan Den Haag? Ten aanzien van de sociaaleconomische revitalisering van het platteland, wordt het ontbreken van rijksmiddelen als een knelpunt aangemerkt. Het CDA heeft in het recente verleden met succes door middel van een motie ervoor gezorgd dat provinciale middelen beschikbaar zijn gesteld voor dit doel. Zijn de in de begroting opgenomen bedragen ontoereikend naar het oordeel van het college?

Mevrouw SEINEN merkt op dat het rekeningresultaat over 2007 een kleine € 34 miljoen positief is. Er is in 2007 bijna € 34 miljoen minder besteed dan was gepland. Hiervan wordt € 15,5 miljoen veroorzaakt door vertraging van projecten, namelijk € 11,4 miljoen, plus € 4,1 miljoen overheveling naar volgend jaar. In de commissie BFE wordt daarover gesproken, maar € 3,3 miljoen is toe te schrijven aan het project N34. Als toelichting wordt in de jaarstukken gegeven dat vanwege het feit dat het hier gaat om een meerjarenproject, het lastig is om de kosten per jaar inzichtelijk te maken. De provincie is dan ook blijikbaar afhankelijk van de interne planning van de aannemer. In december 2006 heeft de overdracht van de N34 van het rijk aan de provincie plaatsgevonden. Doel van de overdracht is om tot een versneling te komen in de uitvoering van noodzakelijke verkeersveiligheidsmaatregelen aan de N34. Het is een groot en omvangrijk project en de totale kosten worden op € 85 miljoen geraamd. In de commissie OGB van 9 mei 2007 is nadrukkelijk gevraagd om de staten op de hoogte te stellen van de voortgang van dit project. Uit aanvullende informatie van 7 juni 2007 van de gedeputeerde blijkt dat hij middels de jaarverslagen van het Provinciaal uitvoeringsprogramma (PUP) verantwoording wil afleggen aan de staten. Dat lijkt op het eerste gezicht prima, maar is het niet. Het laatste PUP-verslag dat zij heeft ontvangen is van het jaar 2005. Zij heeft begrepen dat het PUP-verslag 2007 binnenkort komt, dus actuele sturingsinformatie is er wat spreekster betreft niet. Mogelijkheden om het college te controleren zijn er dus niet en op zijn minst had het college in de bestuursrapportage de voordelen op het gebied van het overhevelen van het overgehevelde krediet N34 kunnen melden. Volgens de accountant had dit kunnen worden voorzien, maar heeft het college dit nagelaten. Dat vindt spreekster ernstig. Heeft de gedeputeerde het project N34 daadwerkelijk onder controle, zoals gesteld wordt in de jaarstukken of giert het met volle vaart uit de bocht? Het CDA wil actuele sturingsinformatie om zowel de voortgang te bewaken als de kosten in de hand te houden. Separaat en halfjaarlijks wil zij over de voortgang van dit omvangrijke project worden geïnformeerd.

De heer BOMHOF heeft acht vragen bedacht over de jaarrekening, waarvan één vraag over het beleidskader ammoniak al door het CDA is gesteld. Op pagina 65 gaat het over de windturbines in Coevorden. Daar wordt iets gezegd over de afronding van de bouwvergunningprocedure. Hoe staat het met de bereidheid van het ministerie van Defensie om daar snel gebruik van te maken? Hij heeft eerder wel eens een mededeling gehad van het college dat Defensie nog steeds bereid is om daar een windturbine neer te zetten, maar hij twijfelt toch of dat op redelijke termijn zal gebeuren. Op diezelfde pagina staat iets over extra ruimte voor windenergie. Overleggen met Coevorden en Emmen worden aangekondigd en ook dat er in het voorjaar van 2008 meer duidelijkheid kan worden gegeven. Graag hoort hij hoe duidelijk de situatie nu is. Op de pagina's 118 en 119 gaat het over handhaving en is te zien dat het aantal geplande bedrijfscontroles nog steeds fors achterblijft. Dat wordt dan gerechtvaardigd door effici-

entere inzet bij de ketencontrole, wat hem een vreemde redenering lijkt. Immers, er blijven minder bedrijven die zijn bezocht en als er efficiënter wordt gewerkt komt er toch tijd vrij om meer controles te kunnen doen? Hoe zit dat nu precies, want het voortdurend achterblijven van geplande controles is een zorgelijke zaak. Op pagina 120 gaat het over de stijging van de milieuklachten. Waarom is er geen onderzoek gedaan naar de reden van die stijging? Gemakshalve wordt gezegd dat het wel aan de bekendheid zal liggen van het Centraal Meldpunt Milieuklachten. Daar moet onderzoek naar worden gedaan en duidelijk moet worden gemaakt of dat nu de echte oorzaak is. Op pagina 121 gaat het over ongewone voorvallen buiten kantooruren. De vraag is of er dan een piketdienst is van oproepbare provinciale ambtenaren die in het weekend kunnen uitrukken. Dat kunnen zij wel binnen de kantooruren, maar hoe gaat het in het weekend? Worden er dan ook daadwerkelijk bedrijven bezocht waar zich het voorval zou hebben voorgedaan?

De heer LANGENKAMP wijst erop dat deze vragen van tevoren aan een ambtenaar hadden kunnen worden gesteld. Dit agendapunt betreft de behandeling van jaarstukken en geen algemene beschouwingen.

De heer BOMHOF merkt op dat op pagina 183 de bodemsanering bij Van Wijk en Boerema in Tynaarlo wordt besproken. Daar wordt van gezegd dat er eventueel voorfinanciering moet plaatsvinden van € 19 miljoen en de vraag is of de gemeente alleen moet voorfinancieren of zelf die kosten moet betalen. Het staat er wat verscholen in en volgens de VVD-fractie zou VROM die € 19 miljoen niet betalen, aangezien de derde fase van de bijdrage in de saneringskosten voor de Wet bodembescherming is bereikt. In de eerste fase betaalde de gemeente een bijdrage die inmiddels is afgelopen en in de tweede fase betalen provincie en gemeente samen tien procent en die is dan ook afgelopen. In de derde fase heeft hij het gevoel dat de provincie het maar zelf moet gaan betalen. Daar wil hij graag wat meer duidelijkheid over.

De heer LANGENKAMP merkt op dat deze vraag van de heer Bomhof weliswaar een inhoudelijke vraag behelst, maar dat deze zo gedetailleerd is dat het hem stug lijkt dat de gedeputeerde zich zonder voor te bereiden, antwoord kan geven. Dat kan worden voorkomen door het eerst aan de ambtenaar te vragen.

De heer BOMHOF merkt op dat hij het heeft nagevraagd en dat de gedeputeerde als het goed is heel goed is voorbereid. Op pagina 295 gaat het over de rapportage Verordening dwangsom. Spreker is als indiener van die verordening zeer tevreden met wat daarover is gerapporteerd. Het blijkt dat er behoorlijke termijnoverschrijdingen zijn, maar geen ingebrekestellingen en ook geen betaalde dwangsommen. Toch is hij bezorgd over het grote aantal termijnoverschrijdingen, vooral bij het onderdeel cultuur, welzijn en zorg. Uiteraard is de ratio achter de verordening niet om dwangsommen binnen te krijgen, maar om te zorgen dat die termijnoverschrijdingen fors worden teruggebracht. Hoe is de aanpak op dit moment om te kunnen bewerkstelligen dat de termijnoverschrijdingen verder worden teruggedrongen?

De heer TIMMERMAN begint bij de financiën van programmaonderdeel 5. Het is gebleken dat er ruim € 23 miljoen is onderbesteed en het zal nog de nodige inspanning kosten om daar tussen nu en 2013 een behoorlijke inhaalslag in te maken. Indien er op hoofdlijnen wordt gestuurd, zal toch een enkele detailvraag moeten worden gesteld. Op pagina 112 gaat het over verzuringsbestrijding en daar staat dat de doelstelling van POP II niet wordt gehaald zonder extra maatregelen. Wanneer de doelstellingen niet worden gehaald, kan dan de norm niet worden aangepast of kan dit worden meegenomen in het uitwerkingsplan? De vorige keer is een hele discussie gevoerd over lelieteelt en nu is er het bestemmingsplan voor het buitengebied van Westerveld dat wordt voorbereid, maar ook over het gebruik van duurzame onkruidbestrijdingsmiddelen buiten de landbouw ontvangt hij verslagen van gemeenten en andere overheden. Aanvullend daarop vraagt hij zich af wanneer het rapport van Hilbrands Laboratorium voor Bodemziekten (HLB) wordt gepubliceerd, zodat gemeenten daar rekening mee kunnen houden. Waarom wordt er in Drenthe geen extra vrijstelling gegeven voor het gebruik van biomassa in de landbouw, vooral op stuifgevoelige, veenkoloniale gebieden en andere armere zandgronden? Waarom wordt het

landbouwbodemverbeteringsvoorstel doorgeschoven tot 2009 en wordt er geen begin gemaakt in 2008? Over de uitvoering van de Boswet bereiken hem veel klachten over het zagen van bomen in het Drents-Friese Woud. Is daarover een rapportage te vinden? Hij is bezig met het kijken naar hoe Drenthe in de toekomst wordt ingericht, waarbij een milieueffectrapportage wordt gedaan, maar er kan ook een toeristische effectrapportage worden uitgevoerd, evenals een landbouweffectrapportage en het ongrijpbare begrip vitaliseringseffectrapportage. Wordt per 1 januari 2008 voldaan aan de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo)?

De heer BALTES wijst erop dat 2007 voor velen een nieuwe start betekende. Er werden nieuwe staten gekozen, een nieuw college en een nieuw collegeprogramma, getiteld "Kiezen voor de kracht van Drenthe". In de voorliggende stukken met dezelfde titel wordt verantwoording afgelegd over wat er allemaal is bereikt en hoe de provincie het er financieel vanaf heeft gebracht. Spreker beperkt zich in zijn bijdrage tot de onderdelen verkeer en vervoer en waterhuishouding. De jaarstukken zijn qua leesbaarheid sterk verbeterd. Ten aanzien van verkeer en vervoer was te lezen dat er veel is gedaan. Zo is de spoorlijn Emmen-Zwolle overgenomen, is het Provinciaal verkeer- en vervoersplan (PVVP) vastgesteld, de samenwerkingsagenda Noord-Nederland als aanvulling op het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT), dagelijks beheer en onderhoud aan wegen en onderhoud aan vaarwegen is volgens planning uitgevoerd, groei van het aantal reizigers in het openbaar vervoer is gerealiseerd en nieuwe impulsen voor de recreatietoerisme en realisatie van het bevaarbaar maken van de vaarweg Zuidlaardermeer en Oost-Groningen en Erica-Ter Apel. Het zou mooi zijn op termijn het Oranjekanaal hieraan toe te kunnen voegen. In financiële zin kan worden vastgesteld dat de beschikbare middelen toereikend waren, maar er is ook redelijk veel geld overgehouden, onder anderen vanwege het niet uitvoeren van een aantal groot onderhoudsprojecten welke zijn doorgeschoven naar volgend jaar. Het fenomeen dat de provincie niet in staat is om alles te doen wat wordt voorgenomen, lijkt een trend met een structureel karakter te zijn. Welke maatregelen treft de gedeputeerde om deze trend te doorbreken? Op het gebied van de waterhuishouding komt spreker tot een vergelijkbare conclusie en ook hier is de uitvoering van het collegeprogramma stevig ter hand genomen en is er in 2007 veel werk gedaan. Zaken die er voor spreker uitspringen zijn het opstellen van de conceptdoelen en het maatregelenpakket in het kader van de Kaderrichtlijn Water (KRW), optimalisatie van het grondwatermeetnet en de afstemming van dezelfde KRW, vaststelling van de toplist verdroogde gebieden als onderdeel van het pMJP en het daarbijbehorende plan van aanpak, preselectie van de waterbergingsgebieden en de voorbereiding van de wijziging van de waterschapsreglementen. Ook hier waren financieel de beschikbare middelen toereikend, maar opnieuw is er redelijk veel geld overgehouden. Ook hier lijkt het dat de provincie niet in staat was om alles te doen wat was voorgenomen. Welke maatregelen denkt mevrouw Klip te nemen om dit te doorbreken? In de toelichting bij waterbeheer wordt aangekondigd dat er een heroverweging komt van de rol en taak van de provincie Drenthe op het gebied van de waterhuishouding, dit als gevolg van een veranderende maatschappij en een veranderende organisatie. Welke nieuwe waterrol ziet mevrouw Klip voor de provincie weggelegd?

De heer WESTERHOF heeft al een gesprek gehad met enkele ambtenaren over de cijfers en zal vrijdag nog een finaal gesprek met deze ambtenaren voeren.

