

Op te bergen  
in de band van  
17 december 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 26 november 2008

---

## INHOUD

|   |    |
|---|----|
| Opening   | 3  |
| Vaststelling van de agenda  | 4  |
| Verslag vergadering 15 oktober 2008 en lijst van toezeggingen   | 4  |
| Ingekomen stukken   | 4  |
| Rondvraag   | 5  |
| Rapport naar de werking van het managementcontract Wegen en Kanalen   | 10 |
| Keuzenota voorkeursalternatief verdubbeling N33   | 15 |
| Studie RUG naar haalbaarheid van spoorlijn Emmen-Groningen  | 26 |
| OV-vergoeding voor mbo-scholieren   | 31 |
| Toekomstagenda duurzame transportbrandstoffen Noord-Nederland 2008-2011   | 34 |
| Statenstuk 2008-358, ontwerp-Besluit vaststelling doelen en maatregelen oppervlaktewaterlichamen en grondwaterlichamen in Drenthe op grond van de Europese Kaderrichtlijn Water | 39 |
| Sluiting  | 45 |
| Toezeggingen  | 46 |

**Aanwezig:**

mevrouw J.M. Pannekoek-van Toor (voorzitter)  
J.J. Baltés (VVD)  
J.A. van Berkum (ChristenUnie)  
W. Boer (PvdA)  
L. Bomhof (VVD)  
mevrouw K.J. Datema-Klöppling (SP)  
K.R. Dijkstra (PvdA)  
R.D. Esseveld (SP)  
R. Fokkens (PvdA)  
H.R. Hornstra (PvdA)  
J. Langenkamp (GroenLinks)  
K. Kuipers (GroenLinks)  
J.H. Lammers (CDA)  
T.S. Medemblik (ChristenUnie)  
A.G.H. Peters (CDA)  
mevrouw G. Seinen (CDA)  
J. Slagter (PvdA, voorzitter)  
A. Timmerman (VVD)  
R. Westerhof (SP)  
Th. J. Wijbenga (CDA)

**Voorts aanwezig:**

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:**

H. Baas (ChristenUnie, gedeputeerde)

**1. Opening**

De VOORZITTER opent de vergadering. Zij deelt mee dat de commissieleden een cadeautje op hun bureau aantreffen en daar geeft gedeputeerde Klip een korte toelichting bij.

Mevrouw KLIP merkt op dat ieder commissielid op tafel een handwarmer in de vorm van een hart aantreft. Daar zit een vloeistof in die in een pannetje met water moet worden gelegd. Er zit een metalen rondje in en als daarop wordt geklikt, dan ontstaat er een soort van chemische reactie en wordt dit een tijdje heel warm voor de handen. Het cadeau heeft ook een boodschap, want het moet duurzaam worden opgewarmd en het is de bedoeling dat de commissie een warm hart krijgt voor het Programma klimaat en energie.

## **2. Vaststelling van de agenda**

De heer MEDEMBLIK stelt ten aanzien van agendapunt 7 over de verdubbeling van de N33 voor om dit van de agenda te halen. In het verleden is er namelijk al een politieke keuze gemaakt door de staten, namelijk dat de weg veilig moet zijn, dat deze weg goed doorstroomt en in de uitvoering is dit een onderdeel daarvan. Nu wordt er een keuze voorgelegd, maar daar hebben de staten verder geen stem in. De staten nemen daarin namelijk geen politieke beslissing, dus politiek kan hij hier niet veel mee. Dit stuk is dus puur ter kennisname, want ter behandeling heeft het geen toegevoegde waarde.

De VOORZITTER merkt op dat er zich ten aanzien van dit agendapunt drie sprekers hebben gemeld.

De heer WESTERHOF voelt er niets voor dit punt van de agenda te halen, want sprekers zijn voor dit agendapunt apart naar Assen gekomen.

De heer WIJBENGA merkt op dat dit onderwerp al heel lang op de agenda staat, dus hij vindt het nu te laat om het van de agenda te halen. Indien de heer Medemblik iets van de agenda wil halen moet hij ruim van te voren met een mail komen. Wat hem betreft blijft dit punt op de agenda staan.

De heer SLAGTER merkt op dat het een ontwikkelingstraject is dat allerlei politieke uitspraken ontlokt, dus hij heeft wel de behoefte om er iets van te vinden.

De heer BALTES wil dit punt ook op de agenda laten staan.

De heer LANGENKAMP wil dit punt ook op de agenda laten staan.

De VOORZITTER antwoordt dat er dan toch tot behandeling van het agendapunt wordt overgegaan.

De agenda wordt conform ontwerp goedgekeurd en vastgesteld.

## **3. Verslag vergadering 15 oktober 2008 en de lijst van toezeggingen**

De VOORZITTER merkt op dat op de lijst van toezeggingen voor de korte termijn punt 2 kan worden afgevinkt en voor de lange termijn punt 3 en de moties met de nummers 6, 8 en 23.

De heer WESTERHOF zegt het onderzoeksrapport Milieueffectrapportage (MER) MER voor CO<sub>2</sub>-opslag nog steeds niet te hebben ontvangen.

Mevrouw KLIP heeft dit vijfmaal aangevraagd en iedereen verzekert haar dat het is verzonden.

De COMMISSIE geeft aan het rapport niet te hebben ontvangen.

Mevrouw KLIP antwoordt dat het dan alsnog zal worden verzonden. Het spijt haar dat de commissie dit kennelijk nog steeds niet heeft ontvangen.

Het verslag van de vergadering van 15 oktober 2008 wordt conform ontwerp goedgekeurd en vastgesteld.

## **4. Ingekomen stukken**

Mevrouw SEINEN merkt ten aanzien van punt B3, de brief van Drentse EPA-adviseurs van 30 oktober 2008 over concurrentievervalsing door Wonen ++ op dat zij overweegt dit op de agenda te laten zetten. De heer Hornstra wil hierover bij de rondvraag een vraag stellen. Zij wacht deze vraag af en het ant-

woord daarop en al naar gelang dat antwoord, zal zij kiezen of dit punt moet worden geagendeerd of niet.

## 5. Rondvraag

De heer WESTERHOF merkt op dat gedeputeerde Bats in de vorige commissievergadering heeft toegezegd dat het college twee varianten van de N34 ter hoogte van Ees zal uitwerken en dat alle gevolgen van die twee varianten in de argumentatie zullen worden meegenomen. Hoe staat het met de twee varianten die gedeputeerde Bats nader wil uitwerken? Hoe verliep het gesprek met de bevolking over de verdere ontwikkelingen en de twee varianten? Wat zijn de kosten van de uitgewerkte varianten en de bijkomende infrastructuur? Voor wie zijn de extra kosten van de herinrichting oostzijde en de nieuwe westzijde van de N34, afslag Exloo-Ees? Is dat de gemeente of de provincie? Hoe is binnen die varianten de veiligheid van busreizigers, fietsers, leerlingen van de lagere school vanaf Westdorp-Eesergroen naar Ellishaar gegarandeerd? Wat is de mening van gedeputeerde staten over de brief die de werkgroep 19 november 2008 heeft verzonden onder de kop "Verbazing"?

De heer BATS antwoordt dat in dit precaire proces rondom de ontwikkeling van de N34 het college een aantal afspraken heeft gemaakt met de staten, namelijk dat er met de bevolking in en om Ees zou worden gepraat. Dat heeft spreker gedaan en een aantal weken geleden heeft hij samen met het college van Borger-Odoorn gesproken met een afvaardiging van ondernemers en er is vorige week gesproken met een groot deel van de bevolking van Ees en Eesergroen over de voorgenomen plannen. Spreker heeft twee tekeningen bij zich en heeft deze niet naar de commissie gezonden. Het zijn twee tekeningen van drie varianten, namelijk die van de Schoolstraat, de Schaapsdreef en de verdiepte aanleg. Deze drie varianten zijn met de ondernemers besproken en met de afvaardiging van een deel van de bevolking van Ees en Eesergroen en daaruit bleek dat de discussie eigenlijk op dat moment weer is opgepakt. Partijen wilden heel graag de discussie over de varianten met het college voeren, maar ook de gevolgen van de gevolgde aanpak rondom die N34 bespreken en dat is exact wat er in die twee sessies is gedaan. Er is goed geluisterd en hij heeft helder gekregen dat ondernemers en een paar honderd mensen voor een van de twee voorgelegde varianten zouden willen gaan. Veel verder wil spreker in de beantwoording op dit moment nog niet gaan. Hij heeft de bevolking beloofd heel goed naar de consequenties te kijken, maar ook naar de wensen die er leven. Hij heeft een aantal toezeggingen gedaan, namelijk allereerst om de N34 daar als een fatsoenlijke stroomweg aan te leggen, maar het college besteedt ook aandacht aan de angsten die er leven onder de bevolking, bijvoorbeeld over wat de mogelijke gevolgen zouden kunnen zijn van het weghalen van de afritten. Hierover worden ook zaken ambtelijk voorbereid. Daar horen vragen bij die de heer Westerhof nu stelt, maar de vragen over de kosten en de consequenties daarvan worden eigenlijk te vroeg gesteld want hij wil de wensen van de bevolking over de veiligheidsaspecten één op één doorvertalen naar de twee varianten die op dit moment worden voorgesteld, namelijk de Schaapsdreef en de verdiepte ligging van de N34 met een overtunneling bij de Schoolstraat. Vooral die laatste variant heeft de grote voorkeur van ondernemers en bevolking. Dit is een uitvoeringstraject waarin spreker de commissie een aantal toezeggingen heeft gedaan en op het moment dat daar meer duidelijkheid over komt zal hij terugkomen naar de commissie met de tekeningen en de consequenties en ook wat hij met het college van Borger-Odoorn heeft besproken rond de N34 en de gebiedsontwikkeling in Borger, Exloo, Ees en Eesergroen.

De heer HORNSTRA heeft de maandag na de discussie in deze commissie over Drentse bussen op biogas een artikel gelezen over bussen op aardgas. Waar hij concludeerde dat het college dacht een polsstok te hebben die iets langer was dan de commissie dacht en de commissie het voorstel van het college heeft afgewezen, stond er in de krant dat de Drentse bus spoedig op groen gas zou rijden. Hoe moet spreker dat artikel duiden? Wordt daarmee het rijden op aardgas overgeslagen? Welke rol spelen de staten hierin als het gaat om de financiën? Komt daar een voorstel over? Hoe beoordeelt het college dit artikel?

Mevrouw KLIP antwoordt dat het college inderdaad in de veronderstelling was dat zijn polsstok langer was dan de commissie dacht. Zij kan zich voorstellen dat de titel van het artikel verwarrend is, maar de inhoud niet. Wat erin staat is dat er twee trajecten zijn, namelijk de concessie die aan een ijzeren tijdspad is verbonden en dat gaat gewoon door. Er wordt zowel in aardgas als in diesel uitgevraagd en daarnaast gaat het college door met het enthousiasmeren van de groen gasmarkt. Het college en de commissie verschilden in de commissie in hun visie op het enthousiasme van de groen gasmarkt om mee te doen. De ingezette twee trajecten zullen parallel aan elkaar lopen. Mochten die twee trajecten bij elkaar kunnen komen op het moment wanneer de concessie zijn afronding heeft gevonden, dan komt zij als vanzelfsprekend bij de commissie terug. Lukt dat niet, dan zal zij dat ook meedelen. Het college heeft dus goed geluisterd en doet precies wat er is toegezegd in de commissie. Of bussen op groen gas gaan rijden is niet iets wat het college alleen beslist.

De heer LAMMERS denkt terug aan de discussie die de vorige commissievergadering is gevoerd over bussen die op aardgas en/of op biogas moeten gaan rijden. Het CDA heeft toen uitdrukkelijk gesuggereerd groen gas en diesel uit te vragen en heeft de suggestie gedaan om een politiek beslismoment in te lassen over de vraag of er op diesel of gas wordt overgeschakeld. Daar kon toen geen sprake van zijn en dat is in de notulen na te lezen. Hij is verbaasd te horen dat die suggestie van het CDA nu wordt overgenomen.

Mevrouw KLIP antwoordt dat het CDA dolgelukkig zou moeten zijn dat het college de suggestie van het CDA heeft overgenomen. De heer Bats en spreekster hebben toen samen het woord gevoerd en het college gaat gewoon door op het concessietraject en conform de gemaakte afspraken. Het college blijft daarnaast in gesprek met de markt voor groen gas en in het bedrijfsleven staan ze dan ook in rijen van twee op de stoep om hier iets mee te gaan doen. Er is veel enthousiasme en het college hoopt het een en ander zodanig te organiseren dat het college met een nieuw voorstel bij de commissie kan terugkomen aan het einde van het traject van de concessie. Dan is het aan de staten om dat traject al dan niet in te gaan, of het dan alsnog niet haalbaar te achten.

De heer HORNSTRA merkt naar aanleiding van brief B4 over Wonen++ op dat dit verhaal met veel publiciteit in het leven is geroepen. Er hebben veel mensen aan meegedaan en een aantal inwoners van bepaalde gemeenten met een huis dat ouder is dan 1985 is uitgenodigd om naar voorlichtingsavonden te gaan waaruit blijkt hoe er energie kan worden bespaard. Spreker is naar een van die avonden geweest en er waren heel veel mensen die vroegen om advies. Heeft dat advies tot bepaalde activiteiten geleid? In de brief van een aantal EPA-adviseurs staat nogal wat. Er staat eigenlijk in dat zij niet aan de bak komen, dat alles aan EcoStream is gegund en dat zij niet meedoen. Het woord koppelverkoop kan daar bij worden gehanteerd. Wat is er nu precies mis gegaan? Hebben de briefschrijvers gelijk? Zijn zij niet ingeschakeld? Had dat wel moeten en was dit een open verhaal? Indien het project is gestopt, hoe gaat het dan verder? De staten hebben er tenslotte enthousiast mee ingestemd, maar nu ligt het op zijn gat. Hoe gaat dit verder?

Mevrouw KLIP antwoordt dat dit haar aan het hart gaat, want het is een prachtig project. Zij is er met enthousiasme aan begonnen en is nog steeds enthousiast voor het idee. Mensen worden niet alleen bewust van de mogelijkheden, maar de mensen wordt ook een aantal zorgen uit handen genomen waardoor de drempel om uiteindelijk iets op dit vlak te gaan doen kleiner is. In 2005 heeft dit project in de gemeente Groningen gedraaid in de wijk Lewenborg. Dat project heette "Lewenborg in het zonnetje". Dat was exact hetzelfde systeem en dat liep toen heel goed. In 2007 is de provincie Drenthe gestart en EcoStream is de enige aanbieder van dit concept en project. Zij is vol vertrouwen met dit project begonnen en de provincie Groningen had het project uitgesmeerd naar acht andere gemeenten in de provincie Groningen en ook acht andere provincies zijn met dit project begonnen. Drenthe is vorig najaar begonnen en haar bereiken nu signalen van deze EPA-adviseurs. Zij heeft een en ander nog eens nagevraagd bij de Nederlandse Mededingings Autoriteit (NMA) en daaruit blijkt dat dit traject op zich goed is verlopen. Wel zijn de afspraken die waren gemaakt niet nagekomen, namelijk dat het lokale bedrijfsle-

ven zou worden betrokken bij het geven van de subsidies en het leveren van diensten. Zij kreeg geluiden dat allerlei auto's van bedrijven uit het westen van het land aanreden om isolatiekorrels onder vloeren te storten. Dat was niet conform de afspraken. Eind september 2008 waren er in een klein jaar 1300 bezoekers geweest op de bezoekersavonden bij gemeenten, zijn er 376 adviezen uitgebracht en ultimo september 2008 is er in 33 woningen iets op dit terrein gebeurd. Dit project zou twee jaar lopen en de planning was om iets in 750 woningen te doen. Het budget was € 123.900,00 voor twee jaar. Dit jaar is € 63.000,00 uitgegeven voor 33 woningen. Die combinatie heeft ertoe toe geleid dat er is besloten een pas op de plaats te maken. Spreker vindt een jaar een redelijke termijn om een dergelijk project een kans te geven. Het zijn trouwens wel heel dure aanpassingen en bovendien bereikt het college niet wat het wil bereiken, namelijk dat mensen verleid worden om iets te doen door hen allerlei zorgen en handelingen uit handen te nemen. Vervolgens is er gesproken met de gemeenten. Zeven gemeenten waren enthousiast. Er is ook met Ecostream gesproken en dat bedrijf denkt ook niet op deze manier met dit project verder te kunnen gaan. Onder het cluster Besparing gebouwde omgeving zal worden gekeken hoe er op een andere manier vorm aan kan worden gegeven in het kader van het Actieprogramma klimaat en energie dat de commissie begin volgend jaar onder ogen krijgt.

De heer HORNSTRA vraagt of het kan zijn dat mensen wel het advies hebben aangevraagd, maar vervolgens met eigen aannemers en installatiebureaus in zee zijn gegaan.

Mevrouw KLIP antwoordt dat niet te weten, want dat is niet geregistreerd. Dat rechtvaardigt nog steeds het maken van een pas op de plaats, want het geld wordt wel uitgegeven in de combinatie van advies en ontzorgen en op het moment dat zij ziet dat een andere manier beter werkt, rechtvaardigt dat die pas op de plaats. Zij merkt op dat via de gemeenten, die de adressen van de mensen hebben, moet kunnen worden nagegaan of de mensen die advies hebben aangevraagd eventueel met andere aannemers en installatiebureaus dan Ecostream in zee zijn gegaan. Het is niet zo dat het college dit project uit handen laat vallen, maar zij denkt dat er een iets andere vorm moet worden gekozen om die beweging op gang te brengen. Wellicht is het een goed idee om alle kennis samen te vatten in een nieuwe manier om mensen te verleiden deze maatregelen toch te laten nemen.

De heer HORNSTRA heeft zelf ook een dergelijk advies laten maken en hij is dan ook wel zo eigenwijs dat hij dit met plaatselijke aannemers zou laten uitvoeren. Spreker had op die bijeenkomsten ook het gevoel dat mensen het idee hadden dat hen gedwongen winkelnering bij Ecostream werd opgedrongen. Indien daar onderzoek naar zou worden gedaan, dan zou de provincie wel eens tot verrassende conclusies kunnen komen.

Mevrouw KLIP antwoordt dat zij dit onderzoek toezegt. Het is nooit de bedoeling van het project geweest dat daar zelfs maar de schijn van gedwongen winkelnering aan zou komen te kleven.

Mevrouw SEINEN vindt de doelstellingen van dit project goed, maar de gewenste resultaten van het project worden kennelijk niet gehaald. De vraag is dan ook hoe dit in de markt wordt weggezet en daarom zou zij dit punt de volgende keer voor de commissie willen agenderen, al was het alleen maar om EPA-adviseurs een platform te bieden om hun mening te kunnen geven.

Mevrouw KLIP kan hierover op dit moment niet meer zeggen dan wat zij nu zegt. Het college heeft hier iets meer tijd voor nodig om te kijken hoe dit wat handiger vorm kan worden gegeven. Daarnaast staat de mening van EPA-adviseurs duidelijk verwoord in hun brief.

Mevrouw SEINEN wil deze groep een platform bieden om hun mening te geven. Misschien leert de provincie hier iets van, want het project draait op dit moment niet zo goed. Graag nodigt zij EPA-adviseurs uit om hun mening te horen. Zij wil dit punt dan ook als agendapunt voor de commissie agenderen.

De VOORZITTER vraagt of de commissie ermee instemt om dit punt de volgende keer op de agenda van de commissie te zetten.

De heer PETERS merkt op dat als één van de commissieleden verzoekt een brief of stuk voor een volgende vergadering te agenderen, dit in de regel wordt aangenomen en zonder enige discussie wordt gedaan.

De VOORZITTER vraagt of de overige fracties dit punt op de agenda van de volgende commissievergadering willen opnemen.

De heer BOMHOF antwoordt dat de VVD tegen het opnemen van dit punt op de agenda is.

De heer HORNSTRA vraagt de gedeputeerde om met EPA-adviseurs te gaan praten, want hij vindt het zelf minder belangrijk dat hij EPA-adviseurs ook nog eens aanhoort. Verder is hij het met de heer Peters eens dat elke partij een punt op de agenda kan zetten, dus als het CDA daaraan vasthoudt, dan steunt hij het CDA daarin.

Mevrouw KLIP stelt voor dat zij inderdaad met EPA-adviseurs gaat praten, want het is logisch dat dit bedrijf wordt betrokken bij het vervolgtraject waar zij het over heeft gehad. Misschien is dat wel effectiever, want op dat moment is het college, maar ook EPA-adviseurs, wat verderop in het traject en kunnen zij hun suggesties, kennis en bezwaren inbrengen. Het risico bestaat dat het de volgende keer een beetje eenrichtingsverkeer wordt, terwijl zij EPA-adviseurs graag in het vervolgtraject betreft.

Mevrouw SEINEN stemt in met het voorstel van mevrouw Klip.

De heer LAMMERS heeft enkele vragen over het Actieprogramma klimaat en energie. Met het actieplan gaat het kennelijk niet snel genoeg, zo blijkt uit de uitstelbrief die hij heeft gekregen van het college. Ook is een belangrijke ambitie, namelijk in de vorm van de groen gasbussen, van tafel geveegd in de vorige commissievergadering. Nu wordt er pas in januari 2009 gepraat over de ontstane situatie. Hij maakt zich hier zorgen over. Ligt het college nog op koers met dit actieprogramma? Wordt de multiplier van vier wel gehaald? In het voorstel over de groen gasbussen ziet spreker die multiplier van vier niet en dat was toch een grote vis in het geheel? Hoe is het met de CO<sub>2</sub>-monitor? Hoe staat het met de realisatie van de doelstelling voor CO<sub>2</sub>-reductie?