De heer SLAGTER heeft naar de jaarstukken gekeken en zich afgevraagd of op bepaalde onderdelen genoeg informatie beschikbaar is om iets te zeggen van de toekomst. Het eerste punt is dat de jaarstukken transparanter zijn en die ontwikkeling zet zich in positieve zin voort. Er is veel in gang gezet door dit college en daar geeft hij complimenten voor. Bij programma 3 over ruimte en bereikbaarheid worden fietspaden genoemd en wat eraan is gedaan. Wat is de kwaliteit van de fietspaden? Er is een landelijk onderzoek geweest dat het onderhoud aan fietspaden veel te wensen overlaat. Hoe is de situatie in Drenthe en gaat dit meespelen in toekomstig beleid? In de jaarstukken is te zien dat de invoering van de essentiële herkenbaarheidskenmerken bij verkeerswegen vordert. Is er echter voldoende kennis aanwezig bij de weggebruikers? De provincie Overijssel heeft plannen om daar iets mee te doen. Spreker stelt voor dat de provincie Drenthe zich bij die plannen aansluit. Bij waterrecreatie wordt gesproken over

behoorlijke investeringen in de buurt van Dieverbrug. Hoe zien die doelstellingen er in Drenthe in totaal eigenlijk uit qua intensiteit van het gebruik van de routes en de economische effecten? Hij vraagt meer aandacht voor metingen op dat gebied en een regelmatige toetsing aan de doelen, aan de mate van de economische uitstraling in die gebieden en in het totale Drenthe. Er kunnen namelijk wel veel plannen zijn, maar de investeringsomvang zal wel een relatie moeten houden met de te behalen successen. Bij goederenvervoer en vrachtverkeer stonden in de begroting 2007 diverse doelen genoemd. Wat hij mist is een integrale benadering op dat punt. Welke doelen moeten worden bereikt en waar zit dan de samenhang? Indien vervoer op water en spoor wordt gestimuleerd, welke effecten moet het dan hebben op het wegvervoer? Dat mist hij en daar zou hij graag wat meer duidelijkheid over willen hebben. Een ander punt is de uitgave van bedrijventerreinen. Er wordt gemeld dat het 75 hectare is en dat wordt in de context gezet voor wat betreft de aantallen. Hij mist daarbij toch het referentiekader. Hoe zit het in relatie tot de totale opgave in Drenthe en in de toekomst? Hoe zit het in verhouding tot de revitalisering die het college wil realiseren? Hoe is de relatie tot de totale economische ontwikkeling van Drenthe? Ten aanzien van de regiovisie Groningen-Assen is spreker voor de integrale benadering en het fraaier maken van de omgeving, maar in het jaarverslag staat dat de economische groei die moest worden gerealiseerd, niet waar is gemaakt. Er ontbreekt een nadere analyse, want wat relevant is in deze discussie is wat nu eigenlijk precies leidend is. Tussen het wonen en de economische ontwikkelingen moet een verband zitten, maar wat is nu leidend? De economische ontwikkeling of het investeren op wonen? Die gegevens mist hij ook. Bij stedelijke ontwikkeling staat vermeld dat de uitvoering stopt. De afgelopen vier jaar ging het heel vaak over stedelijke ontwikkeling en in dit gezelschap is daar veel over gesproken. Hij stelt voor om daar een apart programma van te maken, want daarin zit in tegenstelling tot een pilot een cyclisch proces. Dat mist hij, dus wat is nu het verschil met dit programma stedelijke ontwikkeling? Als het de lijn in gaat ziet spreker het niet terug en hij hoort hier graag de visie van het college op. In weg- en waterbeheer wordt gepronkt met contractmanagement. Van 2004 tot 2014 wil hij graag een tussentijdse rapportage over de beleidseffectiviteit. Bij programma 4, getiteld "Kenniss werkt" staat een onderdeel over glastuinbouw en het beleid dienaangaande is niet erg positief beschreven. Hij weet dat er een masterplan is opgesteld, maar wat zijn de verwachtingen daarvan en welke rol gaat de provincie daarin rondom Emmen spelen? Met betrekking tot programma 5, leefomgeving en milieubeleid, wacht hij met spanning op de Energienota en hij wil daar een concrete toezegging op krijgen. Ten aanzien van duurzaam bodemgebruik in de landbouw worden zaken opgesomd die bij de behandeling van de KRW aan de orde zijn gekomen. Zijn verontrusting op dit punt is nog steeds aanwezig. Met betrekking tot het ILG en het pMJP merkt spreker op dat dit een prachtige regeling is. Er worden 38 regelingen onder één noemer gebracht en het is voortvarend beleid, maar in de jaarstukken staat dat het opstarten van het programma veel voeten in de aarde heeft. Vooral sociaaleconomische vitalisering en recreatie komt slecht op gang, maar maakt ook weer deel uit van het grotere beleid. Binnen het ILG is het verschuiven van doelen mogelijk, maar dat moet ook wel gezien de stagnatie die optreedt. Hoe vindt hij de doelstellingen die er zijn, terug in de nieuwe prioritering? Daar zal toch opnieuw naar moeten worden gekeken. Bij natuur staat er dat er kansen zijn voor particulier grondbeheer, maar dat dit ook tegelijkertijd stagnatie in de functieverandering en realisatie van de ecologische hoofdstructuur (EHS) kan zorgen. Op welke gedachten hinkt het college op dit punt? Het zou wenselijk zijn voor statenleden indien er wat meer evenwicht in begroting en realisering zou zijn.

De heer LANGENKAMP is in grote lijnen akkoord met dit verhaal. Het is goed leesbaar en er is een goede toelichting bij van de hand van de ambtenaren. De provincie staat er financieel goed voor, hoewel er nogal veel geld overblijft omdat er weinig vaart in lijkt te zitten. Daar komt hij bij de algemene beschouwingen op terug. Er wordt voorgesteld om een bedrag van € 13 miljoen toe te voegen aan de reserve stimuleringsfonds Drentse projecten. Daar wil hij een voorbehoud bij maken, want hij weet niet wat er in dat fonds nog allemaal aan projecten zit en wat er nog uit dat fonds kan worden gehaald.

De heer WENDT zal volgende week in de commissie BFE nader op deze stukken ingaan.

Mevrouw KLIP antwoordt dat de locatie van Van Wijk en Boerma een van de eerste grote vervuilde locaties is die in Drenthe voorkomen. Dit dateert van 1985 en dat is een ongelooflijk gecompliceerd verhaal, waarbij allerlei onderzoeken en wet- en regelgeving een rol spelen. Die wet- en regelgeving is namelijk niet alleen op financieel vlak veranderd, maar ook op het gebied van de wijze van sanering. Er lopen allerlei juridische procedures doorheen en het hoger beroep loopt op dit moment nog steeds. Al jaren geleden heeft de staat de vervuiler aansprakelijk gesteld en gezien die verschillende regelgeving was het ook zo dat oorspronkelijk helemaal niet functiegericht mocht worden gesaneerd, maar multifunctioneel. Gezien de complexiteit van de vervuiling en de bodemopbouw ter plaatse, kon er eigenlijk helemaal niet worden gesaneerd, maar enkel geconcentreerd. Er is gekeken of er risico's waren voor de volksgezondheid en dat onderzoek is in 2005 opnieuw gedaan. Daar is absoluut geen sprake van en in de periode dat het rijk dit soort grote saneringen betaalde heeft het rijk andere keuzes gemaakt en daar zat deze locatie niet bij, hoewel daar toen wel uitvoerig over is gesproken. Moet de provincie dat nu betalen? Dat is nog maar de vraag, want de rechtszaak loopt nog. Het college houdt dit goed in de gaten en inmiddels is een aantal kleinere acties ondernomen en nu er functioneel mag worden gesaneerd is er ook een uitvoerige discussie met de desbetreffende gemeente Tynaarlo om te kijken wat de wensen zijn voor dit terrein, om zodoende heel slim geldstromen met elkaar te combineren. Hier wordt dus dagelijks aan gewerkt en het is nog absoluut geen uitgemaakte zaak wie die € 19 miljoen gaat betalen. Per 1 januari 2008 voldeed deze provincie voor wat betreft de ICT niet aan de Wabo, want de Wabo is nog niet ingevoerd. Deze zal per 1 januari 2009 worden ingevoerd, hoewel het de vraag is of dat wel wordt gehaald. De provincie is op dit gebied erg afhankelijk van ICT-voorzieningen van het rijk en deze zijn nog steeds niet klaar. Daarbij heeft het rijk ook vertraging en de provincie heeft oorspronkelijk aan het rijk gevraagd om een half jaar als proefperiode te nemen om te kijken of er met de ICT-voorziening van het rijk kan worden gewerkt. Spreekster weet niet precies wanneer het rijk denkt dat deze voorziening klaar zal zijn, maar dat is na medio dit jaar. De twaalf provincies zijn dus via het IPO in overleg met het rijk om te kijken of het reëel is om 1 januari 2009 te halen. In het provinciehuis wordt wel hard gewerkt om in het kader van de totale digitaliseringsslag met voorrang de Wabo en alle benodigde ICT-voorzieningen daarin te integreren, maar of deze provincie daadwerkelijk klaar is hangt ook af van hoe er kan worden aangesloten op de voorziening van het rijk.

De heer Baltés constateert terecht dat er afgelopen jaar veel is bereikt op het gebied van waterhuishouding. Het is de plicht van het college en de staten om heel kritisch te kijken of er wel scherp genoeg wordt begroot. Het college als geheel neemt in dit kader de maatregelen en spreekster niet apart, maar iedere portefeuillehouder heeft een eigen verantwoordelijkheid om nog veel kritischer te begroten en daar heeft het college in de Voorjaarsnota zijn uiterste best voor gedaan. Wat zijn de rol en de taken van de provincie? Daarin zit een directe verwijzing naar de commissie Lodders maar ook naar de eigen provinciale commissie. Op watergebied is dit college in samenwerking met de waterschappen voortdurend aan het kijken in hoeverre de provinciale haar rol integraal, kaderstellend, programmerend en regievoerend kan oppakken en daar nog een aantal slagen in kan maken. De waterschappen rapporteren daartoe ook aan de provincie. De Waterwet treedt binnenkort in werking en vooruitlopend op die Waterwet heeft de provincie Drenthe, de muskusrattenbestrijding en het grondwaterbeheer tot een bepaald aantal kubieke meters overgedragen aan de waterschappen. Dat loopt uitstekend en één van de onderwerpen waarnaar wordt gekeken op verzoek van de waterschappen is of ook het peilbeheer in provinciale kanalen kan worden overgedragen aan de waterschappen. De Energienota is gisteren in het college besproken en die wordt vrijdag naar de commissie gestuurd.

De heer BATS antwoordt dat hij de N34 daadwerkelijk onder controle heeft en hij hoopt dat hij daar hulp bij krijgt van de staten door de discussies die worden gevoerd over afslagen en fly-overs op de juiste manier in het juiste perspectief te voeren, want dat vertraagt dan ook niet de uitvoering. Het aanleggen van de weg is dan ook niet het bakken van een koekje, want het is iets anders dan een koekjesfabriek. De vraag om de commissie halfjaarlijks separaat te informeren over de voortgang is iets wat het college inmiddels doet en daar is een beleidscyclus voor. Indien het PUP 2007 er binnenkort aan komt, dan wil hij die beleidscyclus niet doorbreken door met nieuwe voorstellen binnen die cyclus te komen, maar **hij zal de voortgangsrapportage van de weg, die Rijkswaterstaat periodiek naar het college stuurt,**

integraal aan de commissie doorsturen ter kennisname. De heer Baltès vindt dat er erg veel geld wordt doorgeschoven en dat zegt ook de heer Langenkamp. Over de afgelopen jaren heeft het college geworsteld met de vraag hoe de plannen op het geld werden gezet en andersom. De planning die daarvoor staat is zo concreet mogelijk gemaakt en daar is hij ook nu nog mee bezig. Hij probeert zoveel mogelijk in de convenanten met gemeenten te sturen op de uitvoering van de projecten en als vroegtijdig kan worden ingeschat dat plannen die vermeld staan, niet tot uitvoering zullen komen, dan zal in het verkeer- en vervoersberaad worden geprobeerd andere plannen in dat jaar die al op de lijst van uitvoering stonden maar nog waren doorgeschoven naar de komende jaren, in dat jaar uit te voeren. Dat heeft dus zijn aandacht en daar stuurt hij ook op resultaat. Voor wat betreft het openbaar vervoer is vorig jaar de discussie gevoerd over de weerstandscapaciteit, dus de reserves van het openbaar vervoer. Daar wordt nu fors op ingelopen en de plannen die er de afgelopen jaren zijn gecreëerd worden nu daadwerkelijk uitgevoerd. Spreker weet niet hoe de kwaliteit van de fietspaden is, maar hij weet dat de Fietsersbond daar onderzoek naar heeft gedaan. **Hij zegt toe de resultaten van het onderzoek naar de kwaliteit van de fietspaden van de ENFB aan te zullen opvragen en daar bij de commissie op terug te komen.** Het verzoek om aan te sluiten bij de provincie Overijssel voor wat betreft de eenduidige herkenningsskenmerken, heeft spreker in de commissie IPO Mobiliteit van april 2008 niet gedaan omdat hij op dat moment vond dat de brochure die voorlag in Overijssel juist de verwarring wekte die nu wordt gesuggereerd door helemaal niets te presenteren. Drenthe nam daar een unieke positie bij in, die had te maken met de wegen waar je maar 60 respectievelijk 80 kilometer per uur mag rijden. Hij heeft zijn inbreng daar geleverd en er heeft ambtelijk overleg plaatsgevonden. Hij meldt dat de brochure van Overijssel nu een IPO-brochure wordt die is aangevuld met de opmerkingen van de provincie Drenthe. Deze zal binnenkort openbaar worden gemaakt en dan is er de duidelijkheid over de 60 en 80 kilometerwegen. De brochure en de voorlichting komen eraan. Meten, toetsen en het zoeken van de successen in de doelen die worden gedefinieerd, is voor wat betreft de portefeuille verkeer en vervoer al voor wat betreft de economie en de financiën gebeurd in de commissie BFE in de vorm van "Kennis werkt". In de beleidscyclus voor verkeer en vervoer bij het PUP zitten vanuit het PVVP de investeringsnota, het PUP en de jaarverslagen. Dat heeft vorig jaar voor het eerst plaatsgevonden en die meting en toetsing komt ieder jaar weer terug. Het college heeft daarvan ook gezegd dat die dingen moeten worden gedaan die college en commissie hebben afgesproken en dat wil het college ook graag uitvoeren.

De heer LANGENKAMP vraagt wie de gezamenlijke brochure van Overijssel en Drenthe over 60 en 80 kilometerwegen betaalt.

De heer BATS weet niet precies wie voor welk deel verantwoordelijk is. Hij zegt toe dat de provincie daar een deel van de financiering van mee zal geven Dat is echter een marginaal bedrag en hij zal daar te zijner tijd op verzoek op terug komen indien commissieleden daar echt in geïnteresseerd zijn. Het is een klein bedrag wat van de provincies wordt gevraagd en het rijk zal substantieel deze campagne financieren. De heer Slagter mist de integrale benadering bij het goederen- en vrachtverkeer in relatie tot de verkeersmodaliteiten, bijvoorbeeld bij verkeer over water. Hij heeft vorig jaar een aantal onderzoeksvragen neergelegd, vooral om die integraliteit op het gebied van de hoofdpijlers Ruimtelijke Ordening, Verkeer en Vervoer, Milieu en nog een aantal pijlers te bevorderen. Deze pijlers zijn er dus wel degelijk en die zijn ook uitgebreid te vinden in de regiovisie Assen-Groningen. Op het gebied van goederen- en vrachtverkeer in relatie tot verkeer en waterwegen is op dit moment een onderzoek uitgezet of de recreatieve manier van gebruiken van de kanalen en ook anderzijds het peilbeheer als onderdeel van de provinciale rol voor wat betreft de kanalen voldoende is en of er niet meer uitdaging zou moeten liggen in de kanalen die er in Drenthe zijn. De provinciale ambitie richting het Meppelerdiep, de keersluis in Overijssel en alles wat daarmee samenhangt en de economische activiteiten voor Drenthe en de poort naar het noorden, staan zwaar op de agenda van dit college. Daar zet dit college zwaar op in en hij zal daar in ieder geval bij de Voorjaarsnota op terugkomen.

Mevrouw HAARSMA antwoordt dat het programma met betrekking tot de stedelijke ontwikkeling door het college als specifiek programma is gestopt. Dat betekent niet dat er definitief is gestopt met de in-

houd. Eind 2008 worden vijf convenanten gesloten en de uitvoering vindt in de lijn plaats. Daarom is er ook gestopt met het specifieke programma, maar wordt doorgegaan met de uitvoering. Op dit moment is de vacature bijna afgerond en wordt een nieuwe persoon aangesteld. Er is een basis gelegd met het programma stedelijke ontwikkeling en dat wordt verder uitgewerkt. Op dit moment staan nieuwe convenanten in de steigers die worden afgesloten met de steden. In het kader van het RSP-pakket zal binnenkort intensief overleg plaatsvinden met de vijf steden die hierbij nauw zijn betrokken. De basis van het oude programma wordt gebruikt voor het nieuwe programma, dus daar wordt flink aan gewerkt. Het streven is erop gericht om eind van dit jaar convenanten te kunnen afsluiten met de vijf steden. De heer Bomhof vroeg naar de stand van zaken met betrekking tot windenergie. Mevrouw Klip en spreker zijn bezig in de hoek Coevorden-Emmen te kijken wat de mogelijkheden zijn voor extra windenergie. Ambtelijk hebben er verkennende gesprekken plaatsgevonden en collega Klip en spreker hebben op korte termijn een vergadering met de desbetreffende colleges om te kijken wat de ruimte daar kan bieden. Als het gaat om de rol van Defensie met betrekking tot Coevorden, dan is het spreker nog niet bekend dat Defensie niet door zal gaan om gebruik te maken van de ruimte aldaar. Zij gaat hiermee met gezwinde spoed verder.

De heer MUNNIKSMA is er niet vrolijk van geworden dat het toetsingskader ammoniak is vernietigd door de Raad van State nadat overigens deze stukken al waren vastgesteld. Dit geeft op dit moment heel veel onduidelijkheid voor veeteeltbedrijven die hiermee te maken hebben in de omgeving van natuurgebieden. Dat is heel slecht. Ten aanzien van de vraag over de rapportage van Landschapsbeheer Drenthe merkt hij op dat er medio 2008 een rapportage zal verschijnen over landschapsbeheer. Dit is toezegging 5 op de lijst van toezeggingen van deze vergadering. Ten aanzien van de Startnotitie beheersplannen Natura2000 heeft het college eerder voorlichting gegeven over de aanpak van Natura2000 op basis van die startnotitie. Als dat niet het geval is, zal hij de commissie alsnog de startnotitie toesturen. Rondom het ILG is er inderdaad in het eerste jaar sprake van onderbesteding. Dat was ook één van de redenen waarom er zeven jaar over dit programma mag worden gedaan. Drenthe is niet uniek in die onderbesteding, want alle provincies zitten met hetzelfde probleem en het is te hopen dat dit kan worden opgelost in de komende periode tot aan de midterm review. De inzet is om rondom de midterm review op spoor te zitten, zodat het geld dan op is of er zelfs meer geld nodig is. Datzelfde geldt ook voor de sociale vitalisering, want daar zijn externe partijen voor nodig, zoals de gemeenten, om dat de komende tijd weg te kunnen zetten. In 2008 kan hij daarover een ander beeld tonen dan in 2007. Rondom de lelieteelt heeft spreker ook het beeld dat daar eerder over is gesproken, evenals over het HLB-rapport dat aanstaande is en dat aan de orde zal komen zodra dit rapport binnen is. Rondom glas-tuinbouw hebben de gemeente Emmen en de provincie de afgelopen jaren heel veel gedaan om goede dingen te doen, maar dat moet worden opgepakt door de markt en de Drentse overheden zijn regelmatig hierover in gesprek, ook op het landelijk niveau. De kansen voor particulier natuurbeheer liggen wat de provincie betreft in de gehele provincie, want daar is het college vrij ruimhartig in. Doelstelling daarvoor is gebaseerd op basis van het rijk dat zegt dat in de toekomst veertig procent van de nieuwe natuur mee moet worden gerealiseerd door particulieren. Dat wordt op rijksniveau voor geen meter gehaald en ook provinciaal niet, hoewel er wel een aantal grote particuliere natuurbeheerders zijn gekomen.

De heer BAAS antwoordt dat het aantal bedrijfscontroles is gepland op 500 en daar zijn er 425 van uitgevoerd. Er waren 39 hercontroles omdat was gebleken dat bij de integrale controle iets niet in de haak was. Er wordt naar gestreefd om die planning te halen en belangrijke reden voor het feit dat het niet is gehaald, heeft te maken met het feit dat de aandacht wat wordt verlegd van het handhaven per bedrijf naar het integrale handhaven en ketenhandhaving is daarbij vooral belangrijk. Daar is relatief veel tijd in gestoken. Er zal elk jaar weer naar worden gestreefd het geplande aantal te halen. De problematiek met betrekking tot termijnoverschrijdingen zou in de commissie BFE moeten worden gesproken. Daar wil hij bij die commissie wel wat meer over zeggen, maar in het algemeen is het het streven van het college de termijnoverschrijdingen zoveel mogelijk te beperken, al was het alleen maar omdat vanuit hoofdstuk 1 van het collegeprogramma de relatie met de burger en de toegankelijkheid van de burger tot deze organisatie zo optimaal mogelijk dient te zijn. Ten aanzien van de opmerking dat de realisering achterblijft op

de begroting en er dus geld overblijft, merkt spreker op dat hij deze vraag volgende week in de commissie BFE wat breder zal bespreken. Deze zorg is ook de zorg van het college en in de Voorjaarsnota staat ook dat het college daar krachtig probeert iets aan te doen. Bij de behandeling van de Voorjaarsnota zal dan ook blijken hoe groot het stimuleringsfonds is waar de heer Langenkamp over spreekt, zodat hij kan bepalen of het terecht is dat die € 13 miljoen daaraan wordt toegevoegd.

TWEEDE TERMIJN

De heer LAMMERS merkt op dat de heer Munniksma in bloemrijke taal heeft aangegeven niet geamuseerd te zijn van de juridische verwickelingen rondom het toetsingskader ammoniak. Wat betekent dit voor de verleende vergunningen, zoals de vergunningen die al wat langer geleden zijn verleend en de vergunningen tegen welke eventueel nog zienswijzen in kunnen worden gediend? Kan hij daar nog antwoord op krijgen? De toon met betrekking tot het ILG is volgens spreker wel erg optimistisch. Hij begrijpt dat het in andere provincies ook problemen geeft, maar dat is op zich geen garantie voor succes in de toekomst.

Mevrouw SEINEN begrijpt dat het feit dat de gedeputeerde in gesprek moet met de bevolking in Ees op gespannen voet staat met de planning, maar uiteindelijk kan dit wel leiden tot een beter resultaat, dus dan moet de gedeputeerde dat voor lief nemen. Zij is op zich tevreden dat de provincie de voortgangscntroles van Rijkswaterstaat over de N34 zal ontvangen, maar zij gaat ervan uit dat het in die rapportages meer om de uitvoering van de werkzaamheden gaat, evenals de planning en de controle daarop maar als het gaat om de financiële controle dan is dat iets wat zij naar voren heeft willen brengen, omdat er bij de N34 sprake is van een onderuitputting van bijna € 4 miljoen. Op dit moment wordt er nog informatie verstrekt over 2007 terwijl er wel sprake is van een onderuitputting. Als de staten de vinger aan de pols moeten houden, dan is de informatieverstrekking in ieder geval veel te laat. In januari 2007 is een besluit genomen over 2005 en als zij dan nu nog eens informatie over 2007 krijgt, dan kunnen de staten de vinger niet aan de pols houden. Zij vraagt dan ook om halfjaarlijks gegevens te ontvangen over de voortgang hiervan.

De heer BOMHOF vindt dat de heer Baas niet goed op de vragen ingaat. Spreker heeft over handhaving gevraagd en als er dan toch efficiënter wordt gewerkt met ketencontrole, dan wordt er tijd over gehouden. Hoe kan het bestaan dat er dan toch nog minder controle dan gepland plaatsvindt? Hij heeft ook gevraagd hoe het precies zit met het Centraal Meldpunt Milieuklachten. Is dat nu de oorzaak dat er meer klachten komen? Daar heeft hij ook geen antwoord op gehad. Over de ambtelijke piketdienst zal spreker navraag doen bij een ambtenaar.

De heer SLAGTER heeft twee vragen gesteld waar hij geen antwoord op heeft gekregen, maar deze vragen zal spreker doorsturen naar de commissie BFE. Het gaat over de economische ontwikkeling met betrekking tot bedrijventerreinen en over de economische ontwikkeling in het regiogebied Groningen-Assen. Verder had hij een vraag gesteld over weg- en waterbeheer en contractmanagement. Met betrekking tot het duiden van wegen en de brochure van Overijssel kan spreker zich voorstellen die brochure wat actiever in het veld neer te zetten, zodat het ook opgemerkt wordt door de mensen, dus hij stelt voor om daar een soort van actieplan aan te koppelen.

De heer LANGENKAMP merkt op dat zolang hij geen gegevens heeft die hij nodig heeft om te kunnen beslissen over punt 5 van het dictum van dit voorstel, hij hier niet mee kan instemmen. Gedeputeerde Baas geeft wel aan dat die gegevens in de Voorjaarsnota staan, maar die is volgende maand pas beschikbaar.

De heer BATS antwoordt dat hij het CDA vraagt om de vraag over een actuelere stand van zaken voor wat betreft de financiën voor verkeer en vervoer de volgende week in de commissie BFE te stellen aan de portefeuillehouder. Hij is niet voornemens om extra informatie buiten de beleidscyclus om bij de sta-

ten aan te leveren, behoudens wat hij heeft toegezegd in deze commissie. Het bedrag van de € 4 miljoen overschrijding, waar mevrouw Seinen over spreekt, heeft vooral te maken met de planning van de uitvoering van de wegwerkzaamheden. Die zijn terug te vinden in de rapportages, maar die vindt mevrouw Seinen te laat. Spreker heeft toegezegd dat de commissie van spreker de rapportages van Rijkswaterstaat kan krijgen. Daarin ligt de uitleg waarom bepaalde projecten niet in dezelfde tempi zijn uitgevoerd als gepland en daar kan ook de politieke conclusie in liggen of het college dingen wel of niet goed doet. De bedragen zijn geormerkt en het bedrag van € 4 miljoen dat nu doorschuift naar 2008 heeft dan ook vooral en boven alles daarmee te maken. Hij ziet dan ook geen reden om met extra financiële rapportages te komen, want de informatie die mevrouw Seinen zoekt zit in de rapportage van Rijkswaterstaat.

De heer SLAGTER merkt op dat in het weg- en waterbeheer de systematiek van het contractmanagement wordt gehanteerd van 2004 tot 2014. Hoe loopt het eigenlijk en heeft dat de beoogde effecten?

De heer BATS zegt toe hier te zijner tijd op terug te zullen komen.

De heer MUNNIKSMA merkt op dat de heer Lammers heeft gevraagd wat de gevolgen van het vernietigen van het toetsingskader Ammoniak betekent voor de vergunningverlening. Dit betekent dat het draagvlak voor een aantal zaken enorm is verminderd door de uitspraak van de Raad van State en dat betekent dat een aantal vergunningsaanvragen die juridisch nog niet helemaal rond zijn, allemaal op de tocht staan. Dat betekent ook dat er op dit moment geen vergunningen worden verleend in afwachting van de taskforce die over zes weken met een rapport zal komen. Spreker hoopt dat, want hij denkt dat dit een hele hoge ambitie is. Ten aanzien van het ILG moeten de staten zich niet in de put praten en vooral de portefeuillehouder, maar ook deze commissie moet op dit moment zeggen dat er stevig aan getrokken moet worden om rondom de midterm review met een goed verhaal te blijven komen dat hier in Drenthe op het gebied van het platteland veel kan worden weggezet, zowel voor de natuur, als voor de recreatie en de boeren.

De heer BAAS antwoordt dat er door ketenhandhaving geen tijd wordt gewonnen. Ketenhandhavingprocessen zijn juist ingewikkeld en langdurig, maar hebben meer kans op succes omdat er wanneer er bij een bedrijf wordt gecontroleerd, het probleem al weer bij een ander bedrijf wordt neergelegd. Dat is dit jaar voor het eerst goed opgepakt, maar daar gaat wel veel tijd in zitten. Het is een andere manier van werken die meer tijd vraagt, maar waardoor de kans op resultaten groter wordt. Voor een deel is daar de rechtvaardiging in te vinden dat er iets onder het maximum aantal geplande bedrijfscontroles is uitgekomen. De vraag van de heer Bomhof over het Centraal Meldpunt Milieuklachten zal spreker schriftelijk beantwoorden. Verder geeft spreker aan dat de heer Langenkamp dit weekend al over de Voorjaarsnota kan beschikken, want hij wordt deze week verzonden. Het programma Klimaat en energie staat daarin, evenals de dierentuin Emmen en het cultureel kwartier Assen. Dat lijstje heeft de heer Langenkamp aanstaande zaterdag. Weliswaar vindt de heer Langenkamp dat de volgorde waarin de gegevens worden verstrekt niet juist is, maar in de jaarrekening kon dit nog niet worden opgenomen omdat een aantal zaken nog niet was afgerond en er nog een beslissing moest worden genomen over een aantal zaken, namelijk wat er met het stimuleringsfonds wordt gedaan en wat er allemaal in komt te zitten.