Mevrouw KLIP antwoordt dat het college voor wat betreft de ambities in het Actieprogramma klimaat en energie zeker op koers ligt, maar het gaat wel langzamer dan gepland. Er lag een conceptactieprogramma, maar spreekster vond dat niet goed genoeg. Liever heeft spreekster een pittige discussie met de commissie over iets waar zij volledig achter staat, dan dat zij de commissie iets voorlegt wat zij niet goed genoeg vindt. Tot nu toe was het slechts een boodschappenlijstje met projecten en dat wil spreekster niet aan de commissie voorleggen. Zij wil de staten een aantal grote robuuste projecten voorleggen, waarvan de gasbussen er één van was, rondom een aantal hoofdthema's en het college heeft vooral tijd nodig om hier externe partners bij te betrekken. Dat zijn overheden, kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties en zij heeft daar meer tijd voor nodig. Drie weken geleden is er een ronde tafelbijeenkomst georganiseerd met een beperkt aantal deelnemers die actief zijn op dit gebied. Het college heeft ook meer behoefte aan externe kennis en het binnenhalen daarvan kost meer tijd dan is gepland. Voor wat betreft het op koers liggen is er pas sinds anderhalve maand een programmaleider voor het Actieprogramma klimaat en energie, dus de provincie is wel meteen na de zomer begonnen. Deze aspecten plus het feit dat externe partijen een drukke agenda hebben, maken dat het allemaal iets langer duurt. Inhoudelijk loopt het op zich heel goed. Daarnaast dienen de staten hierbij te worden betrokken, want bij het actieprogramma waren de staten niet betrokken en nu is er aangehaakt bij de groep uit de commissie die zich ook over het omgevingsbeleid buigt. Deze groep zal in december en januari bij het Actieprogramma klimaat en energie worden betrokken en een derde, niet onbelangrijk punt is dat Ane geen Am-



sterdam is en dat wil zij ook nog eens langs het actieprogramma leggen. Deze provincie heeft dan ook meer aan een aantal grote projecten waarin de provincie regisseur is en anderen de uitvoering voor hun rekening nemen. Daarbij komt het erop aan om via de juiste verleidingsstrategie verantwoordelijkheden bij gemeenten te leggen. Dit is dan ook de reden om het iets later aan de commissie voor te leggen. Begin van het volgend jaar ontvangt de commissie de evaluatie van Energiek Drenthe. Dat is de voorloper van deze nota die uitsluitend over de mitigatie gaat en de commissie krijgt een overzicht van wat er van juli 2008 tot en met december 2008 aan het Actieprogramma klimaat en energie is gedaan. Wat aan de commissie zal worden voorgelegd is het programma met een aantal grotere projecten op basis van beredeneerde keuzes en over die redenering over de gemaakte keuzes wil zij in december of januari met deze commissie van gedachten wisselen. Spreekster weet niet of de multiplier van vier wordt gehaald en zij denkt ook dat die multiplier van vier niet achter elk project moet worden geplakt, want op bepaalde projecten wordt deze ruim gehaald en op andere werksoorten niet. Zij denkt ook dat er moet worden gekeken of de multiplier over het gehele pakket mitigatie en/of adaptatie wordt gehaald, want dan kan er ook nog wat geplust en gemind worden. Als het dus per project wordt gedaan is het wat moeilijker om het in wat grotere clusters te doen. Dat laat onverlet dat het college daar wel naar streeft en dat de commissie dit te zijner tijd wel krijgt voorgeschoteld. De CO2-monitor is er wel, maar staat hier niet in de gang, want het is een computerprogramma waarmee inmiddels wordt gewerkt.

De heer LAMMERS snapt dat het college weliswaar het programma heeft, maar dat het college eigenlijk naar een aantal grote projecten toe wil. Wordt hiermee afgeweken van het Actieprogramma klimaat en energie zoals dat oorspronkelijk is neergelegd? Ten tweede geeft de gedeputeerde toe dat er in de tijd wat geschoven wordt en daarvoor zijn redenen aangegeven. Is deze statenperiode nog lang genoeg om alle ambities waar te maken? Hij merkt op dat hij zich afvraagt of het multipliereffect wel wordt bereikt en hij is het ermee eens dat daarvoor niet naar ieder afzonderlijk project hoeft te worden gekeken. Hij vraagt zich echter wel af of de doelstelling wordt gehaald, aangezien de groen gasbussen voor een fors bedrag in de klimaat- en energienota staan en dit project de multiplier al niet haalt. Hoe kijkt de gedeputeerde daarnaar?

Mevrouw KLIP vindt het te vroeg om te zeggen dat de multiplier niet wordt gehaald en als wordt beweerd dat zij afwijkt van het aanvankelijke programma, dan is dat niet het geval. Zij deelt wel mee dat dan de beredeneerde keuzes aan de commissie zullen worden overgedragen, want in de beperking zit ook het succes van dit programma. De provinciale organisatie is erg groot en kennis betrekken bij anderen is dan wel noodzakelijk, maar daar komt wel een keer een einde aan. Zij doet wat dat betreft liever iets minder en goed dan iets meer en dan niet goed. Uit de evaluatie van Energiek Drenthe zal de commissie straks kunnen opmaken dat de Kyoto-doelstellingen worden gehaald. Dat ligt niet alleen aan de Nota energie Drenthe maar ook aan allerlei generieke maatregelen en in ieder geval aan de ontwikkelingen in de omliggende wereld. Het programma loopt wat het geld betreft tot het einde van deze collegeperiode, maar qua doelstellingen tot 2020. In deze collegeperiode zal dus niet bekend worden of het gehaald gaat worden, maar de start- of uitgangspositie kan wel zo goed worden gemaakt dat er reëel kan worden ingeschat of de doelstellingen worden gehaald. Het is echter een megaklus en dat geldt voor iedereen.

De heer LANGENKAMP merkt op dat de invoering van de OV-chipcard landelijk heel vaak in het nieuws komt. De staatsecretaris verwijst in haar antwoord op vragen naar waarom het zo lang duurt en het project steeds duurder wordt, dat de provincies vooral allerlei eisen stellen en de invoering dus opschuift in de tijd. Kan de gedeputeerde antwoorden welke moeilijke vragen er dan vanuit de provincie of de IPO aan hen worden gesteld over de inhoud van die chips, waardoor dit iedere keer opschuift? Wat betekent dit voor Drenthe en hoeveel extra kosten gaat dit met zich meebrengen?

De heer BATS antwoordt dat de provincies geen moeilijke vragen stellen maar dat zij alleen maar willen dat wanneer de chipcard wordt ingevoerd, dit niet leidt tot een OV-kaart, een strippenkaart en een gewoon NS-kaartje. Hij wil een aantal zekerheden voor de reizigers en dat is ook wat hij op tafel heeft ge-

legd. Deze provincie is klaar voor een deel van de invoering, maar dan moeten alle partijen die erbij zijn betrokken zijn, zoals de vervoerder, de decentrale overheden, degenen die de kaarten moeten distribueren en degenen die garant moeten staan voor de veiligheid van die kaarten daarachter staan. Daarnaast vindt een belangrijk deel van de discussie plaats in de Tweede Kamer en in de staten van de provincies. Het college stelt geen moeilijke vragen maar hele concrete. Op de vraag of gegarandeerd kan worden dat bij invoering van de OV-chipcard en het vervallen van het nationale vervoersbewijs, de zaak gaat lopen antwoordt hij instemmend. Het is een inhoudelijk traject met een behoorlijk scala aan vragen die in de discussie niet alleen tot twijfel bij de staatssecretaris leiden, maar ook tot twijfel bij decentrale overheden en vervoerders. Al met al schat spreker in dat het door deze twijfel en discussie het nog best eens een aantal jaren zou kunnen gaan duren voordat er in Drenthe tot invoering kan worden overgegaan. Op het moment dat de grote stadsregio's die in dit opzicht de koplopers zijn het traject invoeren en dit een pijnloze invoering wordt en ook de proeven die er rond dat invoeringstraject mede worden ingevoerd succesvol zijn, dan zal ook de provincie Drenthe zo snel mogelijk in IPO-verband tot invoering overgaan. Ten aanzien van wat het gaat kosten is aanvankelijk bij de toekenning van de Brede Doeluitkering (BDU) een aantal jaren geleden een bedrag van rond de € 3 miljoen geoormd gekregen voor de invoering van de OV-chipcard en het lijkt erop dat dit aanzienlijk hoger gaat worden en daarbij moet worden gedacht aan een bedrag van € 15 miljoen voor de regio Groningen-Drenthe. De provincie Drenthe staat niet borg voor die extra kosten, maar wil dat het rijk, de vervoerders of wie dan ook garant staan voor de extra kosten voor de invoering van de OV-chipcard. Al met al is dit niet alleen inhoudelijk een complex dossier, maar ook politiek complex omdat er zich een flink aantal politieke gremia mee bemoeien en de politiek bij vlagen van links naar rechts gaat.

De heer LANGENKAMP merkt niet dat de lagere overheden terugslaan richting het rijk. Hij hoort nooit dat de provincie in de richting van de staatssecretaris aangeeft hoe zij de zaken moet aanpakken.

De heer BATS merkt op dat hij dit advies ter harte zal nemen en zal zorgen dat hij na ieder gesprek of overleg met de staatssecretaris de regionale pers zal bellen en duidelijk zal maken wat hij in dat overleg ferm en met rechte rug te berde heeft gebracht, In IPO-verband en samen met Groningen laat deze provincie echt wel horen wat zij vindt.

De heer MUNNIKSMER merkt op dat er in de afgelopen week een aantal Natura2000-bijeenkomsten is geweest en die zijn goed bezocht door iedereen die daarvoor was uitgenodigd. Het waren constructieve bijeenkomsten, maar het lijkt spreker goed om op korte termijn aan de commissie tijdens een commissievergadering een presentatie te geven over hoe er wordt omgegaan met Natura2000.

De VOORZITTER zal met de griffie kijken wat daartoe een geschikt moment is.

Mevrouw KLIP krijgt zojuist een sms-bericht waarin staat dat het college al geruime tijd in gesprek is met EPA-adviseurs. Daarnaast heeft zij nu het rapport waar al weken over wordt gesproken en waar de heer Westerhof naar vraagt, met een briefje daarop dat het alleen naar de heer Langenkamp is gestuurd en niet naar de andere commissieleden. Het rapport wordt nu gekopieerd en voor het einde van de vergadering hebben de commissieleden het rapport in handen.

De VOORZITTER merkt op dat dit dan kan worden afgevinkt van de lijst van toezeggingen.

## **6. Brief van gedeputeerde staten van 10 september 2008 over Rapport naar de werking van het managementcontract Wegen en Kanalen**

De heer SLAGTER heeft de vorige statenperiode diverse keren vragen gesteld over verkeer- en vervoersbeleid en gevraagd hoe dit loopt en gaat. Volgens hem staat er ook nog iets op de lijst van toezeggingen. Toen hij het rapport las vond hij het toch zinvol om hier met elkaar over te spreken. Ten eerste werden er zoveel positieve dingen genoemd waardoor hij moest zoeken waarom het ook al niet meer

doorging. Waarom is dit gestopt? Binnen het contract heeft een aantal goede zaken gefunctioneerd en in het rapport wordt aangegeven dat de aanbevelingen zijn doorgezet in de hele organisatie. De organisatie levert ook producten af voor de staten. Hoe vindt hij dat dan terug in de rapportage? Hij heeft dit toegespitst op het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) aangezien dit een containerbegrip is en hij zich steeds de vraag stelt hoe het toezicht van de staten op de uitvoering daarvan is. In het rapport komt de rol en de positie van de staten zijdelings aan de orde. Als de organisatie een andere vorm heeft gekozen, hoe past daarin de rol van de staten? Als dit model van het managementcontract wordt verlaten, wordt het voor de staten duidelijker welke beslismomenten er in het lopende beleid zijn. Bij de uitvoering van het vorige PVVP heeft spreker nooit kunnen merken dat er nog beslismomenten voor de staten overbleven. Het geval van de N33 is daar een voorbeeld van. Als dus eenmaal een dergelijk groot plan is vastgesteld dan gaat dat lopen en dan ontvangt hij aan het einde van het jaar een dik boekwerk over wat er allemaal is gebeurd en hoe fantastisch het allemaal ging, maar de staten krijgen van het college maar weinig punten aangereikt om eens na te gaan hoe daarover door de staten wordt gedacht. Hoe kunnen de staten een effectief toezicht uitoefenen op de uitvoering? Eenzelfde vraag zou hij kunnen stellen over het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG). Er zijn veel integrale beleidslijnen die elkaar opzoeken en weer loslaten en daar zijn bedragen aan gekoppeld en om daar als staten toezicht op te houden is een moeilijke zaak. Het managementcontract is helder en daar is geld op gezet en iemand heeft de opdracht gekregen om daar heel goed mee om te gaan. Daar kan toezicht op worden gehouden, maar dat toezicht wordt verlaten en daarbij wordt dan de integrale kant weer helemaal ingevuld. Wat is dan de positie van de staten? Wanneer wordt informatie ontvangen en wanneer kunnen nieuwe besluiten worden genomen als de staten dat wensen? Hebben de partijen in de staten ook dezelfde ideeën hierover? Hij is voorstander van uiterste transparantie, zodat de staten goed toezicht kunnen houden.

Mevrouw SEINEN heeft zich erover verbaasd dat de PvdA regelmatig heeft gevraagd naar een onderzoek naar de doelmatigheid en de doeltreffendheid van het afgesloten managementcontract tussen het college en de directie van de productgroep Wegen en Kanalen. Het managementcontract is volgens spreekster een instrument dat wordt ingezet als er sprake is van een bepaalde vorm van verzelfstandiging en in dit geval ging het om een interne verzelfstandiging. Er worden op uitvoeringsniveau afspraken gemaakt over welke diensten een jaar geleden verricht moesten worden en daarover rapporteert de directie van de productgroep twee keer per jaar aan het college. De aanbeveling wordt gedaan het college te bevrijden van deze gedetailleerde uitvoeringsinformatie en het contract niet te sluiten tussen het college en de directie, maar tussen de directie en het middelmanagement van de productgroep. De taak van de staten is slechts kaderstellend en de staten sturen op hoofdlijnen en hebben een controlerende taak. De staten gaan niet over de bedrijfsvoering en gaan al helemaal niet over de instrumenten die daarvoor worden ingezet. Na lezing van het rapport vraagt hij zich zelfs af waarom de uitvoering van het beheer van wegen- en kanalen eigenlijk nog in eigen huis gebeurt. Zij vindt dat het onderdeel zou moeten uitmaken van de rollen- en takendiscussie die nu plaatsvindt. Zij gaat ervan uit dat uitvoerende diensten geen primaire taak vormen van de provincie.

De heer VAN BERKUM sluit zich grotendeels bij het CDA aan. Uitvoerende taken horen niet op de agenda van de staten, maar toetsende taken wel. De staten moeten sturen op doelen en niet op uitvoering. Het college kan rapporteren via de normale rapportages. Het afgelopen jaar zijn de staten veel bezig geweest met uitvoeringskwesaties waarvoor veel mensen op de publieke tribune hebben gezeten en waar eigenlijk niets te besluiten viel. Hij zou dat meer bij de gedeputeerde willen laten liggen en hem vragen bij de commissie terug te komen als er een bestuurlijke keuze moet worden gemaakt.

De heer BALTES vindt ook dat over de wijze waarop het college zaken uitvoert, geen discussie in de staten moet plaatsvinden. De staten moeten sturen op doelen en op hoofdlijnen, maar in dit rapport staat ook dat juist die doelen niet op tafel komen in de staten. Dat is een kwestie tussen de productgroep en het college. De staten weten niet welk contract er is afgesloten en weten ook niet welke doelen er zijn afgesproken en of zij wel of niet worden gehaald. Dat is een van de kernen die in dit rapport aan

de orde komt. De staten zouden daar over moeten gaan, maar gaan er niet over. Hetzelfde geldt voor de zogenaamde bestemmingsreserve. De staten zouden daarover moeten gaan en als er geld overblijft, is het te doen gebruikelijk dat in de staten wordt besloten wat er met dat geld gebeurt, maar in dit rapport staat dat dit juist niet gebeurt en dat de productgroep zelf bepaalt of geld wordt doorgeschoven naar een volgend jaar of niet. Dat is het tweede fundamentele onderdeel wat in dit rapport wordt aangeroerd en waarvan wordt gezegd dat de staten daar over zouden moeten gaan, maar zij gaan er niet over. Spreker is blij dat dit nu wordt gerepareerd. Als het wordt meegenomen in de normale planning- en controlcyclus, dan gaan de staten er wel weer over. Inhoudelijk kan hij voor een belangrijk deel meegaan met de PvdA, maar hij snapt niet dat die partij zo direct de koppeling legt met het PVVP. Daar is de afgelopen tijd veel over gesproken en het simpele feit dat het onderhoud van wegen en kanalen geen onderdeel was, is eigenlijk nooit een groot probleem gebleken. Nu stelt de PvdA steeds de vraag wat hiervan in het PVVP te merken was. Op zich merkt hij niets van datgene wat er gebeurt bij wegen en kanalen bij het PVVP. Dat wil spreker ook niet, want daar heeft de provincie andere doelen gesteld en daar wordt ingestemd met het meerjarenbeleid en de meerjarenplannen. Ieder jaar komt er een uitvoeringsprogramma en daar wordt ook weer verantwoording over afgelegd. Daar verandert eigenlijk niets en voor spreker hoeft dat ook niet.

De heer WESTERHOF sluit zich aan bij de heer Baltés. Het stuk is volgens spreker erg taai om te lezen. Op pagina 23 staat dat er een discussie zou moeten komen over het geld dat wegen en kanalen onderhoudt. Hoe ontstaan die overschotten? Zijn die overschotten over een aantal jaren structureel? In welke mate is dit structureel? Pagina 24 gaat over de bestemmingsreserve en als dit wordt losgelaten hoe gaat de productgroep wegen en kanalen dan met die tegenvallers om die in deze regel mede zijn genoemd?

De heer KUIPERS merkt op dat uit het rapport duidelijk wordt dat er een zeker spanningsveld zit tussen wegen en kanalen en de verantwoording van het financiële aspect. Zo worden cijfers te laat of niet aangeleverd, vanwege het feit dat deze niet begroot zijn en er een andere cyclus op na wordt gehouden bij de productgroep. Daar zit een spanningsveld, want de staten hebben als het om financiën gaat een controlerende taak. Op dit niveau moet men zich niet met de uitvoering willen bemoeien, omdat dit is gemandateerd. De aanbevelingen staan op pagina 24 genoemd en die ondersteunt hij. Aandachtspunten 1 en 4 hebben meer dan zijn warme steun. Aan de beëindiging van het managementcontract wil hij graag een wat andere uitvoering geven en de controle op de financiële overschotten moet toch vooral in de politieke arena plaatsvinden.

De heer BATS neemt in dit dossier gedeputeerde Baas waar, want het valt onder de bestuurlijke portefeuille. Het gaat namelijk om de controle, het toezicht conform artikel 2.17a Provinciewet, op het managementcontract Wegen en Kanalen. Dat betekent dat het vooral gaat over de werkwijze van het managementcontract en minder over wat er met het geld gebeurt en hoe wegen en kanalen met de tegenvallers omgaat. Daarover wordt op dit moment wel gediscussieerd, maar dit is een andere discussie dan de discussie die in dit bestek wordt gevoerd. Die discussie wordt op een aantal punten wel meegenomen, want deze heeft mede geleid tot het besluit dat is genomen. Uit het rapport spreekt inderdaad op onderdelen een juichstemming, maar het college heeft op een aantal aanbevelingen die waren ingediend toch een geheel eigen koers gevaren. De conclusie van het rapport over het managementcontract is eigenlijk dat het systeem materieel goed werkt. Managementcontracten passen prima bij uitvoeringsorganisaties en de provincie zal in de komende jaren in het kader van het bestuursakkoord kijken waar omgevingsdiensten en wegen en kanalen kunnen worden geherpositioneerd. Het blijft dus onderwerp van een terechte discussie waarbij op de infrastructurele poot in het bestuursakkoord een aantal aannames is gedaan als een van de kernpijlers van provinciaal beleid. Het is goed om daarover eens stevig met elkaar te discussiëren. Waarom wordt er als het materieel goed werkt, formeel toch gekanteld en organisatorisch een andere keuze gemaakt? Dat gebeurt omdat er in de organisatiekanteling toch een zodanige keuze is gemaakt zoals hij die op dit moment graag wil. Daar hoort de reguliere planning- en controlcyclus bij en daar hoort ook de voorjaarsnota en de begrotingsbehandeling bij, evenals de tussentijdse

bestuursrapportages. Het leek het college wijs om de goede elementen van de conclusies uit dit rapport mee te nemen en te verbinden aan de organisatie en tegelijkertijd Wegen en Kanalen in de pas brengen met de normale planning- en controlcyclus. Dat is wat het college heeft gedaan, want de goede elementen en voorbeelden uit dit rapport zijn onderdeel geworden van alle afdelingen in het concern door vooral de mandateringsregeling en de verantwoordelijkheid in de organisatie op een iets ander aggregatieniveau te beleggen, namelijk op afdelingsniveau. Analoog aan die besturingsfilosofie gaan de afdelingen ingericht worden maar in de verantwoordelijkheid richting de directie, het college en de staten, kiest spreker voor een uniforme wijze van inrichting van dit concern. Dat heeft het college gedaan en als de commissie het rapport scherp leest, dan is de strekking van het rapport dat het eigenlijk heel begrijpelijk is dat het college dat doet. Het college heeft vooral deze argumenten gebruikt om Wegen en Kanalen beter in control te brengen naast de reguliere systematiek die de provincie hiervoor heeft. Dat levert voor de staten als voordeel op dat zij niet meerdere malen per jaar worden lastig gevallen maar een veel geringer aantal malen op uniforme wijze worden lastig gevallen. Daar kunnen de staten hun invloed op uitoefenen en zodoende hun kaderstellende en controlerende taak gestalte geven. Zo kan op die manier ook een dwarsverband worden gelegd naar het PVVP. De staten hebben het PVVP vastgesteld en daarin zijn uitdrukkelijk doelen benoemd. Vorig jaar is toegezegd door het college dat die doelen meer SMART zouden worden geformuleerd in de afrekening van het PVVP. Dat gekoppeld aan de normale systematiek en de afrekening van Wegen en Kanalen maakt het voor de staten makkelijker om op een aantal vaste momenten in control te zijn. Daarnaast, kijkend naar de interne organisatie van dit concern, vond het college het belangrijk dat de directie in charge is en dat de directie verantwoordelijk kan zijn voor alle uitvoering- en beleidskwesties die in dit pand spelen en dat was onder het managementcontract toch een iets andere situatie, doordat het management van Wegen en Kanalen min of meer een directe lijn had naar het college of naar een individuele vakgedeputeerde. Dat vond het college niet correct en daarom heeft het college gezegd dat in de Drentse constellatie op de Drentse schaal en in combinatie met de politieke omgeving in Drenthe, zoals verkeer en vervoer, ruimtelijke ordening en landelijk gebied, het belangrijk is dat de directie in charge is. De vraag van de heer Slagter over het effectief toezicht is gekoppeld aan de vorige vraag van de heer Slagter, namelijk hoe die politieke beslismomenten aan de orde komen. Spreker antwoordt dat dit juist op die momenten gebeurt dat de staten aan zet zijn, zoals bij de Voorjaarsnota, de begroting en de bestuursrapportages en op ieder ander willekeurig moment dat de staten menen zaken te moeten agenderen of willen controleren. Spreker zou het prettig vinden om daar op de gebieden Verkeer en Vervoer, Wegen en Kanalen, Landelijk Gebied en Ruimtelijke Ontwikkeling de geijkte momenten voor te vinden. Spreker is het ermee eens dat het college verantwoordelijk is voor de uitvoering en de controle daarop en de afrekening daarna is vooral de zaak van de staten, naast de kaderstellende taak van de staten. De vraag wat er met doorgeschoven geld moet gebeuren is een vraag die door de staten moet worden beantwoord. In de oude setting was er binnen het managementcontract voor een individuele manager veel meer ruimte om te schuiven met gelden. In het kader van de transparantie en de discussie daarover die ook in ander verband is gevoerd en die vorig jaar in november is ingezet door gedeputeerde Looman, wordt de discussie daarover nu weer gevoerd waar die gevoerd moet worden en daar hoort een transparante manier van rapporteren bij. Er was een spanning tussen de financiën en de planning- en controlcyclus en die hebben de staten kunnen ervaren. Die spanning is er nu formeel niet meer en dat is er bij het afschaffen van het managementcontract ook niet meer. Hij dankt de commissie voor de ondersteuning van de aanbevelingen, want die zal spreker oppakken bij de kanteling van het totale concern.

## TWEEDE TERMIJN

De heer SLAGTER merkt op dat zijn insteek nooit is geweest om de staten over de uitvoering te laten gaan, maar het ging hem erom dat de staten transparant toezicht kunnen houden op de uitkomst van de programma's waarbij doelen zijn gesteld. Het model van het managementcontract functioneerde daarbinnen en bij Wegen en Kanalen was dat ook een instrument. Hem werd echter duidelijk dat de planning- en controlcyclus leidend is en dat de rol van de directie daarin erg belangrijk is. Het gaat hem echter puur en alleen om de controlerende taak van de staten. Als hij nu de conclusie trekt richting de ge-

deputeerde dat de staten bij het volgen van de cyclus in het kader van dit beleid en het ILG zeer accuraat aanwezig moeten zijn, dan zullen er momenten moeten zijn dat de staten in dit proces sturend bezig moeten kunnen zijn. Dat maakt dat de Voorjaarsnota in deze commissie op een effectieve manier zal moeten worden besproken en het is heel goed om de doelen van het PVVP daarin leidend te laten zijn en te kijken welke beleidsplannen er in de Voorjaarsnota worden opgenomen. Hij is tevreden over het antwoord van de gedeputeerde.

Mevrouw SEINEN heeft gehoord dat de heer Bats de optie van verzelfstandiging onderkent en daar worden inderdaad boeken over vol geschreven, maar is het een begaanbare weg om tot verzelfstandiging van beheer van wegen en kanalen over te gaan?

De heer WESTERHOF lijkt verzelfstandiging van wegen en kanalen geen goede zaak, want nu heeft het college en de staten de zaak nog redelijk in zicht. Over welk volume van geld gaat het als er wordt gesproken over de bestemmingsreserve?

De heer BALTES heeft vastgesteld dat datgene wat er binnen de afdeling Wegen en Kanalen gebeurt nu onderdeel uitmaakt van de reguliere planning- en controlcyclus. Bij de rekening wordt daarover verantwoording afgelegd en bij de begroting wordt dan gepresenteerd wat er gedaan gaat worden in het nieuwe jaar. Volgens spreker is er ook afgesproken dat daar waar het gaat om de begroting 2009, daar wel de totale bedragen in staan genoemd, maar daarin worden alleen de zogenaamde prioritaire zaken uitgelicht, toegelicht en op geld gezet. Dat is goed, dat is afgesproken en van heel veel zaken kent hij ook de basisuitgangspunten, maar hij kent die niet waar het gaat om wegen en kanalen. Wat zijn de huidige afspraken? Dan kan hij namelijk naar de toekomst toe volgen of dat wordt gehaald of niet. Met de invulling van begroting en rekening zoals dat nu wordt gedaan kan hij het niet volgen. Kan hij dat inzicht krijgen?

De heer KUIPERS herinnert zich dat er bij de begroting circa € 12 miljoen uit de bestemmingsreserve is gehaald. Bij de suggestie en vraag naar verzelfstandiging krijgt spreker niet direct een warm gevoel, maar er mag best een onderzoek uit komen om te kijken wat de voor- en nadelen van verzelfstandiging zijn en wat dan de positie van de staten is, zeker daar waar het gaat om een stuk controle van het beleid.

De heer BALTES roept de collega's op om niet bij ieder agendapunt aan te roeren of er sprake kan zijn van verzelfstandiging. Dat is op dit moment een oneigenlijke discussie.

De heer BATS antwoordt dat het klopt dat hiermee transparant toezicht in de cyclus zit. Naast de reguliere financiële cyclus is er ook nog het provinciaal uitvoeringsprogramma en er zijn ook nog controlemechanismen op een hoog aggregatieniveau op het provinciaal verkeer en vervoerplan en daaronder zitten jaarlijkse uitvoeringsprogramma's met een jaarlijkse evaluatie. Het aggregatieniveau waar de commissie om vraagt en dat goed past binnen de wens om jaarlijks de resultaten te kunnen afrekenen van het provinciaal verkeer- en vervoersplan (PVVP), zit in de jaarlijkse evaluatie van het provinciaal uitvoeringsplan (PUP).

De heer BALTES gaat het niet om alles wat met het PVVP te maken heeft. Spreker vindt dat dit in voldoende mate transparant is en er is ook voldoende helder wat wel en wat niet wordt gehaald. Als spreker een beoordeling wil maken hoe het onderhoud van wegen en kanalen scoort in het halen van doelen in financiële zin, dan kan spreker die afweging nu niet maken omdat hij daarvoor de basisinformatie mist en die informatie zou hij dus willen hebben.

De heer BATS antwoordt dat de doelen die er vanuit het PVVP en PUP gehaald moeten worden, afrekenbaar zijn, maar als spreker het goed begrijpt wil de heer Bats weten of de afdeling wegen en kana-

len, de afdeling verkeer en vervoer en andere afdelingen hun concerndoelen op uitvoeringsniveau wel halen.

De heer BALTES merkt op dat dit niet het geval is. Vanmorgen heeft hij het PVVP nog doorgenomen en daarin staat niets over wegen en kanalen en over onderhoud. Dat is goed en dat wil hij zo laten. Dat staat daar niet in, is een apart product en daar werden tot voor kort apart afspraken over gemaakt. Dat waren afspraken die tussen het college en de afdeling wegen en kanalen werden gemaakt. Daar zag de commissie nooit iets van, maar nu gaat het wel onderdeel uitmaken van de reguliere planning- en controlcyclus. Dan moet hij weten wat de startsituatie is en dus wat er in het verleden voor afspraken zijn gemaakt. Als hij ten aanzien van wegen en kanalen niet weet wat er is afgesproken, dan kan hij na het eerste jaar nooit zien of iets goed is gegaan of niet.

De heer BATS merkt op dat de informatie die de heer Baltés nodig heeft om de startsituatie met betrekking tot wegen en kanalen vast te kunnen stellen, zeer zeker beschikbaar was en is voor de commissie. Deze informatie kreeg de commissie dan ook, maar het zat hem vooral in de verantwoordingsstructuur van het managementcontract. Wat nu blijft is dat in de normale planning- en controlcyclus dit ook voor wegen en kanalen wordt opgenomen. Natuurlijk kunnen commissieleden op welk niveau zij ook willen deze informatie opvragen en dan krijgt de commissie het op een bepaald niveau in de reguliere planning- en controlcyclus. Ten aanzien van de vraag van mevrouw Seinen antwoordt hij dat het college nog niet wil vooruitlopen op die discussie, want daar zit het college nog heel open in. Rond de infrastructurele werken rondom wegen en kanalen, verkeer en vervoer en ruimtelijke ontwikkeling is een aantal zaken gezegd door het rijk en ook de provincie heeft een aantal zaken gezegd in "Amen is geen Amsterdam". De discussie die er dan kan worden gevoerd is of dit in huis wordt gedaan of buiten dit huis. Wat hem betreft is verzelfstandiging altijd bespreekbaar maar dan wil hij daar vooral over praten op het moment dat alle voor- en nadelen tegen elkaar kunnen worden afgewogen en ook alle risico's kunnen worden bekeken. Evenzogoed zou het rijk dan ook met de provincie kunnen gaan praten over het afstoten van taken van Rijkswaterstaat naar de provincies en dat zijn discussies waar de staten nog iets van moeten vinden, maar die komen er zeker aan. Spreker gaat niet op de financiële details in, maar geeft de heer Westerhof één voorbeeld wat hem hopelijk gerust stelt. Toen begin dit jaar werd geconcludeerd dat het vorig jaar op de openbare weg iets minder glad was geweest dan budgettair was geraamd, is er € 460.000,00 overgeboekt naar de algemene reserve. Dat zou de periode daarvoor niet zijn gedaan, want dan was wellicht strooivoorziening opgestapeld voor het jaar daaropvolgend of het was ingezet op bloembollen langs wegen en kanalen. Nu is er afgesproken dat als dat geld over is en het is geormerkt in dat jaar voor dat doel en dat doel wordt niet gehaald, dan gaat het terug naar de algemene reserve. Het gaat daarbij vaak om vele miljoenen euro's, maar het gaat niet om de € 12 miljoen waar de heer Kuipers over sprak, want daarvan bestond € 10 miljoen uit geld voor de regiovisie, wat toevallig stond geplaatst in de Reserve verkeer en vervoer. Dit is een ander gebied dan wegen en kanalen, maar in grote lijnen ging dat om veel geld waarvan dit college heeft afgesproken dat het weer naar de algemene reserve moet.

De VOORZITTER sluit dit punt af.

## **7. Brief van gedeputeerde staten van 8 oktober 2008 over Keuzenota voorkeursalternatief verdubbeling N33**

De heer P. MUIJZERT spreekt in. Van de klankbordgroep N33 heeft de commissie onlangs een brief van drie kantjes ontvangen met een oordeel over een voorkeursalternatief, namelijk twee keer twee baanswegen waar 100 kilometer mag worden gereden. Een keuzedocument is echter niet wat de minister heeft gevraagd, want in het keuzedocument zouden de drie varianten en nummer vier, de variant van Muijzert, worden beoordeeld. Spreker heeft de commissie een brief gezonden met daarin alle keuzemogelijkheden en hij heeft de commissie erop geattendeerd dat in het gehele document variant vier niet is beoordeeld. Alleen op de laatste twee bladzijden van het stuk in de bijlage wordt over de variant Muijzert

gesproken en daarin staat dat als de politiek in het Ontwerp Tracé Besluit (OTB)/MER-proces alsnog kiest voor deze variant, deze alsnog zou worden onderzocht. Op de laatste pagina staat dat er geen kostenraming kan worden gemaakt of afgeleid uit de voorstellen. Spreker verkondigt al bijna drie jaar waar er kan worden bespaard en hij wil van die bezuinigingen de vluchtstrook asfalteren, een raming van € 10,7 miljoen. Hij vindt dat de complete commissie op het verkeerde been wordt gezet. Het aanwezige keuzedocument is drie jaar geleden ontstaan door een verkeersonderzoek om de N33 verdubbeld te krijgen. Het geld is er en ondertussen zijn de inzichten ook veranderd. Het kan anders worden aangelegd en van dat bedrag is zonder meer mogelijk om een twee keer twee baansweg plus vluchtstrook aan te leggen. In het contract met minister Peijs staat dat mochten er bezuinigingen komen, het ook voor verbeteringen in hetzelfde stuk dient te worden gebruikt en nergens anders voor. De winst van de huidige weg naar een twee keer twee baansweg van 70 procent meer veiligheid, lijkt spreker logisch. De winst van een twee keer twee baansweg met vluchtstrook is 93 procent meer veiligheid. De vluchtstrook op deze weg zorgde tussen 1998 en 2002 voor één dodelijk ongeval en vijftien ziekenhuisgewonden, 17 ziekenhuisopnames en 87 ongevallen. Van 2003 tot 2008 waren er vijf doden te betreuren, 81 eenzijdige letselongevallen. Volgens de startnotitie moet de variant Muijzert zonder meer worden vergeleken, maar dat heeft in zijn geheel niet plaatsgevonden. Op pagina 6 van 48 staat welke varianten er zijn vergeleken en dat zijn de oude drie uitgangspunten. Het grote probleem is dat Rijkswaterstaat bij de kosten uitgaat van een standaard per kilometer weg, maar de variant Muijzert is geen standaard en kan niet worden vergeleken. Het probleemoplossend vermogen van de variant Muijzert, lees de twee keer twee baansweg met vluchtstroken, is het beste. De opmerking over het geluid is onjuist, want het is vergeleken met de oude deklaag en niet met de nieuwe, geluiddempende deklaag. De verkeersintensiteit moet worden gelijkgesteld met nu of iets meer, dus dat levert niet meer geluid op. Ook wat wordt opgemerkt over luchtkwaliteit is onjuist. De twee keer twee variant met vluchtstrook is bij 120 kilometer, maar bij de variant niet overal 120 kilometer, want de weg is over een lengte van 17 kilometer, 100 kilometerweg en 21 kilometer zou een weg kunnen zijn waar 120 mag worden gereden. Op de weg mag dus deels zachter en deels harder worden gereden, maar nergens wordt de geluidsnorm overschreden. Het voorstel van Rijkswaterstaat van twee keer twee baansweg neemt meer ruimte in beslag dan de variant Muijzert. Het landschappelijk effect is bij een twee keer twee baansweg met vluchtstrook 120 en dat is meer dan een twee keer twee baansweg, maar beslist minder dan bij de variant Muijzert. Hij vraagt de staten dan ook om zijn variant als uitgangspunt te nemen. Afgelopen vrijdag is spreker met zes mensen van Rijkswaterstaat en Movares langs de weg gegaan en Movares heeft op vele plaatsen de variant Muijzert niet meegenomen en zij hadden hun tekeningen al klaar, maar de oplossing van hem was niet meegenomen. De varianten moeten worden meegenomen en daaraan hangt een prijskaartje, zodat vergelijkingen kunnen worden gemaakt. Assen-Zuid moet erbuiten blijven, geluidsschermen en wallen zijn niet meegenomen en bij het deel Gieten is er met aannames gerekend die niet kloppen want de grondsaamenstelling en waterstanden zijn gebaseerd op aannames, in Bareveld is de K.J. de Vriezestraat vergeten, de N366 bij Veendam wordt in zijn geheel niet meegenomen, bij het spoor Zuidbroek-Scheemda wordt gerekend met het viaduct aan de verkeerde zijde en het laatste deel van het tracé zit aan de oostzijde, terwijl het aan de westzijde voordeliger uitkomt. Door de directeur van Rijkswaterstaat zijn er elf punten opgeschreven en hij sprak uit dat de knooppunten apart worden aanbesteed. Nu uitgaan van een twee keer twee baansweg met vluchtstrook betekent dat later wel een stap terug kan worden gezet, maar nooit vooruit. Al naar gelang het geld dat er beschikbaar is kan er worden beslist of er een twee keer twee baansweg met vluchtstrook komt, of de vluchtstrook eraf. Ook in het gesprek met de heer Bats werd bevestigd dat bij de variant twee keer twee baansweg met vluchtstrook er wel terug kan worden gegaan, maar nooit meer vooruit.

De heer WIERINGA spreekt in als betrokken burger die voor het noorden de beste oplossing voor de toekomst wil hebben. Het is erg belangrijk dat de N33 wordt verbreed tot A33, een volwaardige autosnelweg met vluchtstrook. Dat moet allereerst voor de veiligheid van de weggebruikers en de bewoners van het gebied. Automobilisten moeten worden verleid om de A33 te nemen omdat het veiliger is en sneller gaat. Dat zorgt ook voor ontlasting van het onderliggende wegennet, waardoor deze ook veiliger wordt. Het levert minder overlast in de dorpen op. De A33 draagt ook bij aan de internationale bereik-



baarheid van het gebied, namelijk de noordoosteuropese corridor. In Noord-Duitsland wordt er gewerkt aan de A22, de zogenaamde Küstenautobahn. De A33 is hier een zeer belangrijke schakel. Voor de nationale bereikbaarheid is de ontwikkeling van de Eemshaven in Delfzijl in volle gang en is er gekozen om een containerterminal in Veendam te vestigen. Ook daar is de A33 van het grootste belang voor. Daarnaast zijn er de regionale bereikbaarheid en de ontwikkeling van de Veenkoloniën. Voor de veiligheid en de doorstroming is de A33 erg belangrijk. Het wegvak Assen-Gieten ligt al meer dan 37 jaar klaar als autosnelweg compleet met vluchtstrook en een zandbaan aan de noordzijde is ook als autosnelweg met vluchtstrook uitgevoerd. Hier kan morgen al asfalt op worden gedraaid en dan zouden alleen nog twee kunstwerken kunnen worden uitgevoerd. Bij de rotonde bij Gieten moet er dan wel voor een extra afslag naar Eext worden gezorgd.

De heer HOEKSTRA spreekt in namens de Milieufederatie Drenthe. Spreker weet dat er op dit moment over dit punt nog geen definitief besluit wordt genomen, maar hij spreekt nu wel in omdat de statencommissie belangrijk richtinggevend kan zijn in het keuzeprocess en dat is ook de reden van zijn inbreng in deze vergadering. Hij herinnert aan een nota "Verdubbeling blik" die de Milieufederatie met een aantal andere organisaties in 2006 heeft uitgebracht aan de statencommissie en een aantal betrokken overheden. In die nota pleit hij voor een integrale ontwerpogave voor deze weg waarbij de doelstelling voor klimaat, water, stilte, natuur en landschap ook in dit proces een gelijkwaardige rol krijgen. Het klimaat heeft naar zijn idee dan ook in de keuzenota naar zijn idee geen enkele rol gekregen. Verder moet er in de ontwerpogave ook worden gekeken naar andere zaken die in het gebied spelen. Hierbij gaat het om een gebiedsgerichte aanpak en het maken van werk met werk zou heel veel kunnen opleveren en dat is iets waar de provincie als overheid een belangrijk voortouw in zou kunnen nemen. Het zou in die zin zowel nationaal als internationaal een belangrijk project kunnen worden en ook economisch zou het een extra uitstraling kunnen hebben. Zelfs de Milieufederatie zou met een dergelijk pakket een warm pleitbezorger kunnen worden voor de aanpak van deze weg. De nota "Verdubbeling blik" is destijds goed ontvangen en de voorstellen die erin stonden zouden worden meegenomen in het proces en hij geeft vandaag inzicht in hoe het daarmee staat. Daar heeft hij namelijk gemengde gevoelens over. Positief is dat er op verschillende plaatsen aanzetten zijn voor een integrale aanpak met als hoogtepunt een ontwerpessie over de ontwikkeling van een kruispunt N33 en het Hunzedal, waarbij twee ontwerpogaven bij elkaar komen en dat ontwerpproces laat zien wat voor meerwaarde daarvan uitgaat. Het gaat hier om het maken van werk met werk, de waterogave die met de weg kruist en hoe dat gezamenlijk wordt aangepakt. Ook over het gebied tussen Rolde en Assen wordt goed nagedacht en ook daar komen er voldoende ideeën op tafel. Er zijn ook zorgen en die betreffen twee hoofdpunten. Allereerst bekruipt hem het gevoel dat de mogelijkheden en ambities van de integrale benadering erg wringen met de klassieke manier van werken binnen de verkeerskolos, waarbij Rijkswaterstaat heel erg de nadruk legt op budgettering en planning en het proces van integrale planning vraagt meestal meer tijd en een wat andere aanpak van middelen, waarbij geldstromen ook bij elkaar moeten komen. De provincie zou hierin een stuk regie moeten voeren en moet tegenwicht bieden aan de soms wat al te gehaaste procesdruk van Rijkswaterstaat. Bij een integrale aanpak wordt aan de voorkant misschien wat meer tijd verloren, maar aan de achterkant kunnen tijd en middelen worden gewonnen. Als alle alternatieven in beeld zijn gebracht, dan moeten deze bestuurlijk ook niet te snel van tafel worden geveegd omdat zij in tijd niet direct haalbaar zijn in termen van tijd of budgetten. In de ontwerpogave dient het pluspakket dan ook duidelijk op tafel te blijven. Ook al zou een bestuurder nu niet de mogelijkheden zien of hier een visie voor hebben, dan dienen zij in het proces wel in beeld te worden gehouden en in de definitieve besluitvorming zou dit eigenlijk al op tafel moeten liggen. Spreker heeft het gevoel dat kansen en mogelijkheden als deze wel even op tafel zijn gekomen, maar er ook weer heel snel van kunnen verdwijnen onder druk van de regie van Rijkswaterstaat. Het tweede punt is de onduidelijkheid over de aansluiting van de A28 op de N33. Hij heeft het gevoel dat op andere plekken een dergelijke integrale aanpak al wel op gang komt, maar dat het op dit kruispunt onduidelijk is wat er precies gebeurt en dit kruispunt leent zich voor een integrale opgave vanuit het oogpunt van Nationaal Landschap, Drentse Aa en het TT-circuit, bewonersoverlast en geluid. Dat is een ingewikkelde maar ook uitdagende opgave en de kunst is om een aantal ontwerpandvoorwaarden voor het gebied te gaan formuleren van waaruit kan worden ont-

worpen en niet het ontwerp van de fly-overs leidend te laten zijn voor de inrichting van de rest van het gebied. De heer Munniksma heeft in zijn column aangegeven dat het hem een uitdaging lijkt om in Drenthe bij de toekomstige inpassing van autosnelwegen aan te tonen dat gemeente en provincie ook dienen te hebben voor landschappelijke kwaliteiten, zodat minister Cramer bij de toekomstige A33 al direct vanaf Assen-Zuid is geboeid door het schitterende en schone van de verschillende beek- en esdoornlandschappen in Drenthe. Hij roept de statencommissie dan ook op om deze hoofdrichting, de invulling van een integraal pluspakket, gestalte te geven met behulp van een aantal budgetten die niet direct van Rijkswaterstaat komen om die variant toch in beeld te houden en de statencommissie te vragen deze variant in aansluiting op het huidige proces, op tafel te krijgen en dit bij de definitieve besluitvorming en rol te laten spelen.