8. Programma van eisen (PvE) openbaar vervoer (OV)

De heer VAN EIBERGEN spreekt in namens FNV Bondgenoten. Hij wil graag tot één concessie komen, zodat het totale openbaar vervoer binnen één concessie tot stand komt. Hij wil eigenlijk dat de provincies zelfstandig het werk weer zullen opnemen, zodat medewerkers van de vervoerbedrijven niet iedere zoveel jaar weer worden geconfronteerd met een wisseling en het opknippen van concessies, want daar zitten de grote problemen. Hij weet ook niet of dit wel of niet kan, want van Europa mag het wel, maar van Den Haag mag het niet op grond van de Wet personenvervoer en er zal dan ook initiatief vanuit de

provincie moeten komen om ervoor te zorgen dat de wetgeving wordt aangepast, net zoals de wetgeving vorig jaar juli bij motie in de Tweede Kamer werd aangepast voor de drie grote steden. Dat is het perspectief. Nu de dag van vandaag en de concrete concessie. Gedeputeerde Bats heeft een duidelijk antwoord gegeven en vindt de voorstellen een verbetering. Hij kan dat niet helemaal overzien, maar bekijkt het vanuit het perspectief van de medewerkers van de vervoerbedrijven. Wat gebeurt er met het werk en waar gaat dat naartoe? Ondanks dat er minder concessies zullen komen en minder onderaanneming op dit moment, wat hij niet uit de stukken kan halen, gaat het er spreker om dat ervoor wordt gezorgd dat geen mensen overgaan van openbaar vervoerbedrijven Arriva en Connexxion naar taxi- of touringcarbedrijven. Hij heeft echter informatie gekregen van het OV-bureau dat het wel degelijk de bedoeling is van de zes kleinere gecombineerde OV-aanbestedingen dat, samen met gehandicapten- en leerlingenvervoer en met de touringcarbedrijven, zoals de HOV-lijnen, taxi- en touringcarbedrijven daarop zullen inschrijven. Die plannen gaan dus in ieder geval door en dat betekent vervolgens dat een aantal chauffeurs en ook mensen op het hoofdkantoor van Arriva en Connexxion zullen moeten overstappen naar bedrijven met enkele honderden werknemers. Er zal dan een zak geld op tafel komen en er zal dan afscheid worden genomen van deze mensen, die terug op de arbeidsmarkt zullen komen. Spreker voorziet problemen als het over het openbaar vervoer gaat. Taxi- en touringcarbedrijven kunnen op een gegeven moment zeggen dat zij iedereen onder het regime van deze bedrijven zullen gaan leggen. Er is een aantal voorwaarden in de wet die dat gedeeltelijk beperken, maar het betekent plat gezegd het bevriezen van loon voor vele jaren en daar is hij mordicus op tegen. Deze aspecten zijn nog niet door het college beantwoord, maar daar draait het volgens hem wel primair om, namelijk zorgen dat er geen mensen hoeven over te stappen naar de kleinschalige of touringcarsector en dat kan worden voorkomen door één grote OV-concessie, waarbinnen ook taxi's kunnen rijden (binnen de cao komt immers een apart hoofdstuk over taxivervoer), wat efficiency betekent in communicatie, bijvoorbeeld tussen de ene chauffeur en de andere chauffeur binnen één bedrijf, want buiten de bedrijven lukt het beslist niet. Hij kan zijn betoog larderen met veel voorbeelden, maar hij gaat uiteindelijk voor één concessie.

De heer SLAGTER vraagt met hoeveel procent de werkgelegenheid van chauffeurs is toegenomen binnen de huidige concessie.

De heer VAN EIBERGEN kent het percentage niet, maar het is wel toegenomen.

De heer SLAGTER vraagt of er op dit moment genoeg gekwalificeerde chauffeurs voorhanden zijn om aan de vraag naar chauffeurs te voldoen.

De heer VAN EIBERGEN antwoordt dat er op dat punt een belangrijk knelpunt in de markt zit.

De heer SLAGTER wil de angst voor verlies aan werk relativeren, want er is zoveel werk dat er op dit moment wordt gezocht naar goede chauffeurs die op dit moment al kunnen worden ingezet voor de grote concessies. Indien er één grote concessie komt, zal het kleinschalige openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer daar ook in worden opgenomen. Dan voorziet spreker nog dat chauffeurs binnen die grote concessie van plaats kunnen verwisselen en dan zullen ook taxi's en busjes moeten worden bemand. Eén concessie geeft nog geen garantie dat er niet moet worden geschoven met functies. Klopt dat?

De heer VAN EIBERGEN merkt op dat de provincie bevoegd is betreffende het openbaar vervoer. De gemeenten gaan over WMO en leerlingenvervoer. Daarin is door de provincie een samenwerking aangebracht en vandaar dat die combinaties er komen. Hij wil allereerst naar één OV-gebied en als dat wordt gecombineerd met WMO- of leerlingenvervoer, dan is dat zijn probleem op zich niet. Eén groot bedrijf betekent ook dat er loopbaanpaden kunnen komen. Weliswaar is er behoefte aan chauffeurs, maar het zou ook verplicht kunnen worden gesteld om naar een taxibedrijf te gaan of naar een touringcarbedrijf. Daarbij gaat het niet alleen om de chauffeurs, maar ook om het indirecte personeel. Bedrijven met vele duizenden werknemers en vele afdelingen komen vervolgens bij een touringcarbedrijf terecht

en dat gaat niet lukken omdat dit werk er niet is. Daarbij gaat het niet over de chauffeurs, maar om het indirecte personeel. Eén grote concessie heeft dus een aantal voordelen, ook in termen van efficiency, want er moet altijd iets van reserve aanwezig zijn om bij ziekte en uitval anderen te laten rijden, want als er ergens de afgelopen jaren op is bezuinigd dan is het wel daarop. Daar hebben passagiers en chauffeurs last van.

De heer LANGENKAMP hoort wel eens van het OV-bureau dat dit gebied te groot is voor één concessie. Zijn er elders in dit land ook dergelijke grote concessies en hoe werkt het daar?

De heer VAN EIBERGEN antwoordt dat er in Limburg in ieder geval zo'n grote concessie is. De huidige concessie die in Groningen en Drenthe speelt is € 95 miljoen waard per jaar. Dat betekent dat de kaartverkoop aan het OV-bedrijf wordt overgedragen en dat daar een kapitaal terugkomt. In Limburg is er ook een aanbesteding geweest en Veolia Transport Nederland heeft daar de concessie verkregen. De totale waarde daarvan is € 110 miljoen, dus dat is een veel grotere concessie en de inkomsten zijn daar voor het desbetreffende bedrijf. Voor Drenthe is de concessie dus niet te groot en kan het wel degelijk.

Mevrouw DATEMA merkt op dat in Groningen is gesproken over het onderbrengen van het personeel in een BV. Zou dat een oplossing kunnen zijn voor de buschauffeurs?

De heer VAN EIBERGEN antwoordt dat dit zou kunnen. In dit geval wordt gesproken van een concessie omdat dit nu eenmaal het taalgebruik is, maar een rechtspersoon als een BV kan wel degelijk worden opgericht door de overheid om daarin het voltallige personeel onder te brengen.

Binnen dezelfde Europese regelgeving worden op dit moment in Frankrijk in regionale bedrijven het personeel en materiaal ondergebracht. Alleen de top van het bedrijf wordt daar aanbesteed en het personeel is zeker van zijn baan en heeft hoogstens met reorganisaties in die nieuwe top te maken. Die zekerheid is er in ieder geval, dus het kan wel degelijk.

Na beantwoording van de vragen door de heer Van Eibergen volgt de beraadslaging.

De heer LANGENKAMP heeft veel nieuws van de heer Van Eibergen gehoord en dat er zoveel buschauffeurs zijn meegekomen toont aan hoe belangrijk het onderwerp is. Er is zeker samenhang tussen de landelijke staking en dit PvE en GroenLinks steunt de eis van één concessie en behoudt van de cao. In het PvE wordt veel geregeld, bedrijven krijgen veel voorgeschreven en de speelruimte om toch nog te ondernemen en winst te maken komt snel te liggen bij de loonkosten en de arbeidstijden. De provincie stelt zich niet als opdrachtgever op die maatschappelijk verantwoord bezig is. Dat is vreemd, want vaak vraagt de provincie dat wel aan andere ondernemers. Door de constructie zoals die er nu is middels een concessieverlening via de provincie en een gedetailleerd PvE, vindt spreker het niet vreemd dat de provincie als het ware in de rol van een ondernemer komt, mede ook vanwege het feit dat de provincie verantwoordelijk is voor de opbrengst en de ontwikkelingsfunctie. In wezen zijn de bedrijven alleen maar uitvoerder; de busjes schuiven heen en weer en verder doen de bedrijven niet zoveel. In de drie grote steden was dit ook de reden om zelf onderhands te blijven aanbesteden. Degenen die bekend zijn met Europese regelgeving weten dat dit mag en hij neemt aan dat iedereen het jammer vindt dat dit in Nederland niet zo is geregeld. Immers, dan was weer het idee van een Drents of Gronings vervoerbedrijf herleefd, net zoals het in de drie grote steden is geregeld. Dat was naar zijn idee vele malen efficiënter en goedkoper geweest en dan waren de toestanden waarbij partijen elkaar aan het controleren zijn niet nodig geweest. Wil het college er onderzoek naar doen om in de toekomst door de provincie zelf het openbaar vervoer weer te laten organiseren? Indien de provincie ondernemer is, moet de provincie zich ook gedragen als maatschappelijk verantwoord ondernemer, maar dat gebeurt niet. Uit de verhalen van de chauffeurs is gebleken dat veel chauffeurs beginnen met een groot salaris op een grote bus, maar zij eindigen met een klein salaris op een kleine bus. Het is logisch dat de chauffeurs dat niet willen en ook de provincie zou dit niet moeten willen. Toch is dit niet goed geregeld, want het is wel de praktijk. Als dit voorstel wordt aangenomen, wat inhoudt dat er acht concessiegebieden komen in plaats van één, is het

logisch dat de problemen op dat gebied groter worden. In die zin ondersteunt spreker de eis van het FNV. Dat is niet alleen in het belang van de chauffeurs, want het is ook goed voor de reiziger. De reiziger merkt het immers altijd als er tussen twee concessiegebieden problemen zijn met het overstappen. Vroeger konden controleurs met elkaar via het "bakkie" onderling communiceren, nu is dat via de centrale die een andere centrale moet bellen om het contact te maken. Op het moment dat de bus dan binnenrijdt, vertrekt de volgende bus die je moet halen precies op dat tijdstip, waardoor je die bus mist. Dat zou niet mogen, want dat heeft met kwaliteit te maken.

Dit is iets waar het OV-bureau mee bezig is om het op te lossen, maar dat is heel lastig omdat er tussen de diverse bedrijven een stuk concurrentie zit. Het grootste punt is voor hem dus die acht concessies, die hij graag teruggebracht ziet tot één.

In het PvE mist hij verder het sociale aspect, zoals gratis openbaar vervoer voor doelgroepen. Natuurlijk is dat niet gratis, want de provinciale overheid zal dit moeten compenseren door dit te financieren. De vraag is hoe dat moet gebeuren. GroenLinks heeft daartoe voorstellen gedaan waarvan hij niets terug ziet. Of valt dat onder de businesscase-benadering?

Ten aanzien van het milieu heeft GroenLinks gevraagd dienstauto's aan te schaffen met label A of B. Uit dit stuk spreekt een heel laag ambitieniveau, want dertig procent van de auto's en bussen moet na één jaar voldoen aan de norm. Dat is niet erg ambitieus. Wat betekent dit uiteindelijk voor de gunning? Een bedrijf dat een hybride autobus aanbiedt, maakt veel meer kosten dan bedrijven met gewone bussen. De gunning gaat voor het grootste deel op economische gronden, dus prijst zo'n bedrijf met dergelijke bussen zich niet automatisch uit de markt? Het college wil de ontwikkelfunctie behouden, maar wil het college daarbij een robuuste relatie? Het is terecht dat de provincie de ontwikkelfunctie wil behouden en in elk concessiegebied twee vervoerkundigen wil aanstellen om de provincie te helpen bij het ontwikkelen. Betekent dat, dat er dan in totaal zestien vervoerkundigen in acht concessiegebieden worden aangesteld in Drenthe en Groningen, naast de formatie van het OV-bureau? Dat lijkt spreker een onzinnig werkgelegenheidsproject. Bovendien werkt dit niet goed, want van het bedrijf heeft de provincie de ontwikkelfunctie afgenomen en dan verplicht de provincie de bedrijven twee werknemers in dienst te nemen die dan van alles en nog wat moeten verzinnen, wat het OV-bureau vervolgens goedkeurt. Deze constructie levert waarschijnlijk alleen maar meer boventalligen op.

De heer DIJKSTRA constateert dat de insteek van beleid op grote lijnen hetzelfde blijft en dat ondersteunt hij. De verdere uitbouw van het OV-bureau naar kwalitatief goed mobiliteitsmanagement juicht hij toe. Het gaat om hoogwaardig openbaar vervoer en het indammen van de negatieve effecten van de marktwerking. De concessieduur is zes jaar met een mogelijke verlenging met twee jaar. Dat stelt de vervoerder in staat om te laten zien wat hij kan, namelijk het leveren van kwaliteit en service. Bovendien kan de overheid daarmee het personeel meer zekerheid bieden. Een tweejaarlijkse evaluatie stemt hem tevreden, omdat op deze manier de vervoerder continu wordt geprikkeld om goed werk te leveren. Ook is het mogelijk dat de vervoerder op die manier een grote investering kan doen in nieuw materieel. Dit is een harde voorwaarde, want het huidige materieel is aan vervanging toe. Waarom wordt het materieel niet apart aanbesteed? Hoe denkt het college over het laten rijden van nieuwe bussen op biogas of aardgas? Gas is milieuvriendelijker en goedkoper dan andere brandstoffen. Hij ziet dit liever als voorwaarde. Hij is voorstander van het aanpakken van zwartrijders. Dat de handhaving door middel van een aanbesteding geschiedt, vindt spreker prima. Hoe kijkt de gedeputeerde aan tegen het openen van een informatieloket in Assen en andere steden, waar informatie kan worden verkregen en waar abonnementen en strippenkaarten kunnen worden gekocht, zoals het servicepunt in Emmen? Uit cijfers blijkt dat het gebruik en de bezoekers van dit servicepunt enorm stijgen. Waarom zou dit niet voor andere plaatsen gelden? Het is positief dat de ontwikkelfunctie bij de vervoerder en het OV-bureau ligt. Toch ziet hij graag dat meer gebruik wordt gemaakt van de kennis van de buschauffeurs. Zij beschikken over veel kennis met betrekking tot knelpunten in tijden en routes. Zo kan er een plek op de website van het OV-bureau komen waar chauffeurs hun ideeën en tips kwijt kunnen. Bij het OV-meldpunt dat zijn partij heeft geopend, komen heel interessante meldingen binnen. Deze zal de PvdA overdragen aan het OV-bureau, zodat het netwerk kan worden verbeterd. Toezeggingen ter verbetering van de klachtafhandeling juicht hij erg toe. Naast de inspraak is het goed om te zorgen voor de scholing van de chauffeur. Het

nieuwe PvE, waarin wordt gevraagd om meer efficiency en een gecombineerde aanbesteding van het kleinschalige openbaar vervoer en doelgroepenvervoer, roept vragen op over eventuele gevolgen voor de werkgelegenheid van de chauffeurs. Binnen de gekozen systematiek is het niet mogelijk allerlei garanties af te geven. Maar bij uitwerking van de aanbesteding moet dat wel een zware rol spelen. Niet alleen moeten mensen zoveel mogelijk hun baan houden, maar moet de omvang van tijdelijke krachten in de juiste verhouding blijven. Het is goed om in de staten na afloop van de procedure te informeren naar de uitwerking van de personele paragraaf.