Mevrouw SEINEN merkt op dat de CDA-fractie samen met de CDA-fractie in de provincie Groningen het initiatief heeft genomen om een bijeenkomst te organiseren over de voorliggende keuzenota. Op 13 november 2008 zijn de CDA-statenleden en raadsleden van Groningen en Drenthe die betrokken zijn bij de ontwikkeling van de N33 in Bareveld bij elkaar geweest om zich een mening te vormen over de aanpak van de N33. Het keuzedocument is een nadere onderbouwing van de keuze tussen autoweg en twee keer twee rijstroken zonder vluchtstrook. Het is niet alleen een onderbouwing voor de keuze voor een autoweg, maar de andere alternatieven zoals de reconstructie van de huidige weg, de aanleg van een autosnelweg, de regiovariant en de Muijzertvariant zijn meegenomen in de afwegingen. De mening gehoord hebbende van haar achterban en de deskundigeninbreng van medewerkers van zowel de provincie Groningen als Drenthe, bijdragen van VNO/NCW en Groningen Seaport, is zij van mening dat hoewel een autosnelweg wenselijk is, het realistischer is om te kiezen voor de voorkeursvariant, een autoweg met twee keer twee rijstroken. Een dergelijke weg zou de doorstroming op de N33 en de verkeersveiligheid verbeteren. Bovendien verwacht zij dat er een economische impuls vanuit zal gaan, zeker als ook het resterende deel van Zuidbroek naar de Eemshaven aangepakt wordt, want dat zit niet in het hele traject dat voorligt. Hierover is in Groningen nog een besluit genomen. Ook is dit de beste optie als zij kijkt naar de verhouding tussen kosten en baten. Zij kan zich vinden in het voorkeursalternatief en pleit ervoor om de N33 met voortvarendheid aan te pakken. Het is de toegangsweg tot drie grote industriële en logistieke kanalen van Noord-Nederland en de weg naar de grote bouwput aldaar. Nu is er al sprake van een overslag van € 7,8 miljoen tot in de Eemshaven en de haven van Delfzijl. Zij verwacht dat de omzet in de havens zal verdubbelen, nu de havens klaar zijn. Dit betekent een forse toename van het vrachtverkeer in de komende jaren. De N33 is de enige ontsluiting van en naar de Eemshaven en Delfzijl. Daarom pleit zij samen met de ondernemers ook voor tempo. Groningen Seaport heeft al gezegd mee te willen werken aan de aanleg van de N33. Van materiaal afkomstig uit de Eemshaven kan de ondergrond van de N33 worden gemaakt. Wil de gedeputeerde tempo maken met de verdubbeling van de N33? Kan de gedeputeerde kijken of bepaalde projecten naar voren kunnen worden getrokken? Kan de gedeputeerde samen met de collega in Groningen kijken of het haalbaar is om het resterende deel van de N33 naar de Eemshaven te verdubbelen. Dit is ook voor de economische ontwikkeling van Drenthe van belang. Kan bij de uitvoering vooral rekening worden gehouden met de inbreng van de heer Muijzert?

De heer WESTERHOF merkt op dat de inleiding van de variant Muijzert het gevoel geeft dat er geshopt is in die variant ter aanvulling of verbetering van bestaande varianten. Natuurlijk heeft het college dat recht maar het is aan de commissie om aan te geven wat belangrijk is voor de veiligheid van die verdubbeling. De commissie is als eerste aan zet om die punten op de i te zetten die vanwege de meest optimale veiligheid en toekomstig weggebruik wenselijk geacht worden. De volgende punten ziet de SP in eerste aanleg graag gewijzigd en zou daarover de reacties van andere fracties willen horen. Muijzert hanteert pragmatische oplossingen met financiële voordelen, bijvoorbeeld hergebruik van leem voor de geluidwal bij Rolde en geel zand van Rolde voor de aanleg bij Gieten. Dat betekent hergebruik van leem en zand en daarmee een duurzame en besparende oplossing. Rijkswaterstaat gaat volgens het boekje uit van standaardprijzen waarop Muijzertvarianties op kunnen worden toegepast met betrekking tot de intensiteit van weggebruik, snelheid en wegbreedte van toepassing. De voorstellen van Muijzert kunnen

niet volgens het zakboekje van Rijkswaterstaat worden beoordeeld, want daarvoor zijn de voorstellen te uniek en bijzonder. De pragmatische oplossing van de variant Muijzert ten opzichte van de openbaar vervoerverbindingen is evident. In de variant Muijzert hoeft de spoorlijn naar Winschoten maar twee dagen te worden stilgelegd en dit plan spreekt van een half jaar en daar kiest hij niet voor. De relaties van lokaal belang en regionaal belang worden uit het oog verloren, onder anderen door het platform dat bestaat uit gemeenten, provincies en Rijkswaterstaat. Lokale belangen zijn vaak belangrijker dan het gehele traject. Zo noemt hij de wens van een aansluiting op grotere kernen boven de algemene veiligheid. Gemeenten moeten in dit stadium van ontwerp niet al bang zijn dat verbetering van de N33 hun afritten zou bedreigen. Prioriteiten van gemeenten voor hun aansluitingen moeten worden gewaarborgd en dit staat los van een veilige inrichting van het westertacé. De gelden van het Regiospecifiek Pakket (RSP) voor Assen-Zuid vertoebelen de wenselijke invulling van de verdubbeling van de ambities van Assen, bijvoorbeeld de aansluiting op de N33 en A28 middels een fly-over. Laat dit vooral in de planfase gescheiden blijven, want in de eerste plaats komt de verdubbeling. Al naar gelang de besluitvorming daarover is het altijd nog mogelijk wijzigingen aan te brengen die worden gefinancierd vanuit de RSP-gelden, maar het wordt dan wel een extra. De ongevallen op de N33 zijn in belangrijke mate eenzijdig en gebeuren over het algemeen door het naast de weg raken van het voertuig, waardoor de bestuurder de macht over het voertuig kwijtraakt. Door het aanleggen van vluchtstroken aan beide zijden neemt de veiligheid aanmerkelijk toe, namelijk tot 93 procent. Met de versmalling van twee rijbanen aan elke zijde van twintig tot vijftig centimeter, leidt dit niet tot meerkosten. Hij stelt dus op die gronden voor om de aanleg van de vluchtstroken te realiseren. Hoewel Muijzert zich nooit heeft uitgesproken voor een autosnelweg, is dat wel een openlijke discussie in de media. Er valt te bezien of in het kader van tijdwinst en natuurbehoud het mogelijk is twee snelheden te incasseren, bijvoorbeeld die van 100 kilometer tussen Assen en Gieten vanwege geluidsoverlast en die van 120 kilometer tussen Gieten en Zuidbroek. Dat zou de veiligheidsbeleving positief kunnen beïnvloeden. De veronderstelling van boskap bij Gieten door Rijkswaterstaat lijkt ongegrond en in de variant Muijzert hoeft geen vierkante meter bos gekapt te worden en dat scheelt in de procedures aanzienlijk tijd en geld. Hij stelt voor een aparte bijeenkomst van deze commissie te organiseren, waarin de variant Muijzert breed wordt besproken met de heer Muijzert en vervolgens kan de commissie kijken of die variant binnen de grenzen van het beschikbare budget haalbaar is.

De heer MEDEMBLIK vraagt of de plannen van de heer Muijzert nu wel of niet in de varianten zijn meegenomen. Heeft de heer Westerhof het idee dat die variant niet goed is meegenomen?

De heer WESTERHOF antwoordt dat uit de inleiding van de heer Muijzert al bleek dat Movares misschien technisch wel een goed ontwerp had gemaakt, maar dat het absoluut niet overeenkomt met de praktijk. Spreker denkt dan ook dat de variant Muijzert onvoldoende is meegenomen in de eindbeoordeling. De variant Muijzert heeft op een aantal punten een zodanig betere aanpak dat daar wel voor zou moeten worden gekozen.

De heer MEDEMBLIK vraagt waarom de variant Muijzert dan beter is.

De heer WESTERHOF antwoordt dat Movares er vanuit gaat dat een half jaar de spoorwegverbinding met Winschoten uit de running kan worden gehaald, maar dat moet Movares vandaag de dag toch niet willen?

De heer MEDEMBLIK gaat het om het totaalplaatje. Politici geven de kaders aan en willen een veilige weg met een goede doorstroming tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten. Dit gaat vervolgens de uitvoering in en daar zitten ambtenaren, Rijkswaterstaat en de heer Muijzert om tafel en dan gaat het spreker erom of er vertrouwen is in het traject waarin die keuze wordt gemaakt. Als de heer Westerhof dat vertrouwen niet heeft, dan hoort spreker graag wat daarvan de reden is.

De heer WESTERHOF antwoordt dat er voldoende redenen zijn om aan te nemen dat dit vertrouwen geschaad zal worden. In de voorbereidende discussies tussen de verschillende partijen heeft spreker gekeken wat het basisontwerp is en dat is grotendeels gebaseerd op gegevens uit een standaardboekje van Rijkswaterstaat, terwijl de variant Muijzert aandringt op maatwerk. Juist dat maatwerk levert zoveel voordelen op dat er binnen het pakket van € 140 miljoen wordt gebleven. Binnen dat financiële kader moet de weg worden gerealiseerd en daar heeft Muijzert op ingestoken, inclusief de aanleg van die extra vluchtstroken.

De heer MEDEMBLIK vraagt of de heer Westerhof vindt dat hij voldoende technische kennis van zaken heeft dat hij de uitspraak kan doen dat de variant Muijzert de beste variant is en dat er in de keuze die de partijen hebben gemaakt in het uitvoeringstraject iets niet goed zit.

De heer WESTERHOF laat zich leiden door de opmerkingen die de heer Muijzert maakt en hoe de omgeving daarop reageert en al die afwegingen geven hem voldoende reden om aan te nemen dat de heer Muijzert op een aantal punten groot gelijk heeft. Daar heeft hij geen technische kennis voor nodig.

De heer MEDEMBLIK vraagt of de heer Westerhof die overwegingen ook heeft getoetst bij degenen die verantwoordelijk zijn voor de andere varianten.

De heer WESTERHOF antwoordt bevestigend. Wellicht dat de voorzitter van deze commissie tussen door even met de statencommissie in Groningen kan bellen over dit onderwerp, want daar wordt op dit ogenblik ook vergaderd over de verdubbeling van de N33. Een eensluidende aanpak en besluitvorming lijken logisch, maar de gedeputeerden Bats en Bleker hebben een verschillende mening over de uitvoering van de N33. Daarom is hij blij dat het beter is om van een twee keer twee baansweg plus vluchtstroken uit te gaan, want dan kan altijd nog worden teruggedaan, dan omgekeerd. Wat dat betreft geeft hij gedeputeerde Bats een dikke pluim. Teleurstellend is dat er op dat niveau geen overeenstemming is te krijgen en dat is in de toekomst extra reden om de vinger aan de pols te houden.

De heer SLAGTER merkt op dat het over een informatiedocument gaat naar aanleiding waarvan hij bij een verdubbeling van de autoweg naar twee keer twee rijbanen uitkomt, wat ook de voorkeursvariant is. Is dat een pragmatische uitkomst gebaseerd op de middelen die er zijn? Spreker denkt het wel, want hij heeft de voorgeschiedenis meegemaakt en het grootste probleem was het bijeenrapen van geld. Na veel soebatten heeft Den Haag geld beschikbaar gesteld en de provincies hebben er wat bijgelegd en toen is gekeken wat er voor dat geld kan worden gedaan. Naderhand is de discussie ontstaan over milieueffecten en economische relevantie. De meningen lopen uiteen over wat er voor die € 140 miljoen kan worden gedaan en de heer Muijzert is daar heel actief in. De heer Muijzert wil uitgaan van twee keer twee baansweg plus vluchtstroken en dat is de meest luxe variant. De vraag is of dit zinvol is want als van tevoren bekend is dat dit niet uit het budget kan, dan is het niet zo zinvol om daarmee verder te gaan. Voor zover spreker kan nagaan zijn de kostenberekeningen nog niet goed gemaakt, dus het is zinvol dat ook af te wachten.

De heer WESTERHOF merkt op dat bij de discussie over de A46 het ging over het feit dat er was vergeten om aan de zijkanten van de weg vijftien centimeter strook extra aan te leggen. Nu wordt die hele weg opnieuw onder handen genomen uit oogpunt van veiligheid, zodat mensen niet naast de weg geraaken. In dit geval gaat het ook over een vluchtstrook met een breedte van 85 centimeter.

De heer SLAGTER probeert er nu op hoofdlijnen naar te kijken en niet teveel de uitvoering in te schieten. De heer Muijzert suggereert dat als er breed wordt ingestoken, de weg altijd nog smaller kan worden gemaakt. Is dat een begaanbare weg? De heer Bats heeft gezegd dat hij studies wilde laten verrichten op deeltrajecten bij bijvoorbeeld Gieten, tussen Rolde en Gieten en tussen de A28 en de N33 en kijken of bepaalde aspecten kunnen worden overgedragen op de rest van het traject. Hoe is de stand van zaken wat dit betreft? De Milieufederatie heeft eerder ingebracht om de ontwikkeling van de omgeving

mee te nemen in het hele traject in de vorm van ontwerp-opgaven. Is dat op dit moment nog allemaal opportuun?

De heer LANGENKAMP heeft een iets andere insteek en gaat geen discussie aan over een paar centimeter meer of minder asfalt. Hij mist de innovatieve oplossingen en technieken in dit hele verhaal. Dat is jammer. Hij denkt bijvoorbeeld aan intelligente snelheidsaanpassingen die elders in het land hebben bewezen heel goed de doorstroming te kunnen verbeteren. In dit stuk staat simpelweg dat bij de twee keer één-variant de doorstromingsproblematiek niet is opgelost en daarna valt die variant van tafel. Op de korte termijn is dan de twee keer twee-variant misschien een oplossing, maar op de langere termijn leidt dit op den duur tot meer verkeer, minder doorstroming, minder verkeersveiligheid en meer CO<sub>2</sub>-uitstoot. Hij is het dan ook eens met de opmerking van de heer Hoekstra om die andere oplossingen wel in beeld te houden en wil naar het CO<sub>2</sub>-verhaal blijven kijken. Technische oplossingen kunnen de doorstroming, en de verkeersveiligheid en de CO<sub>2</sub>-problematiek oplossen en hij hoopt dat het college daarnaar blijft kijken ook al is dit voorkeursalternatief nu datgene wat wordt uitgewerkt.

De heer BALTES merkt op dat er vanaf de startnotitie altijd al een zekere voorkeur is geweest voor de voorliggende variant. In deze keuzenotitie wordt die keuze nog weer eens bevestigd. Er wordt hier veel gesproken over oplossingen die al dan niet innovatief zijn. Spreker is daar niet tegen, maar in dit stadium van het proces is dat stadium nog helemaal niet bereikt. Het gaat erom welke keuze er wordt gemaakt bij de verdere uitwerking van het OTB/MER en dat is waar het nu om gaat. Hij wacht de beantwoording van de heer Bats op de gestelde vragen af. Lezende het rapport is de aanleiding voor aanpassing van de weg zonder meer de verkeersveiligheid, want de huidige situatie op de N33 is onveilig. In het rapport wordt aan de verkeersveiligheid veel aandacht besteed en te lezen is dat de twee keer twee variant zonder vluchtstroken absoluut veiliger is. Uitgevoerd als snelweg met vluchtstroken is de weg nog iets veiliger, maar niet significant veiliger. Hij is een leek in dit soort zaken, maar hij heeft veel moeite om dat te plaatsen. Voor zijn gevoel is de weg met vluchtstroken veel veiliger, maar kennelijk ligt dat genuanceerder.

De heer MEDEMBLIK vindt de punten met betrekking tot veiligheid, doorstroming en aanleg tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten belangrijk. Op die manier heeft hij het rapport beoordeeld en ook de brief die hij heeft gekregen. Het rapport ligt ter kennisgeving op tafel en de conclusies staan erin. Hij hoort graag de mening van het college over de integrale gebiedsvariant van de Milieufederatie.

De heer BATS vindt dat de heer Westerhof er een potje van maakt, want hij trekt een aantal conclusies die spreker niet heeft getrokken. De heer Westerhof is consistent in het repliceren van het verhaal van de heer Muijzert. Spreker heeft in het gesprek met de heer Muijzert nooit de conclusie getrokken dat er moet worden gegaan voor een autoweg met vluchtstrook. Hij heeft een aantal varianten met de heer Muijzert besproken en daarin is het ook over veiligheid gegaan, maar dit is niet de conclusie die spreker heeft getrokken. Alles wat de heer Westerhof te berde heeft gebracht is bijna één op één hetzelfde als wat de heer Muijzert vorige week met spreker heeft besproken. Dat kan en mag, want daarvoor heeft de heer Westerhof de ruimte, maar het gaat hier om een serieus dossier waar het om heel veel inhoud gaat en dat is ook te zien als er wordt gekeken naar de sprekers die alle belangen proberen te vertegenwoordigen. Ook het college is vanuit de uitgangspositie gestart om naar alle belangen te kijken in de Drentse situatie en dat zijn echt niet alleen maar de asfaltbelangen, maar bovenal ook de belangen die zijn gekoppeld aan Natuur en Milieu en aan de belangen die voor de lokale overheden gelden. In de afgelopen periode lijkt het erop alsof het dossier Muijzert voorligt in plaats van de voorkeursnota en dat is niet aan de orde. Het platform N33, waar spreker deel van uitmaakt, heeft een aantal voorkeursvarianten berekend, doorgesproken, gewogen en voorzien van extern advies om vervolgens in de reguliere OTB/MER in planvorming te worden omgezet. In het platform participeren ook de provincie Groningen, de gemeenten en Rijkswaterstaat en aan dat platform is ook een adviesgroep gehangen op een drietal verschillende beleidsterreinen betreffende natuur en milieu, harde infrastructuur, en het onderhouden van de contacten met de verschillende lagere overheden. Op een aantal cruciale momenten is er door

het platform een preadvies gegeven over wat hier nu voorligt. Daarna zal dan de reguliere procedure worden ingegaan. In de afgelopen periode is zowel in de adviesgroep als daarna goed geluisterd naar alle betrokkenen en zeker ook naar de heer Muijzert. Vorige week heeft spreker een gesprek gehad met de heren Muijzert en Wieringa en daarbij is een aantal zaken de revue gepasseerd. Veel van die zaken betroffen de verkeersveiligheid, maar ook kwamen er detailvragen aan de orde, zoals over de kwaliteit en de dikte van het asfalt, de breedte van de weg en het gebruik van de middenberm en of het wel of geen snelweg moet zijn. Al die punten zijn in de afgelopen periode meegewogen, maar uiteindelijk wordt er een bestuurlijke beslissing genomen en wordt in samenspraak met Rijkswaterstaat inhoud gegeven aan het contract dat er ligt met het rijk. Gaandeweg de uitvoering wordt een aantal zaken gedaan die passen bij dit traject en gebeurt een en ander zelfs zorgvuldiger dan gebruikelijk is bij de aanleg van dit type wegen. Over het resterende deel Zuidbroek-Eemshaven is spreker al in overleg met de heer Bleker, gedeputeerde in Groningen. Er wordt een vooronderzoek voorbereid om te kijken of dit haalbaar is en financierbaar en of het inpasbaar is in de huidige scope van de N33. Spreker heeft daarvan gezegd dat hij dit prima vindt, maar niet onbeperkt wil wachten want er ligt een opdracht en er is een aantal zaken nog uit te voeren, maar moreel steunt spreker de heer Bleker in een verdere uitbreiding van de N33 richting Eemshaven, want dat is in het belang dat het noorden heeft in Groningen Seaport. Het tempo is dus heel belangrijk. Wat het naar voren halen van projecten betreft, merkt hij op dat dit een forse discussie is geweest met Rijkswaterstaat. Er wordt gekozen voor een aanpak waarbij in een grote aanbesteding die weg wordt weggezet en dat had spreker en de regio graag anders gezien en tot op de dag van vandaag doet hij verwoede pogingen om het DBFM-contract te doorbreken en toch te kijken of die percelen niet wat kleiner kunnen worden opgeknipt. Daar is hij tot op dit moment niet erg succesvol in, maar het is wel van belang dat dit opnippen van percelen kan leiden tot het naar voren trekken van projecten waarbij de regionale aannemers een belangrijker rol kunnen spelen. Dat is dus op zich een lastig punt. Zijn de kosten van alle varianten doorgerekend? Spreker antwoordt bevestigend. In de berekeningen van Rijkswaterstaat is uitgegaan van de criteria die voldoen voor berekening van de kosten van een dergelijke weg. Aan die criteria voldoen de berekeningen die de heer Muijzert voor zijn variant heeft gedaan overigens niet. Rijkswaterstaat heeft daartoe in de bijlage bij de brief wel een poging gedaan en dus ook geprobeerd de adviezen serieus te nemen, maar die doorrekening blijft een lastige als niet alle argumenten worden gekregen van degene die een bepaalde variant aanreikt. In het kader van een pre-raming en de vergelijking met een autosnelweg zouden die kosten enigszins in de buurt moeten komen. De heer Muijzert ziet dan wel voldoende inverdiencapaciteit in die weg om dat toch tegen het lage tarief te kunnen doen. In het gesprek met de heer Muijzert heeft spreker de heer Muijzert uitgedaagd om dit te doen na Assen-Zuid tot aan Zuidbroek en dan te kijken wat de inverdiencapaciteit is, aangezien het RSP onderdeel is van de aantakking van de A28 op deze twee keer twee autoweg. De fly-over is onderdeel van het regiospecifiek pakket. De heer Westerhof mag dit kenmerken als vertroebeling, maar dat is het absoluut niet. Bij de scope van de weg is het volstrekt helder om welk traject het gaat. Waar nu vooral naar wordt gekeken is de gebiedsontwikkeling van Assen-Zuid-FlorijnAs. Het is van belang dat wat daar gebeurt, bekeken wordt in combinatie met de totale gebiedsontwikkeling en de natuurbelangen en dat pakket wil het college waarborgen. Rijkswaterstaat is daarom om een aantal maanden extra ruimte gevraagd, om te kijken hoe die gebiedsontwikkeling optimaal kan worden ingevuld. Om de inverdiencapaciteit op die weg te halen op de fly-over en dan vervolgens te stellen dat die weg met vluchtstroken goedkoper kan, is niet eens op de achterkant van een sigarendoos aantoonbaar aangegeven, laat staan op basis van harde cijfers. Zijn dan die cijfers wel doorgerekend? Dat is inderdaad wel door Rijkswaterstaat gebeurd in een pre-raming en een addendum bij het document dat hier ligt. De colleges van de provincies Groningen en Drenthe hebben hier goed overleg over met de colleges van plaatsen als Assen, Aa en Hunze en alle gemeenten die hier tot aan het noorden bij zijn betrokken. Bij al die overheden is bestuurlijk de voorkeursvariant de variant zoals die hier nu voorligt, namelijk de twee keer twee autoweg zonder vluchtstroken. Waar zit het verschil in veiligheid tussen de verschillende varianten? De meest optimale veiligheid levert niet de N33 op, maar een spoorverbinding. Immers, dan zijn er geen auto-ongelukken. Ook kunnen rijbewijzen worden ingetrokken, want dat leidt absoluut tot verkeersveiligheid. De verkeersveiligheid bij een twee keer twee autoweg is gewaarborgd, voldoet aan de veiligheidscriteria en is voor deze weg absoluut voldoende. Voor het college is de 120

kilometerweg in de twee keer tweevariant met vluchtstroken geen optie geweest omdat het college dit voor langere tijd niet verstandig vindt, rekening houdend met natuurwaarden, het karakter van Drenthe, met de afspraken die waren gemaakt met de provincie en de basisafspraken zoals die zijn gemaakt met de minister over de aanleg van de weg. Op de inhoud van dit document is de inspraak van de Milieufederatie nog zeker opportuun, maar het college is hier heel erg mee bezig. Dit is voor het college niet alleen een proeftuin, maar zowel op de weg als de centrumontwikkeling Assen-Zuid heeft het college nog een paar euro's in te verdienen. Het integraal denken heeft ook op andere trajecten geleid tot inverdieneffecten en als er dan bijvoorbeeld zou worden verdiend op een andere variant van de fly-over, dan wordt die inverdiencapaciteit niet op de weg ingezet maar op andere trajecten die Assen betreffen of waarvan in het kader van de afspraken over het RSP is gezegd dat deze weggezet zullen worden in Zuidoost-Drenthe. Het betreft hier het bewuste bedrag van € 20 miljoen waarover de staten een brief hebben gehad als RSP-convenanthouder met de gemeenten.

De heer LANGENKAMP vraagt of het klopt dat als er wordt verdiend aan de fly-over, dit geld niet wordt ingezet op de N33 maar in Zuidoost-Drenthe.

De heer BATS heeft in de brief aan de commissie afgelopen week en in de presentatie over de inzet van de gelden voor het RSP verwoordt dat er een afspraak met Assen is gemaakt dat over de rijksbijdrage van € 220 miljoen € 20 miljoen zal worden verdiend. Assen wil zich daarvoor hard gaan maken en die inverdiencapaciteit zit op het RSP. Die inverdiencapaciteit zou kunnen zitten op de verlissing en verknoping van de A28 op de N33. Er is afgesproken dat als dit geld echt wordt verdiend, het geld zal worden ingezet op de projecten die in het kader van het mobiliteitsfonds in de Zuidoosthoek van Drenthe op stapel staan. Dat is de loyaliteit die Assen heeft uitgesproken richting de andere steden in het RSP en dat is niet de insteek van de heer Muijzert, want die wil het geld dat daar kan worden verdiend inzetten in de N33. Over intelligente systemen heeft spreker in de commissie al eens iets gezegd en daar wil hij een aantal trajecten voor oppakken in combinatie met een twee keer twee baansweg. In het gebied rondom Assen-Zuid zal worden ingezet op intelligente verkeersgeleidesystemen, want dit is ook van belang voor de centrumontwikkeling van het gebied rondom Assen-Zuid. Ook elders op het traject van de N33 zullen die systemen moeten worden ingezet, maar deze leiden niet tot een twee keer één baansweg, maar tot een twee keer twee baansweg met een nog betere doorstroming. De heer Baltes heeft vooral gesproken over innovatieve oplossingen voor de aanleg van de weg zelf. Het bestek zal straks worden aanbesteed en daar gaan aannemers op inschrijven. Tijdens die aanbesteding en inschrijving komt een aantal technische zaken die nu over tafel gaan en erg gedetailleerd zijn, weer op tafel. Daarbij gaat het om dikte van asfalt en een aannemer zou dan kunnen zeggen dat dit misschien wel twee centimeter dunner kan. Dat leidt dan tot kostenreductie en is goed voor het aanbestedingstraject. Dat moet hij dus straks ervaren en iedereen kan straks in gaan schrijven op die aanbesteding. Het college zal dit integer oppakken, met daarbij ook oog voor de integraliteit van de gebiedsontwikkeling die voor het college geweldig van belang is. In het college wordt die integraliteit vooral erg belangrijk gevonden door de gedeputeerden die klimaat en energie, ruimtelijke ordening en het landelijk gebied in de portefeuille hebben. Dan gaat het dus om het gehele college en er wordt dan ook naar gekeken om dit buiten de scope van de N33, maar in de ontwikkeling van de aansluiting van de A28 op de N33 mee te nemen.

## TWEEDE TERMIJN

De heer MUIJZERT merkt op dat de heer Bats wel heeft gezegd dat de aansluiting Assen-Zuid erbuiten moet worden gehouden, maar over andere trajecten heeft spreker ook aangegeven waar besparingen kunnen worden gemaakt. In een brief van Rijkswaterstaat staat dat tijdens een bestuurlijk overleg in mei 2008 afgesproken is dat de meerkosten voor het realiseren van het halve klaverblad met fly-over ten opzichte van de oorspronkelijke oplossing, namelijk een klaverblad met lusverbinding op de N33/A28 ten laste komt van het project Bereikbaar Assen Zuid uit het RSP. Er staat dat in 2009 de meerkosten voor het realiseren van een half klaverblad met fly-over ten laste zullen komen van het project Bereik-

baar Assen-Zuid. Er staat nu € 17 miljoen in de raming en spreker heeft aangegeven dat dit voor ongeveer € 11 miljoen kan. Die 17 miljoen kunnen van het totale programma afgetrokken en dan wordt er het bedrag van € 11 miljoen bij opgeteld en dat zijn dan de totale kosten. Dat geld komt dan uit het RSP en het gaat daarbij niet alleen om Assen-Zuid, want spreker heeft al op vele plaatsen aangegeven dat daar besparingen kunnen worden gerealiseerd, niet alleen qua asfalt en weg, maar ook qua natuur. Bij de kruising met een riviervlucht zijn er ook andere gelden beschikbaar en die zijn niet meegenomen in dit project. Blijkbaar zit daar ook geld en dat kan ook worden meegenomen voor de N33. Hoeveel geld is er eigenlijk precies? De directeur van Rijkswaterstaat heeft aangegeven dat de situatie rondom Gieteren niet goed is uitgezocht en dat er zo maar aannames zijn gedaan. Dat vindt spreker belangrijk en zo zijn er meer oplossingen denkbaar die veel optimaler zijn. Hij wil graag van het maximale uitgaan en als er dan geld wordt bespaard dan wil hij dit graag inzetten op de vergroting van de veiligheid van die weg door op papier uit te gaan van een twee keer twee autoweg met vluchtstrook. Er kan dan altijd een stap terug worden gedaan als het financieel niet uitkomt.

De heer HOEKSTRA is blij met de houding en reactie van het college en daagt de statencommissie uit om de inzet op een integrale aanpak van dit gebied volop te ondersteunen. Hij weet uit ervaring hoe makkelijk dit ook weer van tafel wordt geveegd onder druk van Rijkswaterstaat. De integrale aanpak is nog volop opportuun en er moet ook worden gekeken naar beleidsterreinen die niet alleen over verkeer gaan. Hij dringt er bij de commissie op aan om het college ook die opdracht mee te geven, want het college staat zo ook sterker richting Rijkswaterstaat.

Mevrouw SEINEN gaat akkoord met de conclusie zoals deze is verwoord in de brief. Zij is blij dat er een vooronderzoek in voorbereiding is over het traject Zuidbroek-Eemshaven en dat dit ook door Drenthe wordt gesteund. Zij heeft verzocht om tempo te maken omdat drie jaar geleden al een besluit is genomen over die N33. Zij wil het huidige traject van die weg dan ook vooral niet verbinden met het traject Zuidbroek-Eemshaven, aangezien dit tot nog meer vertraging kan leiden. Zij ziet dit dan ook graag opgeknapt worden. Het naar voren trekken van projecten gaat moeizaam omdat er een contract ligt. Zij vindt het wel belangrijk dat het college zijn best doet om bij die projecten ook regionale ondernemers te betrekken en zo de regionale economie te stimuleren. Gemeenten zullen extra wensen ten aanzien van de N33 zelf moeten bekostigen. Dat is op zich juist, maar zij vraagt het college wel om met de gemeenten mee te kijken, coulant met die projecten om te gaan en de projecten waar mogelijk onder te brengen bij het project N33.

De heer WESTERHOF is ook voorstander van een integrale aanpak, want hoe meer zinvolle zaken kunnen worden gecombineerd, hoe zinvoller dit voor alle afzonderlijke delen is. De mogelijke verdubbeling van Zuidbroek naar Eemshaven is van essentieel belang voor de ontwikkeling van het Eemshavengebied.

Mevrouw SEINEN merkt op dat het voor de gehele regio daar van belang is dat er daar een fantastische ontwikkeling plaatsvindt. Zij denkt dat ook de provincie Drenthe daar zijn voordeel mee kan doen.

De heer WESTERHOF wijst erop dat daarmee nog weer eens is aangetoond hoe belangrijk die N33 voor de totale infrastructuur van dat gebied en het noorden van het land is. Hij wil het een dan ook niet zonder het andere zien en op het moment dat er dan een autoweg met twee keer twee stroken wordt aangelegd, zal het de gemiddelde weggebruiker verbazen, waarom er tot deze keuzevariant is gekomen. Hij staat niet achter de conclusies in de brief en gaat ervan uit dat dit punt wordt geagendeerd op de statenvergadering van 17 december 2008, want als er een besluit moet worden genomen dan is het in de staten en is er ook ruimte voor het indienen van moties.

De VOORZITTER merkt op dat dit geen statenstuk is, dus dit zal niet op de agenda van de statenvergadering komen.



De heer WESTERHOF merkt op dat als er een besluit moet worden genomen, alleen provinciale staten dat kunnen doen. Hij wil het project in het kader van de Bos-voorstellen versnellen, gelet op de kredietcrisis. Hij zou de N33 ook onder deze projecten willen scharen, ook al omdat het traject Assen-Gieten al bijna klaar is, zodat daar onmiddellijk kan worden begonnen.

De heer SLAGTER merkt op dat er voor de brede insteek van de heer Muijzert geen financiële feiten aantoonbaar zijn. Hij gaat akkoord met de voorliggende keuzevariant, namelijk die van de twee keer tweevariant autoweg. Mocht lijken dat lopende het traject er mogelijkheden zijn om toch op delen van de weg vluchtstroken aan te brengen, dan heeft hij daar geen bezwaar tegen, mits daar uiteraard financiële ruimte voor is. Zijn gezonde verstand zegt dat de variant met vluchtstroken toch het veiligst is en uit de stukken heeft hij ook begrepen dat het omgevingsverkeer eerder geneigd is de hoofdweg op te zoeken als er vluchtstroken zijn. Als op onderdelen dus blijkt dat het iets breder kan en dit technisch en financieel mogelijk is, dan zou hij daarvoor willen pleiten. Hij heeft het betoog gehoord over de financiën met betrekking tot de aansluiting van de A28 en de N33 en de ontwikkeling van de omgeving en de natuur. Heeft de gebiedsontwikkeling invloed op het totale budget? Indien met RSP-gelden de totale situatie aan de zuidkant van Assen wordt opgelost, dan zal er geld overblijven voor de rest. Indien er gebiedsgericht wordt ontwikkeld, dan kunnen er wellicht ook middelen vanuit het ILG worden ingezet om de kwaliteit van de omgeving te verbeteren. Heeft dit positieve invloed op het totaalbudget van € 140 miljoen? Komt daar meer ruimte in of zijn er extra middelen voor de totale ontwikkeling van de N33?

De heer BALTES merkt op dat hij de heer Slagter hoort zeggen dat indien uit dit project blijkt dat er toch nog wat meevallers zijn, hij toch die vluchtstroken nog bij de twee keer twee autowegvariant wil realiseren. Volgens spreker kan dit niet, want als er niet nu al voor wordt gekozen om die vluchtstroken aan te leggen, dan is dat lastig om dit later te realiseren. In de OTB/MER staan de staten op het punt in te stemmen met de conclusie en dan gaat hij uit van de twee keer tweevariant zonder vluchtstrook. Als dat de eindstreep haalt, dan kan er straks niet alsnog worden besloten die vluchtstroken er nog even bij aan te plakken. Spreker stemt in met de conclusie zoals deze is verwoord in de brief.

De heer LANGENKAMP heeft moeite met het instemmen met de conclusie zoals deze in de brief staat, als daarmee de andere varianten in één keer buiten de boot vallen. Hij wil vooral de innovatieve oplossingen waarmee de CO<sub>2</sub>-uitstoot kan worden bestreden, in beeld houden. Die innovatieve toepassingen worden straks wel bij Assen-Zuid gedaan en spreker vraagt zich af waarom dat wel daar wordt gedaan. Welke gedachte zit daarachter? Dat heeft misschien met onderhandelen te maken, maar niet met verkeersveiligheid of met klimaatoplossingen. Misschien kan de gedeputeerde de gedachte daarachter toelichten?

De heer MEDEMBLIK vraagt wat er gebeurt indien de staten niet instemmen met deze conclusie. Dit is geen statenstuk, maar er is onderhand wel een uur over gepraat.

De heer BATS wil niet op die als-dan-vraag ingaan, want hij verwacht dat er in de commissie voldoende steun is voor de conclusie zoals die is uitgesproken in de brief. Er wordt ook gevraagd wat er gebeurt als er geld over wordt gehouden, maar voorlopig is er sprake van een volstrekt andere situatie, namelijk dat er nog een bedrag van € 10 miljoen tekort is. Voor de scope van de weg staat er € 150 miljoen gepland en een bedrag van € 90 miljoen wordt door Rijkswaterstaat opgebracht, een bedrag van € 20 miljoen door de provincie Drenthe en € 30 miljoen door de provincie Groningen. Daar is toen de deal op gemaakt en er is nog € 10 miljoen in te verdienen. Het bedrag van € 10 miljoen moet dus eerst worden opgebracht en daarna komt de rest. In de OTB/MER zullen die fasen naast elkaar gaan lopen en dan zal iedereen ten volle aan de beurt komen voor wat betreft de inspraak. Deze zaak gaat dus nu de OTB/MER-fase in en spreker is blij dat de commissie daar in meerderheid mee instemt. Het naar voren halen van contracten en het opknippen van het gehele project om ook regionale en plaatselijke ondernemers kansen te bieden, is ook de zorg en strijd van het college, maar dat is niet een uniek Drents verhaal maar speelt ook aan de kant van Groningen. Ten aanzien van de heer Westerhof deelt hij mee

dat er op dit moment geen statenstuk voorligt, dus er hoeft dan ook geen advies van de commissie naar de staten uit te gaan. Met enige regelmaat agendeert de commissie een aantal grotere infrastructurele projecten en dat is goed, maar spreker heeft genoeg aan de sondering in de commissie zoals deze vandaag plaats heeft gevonden. De verschillende varianten komen dan straks ook weer naar voren in de OTB/MER. De heer Slagter heeft geen bezwaar tegen vluchtstroken, maar als er van de voorkeursvariant wordt uitgegaan dan is dat de voorkeursvariant en de twee andere varianten worden daarnaast gezet en daar wordt een aantal nadere calculaties op gemaakt. Op de vraag van de heer Langenkamp of dan de klimaat- en energiedelen of landschappelijke delen of andere portefeuilles alleen op Assen-Zuid van toepassing zijn, antwoordt spreker dat dit niet het geval is. Wanneer het college openingen ziet om heel slim zaken te doen in dat gebied, dan zal dat zeker gebeuren. Wat hij heeft benoemen is heel concreet en vanuit concrete ambities, aangezien daar in Assen ook al een getoetst masterplan ligt en bekend is wat Assen daar kwijt kan. Dit wordt dan ook de RSP-plusvariant genoemd, wat wil zeggen wat er naast de RSP-gelden in dat gebied nog kan worden gedaan aan klimaat- en energiemaatregelen. Hij kan nog niet zeggen wat de concrete projecten op dat gebied zijn. De provincie denkt er nu over na om te kijken hoe er in het kader van de eigen programmering samen met de gemeenten kan worden opgetrokken. Dat gebeurt eerst in Assen-Zuid, maar uiteraard moet dat Drenthebreed worden opgepakt. Als de gemeenten komen met extra wensen, dan is de gemeente ook aan de lat voor wat betreft de extra kosten die die maatregelen met zich meebrengen.

Mevrouw SEINEN heeft gevraagd om met dat laatste coulant om te gaan en daar waar dat mogelijk is de extra wensen van gemeenten onder te brengen en onderdeel te laten uitmaken van het project. Kan de gedeputeerde daar serieus naar kijken?

De heer BATS antwoordt dat hij daar in beginsel niet coulant mee omgaat, want vanuit een strakke structuur maakt hij afspraken met gemeenten, anders glijdt het weg. Extra wensen zullen de gemeenten zelf moeten betalen. Als de provincie echter werk aan werk kan koppelen middels de integrale aanpak, dan is daar met dit college meer dan alleen maar goed over te praten.

## **8. Brief van gedeputeerde staten van 16 oktober 2008 over Studie RUG naar haalbaarheid van spoorlijn Emmen-Groningen**

Mevrouw DATEMA vindt het jammer dat dit stuk te laat komt om meegenomen te worden door het rijk. Het stuk is een eerste, zeer grove verkenning van het effect op de welvaart van alle Nederlanders samen. Juist voor de regio Noordoost-Nederland zou dit een groot positief effect kunnen hebben, en daarbij valt te denken aan de vestiging van bedrijven in deze regio. Daarnaast zou de inzet van de Q-liner op het traject Groningen-Emmen kunnen worden verminderd, zodat ingezet zou kunnen worden op een Q-liner Assen-Emmen of Emmen-Meppel? Wat te denken van uitbreiding van de regiotram van Groningen-Assen naar Emmen-Groningen? In 1839 was er de eerste spoorlijn van Haarlem naar Amsterdam en ook die verwachting was negatief, ook financieel. Het openbaar vervoer op de nullijn zetten is onmogelijk, ook qua kosten en een kaartje zou dan veel te duur worden. Zij mist in het rapport het meenemen van de aanleg van het nieuwe station Emmen-Zuid. Zij concludeert dat in het rapport dan ook onvoldoende materie is meegenomen en zij ziet dan ook liever een grondig onderzoek dat breder wordt opgepakt. De SP gelooft in de haalbaarheid van de spoorverbinding Emmen-Groningen.

De heer SLAGTER merkt op dat dit wel een duur geloof is. Hij heeft in de stukken voortdurend gezocht naar positieve verwachtingen, maar als na vijftig jaar nog wordt gehoopt op het bereiken van het break even point, dan lijkt het hem bestuurlijk gezien niet verantwoord om op basis daarvan een besluit te nemen. Het is ook een ijl gebied, dus als er treinen gaan rijden moet iets anders wat er rijdt leeg komen te staan. Op de OV-markt is er dus sprake van een behoorlijk verdringingseffect en als dat zoveel geld kost, dan moet hij daar even goed over nadenken. Wat hem ook tegenviel was de economische uitstraling van de lijn, want daar had hij iets meer van verwacht. Alles bij elkaar genomen, wordt wat hem be-

treft deze lijn niet in gebruik genomen. De N34 is nu een 100 kilometer doorstroomweg. Moet daar in de toekomst toch eens niet goed over worden nagedacht?

De heer PETERS vraagt of de heer Slagter zich alleen laat leiden door de financiële aspecten, of kijkt hij ook naar de ontwikkeling van het gehele gebied en de invloed die de spoorlijn bijvoorbeeld op de Veenkoloniën kan hebben?

De heer SLAGTER antwoordt in het rapport geen positieve verwachtingen te hebben kunnen aantreffen als het gaat om de uitstraling van deze spoorlijn. Hij wil dan ook geen besluit nemen op basis van aannames, maar op grond van feiten die rooskleuriger zouden moeten zijn dan ze er nu uitzien. Van de uitstraling van de spoorlijn op de noordelijke economie had hij dus meer verwacht.

De heer LANGENKAMP merkt op dat deze scriptie een eerste, zeer grove verkenning is. De conclusie van de scriptie is dan ook vrij logisch, want er moet vervolgonderzoek komen. Daar pleit GroenLinks ook voor en om nu al deze spoorlijn als niet haalbaar te kenschetsen, vindt spreker te vroeg en te voorbarig.

De heer SLAGTER vraagt wat de aanleiding is vanuit het rapport om weer een breed opgezet vervolgonderzoek in te gaan stellen.

De heer LANGENKAMP antwoordt dat de opsteller van de scriptie zelf aangeeft dat nader onderzoek voor verschillende varianten gewenst is.

De heer VAN BERKUM merkt op dat nagenoeg ieder onderzoek eindigt met de conclusie dat er nader onderzoek moet worden verricht.

De heer LANGENKAMP merkt op dat de staten een motie hebben aangenomen waarin wordt gesteld een onderzoek te verrichten naar de haalbaarheid van deze spoorverbinding. Deze zeer grove verkenning moet dan ook leiden tot een gedegen nadere uitwerking. Deze spoorlijn is van groot belang voor de economische ontwikkeling van het noorden en de gemeenten die aan deze spoorlijn komen te liggen en dat erkennen ook andere partijen in het noorden. Indien meerdere mensen dat vinden dan gaat deze commissie nu toch niet zeggen dat er geen onderzoek gewenst is? De heer Bleker zei een paar maanden geleden al dat het onbegrijpelijk, onverstandig en onDrents is om niet eens een onderzoek te willen instellen. Indien de heer Bats dan een goede busverbinding eigenlijk niet kwijt wil, dan wijst spreker erop dat Arriva ook heeft aangegeven de verbinding wel te willen. Arriva is op dit moment nog in onderhandeling en vandaar dat de directeur van Arriva niet kon inspreken, maar spreker had graag gezien dat dit wel had gekund zodat duidelijk was geworden hoe Arriva tegenover dit onderzoek staat. Als een directeur van een vervoersbedrijf aangeeft dit wel te willen doen en er aan zal gaan verdienen, dan moet dat onderzoek op zijn minst worden uitgevoerd.

De heer BALTES haalt uit het rapport dat de spoorverbinding Emmen-Groningen voor de ontsluiting van het Veenkoloniale gebied goed zou zijn. Of dat een dergelijke investering rechtvaardigt is een ander verhaal. Gezien de uitkomsten en gegeven het feit dat er op dit moment een betere en rendabele verbinding is en gegeven dat deze provincie een aantal andere prioriteiten op dit gebied heeft, zoals de regiotram, de verdubbeling van de verbinding Zwolle-Emmen en een eventuele doorsteek van Zwolle/Emmen naar Duitsland, heeft hij op dit moment niet de behoefte om hier verder een vervolg aan te geven.