Hij gaat ervan uit dat er ook overleg is geweest met de chauffeurs en FNV Bondgenoten over de voorgenomen aanbestedingsstructuur. Hoe zijn de ingebrachte punten gewogen? De afweging heeft er in ieder geval toe geleid dat de voorstellen afwijken van de insteek die gekozen was door FNV Bondgenoten. Met een gecombineerde aanbesteding van het kleine openbaar en doelgroepenvervoer is het goed extra rekening te houden met de kwetsbare groepen binnen deze provincie. Niet iedereen kan willekeurig in gecombineerde groepen worden vervoerd.

De heer LANGENKAMP vraagt waarom de PvdA na afloop pas wil weten hoe het gaat met de cao. Aan de andere kant zal de PvdA niet willen dat chauffeurs er tijdens een concessie in salaris op achteruitgaan. Waarom wil de PvdA dan niet vooraf weten hoe een en ander met de cao gaat aflopen?

De heer DIJKSTRA antwoordt dat dit ook eerder kan. Tijdens een concessie mogen buschauffeurs er niet in salaris op achteruit gaan. Apart nog worden de businesscases aangehaald en hierbinnen zullen de innovaties ruimte krijgen, zoals een proef om in de weekenden bussen te laten rijden tijdens nachtelijke uren. Jongeren die in het weekend uitgaan in Groningen, kunnen zo veilig terugkomen. Daar hecht hij veel waarde aan, ook gezien de door GroenLinks aangezwengelde discussie. Hoe kijkt het college aan tegen het mbo-vervoer? Het is veel in de media geweest en hier mag best eens actie in worden genomen.

De heer PETERS heeft deze stukken afgelopen zaterdag in de bus gekregen zonder een briefje erbij. In het Presidium is al eens afgesproken dat statenleden tijdig stukken toegezonden krijgen om zich goed te kunnen voorbereiden.

De heer SLAGTER merkt op dat deze stukken bij uitstel in juni op de agenda van de commissie zouden komen. De agenda van april was behoorlijk vol en om toch een goede discussie plaats te laten vinden is dit op de commissieagenda van mei gezet. Bovendien was de voorbereidingstijd niet heel erg kort.

De heer VAN BERKUM had graag gezien dat bij deze stukken, gezien de korte voorbereidingstijd, een beleidsbrief was gevoegd. Indien ambtenaren tijd hebben om deze gedetailleerde notitie te schrijven, moet er ook tijd zijn om een beleidsbrief met de bestuurlijk relevante punten toe te voegen.

De heer BATS onderschrijft de stelling van de heer Van Berkum en heeft daarom het Presidium gevraagd om het PvE voor de agenda van juni te agenderen, opdat spreker er een managementsamenvatting bij zou kunnen voegen. Het Presidium heeft ervoor gekozen het in mei te agenderen en daardoor had hij geen mogelijkheid meer om die samenvatting toe te voegen.

Mevrouw DATEMA wijst erop dat op het PvE staat dat het de versie 1.1 is en die is gemaakt op 24 april 2008 en de ander dateert van 9 april 2008. Dat had de commissie dan toch wel wat eerder kunnen hebben?

De heer PETERS had gezien de geringe voorbereidingstijd ook graag gezien dat er een toelichting bij de stukken had gezeten. Spreker heeft hierover in ieder geval geen fractieoverleg kunnen hebben en dat beperkt hem enorm. Hij krijgt de indruk dat de commissie doet voorkomen dat de concessieverlening en de gehele systematiek daarvan door de commissie op de kop kan worden gezet, maar dat is geenszins het geval. In het verleden hebben de staten met het volle verstand de concessieverlening overge-

dragen aan het OV-bureau. De staten kunnen de gedeputeerde dan ook slechts een boodschap en een zienswijze meegeven. Dat stelt de bijdragen die net zijn geleverd in een wat ander daglicht. De commissie moet mensen niet de indruk geven dat op een woensdagmiddag bepaalde zaken ineens kunnen worden veranderd.

De heer LANGENKAMP vindt dit een minachting voor de mensen die op de publieke tribune zitten.

De heer PETERS wijst erop dat de heer Langenkamp doet voorkomen alsof hij aan de eisen van de mensen op de publieke tribune kan voldoen in deze commissievergadering. Dat is niet aan de orde.

De heer LANGENKAMP merkt op dat dat wel kan. In Groningen is dit al eerder besproken en zijn er diverse moties ingediend in de statenvergadering. Die moties kunnen de Drentse staten ook indienen op 4 juni in de statenvergadering. GroenLinks overweegt dat ook.

De heer PETERS denkt dat de heer Langenkamp dan te laat is. De staten hebben het een en ander opgedragen aan het OV-bureau en gezien de besluitvorming van dat bureau vraagt spreker zich af of het indienen van moties op 4 juni 2008 nog wel veel zin heeft.

De heer VAN BERKUM had deze punten graag in een beleidsbrief verwoord gezien. Welke ruimte heeft de commissie en hebben de staten nu nog?

De heer PETERS vraagt waarom er aparte PvE's zijn voor het stads- en streekvervoer. Zijn de gemeenten betrokken geweest bij het opstellen van het programma of worden zij ook gevraagd om enkel een zienswijze in te brengen? Dit is van belang omdat het OV-bureau op onderdelen samen met de gemeenten gaat aanbesteden.

De heer BALTES vindt dat deze PvE's een behoorlijk complexe materie bevatten, waarbij de commissie wordt gevraagd een zienswijze te formuleren. Het vaststellen van deze programma's is een bevoegdheid van het dagelijks bestuur van het OV-bureau. Hij heeft zich verbaasd over het tijdstip van agendering van dit stuk in relatie tot het tijdstip van aanlevering, omvang en inhoud van de stukken. Het openbaar vervoer is een zaak van groot maatschappelijk belang en hij had graag iets meer tijd gehad en een beleidsbrief gezien, zodat hij zich beter op deze discussie had kunnen voorbereiden. Op dit moment stelt de commissie niets vast, maar formuleert slechts een zienswijze. Indien de zienswijze in de vorm van moties wordt vastgelegd, dan heeft dat misschien wat meer kracht. Deze aanbesteding zal het kussen wel flink opschudden. Hoe weegt het college de door de staten geformuleerde zienswijze mee? De VVD is voorstander van bevordering van marktwerking en het gezamenlijk bevorderen van de ontwikkelingsfunctie bij aanbieders. Uit de evaluatie van vorig jaar is ook gebleken dat door het bevorderen van de marktwerking, de resultaten verbeteren. Het OV-bureau scoort op dat gebied goed en de reizigersgroei bevestigt dat. Hij juicht toe dat er mogelijkheden komen voor nieuwe toetreders. De concessieduur van zes tot acht jaar biedt voldoende gelegenheid om investeringen te laten renderen en dat dit ook voor een langere periode duidelijkheid geeft voor het personeel. Bij stads- en streekvervoer ontstaat één grote kavel die negentig procent van het gebied afdekt. Dat is een positieve ontwikkeling. De kavel met de HOV-lijnen en de Qliners is mooi afgebakend en is vooral geschikt voor nieuwe toetreders. Ook daar is hij positief over. Bij kleinschalig openbaar en doelgroepenvervoer is het aantal kavels zes. Dat is op dit moment veel meer, dus in de toekomst wordt het goed beheersbaar, wordt de huidige versnippering teruggedrongen en leidt dit straks tot interessante kavels die opnieuw geschikt zijn voor eventuele nieuwe toetreders. Bij doelgroepenvervoer is sprake van een nieuw vervoerconcept, dat door integratie moet leiden tot een beter product voor de reiziger en een efficiëntere inzet van het materiaal. Het kleinschalig OV-concept zal leiden tot uitbreiding van het aantal lijnen en ook uitbreiding van de periode waarover bussen beschikbaar zijn. Dat is een positieve ontwikkeling. Er is voldoende aandacht voor de onderdelen milieu, sociale veiligheid, marketing en communicatie, de relatie met de reiziger, de klachtenafhandeling, monitoring en handhaving. De tijd is te kort geweest om alle ins en outs te kennen, maar op het

eerste gezicht ziet het geheel er goed uit. Er ligt nog een aantal uitdagingen en graag hoort hij van de gedeputeerde hoe hij aankijkt tegen de genoemde bezwaren op het gebied van de onderlinge communicatie, eventuele personele gevolgen en de kwaliteit van dienstverlening.

De heer LANGENKAMP vraagt de heer Balthes wat er in de milieuparagraaf staat, waar hij tevreden over is.

De heer BALTHES heeft niet gezegd dat hij daar tevreden over was, maar wel dat daar veel aandacht voor was.

De heer LANGENKAMP merkt op dat milieu van de stukken slechts één A'4 tje beslaat. Verder dient er na één jaar te worden voldaan aan dertig procent van de milieunorm.

De heer BALTHES antwoordt dat de heer Bats die vraag zo zal beantwoorden

Mevrouw DATEMA wijst erop dat Europa vorig jaar heeft besloten de aanbesteding van het PvE niet verplicht te stellen. Daar sluit zij zich graag bij aan. De marktwerking heeft niet het gewenste effect op het openbaar vervoer gehad. Dit is een taak die wat haar betreft thuishoort bij het rijk en aangezien het rijk dit niet uitvoert, pleit zij voor uitvoering door de provincie. Het is ook één van de kerntaken van de provincie. Alle commissieleden hebben het boekwerkje van de SP over de aanbesteding van het openbaar vervoer gehad. Spreekster neemt vaak de bus, heeft geen auto en is afhankelijk van het openbaar vervoer. Zij doet er twee uur over om met het openbaar vervoer van haar huis naar het provinciehuis te komen. Na 18:00 uur is er op de weg terug soms een wachttijd van meer dan een uur omdat er ritten tussenuit worden gehaald. Indien zij een enkele keer aan het einde van de middag naar het provinciehuis moet, staat deze helemaal vol met scholieren en als zij met de kinderen naar de bioscoop in Klazienaveen wil, dan kan zij daar wel komen maar kan zij na afloop niet meer naar huis, ten minste niet dezelfde avond. Op dit moment wordt in Emmen het gemeentehuis verbouwd en de raadsvergaderingen zijn tijdelijk in Schoonebeek. Spreekster kan er met de bus heen, maar om thuis te komen moet zij om 20:20 uur de publieke tribune verlaten en krijgt zij de vergadering nauwelijks mee. Omdat zij weet dat het dus niet altijd goed is geregeld, ondersteunt zij het PvE niet. Bij het opknippen van de concessie worden rendabele lijnen apart gezet. Bij het doelgroepenvervoer worden de ritten aangepast, zodat er niet door de dorpen zelf maar achterlangs wordt gereden en dezelfde chauffeur binnen een uur weer terug kan. Zij heeft er geen vertrouwen in dat dit goed gaat werken. Er wordt gekeken naar mogelijkheden om rendabel vervoer te creëren, maar daarbij lijken de passagiers te worden vergeten. Die willen misschien ook goed en betaalbaar openbaar vervoer en daar is het toch ook voor? De komende tijd zullen veranderingen en verbeteringen in dienstregelingen noodzakelijk zijn. Zij denkt daarbij aan de OV-kaart voor scholieren, maar ook aan andere zaken. Biedt het PvE voldoende ruimte om dergelijke veranderingen alsnog door te voeren?

De heer VAN BERKUM vindt het op hoofdlijnen een goed stuk. Het lagere aantal concessies is een stap vooruit. Is ook overwogen om het in één concessie te stoppen en waarom is dat niet gebeurd? In zijn achterban zitten nogal wat kinderen die naar school gaan in een andere plaats dan hun woonplaats. Kan worden gegarandeerd dat die kinderen ook met deze vormen van openbaar vervoer grensoverschrijdend binnen en buiten de regio's kunnen worden bediend? Van het openbaar vervoer wordt niet geëist dat het toegankelijk wordt voor een rolstoel. Waarom kan dat wel in New York en Parijs en niet in Assen? Hij vindt de bonus-malusregeling een interessante ontwikkeling, maar de restitutie moet wel aantrekkelijk en simpel worden gehouden, want als voor twee strippen restitutie moet worden gevraagd, zal dat niet snel gebeuren, hoewel het wel erg lastig is als de bus een keer niet komt. Hij ondersteunt de vragen van GroenLinks en de PvdA over de milieuaspecten. Is dit wel ambitieus genoeg?

De heer BATS merkt op dat zijn broer buschauffeur is en dat hij regelmatig met hem overlegt wat wel en niet verstandig is op het terrein van openbaar vervoer. Wat verstandig is, ligt hier voor in het PvE. Daar

heeft hij lang over nagedacht in relatie tot alle onderwerpen die nu op tafel liggen en in relatie tot marktwerking en de imperfecte markt. Er moet niet worden gesuggereerd dat marktwerking in het openbaar vervoer op dit moment marktwerking is zoals die bekend is bij de aankoop van een auto of een fiets. Dit is een ander type markt met andere spelers en betreft een onderwerp dat sociaal-maatschappelijk van grote importantie is. Dat geldt niet alleen voor de chauffeurs en werknemers van de vervoerbedrijven, maar ook voor al diegenen die in dat ijle concessiegebied van Drenthe en Groningen wonen.

Hierbij heeft niet alleen de efficiency vooraan gestaan, maar vooral ook de sociaal-maatschappelijke rol die het openbaar vervoer heeft.

De milieuparagraaf is in de Voorjaarsnota pregnanter aanwezig dan nu in dit PvE. Hij had dit stuk heel graag met een beleidsbrief begeleid om de staten mee te nemen in de ambities van het college in relatie tot de ambities van het dagelijks en algemeen bestuur van het OV-bureau. Heel terecht wordt opgemerkt dat het OV-bureau deze PvE's voor inspraak heeft toegestuurd aan de commissie. Spreker gaat ervan uit dat de commissie naar het OV-bureau zal reageren met het geven van de reacties op de programma's van eisen. Spreker zegt toe dat hij alles wat hij vandaag heeft gehoord in deze commissievergadering, mee zal nemen naar het dagelijks bestuur van het OV-bureau en het daar zal inbrengen en daar zijn visie op zal loslaten. Dit is het gevolg van de gemeenschappelijke regeling die in het verleden is vastgesteld en voor 1 juli 2008 zullen dan de PvE's worden vastgesteld. Dit is de opmaat naar de bestekken en in 2010 zullen dan de nieuwe concessies worden uitgegeven. Die periode heeft het OV-bureau simpelweg nodig om een en ander uit te vragen bij bestuurders.