De heer MEDEMBLIK heeft ook geen behoefte aan nader onderzoek. Het onderzoek heeft een duidelijke conclusie, namelijk dat aanleg een negatief maatschappelijk rendement oplevert. Dat geldt niet alleen voor de kosten, maar ook de interne en externe effecten worden negatief aangemerkt en ook daaruit leidt hij af dat het niet veel zin heeft. De deelconclusies daarop maken zijn afwegingen wat hem betreft alleen maar makkelijker. Helaas, het kan niet. Hij vindt het belangrijker om in plaats van een nieuw on-

derzoek op te starten hier wat andere onderzoeken bij te pakken en om te kijken hoe die onderzoeken zich verhouden tot de resultaten van dit onderzoek. Ook daaruit rollen negatieve aanbevelingen over deze spoorverbinding. Hij is dus niet voor verder onderzoek, maar zet liever in op andere infrastructurele werken.

Mevrouw SEINEN merkt op dat dit een verkenning is van maatschappelijk kosten en baten van drie verschillende spoorlijnen die in elkaars verlengde liggen. Het eerste deel bevestigt het opwaarderen van de zeven kilometer lange goederenspoorlijn van Zuidbroek naar Veendam en het tweede traject is de opgewaardeerde museumspoorlijn STAR van Stadskanaal naar Musselkanaal en het derde traject is het doortrekken van de lijn met 19 kilometer tot en met Emmen. De eerste conclusie is dat het traject van Groningen tot Veendam financieel redelijk haalbaar is en Groningen heeft hierover al een positief besluit genomen. Daarom hoeft zij het er niet meer over te hebben. Uit het onderzoek wordt ook duidelijk dat mocht de lijn worden doorgetrokken het aantrekkelijker is om de lijn helemaal tot en met Emmen te realiseren omdat er dan een nieuwe lange afstandsverbinding ontstaat vanuit Oost- Groningen naar de Randstad en Brussel. Deze verbinding heeft vanuit nationaal perspectief gezien slechts een gering effect op de economische ontwikkeling. Het belang van de regio's Oost-Groningen en Zuidoost Drenthe moet echter niet worden onderschat. Natuurlijk is het zo dat als het gaat om infrastructuur er flink moet worden geïnvesteerd en dat deze investeringen pas op de langere termijn gedeeltelijk worden terugverdiend. De maatschappelijke en economische effecten zijn daarbij slecht te ramen. Het lijkt vooral te gaan om de politieke bereidheid om de schouders eronder te zetten. Volgens de secretaris van VNO/NCW structureert infrastructuur de economie en het hangt ervan af wat men daarvoor over heeft. De wet van Say gaat ervan uit dat elk aanbod zijn eigen vraag schept en een goed voorbeeld daarvan is de vestiging van een rotorbladenfabriek in het Duitse Haren. Deze fabriek levert werk op voor 1000 mensen. Waarom is er voor vestiging in het Duitse Haren gekozen? Daar is een goede infrastructuur voor handen, zoals een nieuwe haven, de A31 en een intercity spoorverbinding. In de afgelopen weken heeft haar fractie met verschillende CDA-bestuurders in Drenthe als in Groningen gesproken. Ook daar leven verschillende opvattingen, al naar gelang het perspectief van waaruit wordt geredeneerd. Voor het Veenkoloniaal gebied is een spoorlijn via Emmen een geweldige kans voor ontwikkeling en voor Emmen is een verbetering van de spoorlijn Emmen-Zwolle eerste prioriteit. Ook de grensoverschrijdende spoorverbindingen Emmen-Meppen en Coevorden-Emlichheim zijn belangrijk voor de regio. Voor het traject Emmen-Meppen moet zij nog steeds de uitslag van het onderzoek ontvangen en haar vragen in de commissie van september over het tijdstip waarop de resultaten zijn te verwachten, zijn nog niet beantwoord. In een notitie over grensoverschrijdende treinverbindingen wordt de lijn Coevorden-Emlichheim genoemd, maar wordt deze lijn ook daadwerkelijk opgewaardeerd? Of blijft het bij een inventarisatie? Spreekster is tevreden over het door Groningen genomen besluit om het traject na Veendam aan te pakken. De ontbrekende schakel Veendam-Emmen wil zij niet vanwege de negatieve kosten-batenanalyse van de politieke agenda laten verdwijnen. Wat dan wel? Gelet op de omvang van de infrastructurele maatregelen die genomen worden in het kader van het RSP en de aandacht die dat de komende jaren zal vragen, richt zij zich in eerste instantie op het belang van de voortgang van deze werken. Zij kan zich goed voorstellen dat er in deze staten in een later stadium op deze treinverbinding terug wordt gekomen, want zij ziet wel degelijk potentie in deze spoorlijn. Het zou fantastisch zijn wanneer via Rotterdam, Zwolle, Emmen en Coevorden een verbinding wordt gemaakt naar de Eemshaven. Dat zal wel degelijk effect hebben op de economische ontwikkeling, juist in een gebied waar de demografische ontwikkeling nu al toeslaat. Juist daar is een investering in infrastructuur belangrijk. Als het traject tot en met Veendam klaar is, zal het draagvlak groeien om het ontbrekende stuk te realiseren. Nu lijkt in Drenthe de tijd nog niet rijp te zijn, maar zij wil geen doodlopende discussie bij gebrek aan financiële middelen, net zoals zij geen doodlopende lijnen wil. Zij komt hier dus op terug.

De heer BATS benadrukt dat er in Groningen een keuze is gemaakt op basis van de politieke agenda met betrekking tot de Veenkoloniën. Dat is een iets andere discussie en situatie dan in Drenthe. Na de dag dat RTV Drenthe de uitzending heeft uitgestraald over de reactie van de verschillende bestuurders hierop, heeft spreker gedeputeerde Bleker gebeld en naar elkaar toe uitgesproken wat de colleges in

Groningen en Drenthe drijft, wat de ambities zijn en welke financiële consequenties daaraan hangen. Deze zaken hebben gedeputeerde Bleker en spreker nu scherp vanuit de eigen ambities en de beloften die bijvoorbeeld gedeputeerde Bleker aan de Veenkoloniën heeft gedaan en spreker vanuit een heel ander perspectief. Spreker is geen bedrijfseconoom, dus spreker is niet degene die op basis van de kille cijfers uit dit rapport zegt dat de discussie hierover ophoudt. Dat is wat hem betreft niet aan de orde. Wat er nu op tafel ligt is een rapport dat is gebaseerd op gedegen onderzoek, dat door de ene groep wordt omarmd en door de andere groep wordt afgeschreven onder het mom dat het eigenlijk maar om een scriptie van een student gaat. Dit rapport is weliswaar een scriptie van een student, maar wel gevalideerd door een gerenommeerd hoogleraar. In die zin is dit een eerste verkenning die een onderbouwing geeft van de informatie die de provincie hier al in huis had en dan is de discussie daarna nog steeds een keuzevraagstuk. Terecht zegt mevrouw Seinen dat kijkend naar de kosten-batenanalyse en de uitdagingen die de budgetten die op dit moment in Drenthe zijn te besteden te bieden hebben, dit vooralsnog geen discussie is die hier zou moeten worden gevoerd. Dat is ook de kern van zijn betoog geweest na het bekend worden van dit rapport, want dit rapport onderbouwt slechts de cijfers die hij al in huis had. Spreker werd geprikkeld door de uitspraken van de heer Hettinga, president-directeur van Arriva en spreker heeft hem afgelopen maandag uitgenodigd en hem daarbij uitgedaagd in al wat de heer Hettinga meldde in de uitzending van RTV Drenthe. Spreker heeft de heer Hettinga gevraagd wat hij in die uitzending vertelde, hard te maken voor het Drentse deel en eveneens hard te maken om de kansen die hij ziet ook te laten gelden voor het gebied ten noorden van Emmen. Daarnaast heeft spreker gevraagd of met elkaar, analoog aan de Groninger situatie, die variant ook aan de zuidkant van Emmen kan worden opgepakt. De vraag is dus of met de vervoerders kan worden gepraat over gezamenlijke gebiedsontwikkeling en het gezamenlijk exploiteren van spoorlijnen. Spreker is dus niet stil blijven zitten en is ook niet in de ankers geklommen omdat hij geen spoorlijn daar zou willen. Hier wordt dus verder over gesproken, maar dan wel op basis van de juiste data en de juiste financiële uitgangspositie, maar ook op basis van de uitdagingen die er al liggen op basis van het regiospecifieke pakket. De komende jaren ziet spreker geen aanleiding om dit traject bestuurlijk en politiek verder door te ontwikkelen. Indien hem dan wordt verweten dat hij visieloos is of er onvoldoende partijen bij betreft, wil spreker die partijen ook uitdagen te komen met hun visie hoe dit dan wel moet en daarbij vooral ook geld en ideeën mee te nemen en dan zal gezamenlijk naar mogelijkheden worden gekeken. Als dit aan de orde is, zal hij hierover opnieuw discussiëren maar hij wil vooral niet alleen voor de bühne mooie verhalen houden dat die spoorlijn op korte termijn haalbaar is, want daar gelooft spreker niet in op basis van de informatie die in dit rapport zit, de gesprekken met Arriva en het commitment vanuit Drenthe. Ook de gemeente Emmen deelt deze visie, evenals het Veenkoloniale gebied. Niet moet worden vergeten dat een treinverbinding Veendam-Groningen ten koste gaat van de busverbindingen en dat kan in deze situatie. Het is een heel bewuste keuze, ook al vinden lokale bestuurders dat nog vervelend. Op het moment dat deze treinverbinding er wel zou komen, gaat die busverbinding een andere structuur krijgen en dat is slecht voor de ontsluiting van het Veenkoloniale gebied en slecht voor het inzetten van publieksgelden in dit soort trajecten.

De heer LANGENKAMP hoort de heer Bats een verschil maken tussen het Drentse en het Groningse veenkoloniale gebied. Is dat wat de voorzitter van de stuurgroep heeft gezegd, dan niet de mening van de heer Bats? Het gaat hier heel terecht om politieke keuzes. Bij de ZZL was de heer Bats nogal boos op de rekenmeesters van dit kabinet, maar nu doet de heer Bats hetzelfde, want hij kijkt naar de cijfers en kijkt niet naar de ontwikkelingen die er zouden kunnen zijn. Indien VNO/NCW de gedeputeerde Bats zou overtuigen dat het onderzoek naar de haalbaarheid van de lijn wel moet worden uitgevoerd, wanneer komen de staten dan weer aan bod om hierover door te praten?

De heer WESTERHOF was op 6 en 7 november 2008 de enige die deelnam aan de excursie die er plaatsvond naar de regiotram in Kassel. Hij heeft zich erover verbaasd dat de heer Bats daar niet bij was, want daar had hij een antwoord kunnen vinden op alle bezwaren die de gedeputeerde zojuist heeft aangevoerd, namelijk dat het spoor ten koste gaat van de busverbindingen. Het omgekeerde is daar namelijk waar, want de introductie van de regiotram maakte het gebruik van de bus zoveel malen effici-

enter en leverde de reiziger een totale tijdswinst op die van tevoren nauwelijks had kunnen worden voorspeld. De toepassing van de regiotram is daar van zoveel grotere betekenis. Om de trein dus af te zetten tegen de busverbinding, vindt spreker een beetje goedkoop.

De heer SLAGTER stelt niet dat er uit het rapport blijkt dat er geen behoorlijk diep onderzoek is verricht. Indien hij alle getallen met elkaar vergelijkt is dat heel zorgvuldig gebeurd. Drenthe en Groningen moeten niet een te grote politieke broek aantrekken en daar hele dure projecten wegzetten. Het is in de Randstad al moeilijk om dit op poten te zetten en zijn er veel meer mensen die moeten worden vervoerd. Het noorden van het land moet dan reëel zijn. De RSP-middelen zijn het redmiddel geworden voor de regio's Zwolle en Emmen en hij wil ervoor zorgen om dat eerst maar eens goed te doen en te kijken wat daar van terecht komt. Indien dat goed werkt kan er altijd nog worden gekeken of het een uitwaaiing geeft voor het gebied voorbij Emmen naar Duitsland toe en of het de economische effecten heeft die er worden verwacht voor dat gebied. Hij snapt best dat iedereen mee wil in de vaart der volkeren, maar af en toe is een stoomtram ook wel eens gezond.

De heer LANGENKAMP merkt op het jammer te vinden dat Drenthe niets doet wat niet meer in het RSP zit. De RSP-middelen zijn er ter compensatie van de ZZL, maar dan moet er niet worden aangehouden dat er verder niets meer hoeft. Drenthe moet niet alleen tevreden zijn met het geld dat er is gekregen in het kader van de RSP, want dat was ter compensatie.

De heer SLAGTER is het daar wel mee eens, maar hij geeft alleen maar aan dat de infrastructurele projecten erg duur zijn en dat er van tevoren goed moet worden gekeken of de effecten wel optreden die worden beoogd. Hij heeft dan ook gevraagd waar in dit rapport de punten staan die rechtvaardigen om een vervolgonderzoek te doen, maar daar hoort hij niets over.

Mevrouw SEINEN denkt dat de heer Slagter zelf de punten al heeft genoemd waarom dit onderwerp niet moet blijven rusten. De economische spin-off voor dit gebied en de economische ontwikkeling is nauwelijks aan de orde gekomen in dit rapport. Het is ook moeilijk te voorzien wat de realisatie van een infrastructureel werk met zich mee gaat brengen. De aanwezigheid van spoor, weg en/of water kan maken dat bedrijven geïnteresseerd raken in vestiging in een gebied. De economische impuls die van infrastructuur uitgaat, is van tevoren moeilijk te ramen. Dat is in deze quick scan, deze verkenning, niet meegenomen. Bovendien is het jammer om dit op basis van de onzekere kosten en baten helemaal af te schieten, want er zijn zeker mogelijkheden voor ontwikkeling. Spreker denkt dat op dit moment de tijd daarvoor nog niet rijp is.

De heer BALTES merkt op dat er gekozen moet worden en dat niet alles tegelijk kan worden gedaan. Aanleg van de lijn is nu niet opportuun en daarmee is dit voorlopig in de ijskast gezet. Dat is de rode draad van wat hij vanmiddag heeft gehoord.

Mevrouw DATEMA merkt op dat er ook jaarlijks voor vele miljoenen aan wegen wordt aangelegd, waar dan ook nog wat belasting voor terugkomt, maar dergelijke investeringen blijken hun geld achteraf ook altijd waard te zijn. Waarom dan niet investeren in deze spoorlijn?

Mevrouw SEINEN kan zich niet helemaal vinden in de opmerking van de heer Baltès om het nu maar in de ijskast te zetten. Er moeten wel keuzes worden gemaakt en prioriteiten worden gesteld. Spreekster is wel geïnteresseerd in een gezamenlijke ontwikkeling met derden en de heer Bats refereerde aan de ontwikkeling ten zuiden van Emmen. Dat is een gemiste kans, want als er een partnerschap met derden wordt gesloten, dan moet dat breder worden getrokken en niet alleen maar worden gekeken naar de regio Emmen-Zuid. Er kan dan worden verkend welke mogelijkheden er zijn met betrekking tot dit traject.

De heer BATS antwoordt niet te weten wat de voorzitter van de Veenkoloniën toentertijd heeft gemeld. Wel weet spreker dat hij het op dit moment over deze keuze niet met hem eens is. Spreker begrijpt de keuze van de directeur van de Veenkoloniën, maar het college maakt een andere keuze. Spreker was inderdaad niet in Bremen, want ook spreker moet keuzen maken in zijn werk en hij zou niet graag willen dat de staten zeggen dat gedeputeerde Bats weer eens in het buitenland zat. Overigens was hij een week daarvoor wel in Montpellier om de regiotram te bekijken en dat was prima om te zien. De heer Langenkamp heeft gezegd dat er moet worden doorgegaan met deze verbinding op de kaart te zeggen en ook het CDA heeft in die sfeer wat opmerkingen gemaakt. Spreker is op dit moment bezig om te kijken waar al die uitdagingen liggen en hij spreekt met een aantal mensen over waar een aantal zaken kan worden opgepakt. Spreker heeft Arriva onder anderen uitgedaagd om niet alleen maar te kijken naar het gebied ten zuiden van Assen, maar ook naar het noorden. Vooralsnog denkt spreker dat daar niet vreselijk veel uitkomt en hij roept de staten dan ook op om met een aantal voorstellen voor financiering te komen als zij hierin geloven, maar ook om met andere gegevens te komen dan in de voorliggende MKBA-studie. Vooralsnog zal spreker hier, zolang hij geen andere informatie krijgt van degenen met wie hij spreekt, met dit punt bestuurlijk niet meer terugkomen in deze commissie.

## **9. Brief van gedeputeerde staten van 6 november 2008 over OV-vergoeding voor mbo-scholieren**

Mevrouw SEINEN stemt in met het voorstel van het college om MBO-scholieren te compenseren voor de kosten van openbaar vervoer. Zij gaat ervan uit dat zij geïnformeerd wordt op het moment dat er duidelijkheid is over de rijksregeling die eraan zit te komen met hetzelfde doel. Het voorstel bevat niet de dekking voor de Drentse regeling en daar is zij wel in geïnteresseerd.

De heer DIJKSTRA merkt op dat dit voorstel er is gekomen op initiatief van de PvdA en geldt voor de 16- en 17-jarige scholieren die meer dan vijftien kilometer moeten reizen om naar school te gaan. Het liefst had de PvdA gezien dat landelijk alle MBO-scholieren een OV-kaart kregen, zodat iedereen een opleiding kan kiezen die past bij zijn of haar talenten. De voorliggende regeling is rechtvaardig omdat deze vergelijkbaar is met de OV-kaart en het verlicht de kosten voor de ouders. De locatie van een school mag nooit bindend zijn voor de keuze van een opleiding. Onderwijs en werk zijn essentieel voor de PvdA en hij is ook benieuwd naar de evaluatie die over een jaar beschikbaar komt. Hij draagt dit voorstel een warm hart toe. Hoe wordt dit voorstel gefinancierd? In het voorstel wordt gesproken over een bedrag van € 110 miljoen dat mogelijk vrijkomt. De PvdA heeft vernomen dat dit bedrag niet beschikbaar komt. Weet het college dat en wat zijn de gevolgen voor dit voorstel? Een bedrag van € 2 miljoen is veel geld, vooral als het structureel gaat worden. Het ligt in de bedoeling dat er vanuit Den Haag een regeling komt, maar komt deze er wel in de voorspelde omvang? Als landelijk beleid achterwege blijft, hoe ziet dit beleid er dan op langere termijn uit? De PvdA voelt het meest voor een landelijke regeling die gelijk is in alle provincies en iedereen moet gelijk behandeld worden. Wanneer kan hij de verdere uitwerking van dit voorstel tegemoet zien? Daarnaast vindt hij het ook niet raar indien de ROC's en het bedrijfsleven een bijdrage leveren aan dit voorstel. Worden er ook ROC's betrokken bij de uitwerking van dit voorstel? Ook bedrijven hebben belang bij goed opgeleid MBO-personeel. Is het college bereid actie te ondernemen naar het bedrijfsleven toe?

De heer ESSEVELD is blij dat er een verandering is in het denken over openbaar vervoer voor MBO-scholieren. Hij vindt het voorstel niet ver genoeg gaan en het feit dat er een leeftijdsgrens wordt gesteld van 16 en 17 jaar vindt hij erg nadelig in vergelijking met het voorstel dat hij eigenlijk wil, want hij wil dat alle kinderen in het voortgezet onderwijs het openbaar vervoer krijgen vergoed.

De heer DIJKSTRA merkt op dat de leeftijdsgrens is vastgesteld omdat het voortgezet onderwijs al voldoende verspreid in de provincie zit. De ROC's zijn nagenoeg alle in de stad gevestigd.

De heer ESSEVELD antwoordt dat dit niet helemaal waar is, want hij kent een specifiek voorbeeld met naam en toenaam waarbij dit niet waar is. Degene die het betreft is 12 jaar, woont in Diever, moet naar Meppel om naar het VWO te kunnen en dat is 22 kilometer van Diever vandaan. Een bedrag van € 2 miljoen op jaarbasis is een hoop geld, maar in de brief van het college van november 2007 wordt een schatting gemaakt van € 3,6 miljoen voor alle kinderen van 12 tot en met 17 jaar. Nu heeft hij een maand geleden mevrouw Haarsma horen zeggen dat geld geen rol speelt bij het tegengaan van de ontwikkeling van schooluitval. Het is bewezen dat goed openbaar vervoer schooluitval voor een groot deel tegengaat. Met deze woorden van mevrouw Haarsma in zijn achterhoofd mag het verschil van € 1,6 miljoen niet zoveel uitmaken. Bovendien is het vreemd dat de discussie hierover wordt gevoerd in de commissie OGB in plaats van in Cultuur en Welzijn.

De heer TIMMERMAN antwoordt dat de motie over dit onderwerp statenbreed is gesteund. In de brief staat een tweedeling, namelijk op pagina 1 staat dat de motie ervan uitgaat dat een aantal jongeren onderwijs volgt en gedwongen is om dit in de nabije omgeving te volgen en niet op afstand. Er zijn 2200 scholieren die een MBO- opleiding volgen, terwijl er met een vergoeding wordt gerekend van 1300 en 900, dus daar wil hij tekst en uitleg over hebben. Als het een kwestie is van een te smalle beurs is het dan niet aan de Wet Maatschappelijke Ondersteuning (WMO) om daarvoor maatwerk te leveren? Verder staat er in het stuk een sterrenabonnement genoemd voor Arrivabussen, maar wat voor de leerlingen die met bussen van Connexion of de Nederlandse Spoorwegen worden vervoerd naar Groningen of Zwolle? Is de begroting in de Tweede Kamer voor het bedrag van € 110 miljoen al behandeld en zijn daar koppelingen aan gemaakt voor wat betreft de kinderbijslag en een studietoelating? Immers, als de kinderbijslag eraf gaat en er dan een openbaar vervoersvergoeding komt, dan schieten de mensen er per saldo niets mee op.

De heer VAN BERKUM is voor dit voorstel. Is het college op de hoogte van de uitkomst van de discussie in de Tweede Kamer in november? Wanneer zal de regeling van start gaan?

De heer LANGENKAMP lijkt het ook goed dat er een landelijke regeling komt, want dat is het allerbeste. Zolang die er niet is, is een Drentse uitvoering prima en eerlijk gezegd was spreker van mening dat er in de motie een afstand van tien kilometer stond en dan vindt hij het niet goed indien het college vaststelt dat die grens op 15 kilometer moet worden gesteld omdat deze afstand in het algemene beleid zou staan. Waarom kiest het college nu precies voor die 15 kilometer?