Het moet spreker van het hart dat de heer Langenkamp een karikatuur maakt van de hele discussie die hier voorligt. Het is het goed recht van de heer Langenkamp om insprekers en demonstranten te vragen te reageren op de programma's die in deze commissie worden behandeld, maar spreker vindt het wel wenselijk dat de heer Langenkamp dan de goede conclusies aan de juiste suggesties verbindt. Wat de heer Langenkamp vanmiddag in de commissie suggereert, is niet wat in het PvE staat. Dat neemt hij de heer Langenkamp overigens niet kwalijk, want de tijd is wel erg kort geweest om die twee programma's te lezen en goed op inhoud te kunnen bespreken. Hij staat dan ook open om hierover in juni 2008 verder te discussiëren.

De heer LANGENKAMP vraagt wat de heer Bats nu eigenlijk zegt.

De heer BATS vindt dat de heer Langenkamp de stukken niet goed heeft gelezen en heel rare conclusies trekt bij deze stukken. Dat betreft vooral het deel waar de heer Langenkamp het heeft over het opknippen van de concessies.

De vragen die zijn gesteld en de antwoorden van spreker hebben vooral te maken met de emotie rond het ene concessiegebied. Het doelgroepenvervoer is een extra ambitie die hier in het provinciehuis met de commissie is besproken. Op dit moment zijn er drie grote percelen in het noorden die spreker wil terugbrengen naar één perceel, waarin grofweg negentig procent van het openbaar vervoer in Noord-Nederland plaatsvindt. De andere twee procent betreft de HOV-lijnen en de Qliners en acht procent betreft de gezamenlijke ambitie om het doelgroepenvervoer, het gehandicaptenvervoer en het leerlingvervoer een plaats te geven die het verdient in de samenleving, namelijk zoveel mogelijk doelgroepen in de reguliere bus te krijgen en daar waar dit niet kan, ervoor te zorgen dat deze mensen 's morgens dezelfde chauffeur met dezelfde kleur bus voor de deur krijgen. Dat betekent dat er feitelijk wordt voldaan aan een concessiegebied die bijna het hele gebied dekt voor de volle honderd procent. Die acht procent doelgroepenvervoer is namelijk een verantwoordelijkheid van de gemeenten.

In de voorstellen is dan ook neergelegd dat wanneer het niet wordt bereikt het regiovervoer en stadsvervoer worden gekoppeld aan het doelgroepenvervoer, dan brengt hij dat andere vervoer binnen het reguliere bestek en dan worden de zes concessies verlaten waar deze zijn gekoppeld aan doelgroepenvervoer. Op dit moment zijn er twaalf regio's alleen al in Drenthe die voor doelgroepenvervoer verantwoordelijk zijn. Wat de partijen met elkaar vanuit een sociaal-maatschappelijke rol hebben gewild, is dat mensen die gebruik moeten maken van een aangepaste bus (bijvoorbeeld mensen in een rolstoel), daar straks ook gebruik van kunnen maken en dat wordt uitgewerkt in het PvE in het doelgroepenvervoer. Een aantal weken geleden klaagde de broer van spreker, die buschauffeur is, dat hij ook mensen in een

rolstoel in zijn bus moet zien te krijgen, terwijl er verder niemand is die hem daarbij begeleidt en hij bovendien tegelijkertijd zijn geldlade moet afsluiten. Spreker heeft aangegeven dat dit iets is wat hij niet wil. Openbaar vervoer voor gehandicapten en andere doelgroepen moet op een fatsoenlijke manier worden gefaciliteerd. Dat wordt dan ook uitgevraagd in het tweede PvE en die nuance is wel degelijk van belang om de emotie uit de discussie over dat ene concessiegebied te halen en over te stappen op drie concessiegebieden.

Er is dus geen sprake van toestanden, maar van heel genuanceerd voortborduren op een discussie die de afgelopen jaren rond de imperfecte markt van het openbaar vervoer heeft gewoed. Vanaf 2006 tot op heden zijn 113 extra arbeidsplaatsen ontstaan door de groei van het openbaar vervoer in Groningen en Drenthe. Het dagelijks bestuur van het OV-bureau vindt dat een korte concessietermijn niet goed is voor het openbaar vervoer en dus is besloten om de termijn op te rekken naar zes jaar, met een mogelijke verlenging met twee jaar naar acht jaar, aangezien de ontwikkelingsfunctie van het openbaar vervoer in deze regio en het vereenzelvigen van het openbaar vervoer met deze regio belangrijk zijn. Dat betekent daarmee automatisch continuïteit voor de werknemers in deze sector. Er is dus wel degelijk nagedacht over maatschappelijk ondernemerschap. Dat de onderhandelingen over de CAO's tussen vervoerders en bonden plaatsvinden en dat de onderhandelingen met de vervoerders zijn gebonden aan rijksnormen, is iets waar spreker geen enkele invloed op heeft. Daar speelt de provincie geen enkele rol in en is daarin ook niet gemachtigd, want dan zou de provincie interveniëren in de CAO's en dat is geen taak van de provincie. De provincie is verantwoordelijk voor goed openbaar vervoer dat breed maatschappelijk wordt gedragen en zo efficiënt mogelijk functioneert in een steeds groeiende markt. In de afgelopen jaren heeft het rijk de BDU-bijdrage in het openbaar vervoer doen afnemen. In Drenthe heeft de provincie die tanende BDU-uitkeringen aangevuld en ingezet op beter kwalitatief openbaar vervoer. In de begroting van het openbaar vervoer is te zien dat de provincie zich daarvoor inzet en dat er extra wordt geïnvesteerd in het openbaar vervoer in de concessiegebieden die de provincie voorstaat. Spreker is geen voorstander van een Drents OV-bureau, want spreker zou niet graag het ambtelijk apparaat verder uitbreiden door een bepaald aantal chauffeurs bij de provincie in dienst te nemen en daarmee vervolgens de bussen zelf aan te schaffen. Hij wil dat ook niet doen in een apart bestek. De chauffeurs en de bedrijven moeten datgene blijven doen waar zij goed in zijn en de minachting die mevrouw Datema uitspreekt over het openbaar vervoer en de chauffeurs in de avond- en nachtelijke uren, vindt hij dan ook volstrekt onder de maat. De vervoerder en de vervoerbedrijven bepalen dan ook niet alleen wat er met het openbaar vervoer gebeurt, maar dit gebeurt in gezamenlijkheid, wat tot uiting komt in de manier waarop de ontwikkelingsfunctie van het openbaar vervoer gestalte wordt gegeven. Die ontwikkelingsfunctie is dan ook goed voor het openbaar vervoer en alle reizigers in het gebied en dat is dan ook de robuustere relatie die wordt gelegd met de vervoerders. Het is dan ook niet gewenst om, indien de chauffeurs eens een aantal minuten te laat zijn, direct een boete op te leggen, maar met elkaar moet het gesprek worden aangegaan hoe het heeft kunnen ontstaan dat dit consequent gebeurt.

De heer WESTERHOF merkt op dat mevrouw Datema zojuist gewoon de realiteit heeft weergegeven over een aantal aspecten van de dienstregeling. Dat heeft niets met minachting voor de chauffeurs te maken.

De heer BATS heeft in de milieuparagraaf een aantal ambities opgenomen die eigenlijk de minimale milieueisen bevatten die bij deze tijd passen. Indien de laatste paragraaf wordt bekeken, is daar te zien dat daar extra wordt uitgevraagd op het terrein van aardgas. Bij de behandeling van de Voorjaarsnota zal de ambitie naar voren komen die Drenthe neerlegt voor dit concessiegebied, want Groningen onderschrijft die ambitie niet, om substantieel aardgasbussen uit te vragen die omzetbaar zijn naar biogas en waarbij op termijn vanaf de ingang van het nieuwe concessiemoment zoveel mogelijk op aardgas wordt gereden. Indien dit wordt gerealiseerd, is Drenthe op dit terrein koploper. Hiertoe zullen vulpunten voor aardgas en levering van biogas worden gesubsidieerd indien de staten dit voorstel bij de Voorjaarsnota dragen. Er zal dan ook voor worden gezorgd dat er voldoende groen gas en biogas wordt geproduceerd, want die garantie moet er binnen het nieuwe bestek zijn. De impuls die daarmee aan het milieu en de vervoerders wordt gegeven is één kant en de impuls aan de andere kant is dat daarmee de pro-

ducenten ook een afnamegebied krijgen. De landbouw die zich bezighoudt met biogas, kan daarmee deze brandstof ook echt in de markt zetten. Hij noemt nu nog geen bedragen, want de aanbesteding moet nog worden gedaan, maar de claim die in de Voorjaarsnota wordt gelegd zal substantieel zijn en de ambitie is groot. Het was zijn ambitie om dit in het hele concessiegebied te doen, maar daarvoor krijgt hij de handen nog niet op elkaar. Daarom zet de provincie Drenthe deze ambitie wel door en daar zal in ieder geval bij de Voorjaarsnota op worden teruggekomen.

Dit kon nu nog niet worden opgenomen in de milieuparagraaf omdat een aantal gegevens bij het schrijven van de stukken in maart en april 2008 nog niet bekend waren. Daar komt spreker dus separaat mee terug bij de commissie en daarin zal Drenthe dus een unieke positie, los van de andere partijen, in het OV-bureau innemen.

De heer WESTERHOF merkt op dat de besluitvorming kennelijk al voor de datum van 24 april 2008 heeft plaatsgevonden, want anders zou er een andere versie van dit stuk zijn geweest. Er is kennelijk niets gebeurd na 24 april 2008 wat de versies van de stukken heeft doen veranderen.

De heer BATS antwoordt dat het klopt dat er na 24 april 2008 door het OV-bureau niets meer is veranderd aan de stukken. Spreker heeft het ook over het bestuurlijke besluitvormingstraject. Spreker heeft bij het aanreiken van de stukken door het OV-bureau aan de commissie dan ook de opmerking gemaakt binnen de ambtelijke organisatie dat hij het bijzonder op prijs zou stellen dat het in juni geagendeerd had kunnen worden. Dat zou hem de mogelijkheid hebben gegeven om meer informatie te geven. Hij dankt de PvdA voor de steun in de breedte voor het PvE dat voorligt. De PvdA geeft exact die nuances aan die ook in dit stuk liggen, onder andere ten opzichte van de huidige concessie en de huidige concessieperiode in relatie tot het nieuwe bestek. De concessieduur heeft vooral te maken met het geven van meer ruimte aan vervoerders en daarmee wordt meer tijd gegeven aan de continuïteit in het sociale proces van een werkgever over maatschappelijk ondernemerschap. De wens is er om met nieuw materieel te gaan rijden en ook deze week heeft spreker bij de opening van de treinverbinding Zwolle-Emmen gezegd dat er vanaf 2010 nieuwe treinen op deze verbinding moeten komen en dat er in Drenthe nieuwe aardgasbussen moeten komen. Op de opmerking dat aardgas en biogas goedkoper zouden zijn, zal mevrouw Klip nog terugkomen, want daarin zou de commissie wel eens beangstigend teleurgesteld kunnen worden in de claim die daar wordt neergelegd. Het gaat namelijk niet alleen om het gas, maar het gaat ook om de opmerking in de risicoparagraaf over hoe de rijksoverheid in de toekomst zal omgaan met accijnzen, de aanleg van vulpunten en de continuïteit in het openbaar vervoer. Voorop staat naast het milieu, de continuïteit en de massiviteit waarmee er gereden moet blijven worden. Zeer tot ongenoegen van spreker lijkt het erop dat de OV-chipkaart enigszins wordt vertraagd. Daar baalt iedereen van, inclusief de chauffeurs, want daarmee is een uniek betaalmiddel voorhanden zodat chauffeurs niet langer met contant geld hoeven te werken. Gekoppeld aan de uitgifte van de OV-chipkaart is een plan van aanpak van distributie van die kaarten, waar zij kunnen worden gekocht en worden geüpload, opgesteld. Indien spreker wat meer zekerheid heeft over het moment van invoering van de chipkaart, kan hij deze vraag dan ook goed beantwoorden. Terecht wordt gevraagd naar de gevolgen voor het openbaar vervoer in relatie tot het doelgroepenvervoer. Spreker vertaalt dit naar de gevolgen voor die categorie reizigers in het doelgroepenvervoer die straks in het min of meer reguliere openbaar vervoer worden gebracht. Is daarover contact met de gemeenten? Dat is zeker het geval en sterker nog, er is instemming verkregen van alle twaalf gemeenten voor het plan van aanpak om die categorie reizigers die nu nog met de taxi reizen te integreren in het openbaar vervoer door een poging te doen om dit bij het uitvragen van de bestekken mee te nemen bij het grootschalige openbaar vervoer. Hij hoopt dat dit vervoer zo massief wordt dat dit het resultaat oplevert dat een categorie die nu nog individueel wordt vervoerd, straks met aanpassingen in het reguliere openbaar vervoer kan worden vervoerd. Dat is pakweg die acht procent van het totale concessiepakket dat hier op tafel ligt. Gemeenten hebben ook nadrukkelijk aangegeven dat er een categorie is waar met gemeenten niet over te praten is en dat is de groep die door de gemeenten WMO-vervoer aangeboden krijgt. Gemeenten hebben ook gezegd dat niet de efficiency de reden is om dit te doen, maar om meer veertienuursverbindingen in de dunne gebieden neer te leggen en meer regulier openbaar vervoer aan te bieden, gekoppeld aan de

categorie die daar dan ook in kan reizen. Gemeenten zullen daar in de PvE's zoals die er nu liggen ook nog iets van moeten vinden en er is een ontsnappingsmogelijkheid in het PvE neergelegd om als het niet lukt om het zo te organiseren dat het weer wordt ondergebracht bij het reguliere stads- en streekvervoer. Mevrouw Haarsma en spreker hebben hun verkenning over het mbo-vervoer afgerond. Dat was niet makkelijk. Hoewel gratis openbaar vervoer niet bestaat, wil hij heel graag gratis openbaar vervoer realiseren voor mbo'ers van categorie I en II en dat dus op de agenda zetten.