De heer BATS antwoordt dat kijkend naar de strekking van de motie en de inhoud van het stuk, dit punt met evenveel gemak had kunnen worden geagendeerd voor de commissie Cultuur en Welzijn. De brief die voorligt herkent een tweetal varianten, namelijk vanaf 15 kilometer en vanaf 20 kilometer en daarin moet een keuze worden gemaakt, want de status van het stuk is dat vandaag over dit voorstel wordt gesproken en op basis van die informatie zal het college een statenbrief aanreiken op korte termijn. Als de commissie dan akkoord is met de uitgangspunten van die statenbrief, evenals met de brief die er vandaag ligt, mag het college ervan uitgaan dat de staten ook akkoord zijn met die 15 kilometer. Dan wordt er simpelweg voor een andere variant gekozen die lijkt op wat er in de motie wordt gemeld. De PvdA is benieuwd naar de evaluatie over de looptijd die het college in gedachten heeft. Het college wil graag na één jaar direct al evalueren om in dit traject niet over de collegeperiode heen te regeren en voornamelijk uit te gaan van een looptijd van twee jaar. Die zou wat het college betreft zo snel mogelijk kunnen ingaan en het meest logische moment is wanneer de semesters in het onderwijs omslaan en dat is in februari/maart of augustus. Wat spreker betreft mag dat al in februari/maart zijn, want in de voorbereiding en het overleg met Arriva en Connexion en de andere vervoerders is het college al in de verkennende fase om te kijken hoe zo concreet, snel en scherp mogelijk in beeld kan worden gebracht wie het betreft in deze provincie. Daarbij zijn de ROC's nodig en de contacten zijn daartoe al gelegd. Die overleggen zullen ook echt gericht op de uitvoering moeten worden gevoerd en dan kan dit wat spreker betreft zo snel mogelijk, afhankelijk van het moment van besluitvorming. De rijksregeling is in beginsel een voorstel van het kabinet om in het kader van het kansenbeleid – en dat is wat anders dan armoede-



beleid of OV-beleid – voor een kwetsbare categorie MBO-scholieren waarin de meeste schooluitval is en waar scholieren de opleiding het vaakst voortijdig beëindigen zonder startkwalificatie op de arbeidsmarkt, het een en ander te regelen. Er wordt dus niet gekeken naar het inkomen van de ouders, maar er wordt gekeken naar een bepaalde categorie scholieren in de markt die een extra impuls nodig heeft. De rijksregeling is toen de staatssecretaris met het voorstel kwam, begroot op € 30 miljoen en dat is voor geheel Nederland simpelweg te weinig. Meer informatie over de rijksregeling is er simpelweg nog niet, maar er is wel in de brief gesteld dat op het moment dat die rijksregeling er komt, dit zo snel mogelijk in elkaar vervlochten moet worden of op een andere manier moeten de kosten waar de provincie al de nek voor uitsteekt worden gecompenseerd of gefinancierd. Wie dan straks de uitvoering gaat doen is nog enigszins ongewis en daarom kiest de provincie ook voor de variant van de sterabonnements, want deze kunnen voor de categorie die het betreft snel worden ingekocht in overleg met de vervoerders en als de rijksregeling er dan via de IB-groep komt, kan er ook snel worden geswitcht naar de IB-groep. Waarom deze leeftijdsgrens? De keuze van het college is gebaseerd op het kansenbeleid en bij dit project is vooral gekozen voor de meest kwetsbare groep in dat hele bestel. Er is genoeg onderzoek naar gedaan dat juist in deze categorie leerlingen de meeste schooluitval is. Er is gekozen voor 16- en 17-jarigen omdat de 18 jarigen in de MBO-systematiek zijn aftgedekt en de uitval op HAVO en VWO betrekkelijk gering is in vergelijking met deze categorie. Dat betekent dus een heel gerichte keuze van het college. Het is dus geen voorstel gericht op de smalle of brede beurs, maar een generiek antwoord voor een categorie leerlingen die vrij snel buiten de boot valt. Het bedrag van € 110 miljoen geeft al aan wat het in totaal voor Nederland zou kosten in combinatie met de € 30 miljoen die de staatssecretaris bereid lijkt te willen verstrekken. Bij het college heeft dit de doorslag gegeven om nu met een voorstel te komen, want anders blijft het wachten op een voorstel dat er op korte termijn mogelijk niet komt. De regeling kan starten op een van de semestermomenten in het jaar en het meest praktisch is augustus 2009. Het college zal kijken of dat nog naar voren is te halen want het voorstel heeft lang genoeg gelegen. Spreker is op de hoogte van de discussie in de Tweede Kamer, maar meer ook niet. In het informele circuit heeft spreker al eens gepolst of daar iets concreters is te verwachten. Dat is er wel te verwachten, maar dat is er op dit moment nog niet. GroenLinks hoopt op een landelijke regeling en het hele college doet dat ook, want het past in de lijn dat dit een rijksverantwoordelijkheid zou moeten zijn, maar hij loopt niet weg voor de provinciale verantwoordelijkheid. In dit voorstel wordt afgeweken van de grens van 10 kilometer want in de tijd dat spreker zo ver moest fietsen in het boerenland van de Achterhoek, was dat ook meer dan 10 kilometer op een vele malen oudere fiets dan waarop hij jongeren tegenwoordig ziet fietsen. Bovendien is dit ook goed voor de broodnodige beweging van de jongeren. Het college denkt dat het voorstel hiermee ook financieel is gedekt. Indien de staten ten principale een beslissing nemen voor de variant van vijftien tot twintig kilometer of meer dan twintig kilometer of pakweg de variant van vijftien tot meer dan twintig kilometer, wat meer dan € 2 miljoen is op jaarbasis in de exploitatie, dan zal het college met een dekkingsvoorstel komen voor de komende twee jaar voor € 4 miljoen. Dit bedrag zal niet uit de BDU-middelen komen, maar zal uit een andere agenda moeten worden gefinancierd. Daarop komt hij in het statenstuk nog terug.

## TWEEDE TERMIJN

De VOORZITTER vraagt de commissie een beslissing te nemen over welke variant het college in een statenvoorstel moet uitwerken.

De heer DIJKSTRA staat achter de vijftien kilometervariant. Hoe wordt het bedrijfsleven hierbij betrokken en hoe worden leerlingen op de hoogte gebracht van deze regeling?

De heer ESSEVELD kan op dit moment geen keuze maken uit een van de varianten, want hij houdt vast aan de tien kilometervariant. Hij heeft begrepen dat dit geen armoedebeleid is, maar onderwijskansenbeleid. Dit geldt dan voor alle kinderen en dan zou hij misschien wel de leeftijdsgrens kunnen laten vallen, maar dan moet het ook niet alleen op het MBO gericht zijn. Het gaat om alle kinderen in Drenthe die

tien kilometer of meer of vijftien kilometer of meer moeten fietsen naar school. Daar vallen dan ook HAVO en VWO-scholieren onder.

De her TIMMERMAN kiest voor de vijftien kilometer variant. Gaat het college dan dekking aangeven voor het bedrag van € 2 miljoen?

De heer LANGENKAMP merkt op dat hij zich het recht voorbehoudt om met een amendement te komen voor de tien kilometer variant. Overigens hoorde hij de heer Bats zojuist eerlijk aangeven dat hij zijn keuze op basis van geld heeft gemaakt en als hij dat recht toe recht aan zegt dan is het voor spreker wat begrijpelijker.

De heer VAN BERKUM heeft een voorkeur voor de vijftien kilometer variant. Tien kilometer is wat hem betreft niet aan de orde, want jongeren van 16 en 17 jaar kunnen wel degelijk een stevig eind fietsen en als hij hier toch aan wil tegemoet komen dan breidt hij het liever uit naar scholieren die jonger zijn dan 16 jaar en die meer dan tien of vijftien kilometer moeten reizen.

Mevrouw SEINEN kiest voor de vijftien kilometer variant.

De heer BATS antwoordt dat het college in het kader van dit voorstel niet met het bedrijfsleven in overleg is. Wel probeert hij het openbaar vervoer in te zetten voor het forensenverkeer van en naar bedrijven en daarover wordt wel overleg gevoerd. De informatieverstrekking over de regeling wordt meegenomen in het voorstel dat aan de staten zal worden aangereikt.

#### **10. Brief van gedeputeerde staten van 26 juni 2008 over de toekomstagenda duurzame transportbrandstoffen Noord-Nederland 2008-2011**

De heer HORNSTRA merkt op dat dit al twee keer is uitgesteld en heeft het gevoel dat dit nu mosterd na de maaltijd is, want in de andere provincies is hier al uitgebreid over gesproken. De doelstelling om over te schakelen onderschrijft spreker en hij denkt dat de meeste partijen dat wel zullen doen. Het is goed om uit te gaan van kansen in plaats van bedreigingen, maar spreker ziet toch nog wel wat beren op de weg. Het voorstel van de groen gasbussen werd afgeblazen en het eigen wagenpark van de provincie rijdt ook niet op duurzaam opgewekte energie. Welke waarborgen zijn er om de doelstellingen te halen? Hoe wordt er met eventuele tegenvallers omgegaan? Zo is de discussie over bio-ethanol een andere richting uitgegaan en is het aspect van voedselverdringing een belangrijke rol gaan spelen en dan lijkt het erop dat een aantal doelstellingen die in dit verhaal staan niet gehaald kunnen worden. Wat zijn de duurzaamheidscriteria op basis waarvan de provincie van alles wil gaan doen? De provincie moet deze nog definitief gaan vaststellen en twijfelt daar nog over, maar wil ook verder en wat hij niet wil is achteraf vaststellen dat er aan bepaalde zaken niet gedacht is. De provincie en het noorden willen voorop lopen maar wie als eerste de weg zoekt, loopt ook de meeste kans om te verdwalen en fouten te maken. Zo is er in Emmen een voorbeeld van door de overheid ingezet beleid ingezet waarbij de inzichten zijn veranderd en daardoor heeft het betreffende bedrijf een groot probleem. Hij mist in dit verhaal de groen opgewekte stroom en de auto's die in de toekomst door elektriciteit worden aangedreven. Nu heeft hij vanmorgen een artikel in de krant gelezen waaruit blijkt dat de beste vorm van energiebesparend vervoer, vervoer met behulp van groene elektriciteit is. Dat verhaal staat niet in dit stuk en spreker wil graag van de gedeputeerde weten of dit vergeten is of dat dit er ook bij meegenomen wordt.

De heer BOMHOF vraagt wat precies de status is van dit stuk. Het stuk is niet bepaald achterhaald en het is dus eerder mosterd bij de maaltijd dan na de maaltijd. De oorsprong van het stuk is het Energieakkoord van vorig jaar en daar staan de hoofdlijnen in. De gedetailleerde uitwerking staat daar niet in, dus spreker heeft het idee dat er nog wel de nodige ruimte is om hier iets over te zeggen en aandrang op het college uit te oefenen om hier nog wat aanpassingen in aan te brengen. De VVD vindt dit een

heel goed stuk, het is overzichtelijk, vrij uitputtend en geeft goed leesbaar aan wat de mogelijkheden en milieugevolgen zijn van alternatieve brandstoffen. Hij heeft toch enige aandachtspunten. Er gaat wel erg veel geld naar communicatie, het opstellen van duurzaamheidscriteria, ondersteuningsprogramma's en dat soort zaken. Hij komt daarbij op een bedrag van € 200.000,00 en dat op een totaalbedrag van € 500.000,00 en de vraag is of dat wel nodig is. Door het rijk en de media wordt al veel ondersteunende publiciteit verzorgd voor duurzame brandstoffen. Daarnaast is er een bestaande subsidieregeling als de regeling Stimulering Duurzame Energieproductie (SDE) (de opvolger van de Milieukwaliteit Elektriciteitsproductie (MEP)). Hij vraagt zich af of de provincie daar nog eens allerlei schepjes bovenop moet doen. Er wordt ook nog geld gestoken in het nuanceren van de duurzaamheidscriteria van minister Cramer en hopelijk is dat een snelle quick scan, maar de criteria staan allemaal keurig genoteerd in dit stuk en hij vraagt zich af wat daar nog aan toe is te voegen. Er wordt ook nog iets gezegd over duurzame brandstoffen en het openbaar vervoer. Nu is er de vorige commissievergadering uitgebreid gesproken over de groen gasbussen en wat hij er uit heeft gehaald is dat er kan worden volstaan met het stellen van de norm voor enhanced environmentally friendly vehicles (EEV) en voor het overige kunnen de vervoersbedrijven het dan zelf uitzoeken. Ondernemers kunnen dit binnen het kader van de EEV-norm zelf wel oplossen door te rijden op diesel of aardgas, maar het is hun eigen keuze. Daar hoeft dus van hem ook niet meer zoveel over gesproken te worden met het openbaar vervoer. De aanbeveling van de VVD is dus om al met al meer geld te besteden aan echte concrete voorzieningen. Voor de vulpunten bij de tankstations staan bepaalde bedragen genoemd die ook niet al te hoog zijn, namelijk € 30.000,00 voor een aardgasvulpunt en € 20.000,00 voor een biodieselvulpunt. Hij dringt erop aan om, gezien de belangstelling die er is bij ondernemers voor deze brandstoffen, grotere aantallen te gaan bekostigen en in ieder geval meer dan de drie stations die nu worden genoemd in het stuk aan te passen. Hoe wordt de burger hierbij betrokken? In de provincie kan wel biodiesel, bio-ethanol en aardgas als brandstof worden aangeboden, maar er moet ook een vraag zijn en de VVD wil de burger gaan stimuleren om als dat aardgas er straks is, dit ook te gaan gebruiken. Hij denkt daarbij aan een subsidie- of premiereregeling of iets ludieks waarmee Drenthe zich onderscheidt van andere provincies en daarmee de eerste burgers op een publicitair aardige manier beloont voor de overschakeling op aardgas. Bij de vulpunten voor diesel of aardgas wordt gesproken over geld voor een aanvalsplan en per vulpunt is dat soms € 10.000,00 of € 20.000,00. Spreker denkt dat dit iets met de brandweer te maken heeft en de brandveiligheid van de stations en omdat het vaak gaat om bestaande stations, vraagt hij zich af of dit geld wel nodig is. Hij vraagt daarom om dit nog eens kritisch te bekijken en als het even kan dat geld voor het aanvalsplan te steken in extra voorzieningen.

De heer LANGENKAMP wijst erop dat er in de samenvatting van het rapport staat dat er sprake moet zijn van 100.000 voertuigen op biobrandstof of elektrische aandrijving in Noord Nederland. In de brief van het college is die elektrische aandrijving helemaal verdwenen en dat is jammer, want elektrische aandrijving is een heel goed alternatief dat niet uit het oog moet worden verloren. Bovendien staat in de samenvatting ook nog onder de zaken zoals het verondersteld wordt om uitgevoerd te worden onder punt f dat er bij voorkeur sprake dient te zijn van elektrisch aangedreven voertuigen. Hoe komt het dat het elektrische verhaal helemaal is verdwenen, want dat is toch vijftig procent van de oplossing?

De heer VAN BERKUM pleit voor ambitieuze doelstellingen als het gaat om de manier waarop om wordt gegaan met de schepping en in dit plan leest hij die ambitieuze doelstellingen. Hij is blij met de focus op netto en meetbare resultaten, positieve economische effecten en concrete investeringen. De kosten voor de provincie bedragen ongeveer € 500.000,00 en daarvan wordt slechts € 270.000,00 besteed aan concrete investeringen en de rest aan communicatie, kennisuitwisseling, onderzoek, advies en planmakerij. Bijna de helft van dit geld levert dus geen concrete CO2-reductie op, maar er worden wel veel ambtenaren en adviseurs aan het werk gehouden. Dat is een scheve verhouding en hij vraagt zich af of dit indicatief is voor de overige € 25 miljoen die er nog zal worden geïnvesteerd in het Actieprogramma klimaat en energie. Verder wordt er niet veel aandacht besteed aan innovatie, althans dit punt staat er niet duidelijk in. Natuurlijk is het nodig bestaande technieken een steuntje in de rug te geven,

maar voor een echte omslag en baanbrekende resultaten zijn nieuwe, nog onbekende oplossingen nodig. Of is innovatie geen provinciale taak?

De heer LAMMERS vindt de energiewereld energiek en dynamisch. In juni 2008 werd nog een energiebesparingsproject goedgekeurd met een lange terugverdientijd die alleen nog maar korter kon worden. Ook was er nog een overzichtelijke bijmengingsregeling van biobrandstoffen en was er een nieuwe SDE-regeling als opvolger van de MEP-regeling. Inmiddels is het november, is de olieprijs bijna door drieën gedeeld en de ambities voor bijmenging van biobrandstoffen werden flink teruggeschroefd. Er was gereede twijfel aan het duurzame karakter van biobrandstof. Hij voorspelt dat deze bewegingen zich in de toekomst zullen blijven herhalen, al zal uiteindelijk de lange termijntrend van energieprijzen oplopend zijn. Wat kan hij daaraan doen? Eigenlijk niets, maar wat wel kan is het onderscheid maken tussen de waan van de dag en de onvermijdelijke lange termijntrends. Meer dan een eeuw lang heeft de oliewereld de toenemende vraag naar olie kunnen beantwoorden met een toenemend aanbod en volgens vele deskundigen komt het moment dat die toenemende vraag niet meer met olie kan worden beantwoord, snel dichterbij. Wellicht dat dit in de komende tien jaar al gebeurt. Voor gas ligt een dergelijk omslagpunt nog wat verder weg. Het proces wordt nog versterkt door de opkomende economieën in Azië. Olie is niet de enige vorm van fossiele energie, maar waar bij elektriciteitsopwekking zich alternatieven voor opwekking met fossiele brandstof aandienen, blijft olie nog altijd de dominante transportbrandstof. Het CDA staat dan ook in beginsel positief tegenover het gepresenteerde 100.000 voertuigenplan. Hij heeft daarvoor twee redenen namelijk het op grotere schaal beschikbaar maken van niet op minerale olie gebaseerd transport en als Noord Nederland voorop wil blijven lopen en zich wil onderscheiden als Energy Valley dan moet het nu meters gaan maken en plannen als deze aanpakken. Het CDA spreekt deze steun uit, ondanks alle genoemde onzekerheden en om zoveel mogelijk van de waan van de dag af te komen en dingen te gaan doen die goed zijn voor energiezekerheid, economie en ecologie. Hij maakt wel enkele kanttekeningen. Er moet zo snel mogelijk een algemeen geldend duurzaamheidstoetsingskader komen, want dat geeft houvast en houdt oeverloze discussies buiten boord. Hoe ziet het college op dit moment deze ontwikkeling? Ook moeten de mogelijkheden met de gebieden in Duitsland vlak over de grens worden onderzocht, want die mogelijkheden kunnen een impuls betekenen voor het binnenslepen van Europese subsidies. Bovendien loopt Duitsland op diverse gebieden voor en kan de provincie daarbij aanklappen. De noordelijke samenwerking verdient, ook met Energy Valley de warme steun. Is het de bedoeling om ook samenwerking met het bedrijfsleven van de grond te doen komen? Is daarvoor de kennis aanwezig? Hij vindt het jammer wanneer dit prima initiatief verzandt in studies over studies en vele in fraaie pastelkleuren uitgevoerde boekjes en bureaucratie. Houdt het simpel en doelmatig, stel een projectleider voor Noord Nederland aan en stel eenvoudige doelen die tenminste jaarlijks worden gemeten. Voorbeelden van die te meten grootheden zijn het aantal voertuigen op biobrandstof per jaar tot 2015, het aantal aardgasvulpunten, de hoeveelheid getankt aardgas, de hoeveelheid die hiervan wordt gedekt door groen gas en hoeveelheden getankte overige biobrandstoffen. Zo zou elk genoemd deelproject zijn eigen meetbare doelstellingen moeten hebben. Een maal per jaar kan dan aan de staten worden gerapporteerd over de voortgang van de projecten, kan worden gekeken of er nog steeds voldoende wordt gescoord en of er aanleiding is tot bijstelling. Juist nu er zoveel onzekerheden zijn in de wereld, heeft de provincie de kans visie te tonen door met goede plannen te komen. Wat het CDA betreft moet er dus aan de slag worden gegaan met dit plan. Hoe staat het met het toetsingskader en wat gaat het college daaraan doen? Wil het college kijken naar mogelijkheden voor samenwerking met het bedrijfsleven en over de grens in Duitsland? Wil het college aan de hand van kwantitatieve doelstellingen zoals daarnet beschreven laten afrekenen? Welke targets moeten er dan worden gesteld?

Mevrouw DATEMA merkt op dat het gebruik van duurzame alternatieve brandstoffen nauwelijks verbetering brengt in de CO<sub>2</sub>-uitstoot, hoewel deze nu wel wordt verminderd. Het grote nadeel van duurzame transportbrandstoffen zoals koolzaad is dat waar koolzaad gezaaid wordt, er geen plaats is voor het verbouwen van groenten en voedsel. Dit doet de prijzen van voedsel stijgen. Hoe zit het precies met de

inzet op electriciteit, waterstof en Tesla? De overige ontwikkelingen die er gaande zijn moeten goed in de gaten worden gehouden.