Hij doet een poging om in de commissievergadering van september 2008 daartoe een aantal scenario's voor te leggen, waarin de financiële implicaties voor gratis vervoer voor mbo'ers in de categorieën I en II in relatie worden gebracht met het totale mbo-pakket tot achttien jaar. Dat zal ook in relatie worden gebracht tot een aantal afstanden, want hij wil geen van deur tot deur-benadering. Mevrouw Haarsma en spreker willen dit aan de staten voorleggen voor het politieke debat en een aantal keuzes over afstanden en welke mbo-categorie in aanmerking kan komen voor gratis openbaar vervoer aan de staten voorleggen. Vervolgens wordt dit gekwantificeerd naar geld en vervolgens zal worden gekeken welke categorieën die gratis OV-kaarten krijgen.

Ten aanzien van het tijdstip van aanlevering van de stukken deelt spreker mee dat hij volgend jaar het verzoek zal doen aan het OV-bureau om deze stukken wel via het college aan te leveren en niet rechtstreeks aan de commissie, want dat geeft spreker iets eerder de mogelijkheid om er bijvoorbeeld een beleidsbrief aan toe te voegen.

De heer LANGENKAMP vraagt waarom er niet bij de algemene beschouwingen kan worden gesproken over gratis mbo-vervoer. Dit zal aardig wat geld gaan kosten en dat kan dan bij de algemene beschouwingen in een integrale beschouwing worden meegenomen.

De heer BATS antwoordt dat er verschil zat in de interpretatie van cijfers. In juni 2008 is er geen ruimte meer om hierover te kunnen discussiëren, dus zijn voorstel is om het in september 2008 in de commissie te behandelen, aangezien dit stuk nog langs het college moet. Uiteraard kunnen de staten besluiten daar een andere weg in te begaan. Het is de ambitie om te komen tot aparte PvE's voor stads- en streekvervoer. Dat was een lastige discussie voor gemeenten, die hiertegen unaniem ja hebben gezegd, maar ook met het gevoelige onderwerp van WMO- en leerlingenvervoer in de maag zitten en dit op de agenda willen zetten. Wie heeft er nu op welk terrein een mandaat? Deze bespreking in de commissie betreft de inspraakronde en de commissie moet hierin dan ook haar eigen rol claimen op het moment dat een standpunt wordt ingenomen dat afwijkt van wat de commissie en de staten in het verleden hebben ingenomen over openbaar vervoer. Natuurlijk is door de staten al een aantal kaders aangegeven in het verleden en natuurlijk is ook de controlerende rol van de staten achteraf aan de orde. De eerste inspraak van de commissie vindt dus vandaag plaats, die zal spreker zeker meenemen en deze zal ook separaat aan het OV-bureau worden gezonden. De ontwikkelingsfunctie van het openbaar vervoer was voor spreker enigszins een manier om onder het bonus-malussysteem uit te komen. Dit systeem wordt wel in stand gehouden en de vervoerder zal blijven worden gedwongen om met elkaar die afspraken na te komen die zijn aangegaan met elkaar. Toch kunnen er gerechtvaardigde redenen zijn om iets te ontwikkelen, want de staten kunnen bepaalde politieke wensen hebben die zij na het bestek ingewilligd willen zien. Op het moment dat die wensen komen, waren die niet onderdeel van de bestekken en zullen die verzoeken worden neergelegd bij de vervoerder. Over het algemeen is dan de marktwerking niet meer aan de orde, omdat het niet wordt meegenomen in dat ene unieke bestek, maar achteraf. Wat hij niet wil is drie keer dezelfde prijs betalen op het moment dat er geen concurrentie meer is in de markt. Hij wil dan ook graag een robuuste relatie aangaan met de vervoerders om te kijken wat, los van de winstverwachting, de brede maatschappelijke verantwoordelijkheid is voor goed openbaar vervoer, ook voor de vervoerder. Dat is wat bedoeld wordt met de ontwikkelingsfunctie. In de afgelopen periodes is de communicatie een zorgpunt geweest en op dat terrein ligt er dan ook een uitdaging. Vooral de nieuwe directeur van het OV-bureau heeft ernstig in de communicatie met gemeenten geïnvesteerd. Dat is gebleken uit de discussie die bijvoorbeeld onlangs in de media over regiotaxi's is gevoerd, maar ook over het imago van het busvervoer en hoe potentiële reizigers tegen dat vervoer aankijken.

De SP verzoekt om het inrichten van een provinciaal busbedrijf, net als de vroegere Provinciale Waterstaat, maar dat is niet wat dit college voorstaat en ook niet wat het Groninger college voorstaat. Dat is ook niet wat wordt toegestaan in de Wet op de Gemeenschappelijke Regelingen (WGR) en de Wet op personenvervoer. Marktwerking is in de komende periode in het openbaar vervoer niet vergelijkbaar met de aankoop van bijvoorbeeld een auto, maar is marktwerking in een sociaal-maatschappelijk segment waarbij de overheid, zowel provincies als gemeenten, als opdrachtgever binnen het OV-bureau verantwoordelijk is voor goed openbaar vervoer.

Dat het slecht zou gaan in het openbaar vervoer is iets wat spreker dan ook bestrijdt en waarover hij kennelijk van mening verschilt met de SP-fractie. De vervoersbehoeften van het brede pakket van verschillende passagiers, de klant van het openbaar vervoer, is de reden waarom dit allemaal gebeurt. Ook het vervoer van passagiers afkomstig uit de ijle gebieden, wat volstrekt onrendabele lijnen oplevert, wordt belangrijk gevonden en ook deze mensen moeten dus over kunnen komen. Dat geldt ook voor het gehandicapten- en leerlingenvervoer. Het PvE heeft dan ook alle waarborgen in zich voor een kwalitatief goed openbaar vervoer met verregaande ambities in de toekomst.

Het is niet mogelijk om alles in één concessie te stoppen, indien dat al zou worden overwogen. Vanuit de provinciale ambitie wordt alles al in één concessie gestopt, behalve de twee procent HOV-lijnen en Qliners, aangezien daarmee wordt geëxperimenteerd. Snelheid, efficiency en kwaliteit is daarbij van belang en dat moet dan ook door middel van wat andere bestekken op de markt worden gebracht. De facto wordt het dus voor negentig procent in één grote concessie gestopt. Is er dan een garantie voor goed openbaar vervoer buiten de regio's voor groepen leerlingen die bijzonder onderwijs volgen? Wat in het algemeen wordt geprobeerd is het bieden van goed openbaar vervoer in de volle breedte. In die zin wordt het algemeen openbaar vervoer niet doelgroepengericht. Wat in het doelgroepenvervoer wordt geprobeerd met gemeenten is kijken of er vervoer kan worden geregeld wanneer een bepaalde groep leerlingen in een gemeente collectief naar bijvoorbeeld 't Harde naar school wil. Gekeken wordt of gemeenten bereid zijn daar geld voor vrij te maken en als die gemeenten dan nu al doen zal dat integraal deel uitmaken van dat pakket. Het college in Drenthe heeft daar geen specifieke aandacht voor, want dat moet bij de gemeenten weg komen. Het is evident dat het openbaar vervoer toegankelijk moet zijn voor rolstoelers en dat is precies wat wordt beoogd in het tweede PvE dat nu voorligt en op het moment dat de rolstoeler niet in die bus kan komen om welke reden dan ook, moet vooral dat individuele taxivervoer aangeboden blijven. Het is immers belangrijk dat die categorie mobiel kan blijven.

TWEEDE TERMIJN

De heer VAN EIBERGEN heeft gehoord dat gedeputeerde Bats heeft aangegeven dat twee procent wordt gebruikt voor de HOV-lijnen. Dat kan ongeveer kloppen met wat spreker bij het OV-bureau heeft gehoord en dat ging over enkele miljoenen. Vanaf €95 miljoen wordt er inderdaad op dat percentage uitgekomen. Andere cijfers die zijn gebruikt zijn niet waar, maar van het OV-bureau heeft spreker uitdrukkelijk gehoord dat tien tot vijftien procent van het openbaarvervoerbudget - en dat was €95 miljoen - overgaat naar het kleinschalig vervoer. Spreker weet het ook niet meer, maar constateert alleen dat daar kennelijk een behoorlijk gat zit. Het tweede punt betreft het feit dat hij nota heeft genomen van wat de PvdA-fractie bij interruptie van GroenLinks heeft gezegd, namelijk dat de chauffeurs er niet in salaris op achteruit moeten gaan. Dat is een belangrijke, want dat betekent gewoon dat de nieuwe cao moet worden gevolgd voor de mensen die het betreft, dus ook in de concessie. Dat betekent dat daar waar hij vandaag voor is gekomen, namelijk één concessie, met de argumenten van de heer Bats heeft afgewezen. Gelukkig heeft spreker wel steun ondervonden van een aantal fracties om dat wel uit te voeren. Verder is hij gekomen voor het handhaven van de cao's en spreker heeft daar slechts iets van de PvdA van gehoord. Als het gaat om het eindperspectief van chauffeurs dat wanneer zij in een kleinschalige concessie of op een touringcar zitten, zij ook weer meegaan met de volgende concessie, merkt hij op dat dit niet bij wet is geregeld en daar heeft hij niets over gehoord. Als het gaat over functiebehoud, namelijk oppassen dat mensen andersoortige functies dan buschauffeur bij een vervoerder kunnen gaan doen en de teruggang van enkele duizenden personeelsleden naar enkele honderden, daar heeft spreker niets over gehoord. Met die lege handen gaat hij terug naar zijn mensen en hij doet nog-

maals een beroep op de commissie om uit te kijken waar de provincie mee bezig is. Spreker zit niet op acties te wachten, het was leuk om hier eens aanwezig te zijn, maar het is niet de doelstelling. De doelstelling is werkzekerheid, baanzekerheid en perspectiefzekerheid voor buschauffeurs en dat is waar hij voor ging. Het liefst zou dit binnen één concessie moeten plaatsvinden en op termijn binnen één provinciale vervoerdienst. Dat hoeft geen ambtelijke dienst te zijn, maar is gewoon een provinciaal vervoerbedrijf met een cao zoals die van toepassing is. Het wordt dan ook niets duurder, maar de communicatie gaat veel beter.

De heer WESTERHOF snapt dat de heer Bats het moeilijk heeft. Hij constateert dat wat de heer Bats en het OV-bureau willen, niet wordt gewenst door heel veel Drenten. Marktwerving werkt niet, vanwege de simpele reden dat kosten plus marge het eindbedrag vormen, terwijl een eigen OV-bedrijf betekent dat alleen de kosten het eindbedrag vormen. De marge voor Arriva op het Europees vasteland is € 94 miljoen. Dat zijn kosten die burgers allemaal voor het openbaar vervoer betalen. Hij sluit zich dan ook zonder meer aan bij de eisen die het FNV heeft gesteld en de reacties die de heer Langenkamp daarop heeft gegeven. Buschauffeurs zijn geen marionetten en de EU heeft daarbij de vrijheid gegeven, zodat de nationale overheid eigen richtlijnen kan stellen. Moet deze provincie wel het braafste jongentje in de klas zijn in het grote Europa? Acht concessies betekent ook acht pakketten met reservechauffeurs voor ziekte, verzuim en uitval. Het nadeel voor het doelgroepenvervoer is dat de mensen nu nog een weg hebben te gaan naar de gemeenten, die zij redelijk goed kunnen vinden. Welke weg hebben zij straks te gaan? Het OV-bureau, dat erg onbereikbaar is? Destijds - in november 2007 - heeft de gedeputeerde naar aanleiding van het onderzoek van mevrouw De Zeeuw betoogt dat hij hiermee naar het OV-bureau zou gaan en dat hij het tot de bodem zou uitzoeken. Inmiddels zijn zes maanden verstreken en is het nog steeds stil.

De heer VAN BERKUM begrijpt dat de heer Westerhof tegen privatisering is, maar het gaat nu om de inspraak van deze commissie op de voorliggende notitie. Het gaat niet om besluitvorming en er zijn geen achterliggende stukken, dus de heer Westerhof schiet er ver langs.

De heer WESTERHOF merkt op dat hij ook een klacht bij het OV-bureau heeft ingediend, maar geen reactie heeft gekregen. Hij zal over twee weken tijdens de statenvergadering een aantal moties indienen.

De heer DIJKSTRA is erg blij dat de bussen in Drenthe op aardgas of biogas gaan rijden. Hij is benieuwd hoe daarop wordt teruggekomen bij de Voorjaarsnota. Het is belangrijk dat zorgvuldig wordt omgegaan met personeel. Hij hoort graag hoe dit zal verlopen. Hij is erg blij dat er voorstellen komen voor openbaar vervoer voor mbo-scholieren. Hij wacht het voorstel af.

De heer PETERS vraagt wat er gebeurt met de conclusies die de voorzitter zo dadelijk gaat trekken. Is dat de zienswijze aan het OV-bureau of gebeurt er iets anders?

De VOORZITTER merkt op dat het verslag van deze discussie naar het OV-bureau gaat en dat de heer Bats datgene wat er is gezegd in de commissie ook opslaat en meeneemt naar het dagelijks bestuur van het OV-bureau.

De heer BALTES vraagt of de gedeputeerde voor de communicatie straks ook een goede oplossing heeft, zodat dit straks geen probleem meer is.

De heer LANGENKAMP vindt het beneden peil dat de heer Bats heeft aangegeven dat hij er een karikatuur van maakt. GroenLinks is hier al jaren mee bezig en spreekt al jaren met de buschauffeurs. Dat de heer Bats het niet met spreker eens is kan zijn, maar hij vindt deze woorden niet gepast. Ten aanzien van de zes kleine concessies merkt hij op dat deze volgens de gedeputeerde acht procent vormen, terwijl de heer Van Eibergen het over tien tot vijftien procent heeft. Het is de bedoeling dat zoveel mogelijk

van die reizigers (leerlingen, mensen die onder de WMO vallen) in een reguliere bus gaan rijden. Als dat zo is, kan er toch één concessie van worden gemaakt? Tegelijkertijd is er ook gezegd dat gemeenten hiermee bezig zijn en dat zij verantwoordelijkheid hiervoor willen houden. Waar blijft dan die samenvoeging indien die gemeenten daaraan vasthouden in die zes kleine concessiegebieden? Dan lukt het immers nog steeds niet om het in één concessie onder te brengen. Hij is er erg blij mee dat er wordt gestreefd om bussen te laten rijden op aardgas en biogas. Het is jammer dat het hier niet in staat. Wanneer wordt hiermee begonnen? Het is toch niet de bedoeling om met één bus te beginnen? Dat moet immers groots worden opgezet. De PvdA wil niet dat chauffeurs in salaris achteruit gaan, maar de heer Bats gaf daar niet het groene signaal voor. Dat zou hij toch graag willen horen, want dan kan daar in de komende statenvergadering wellicht een motie over worden ingediend.

De heer VAN BERKUM pleit voor een betere integratie van gehandicapten in het openbaar vervoer.

De heer BATS antwoordt dat de heer Westerhof die acht concessie geen begaanbare weg vindt en de heer Westerhof pleit ervoor om niet tot marktwerking over te gaan. Daarbij is een aantal voorbeelden genoemd, waar spreker met de heer Westerhof over van mening verschilt, namelijk over de bereikbaarheid van het OV-bureau en over het openbaar vervoer in het algemeen. Daar zal hij het met de heer Westerhof niet snel over eens worden, dus verder reageren daarop heeft eigenlijk weinig zin. In het PvE zal straks te zien zijn dat er ten opzichte van personeel en personeelsontwikkeling een paragraaf is opgenomen.

De heer WESTERHOF antwoordt dat als de gedeputeerde toezeit iets uit te zullen zoeken, hij dat ook moet doen en daarmee bij de commissie terugkomt. Hij krijgt de indruk dat de gedeputeerde te vaak zegt iets uit te zullen zoeken, maar dat hij daar door drukke werkzaamheden niet aan toekomt. Dan heeft hij liever dat de gedeputeerde het niet uitzoekt.

De heer BATS antwoordt dat bij de verslagen een lijst van toezeggingen zit en deze lijst worden iedere week afgevinkt. Daar staan de toezeggingen in en daarvoor wordt hij ook door het ambtelijk apparaat wakker geschud. Op het moment dat spreker een toezegging doet die daar niet in staat, verzoekt hij om hem daaraan te herinneren bij de vaststelling van het verslag tijdens de volgende beraadslagingen. Indien het in het verslag staat, houdt spreker zich daaraan en kan hij daarop worden aangesproken. Indien spreker toezeggingen doet die hier niet in staan, dan kan de commissie dat bij de Statengriffie kenbaar maken en dan geeft hij er uitvoering aan. Afspraak is afspraak en als spreker iets toezeit, komt hij daarop terug.

In het PvE is aandacht voor de positie van het personeel. In de onderhandelingen voor de cao's zijn de provincie en het OV-bureau echter geen partij. Van Eibergen merkt terecht op dat hij daar geen reactie van de gedeputeerde over heeft gehoord als het gaat om vragen en opmerkingen met betrekking tot de cao. Dat klopt inderdaad, maar spreker is er wel voor dat hier aandacht voor wordt gevraagd in de PvE's dat op bepaalde terreinen rekening wordt gehouden met personeelsontwikkeling en dergelijke. Uiteraard zal, indien een vervoerder openbaar vervoer volgens die regels levert, het OV-bureau op het moment dat het daar kennis van heeft daarin optreden. De VVD vraagt wel heel stellig of in de toekomst communicatie geen probleem meer vormt. Die toezegging doet spreker niet; het heeft heel veel aandacht en er wordt hard aan gewerkt, maar daar waar mensen met elkaar leven en werken zou communicatie en hoe mensen met elkaar communiceren anders worden uitgelegd. Het college streeft naar honderd procent tevredenheid, maar ook dat is een semantische discussie. GroenLinks komt met een motie waarin iets moet worden geregeld over salarissen. Hij ziet die motie dus met vertrouwen tegemoet. De contractpartners zijn tenslotte de vervoerders en die sluiten cao's af. Spreker hoopt dan ook dat er uitvoerbare moties worden ingediend. Stel dat er voor Drenthe op alle locaties slechts één concessie kan rijden. Dan is het maar de vraag of gemeenten dat willen binnen dit verband. Vooral is er voor de zes bestekken gekozen om als één regio het toch niet bereikt om mee te doen, er wel verder kan worden gegaan met andere regio's die het wel willen. Het wordt alleen wel regionaal gebonden en dat is de reden geweest om het in overleg met gemeenten op te knippen tot zes gebieden die regionaal zijn gebonden,

zoals Emmen, Borger-Odoorn en Coevorden. Als dit wordt bereikt is er zekerheid over stads- en streekvervoer en doelgroepenvervoer. De dertien Drentse overheden kunnen de ambities waarmaken en leggen niet de hele tent plat als er slechts één niet wil. Het rijden van bussen op aardgas gebeurt niet voor de bühne. Hij werkt dan ook niet mee met slechts twee aardgasbussen die met veel misbaar reclame maken voor deze bussen. Het moet dus substantieel zijn. Er is een aantal grote gebieden afgebakend, maar het was voor hem bijzonder lastig dat in het concessiegebied niet alle partijen deze conclusie dezen. Het had zijn voorkeur gehad om in het hele gebied op aardgas te gaan rijden, maar dan wordt het lastig om vanuit Noord-Drenthe naar Groningen te reizen. Immers, er moet met gas vaker worden getankt. De stedelijke en dichte gebieden zijn dus afgebakend en de milieuwinst is daar het grootst. In die gebieden is de provincie verantwoordelijk voor het eigen vervoer en is de provincie zo min mogelijk grensoverschrijdend bezig. Daar wordt nu inhoudelijk tot in detail naar gekeken, de focus is positief en als de staten dat ook willen kan dit in een behoorlijk groot gebied in Drenthe.

De VOORZITTER stelt voor het verslag van dit agendapunt naar het OV-bureau te zenden en de heer Bats neemt de inbreng van de commissie mee naar het dagelijks bestuur van het OV-bureau.

9. Mededelingen

De VOORZITTER stelt voor om agendapunt 7, de Subsidieregeling toerisme natuurlijk! En agendapunt 8, de brief van 29 april 2008 van OV-bureau Groningen-Drenthe; ontwerpbegroting 2009, niet tijdens deze commissievergadering te behandelen, maar op de agenda van 11 juni 2008 te plaatsen.

De heer HORNSTRA stelt voor om agendapunt 7, de Subsidieregeling toerisme natuurlijk! in de commissie BFE van 28 mei a.s. te behandelen en agendapunt 8 dan op de agenda van deze commissie van 11 juni te zetten.

De COMMISSIE stemt hiermee in.

De VOORZITTER merkt op dat er een voorstel is om een presentatie plaats te laten vinden van de Veenkoloniën op 11 juni om 13:30 uur, voorafgaand aan de commissievergadering en een bezoek op uitnodiging van het DAJK aan de Ieliekwekerij in Westerbork op 11 juni 2008 om 8:30 uur.

De heer PETERS merkt op dat kennelijk de commissievergadering die dag ook al van 's middags tot 's avonds laat gaat duren. Hij voelt er dan ook niet voor om 's morgens al een werkbezoek te plannen.

De VOORZITTER stelt voor om dan alleen de presentatie van de Veenkoloniën voorafgaand aan de statenvergadering te laten plaatsvinden.

De COMMISSIE stemt hiermee in.

10. Sluiting

De VOORZITTER sluit de vergadering om 13:30 uur.

Vastgesteld in de vergadering van de Statencommissie Omgevingsbeleid van 11 juni 2008

, voorzitter

, commissiegriffier

TOEZEGGINGEN

gedaan in de vergadering van de Statencommissie Omgevingsbeleid op woensdag 21 mei 2008

Pagina

- 6 De heer BAAS zegt toe dat hij de heer Westerhof schriftelijk zal informeren over de stand van zaken met betrekking tot de websites "Da's nou Drenthe" en VVV Drenthe.
- 6 De heer MUNNIKSMA zal de vraag van de heer Westerhof over monitoring van gentechnologie schriftelijk beantwoorden.
- 11 De heer BATS zegt toe dat hij de voortgangsrapportages van de N34, die Rijkswaterstaat periodiek naar het college stuurt, integraal aan de commissie zal doorsturen ter kennisname.
- 12 De heer BATS zegt toe de resultaten van het onderzoek naar de kwaliteit van de fietspaden in Drenthe van de ENFB te zullen opvragen en daar bij de commissie op terug te komen.
- 15 De heer BATS zegt toe te zijner tijd terug te zullen komen op de vraag van de heer Slagter naar contractmanagement in het weg- en waterbeheer en de beoogde effecten daarvan in de periode tot 2014.
- 15 De heer BAAS zegt toe de vraag van de heer Bomhof over het Centraal Meldpunt Milieuklachten schriftelijk te beantwoorden.
- 22 De heer BATS zegt toe dat hij alles wat hij heeft gehoord over het Programma van Eisen in de commissievergadering van 21 mei 2008 over het programma van eisen openbaar vervoer, mee zal nemen naar het dagelijks bestuur van het OV-bureau en het daar zal inbrengen en daar zijn visie op zal loslaten.

Lijst van toezeggingen Statencommissie Omgevingsbeleid

(tot en met vergadering van 21 mei 2008 bijgewerkt)

Nr	Datum toezegging	Korte termijn (binnen 3 maanden)	Afdoening	√
1.	28-11-2007 SC OGB	Mevrouw HAARSMA zal aandacht vragen voor de jongeren en de mogelijkheid voor het volgen van leerwerktrajecten bij het project Herstructurering groenzones Bargeres te Emmen navragen.		
2.	20-02-2008 SC OGB	De heer BATS zegt toe dat bij de daadwerkelijke behandeling van de varianten van de N34, waarover de commissie zich moet uitspreken, alle details en elementen zullen worden meegenomen.		
3.	20-02-2008 SC OGB	De heer BATS zegt toe deze varianten ook terug te koppelen aan de bevolking van Ees.		
4.	02-04-2008 SC OGB	Mevrouw KLIP zegt toe informatie over bodemsaneringslocaties toe te zenden, hetzij in de definitieve nota hetzij separaat.		
5.	02-04-2008 SC OGB	Mevrouw KLIP zegt toe het onderzoeksrapport over CO ² -opslag toe te zenden.		
6.	23-04-2008 PS	De heer BATS kondigt aan dat de Voorjaarsnota 2008 cofinancieringsvoorstellen zal bevatten en dat het college in de periode september/oktober stap voor stap terugkomt bij de staten met de projecten.		
7.	21-05-2008 OGB	De heer BAAS zegt toe dat hij de heer Westerhof schriftelijk zal informeren over de stand van zaken met betrekking tot de websites "Da's nou Drenthe" en VVV Drenthe.		
8.	21-05-2008 OGB	De heer MUNNIKSMa zal de vraag van de heer Westerhof over monitoring van gentechologie schriftelijk beantwoorden.		
9.	21-05-2008 OGB	De heer BATS zegt toe de resultaten van het onderzoek naar de kwaliteit van de fietspaden in Drenthe van de ENFB te zullen opvragen en daar bij de commissie op terug te komen.		
10.	21-05-2008 OGB	De heer BAAS zegt toe de vraag van de heer Bomhof over het Centraal Meldpunt Milieuklachten schriftelijk te beantwoorden.		

11.	21-05-208 OGB	De heer Bats zegt toe dat hij alles wat hij heeft gehoord over het Programma van Eisen (PvE) in de commissievergadering van 21 mei 2008 mee zal nemen naar het dagelijks bestuur van het OV-bureau en het daar zal inbrengen en daar zijn visie op zal loslaten.		
		Lange termijn		
1.	29-05-07 PS	De heer LOOMAN zegt toe dat het geld uit de bestemmingsreserve stads- en dorpsvernieuwing in 2008 wordt uitgegeven en dat die reserve daarna wordt opgeheven.		
2.	4 juli 2007 (PS)	Mevrouw KLIP zegt toe dat de staten begin 2008 het programma met betrekking tot het energiebeleid zullen ontvangen		√
4.	14-11-2007 (PS)	De heer MUNNIKSMASMA zegt toe dat het college in een volgende commissievergadering met een voortel komt voor een meer frequente monitoring van de vuilstort.		
5.	28-11-2007 SC OGB	De heer MUNNIKSMASMA zegt toe dat hij midden 2008 met een rapportage zal komen waaruit blijkt waar Landschapsbeheer Drenthe op dat moment staat.		
6.	28-11-2007 SC OGB	De heer MUNNIKSMASMA zegt toe dat de functie van programmacoördinator actief door de provincie wordt opgepakt omdat die ontwikkelingsperspectieven uit het rapport Natuurlijke recreatie Drenthe het komende jaar van de grond moeten komen.		
7.	23-04-2008 PS	De heer BATS herhaalt zijn toezegging, gedaan in de vergadering van de Statencommissie BFE van 16 april 2008 dat het college aan het eind van het jaar komt met een visie op de mogelijkheden van een stedelijk netwerk Meppel-Zwolle.		
8.	23-04-2008 PS	De heer BATS zegt toe de heer Langenkamp te zijner tijd te zullen informeren over de opvattingen van de stuurgroep ZZL over het verzoek zichzelf niet op te heffen maar in de "slaapstand" te gaan.		
9.	21-05-2008 OGB	De heer BATS zegt toe dat hij de voortgangsrapportages van de N34, die Rijkswaterstaat periodiek naar het college stuurt, integraal aan de commissie zal doorsturen ter kennisname.		

10.	21-05-2008 OGB	De heer BATS zegt toe te zijner tijd terug te zullen komen op de vraag van de heer Slagter naar contractmanagement in het weg- en waterbeheer en de beoogde effecten daarvan in de periode tot 2014.		
		Moties		
M2 PvdA	4 juli 2007	Adequate OV-vervoersverbinding Roden-Groningen (opdracht aan OV-bureau) met andere financieringsvormen (tariefstelling).	Opdracht is verstrekt aan het Ov-bureau	
M4 VVD	14 november 2007 (PS)	Verzoeken GS 1. Een Maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) uit te voeren naar de haalbaarheid van het opnieuw bevaarbaar maken van het Oranjekanaal. 2. Te bevorderen dat het Oranjekanaal onder voorbehoud wordt geplaatst op de projectenlijst voor de Beleidsvisie Recreatietoervaart 2007-2013.		√
M1 PvdA	23 april 2008 (PS)	PS verzoeken GS te bewerkstelligen dat de laatste fase van het zogenaamde Kolibri-project, de sneltram tussen Groningen en Assen, wordt opgenomen in MIRT vanaf 2020, dan wel anderszins te onderzoeken of het laatste gedeelte van Kolibri-project op een andere wijze kan worden gefinancierd naast het RSP, en Provinciale Staten in het najaar van 2008 hierover te berichten.		
M5 CU CDA PvdA VVD	23 april 2008 (PS)	PS verzoeken GS Staatsbosbeheer expliciet te wijzen op haar verantwoordelijkheid om in deze omstandigheden medewerking te verlenen aan de totstandkoming van de uitbreiding van de zandwinning Gasselternveld, met gebruikmaking van de beschikbare middelen om dit te realiseren.		