Mevrouw KLIP heeft gehoord dat de heer Hornstra twijfelt of bepaalde doelstellingen worden gehaald. Spreekster deelt die twijfel, want er moet heel veel gebeuren en plannen wijzigen heel snel. Zo heeft minister Cramer op aangeven van Europa heel snel de bijmengingsregeling weer naar beneden bijgesteld. Bovendien ontwikkelt de techniek zich enorm snel en zij is het ermee eens dat het rijden op stroom de toekomst zal zijn van het vervoer. Het klopt dat elektriciteit is verdwenen uit de begeleidende brief die de commissie heeft ontvangen, maar het staat wel een aantal keren in het stuk genoemd. Op dit moment wordt er gewerkt met de eerste generatie biobrandstoffen in een samenwerkingsproject tussen de drie noordelijke provincies. Drenthe heeft aangegeven voor wat betreft de vulpunten voor biodiesel en bio-ethanol even een pas op de plaats te willen maken en even een checklist te willen maken, want de discussie hierover gaat door. Daardoor ontstaat aan de ene kant de discussie dat de provincie niets kan doen omdat niets zeker is, terwijl aan de andere kant ook geldt dat er sprake is van een transitieperiode waarin het mogelijk is om fouten te maken. Natuurlijk zullen er dus fouten worden gemaakt en verkeerde keuzes, maar op het moment dat de provincie zich realiseert dat er fouten worden gemaakt, dan moet er natuurlijk wel worden gestopt. Aan de andere kant levert een transitieperiode de basis voor nieuwe ontwikkelingen. Met de tweede generatie biobrandstoffen, waarbij uit houtachtige gewassen bio-ethanol wordt gehaald, is de techniek al heel ver. Er is dan minder goede landbouwgrond nodig. De voedselproblematiek was één van de redenen dat Europa de bijmengingsregeling naar beneden heeft bijgesteld, maar aan de andere kant is er inmiddels uitgerekend waarom de voedselmarkt stagneert en dan heeft dat slechts voor minder dan één procent te maken met het gebruik van landbouwgronden voor de productie van biobrandstof en veel meer over hoe de mondiale voedselmarkt is georganiseerd. Bij de duurzaamheidscriteria zijn de criteria van mevrouw Cramer ook gebruikt en die spelen zich voor een deel op wereldschaal af. Het college heeft een onderzoek laten doen, waarbij de marktpartijen, zoals dealers, producenten, maatschappelijke organisaties en kennisinstututen een aantal vragen is gesteld over hoe er tegen de huidige en toekomstige generatie biobrandstoffen wordt gekeken. Het college trekt daar heel constructief - dus ook samen met de Milieufederatie - in op en ook de drie noordelijke provincies begrijpen heel goed dat zij wel vooruit moeten gaan. Dit onderzoek is gereed en aan dat onderzoek zit een checklist gekoppeld die zij 3 december 2008 in het portefeuillehoudersoverleg zal bespreken en die daarna naar de commissie zal worden toegestuurd. Daarbij gaat het nog niet over de manier waarop nog veel slimmer in deze provincie al het groen daadwerkelijk kan worden omgezet in energie, waarbij te denken valt aan het biomassaverhaal, de reststromen van terreinbeheerders en boeren en de GFT van gemeenten. Er moet wel over worden nagedacht hoe ook dit hieraan kan worden gekoppeld. De duurzaamheidscriteria zullen dus naar de commissie worden gestuurd en die zijn zoveel mogelijk lean en mean.

De heer BOMHOF vraagt of die duurzaamheidscriteria ook kunnen inhouden dat bio-ethanol pas wordt gestimuleerd door de provincie wanneer de tweede generatie er is.

Mevrouw KLIP antwoordt dat zij het lijstje nog niet heeft gezien en zij weet dit dus niet. Haar persoonlijke mening is dat er niet massaal en ongelimiteerd moet worden doorgedaan met de ontwikkeling en productie van biobrandstoffen terwijl daarin fouten worden gemaakt en er een andere veel meer innovatieve methode is om deze brandstoffen te produceren. De commissie krijgt het lijstje met duurzaamheidscriteria zo spoedig mogelijk toegestuurd. Dat er een groot fiscaal en financieel probleem is met Sanoil erkent spreekster, maar zij zou dit bedrijf zo hebben ingericht dat dit bedrijf moeiteloos had kunnen overstappen van koolzaad naar slachtafval en afgewerkt frituurvet.

De heer HORNSTRA merkt op dat het hem erom gaat dat de overheid een bepaalde intentie heeft waar het bedrijfsleven op inspeelt en als die intentie dan wijzigt door allerlei ontwikkelingen dan kunnen kleinere bedrijven daardoor in de problemen komen. Hij benadrukt dan ook de noodzaak tot betrouwbaarheid van de overheid en dat is in de energiediscussie een groot probleem, want de overheid is geen

betrouwbare partner voor bedrijven die investeren in innovaties. Er zijn meerdere momenten waarop meerdere overheden geen consistent beleid voeren tegenover producenten van duurzame energie en duurzame brandstoffen.

Mevrouw KLIP merkt op dat de rijksoverheid in de discussie over koolzaad en bio-ethanol geen betrouwbare partij is geweest en dat is inderdaad een probleem. De SDE-regeling als opvolger van de MEP-regeling was ook niet erg consequent en consistent, dus zij is het met de opmerking van de heer Hornstra wel eens. De status van dit stuk is een stuk dat ter kennisname is en niet ter goedkeuring, aangezien dit onderdeel uitmaakt van het Energieakkoord Noord Nederland, waar het nog niet zo gedetailleerd in benoemd staat als in het Programma klimaat en energie en ook minder gedetailleerd dan wat de staten deze zomer hebben goedgekeurd, maar het feit dat dit ter instemming voorligt betekent niet dat zij niet graag naar de commissie luistert en de gemaakte opmerkingen niet meeneemt. De heer Van Berkum zegt iets over de verdeling van het geld en zij deelt de mening dat het geld vooral in concrete voorzieningen moet worden gestoken, maar zij is het er niet mee eens dat het bedrag van € 230.000,00 alleen maar opgaat aan ambtenaren en adviesbureaus, want daar zit voor een deel ook innovatie in. De bedoeling was om het katalysatorcentrum in Leeuwarden op te richten waar ondernemers bij elkaar konden worden gebracht en onder regie van de overheid subsidies konden worden losgepeuterd en innovatie op gang kon worden gebracht. De subsidieregeling Unieke Kansen (UKR-regeling) die daarvoor is aangevraagd is niet gehonoreerd en het centrum is er dan ook nog niet. Dit is overigens wel een van de manieren om te proberen het bedrijfsleven te trekken en te prikkelen om innovatie tot stand te brengen. Dat er al veel subsidieregelingen bestaan, klopt. Center Novem is bezig met een tweede regeling op het terrein van alternatieve brandstoffen bij tankstations, maar dat duurt alleen vrij lang en de drie noordelijke provincies zijn in overleg met Center Novem bezig om vooruitlopend hierop sneller een noordelijke subsidieregeling tot stand te brengen. Daar is het noorden heel ver mee, maar het moet wel in lijn zijn met wat het rijk wil gaan doen en het noorden start dus eerder dan de nieuwe subsidieregeling van het rijk. Deze regelingen zullen dan later in elkaar worden geschoven. De bedragen die onder de tien programma's zijn genoemd, betreffen richtbedragen. Het geld zal dan ook zoveel mogelijk moeten worden ingezet op plaatsen waar het direct effect heeft op de werkvloer of in innovatie. Het idee om de burger hier ook bij te betrekken door middel van een premie- of subsidieregeling is een idee waar zij over na zal denken, maar ook hier geldt dat Amen geen Amsterdam is. Zij ziet dat deze maatschappij steeds meer wordt geëlektrificeerd, maar dan moet die elektriciteit wel groen worden opgewekt en dat is naast de beroerde toestand van de tuinbouw in Zuidoost Drenthe ook een van de redenen waarom er snel met geothermie moet worden begonnen, aangezien er een beproefde Kalinatechniek is die nog nauwelijks wordt toegepast en waarmee via aardwarmte groene stroom kan worden opgewekt en dat zou voor dit gehele gebied veel soelaas bieden. Over samenwerking met aangrenzende gebieden in Duitsland worden al gesprekken gevoerd. Bekend is dat er heel veel biomassa over de Duitse grens is en voor de gebieden net over de grens is het noorden van Nederland aantrekkelijker qua vervoer dan de rest van Duitsland. Zij weet niet hoe precies de situatie op dit moment met betrekking tot het innovatiecentrum voor overheid en bedrijfsleven in Leeuwarden precies is. Het is verstandig om meetbare doelstellingen (SMART) aan de verschillende projecten te koppelen en dat past ook bij de doelstelling van het 100.000 voertuigenproject.

## TWEEDE TERMIJN

De heer LAMMERS merkt op dat de ideeën die er bestaan over duurzame energie niet echt duurzaam zijn. Een paar jaar geleden werd gedacht dat waterstof het helemaal was, vervolgens was het biodiesel en nu is het weer aardgas. Overmorgen is het misschien weer elektriciteit en de ideeën buitelen over elkaar heen. Spreker denkt dat elektriciteit een winnaar wordt, maar wie zegt dat het de enige winnaar zal zijn? Hij pleit voor de aardgasvulpunten bij tankstations, want in Duitsland zijn er al meer dan 800 van. Ook in Australië rijden auto's op aardgas en de combinatie met groen gas geeft effecten in de CO<sub>2</sub>-reductie die bijna niet te overtreffen zijn. Daar kan best meer op in worden gezet. Mevrouw Datema gaf aan dat moet worden opgepast voor voedselverdringing en dat heeft spreker ook willen aangeven met

zijn pleidooi voor een duurzaamheidstoetsingskader. Het is zaak om zo snel mogelijk over te schakelen naar een tweede generatie biovergisters.

De heer LANGENKAMP is blij dat de gedeputeerde erkent dat stroom de toekomst is, maar waarom staat daar dan zo weinig over in het uitvoerings- en actieplan? Bij aanbesteding van openbaar vervoer wordt gesproken over diesel of groen gas. De elektrische bus die nota bene in het noorden wordt geproduceerd komt daarbij niet of nauwelijks aan bod. Hoe is het mogelijk dat een dergelijke bus niet in Noord Nederland rijdt, maar wordt uitgevoerd naar Turkije?

Mevrouw KLIP antwoordt ten aanzien van de criteria van de heer Lammers dat dit ook de achtergrond was van de door haar gemaakte opmerkingen daarover. Mevrouw Cramer heeft enige tijd geleden haar auto op aardgas weg gedaan omdat zij niet verder kwam dan Boskoop en de verdere uitrol van aardgasstations past dan ook bij de IPO-afspraken om dit zo snel mogelijk te doen. Dat kan ook, want het bedrijfsleven staat te trappelen om dit op te pakken. Dat geldt in iets mindere mate ook voor groen gas en daar is in het kader van de concessie over gesproken. Zij hoopt daar te zijner tijd bij de commissie op terug te kunnen komen. Op elektriciteit wordt dus volop ingezet en tijdens haar studie heeft spreekster geleerd dat elk onderzoek geen eindpunt is, maar een startpunt van nieuwe inzichten en dat geldt ook voor de agenda voor duurzame transportbrandstoffen, want het gaat razendsnel. Dat heeft als nadeel dat ondernemers nauwelijks zekerheid hebben over waarin zij moeten investeren, maar op gebied van nieuwe inzichten heeft dat voordelen. Op de vraag over de elektrische bus kan zij geen antwoord geven. Zij kent wel de Phileasbus, maar zij had het idee haar nek al behoorlijk ver te hebben uitgestoken met het voorstel van de heer Bats en spreekster over de groen gasbussen dat de vorige keer aan de orde is geweest. Op een gegeven moment wordt er met een concessie gestart en gaat dat traject zijn eigen gang. Dat elektrisch vervoer een steeds belangrijker plaats gaat krijgen in de discussie over duurzaam transport, is haar wel duidelijk.

De heer LANGENKAMP merkt op dat het Phileasproject al tien jaar bestaat, dus misschien kan bij de aanbestedingsuitvraag ook de mogelijkheid worden ingebouwd om de elektrische bus mee te laten doen.

Mevrouw KLIP denkt dat dit, gezien het tijdsplan voor het aanbestedingstraject, niet meer kan. Zij zal dit in ieder geval aan de heer Bats doorgeven.

#### **11. Statenstuk 2008-358; Ontwerp-Besluit vaststelling doelen en maatregelen oppervlaktewaterlichamen en grondwaterlichamen in Drenthe op grond van de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW)**

De heer FOKKENS had bij de behandeling van dit onderwerp in april 2008 gerede twijfels over dit besluit op zowel procedureel als inhoudelijk vlak. Toen door zijn fractie werd ingebracht waarom dit onderwerp niet in één keer kon worden behandeld, werd door het college geantwoord dat water zich niet aan grenzen stoort en dat dit onderwerp met het rijk en andere provincies moest worden afgestemd op basis van de beslisnota die eerder was uitgekomen over grondwater in Noord Nederland. Hij begreep toen dat het niet anders kon dan zo. Hij had ook inhoudelijke twijfels want van wat in april voorlag vond hij de ambities te laag en de meetdoelen niet eenduidig en te grofmazig. Wanneer doelen niet duidelijk zijn dan is later voor de staten controle niet goed mogelijk en werden doelen te veel opgehangen aan het uitgangspunt van haalbaarheid en betaalbaarheid. Ook vond hij dat de doelen toen te ver uitgesmeerd zouden konden worden tot ver in 2027. Na toezeggingen in april 2008 is zijn fractie uiteindelijk toch akkoord gegaan onder het beding dat het gaat om een minimumniveau aan doeleinden en onder de toezegging van het college dat zaken die voor de PvdA toen nog twijfelachtig waren in oktober of november duidelijker zouden zijn. Spreker zal nu eerst ingaan op het stuk van het college en zal daarna ingaan op de brief van de Milieufederatie Drenthe. Hij had liever gezien dat in één keer de hogere ambities hadden kunnen worden meegenomen, zodat hij daar niet pas in maart 2009 aan toe zou komen vanuit de be-

handeling van het nieuwe POP III, maar hij snapt dat dit nu niet kan vanwege de afstemming met het rijk. Dat blijft hij jammer vinden, want dan had meteen een versnelling kunnen worden aangebracht. Hij blijft van mening dat bij de beleidsplannen moet worden uitgegaan van het adagium “eerst beleid en dan geld” en niet andersom, vanwege het risico dat er een omgekeerde prioritering komt. Of haalbaar ook betaalbaar is, moet niet direct worden opgeschoven naar de daaropvolgende planperiode en moet worden losgekoppeld van wat er verplicht gedaan moet worden vanwege de regelgeving uit Brussel. Dat laatste ziet hij immers als een minimumniveau. Hij is bang om anders in de fuik te lopen dat in maart 2009 bij de behandeling van POP III gezegd zou kunnen worden dat de PvdA toen al akkoord is gegaan met de ambities die in dit stuk staan. Graag hoort hij hier een reactie van het college op. Als hij kijkt naar het huidige project dan zijn de doelen, de meetgegevens en de schattingen eenduidiger en fijnmaziger, zodat de doelbepaling voor de staten beter is te doen en daardoor de controlefunctie van de staten beter kan worden uitgeoefend. Nu de doelen duidelijker zijn dan in april 2008, wordt er hier en daar op gewezen dat er op maatregelniveau nog nader onderzoek nodig is, bijvoorbeeld op het punt van grondwaterverontreiniging, of dat voor die maatregelen nog aanvullende middelen nodig zijn. Hij gaat ervan uit dat het college hem regelmatig informeert over de uitkomsten waar nader onderzoek nog nodig is. Graag hoort hij hierop een reactie van het college. In april is door diverse andere fracties naar voren gebracht dat het verhaal te eenzijdig een verhaal van kosten was en te weinig van investeringen en baten, waarbij de kost voor de baat uitgaat. Toen al is door de gedeputeerde toegezegd dat in het kader van de Structuurvisie een maatschappelijke kosten- en batenanalyse zou worden gemaakt. Het is positief dat de Milieufederatie daarop direct de handschoen heeft opgepakt door een eerste stap te zetten, zowel qua modelmatig denken om kosten te zien als investering voor tal van maatschappelijke baten, maar ook een eerste stap voor een maatschappelijke kosten- en batenanalyse op één aspect van de nieuwe Structuurvisie, namelijk het aspect van water. Hij is benieuwd wanneer de toezegging van het college wat betreft de maatschappelijke kosten-batenanalyse naar hem toekomt in het bredere kader van de Structuurvisie. In reactie op de Milieufederatie ziet hij wel dat het een eerste stap is en snapt wel dat het model mank gaat aan het feit dat er te veel wordt gedacht vanuit het idee dat de BV Drenthe een gesloten huishoudboekje is waar eenvoudig baten tegen lasten kunnen worden weggestreept, maar toch ziet hij dit als een goed denkmodel omdat dit zijn blik vanuit een hoger gezichtspunt over het landschap kan verheffen dan eenzijdig vanuit een laag bij de gronds niveau van directe kosten. Het model is ook bruikbaar voor de discussie over de nieuwe Structuurvisie. Hij is het eens met de in april door de Milieufederatie naar voren gebrachte adviezen.

De heer LAMMERS vraagt zich af wat er op 2 april 2008 ook al weer is besloten over de ingewikkelde KRW. Spreker moest de historie er weer bijhalen. Hij heeft ingestemd met de ecologische doelen voor oppervlaktewater voor de periode 2009-2015, alsook voor de ecologische doelen voor de twee daaropvolgende planperiodes, met dien verstande dat de doelen van de laatste twee periode te zijner tijd zullen worden geijkt met behulp van het dan vigerend provinciaal omgevingsbeleid. Ook hebben de staten ingestemd met de geschetste extra lastenontwikkeling ten gevolge van de KRW, te weten een half tot één procent. Daarnaast stemden de staten in met grondwaterdoelen, maatregelen en kosten. Bij het vormen van een nieuw omgevingsbeleid wordt nadrukkelijk gekeken naar ontwikkelingen op het gebied van klimaat, energie en Waterbeheer 21 (WB21). Ook dat is een onderdeel van het besluit en al dan niet hogere ambities kunnen ook in het nieuwe omgevingsbeleid een plaats krijgen. Waar staat de provincie dan nu vandaag? Doelen voor grond- en oppervlaktewaterlichamen worden in voorliggend besluit ter instemming van de staten aangeboden. Vervolgens zal dit ontwerpbesluit de inspraak ingaan en de uitkomsten zullen worden verwerkt in de nieuwe Structuurvisie. Op zich is dit een helder proces en het college verdient alle lof deze weerbarstige materie zo eenvoudig mogelijk te hebben uitgewerkt. Het college poneert de stelling dat het stellen van hogere doelen in de planperiode veelal niet realistisch is voor wat betreft haalbaarheid en betaalbaarheid. Het huidige POP II is uitgangspunt voor het formuleren van doelen en maatregelen voor de eerste planperiode en dan heel specifiek de functies van POP II, zoals wonen, landbouw, veeteelt en recreatie en het CDA kan zich daar op zich vinden. Hij heeft echter een heel belangrijke vraag, namelijk of het college kan uitleggen dat daar waar POP II uitgangspunt is geweest voor het formuleren van doelen er straks een nieuwe Structuurvisie wordt gemaakt die eigen-



lijk tegelijkertijd ook een provinciaal waterplan is op dat aspect. Hoe spelen deze twee naast elkaar mee tot 2015? Dat wil spreker graag heel precies weten. De fysisch-chemische parameters zijn ondersteunend en instrumenteel. De ecologisch-biologische doelen staan voorop. Echter landelijk zijn er voorstellen voor normering gedaan en deze zeggen iets over de mogelijkheden die dan voor flora en fauna volstaan. Het CDA maakt zich vooral zorgen om de fosfaatsnormen. Het lijkt erop dat niet alleen het doel maar ook het middel tot absolute doelstelling is verheven. Dat kan niet zomaar zonder meer de bedoeling zijn. Navraag bij leden van het algemeen bestuur van zijn eigen waterschap heeft spreker geleerd dat in deze besturen de fosfaatsnormen niet aan de orde zijn geweest. Zijn de normen ambtelijk vastgesteld of is er ergens een gerichte belangenafweging geweest op politiek niveau? Is het bekend dat fosfaatsnormen soms onbillijk kunnen uitwerken? Wat kan bijvoorbeeld een agrariër doen aan fosfaten die door natuurlijke mineralisatie ontstaan, bijvoorbeeld in veengebieden? Spreker heeft er geen verstand van, maar mensen die dat wel hebben zeggen dat dit gebeurt. Is het college bereid om voor de eerste planperiode daar eventueel wat soepel mee om te gaan zonder afbreuk te doen aan de ecologische doelen? In de provincie Utrecht heeft men toch enige moeite met die landelijke standaardnormen en zijn er wat problemen met hogere natuurlijke achtergrondbelastingen. Kan het college daar nog even naar kijken voordat dit in de staten wordt behandeld en of dat tot onbillijkheden voor deze provincie leidt? Soms heiligt het doel de middelen, maar als het middel verwordt tot doel dan is daar voor het CDA weinig heiligs aan.

De heer TIMMERMAN heeft een aantal maanden geleden uitvoerig gesproken over een ontwerpbesluit met daarbij een technische onderbouwing, met daarin omschreven de doelen, maatregelen en kosten. Hij kan zich in hoofdlijnen vinden in dat wat nu voorligt, maar de VVD wil in het kader van de besteding van gelden wel graag slim investeren. Pilots ten behoeve van innovatie voor de verdere periode, juicht hij van harte toe. In het stuk staat een aantal situaties met doelen, maatregelen welke genomen moeten worden, maar wie bepaalt dan de prioriteiten en hebben de staten daar nog invloed op? Weliswaar is het een uitvoeringszaak, maar spreker maakt wel verschil tussen de effecten van het afkoppelen van overstorten, bijvoorbeeld bij de Drentse Aa of het Eelder- en Peizerdiep, en een stuk natuurlijk onderhoud elders, want dat eerste vindt hij veel belangrijker. Dit heeft namelijk wat meer effect. Wordt in dit verhaal ook rekening gehouden met waterbergingsopgaves, zoals bij Meppel, Coevorden en in de voorlanden van Steenwijk? Zijn er ideeën voor bijvoorbeeld groenblauwe diensten tussen ecologische kwetsbare gebieden en economische belangen van de agrarische sector en de recreatiesector? De Milieufederatie Drenthe heeft een keurige kosten-batenanalyse gemaakt en spreker heeft dat ook bekeken, maar wacht eigenlijk liever de kosten-batenanalyse van het college af. Hij is positief over dit stuk maar hamvraag blijft voor hem wie de vinger aan de pols houdt.

Mevrouw DATEMA vraagt of de staten in hun controlerende rol tussentijds worden geïnformeerd of de einddoelen zullen worden gehaald en hoe dat gaat gebeuren. Wellicht dat deelprojecten in verband met de relatief hoge werkloosheid in Drenthe, naar voren kunnen worden gehaald. Is het haalbaar om dit niet uit te smeren over die hele lange termijn, maar sommige stukjes korter te maken zodat mensen aan het werk kunnen?

De heer FOKKENS vraagt hoe de SP dat wil bekostigen.

Mevrouw DATEMA antwoordt dat er aan het hele verhaal een kostenplaatje zit. Wat maakt het uit of de kosten worden uitgesmeerd over de gehele periode of dat het geld niet wordt uitgesmeerd over de hele periode en er direct aan de slag wordt gegaan?

De heer MEDEMBLIK merkt op dat de KRW lastig is te implementeren. Planning en inbreng vanuit verschillende overheidslagen maakt het lastig hier te acteren als afzonderlijke provinciale overheid. Het hangt allemaal met elkaar samen en vanuit verschillende langens gaat de procedure van start. Dat betekent dat er op hetzelfde moment verschillende trajecten lopen. Dat is lastig want als er ergens kritiek komt valt de hele opzet om. Helder is dat op rijksniveau wordt gekozen voor een minimale insteek en

het gaat om het neerzetten van doelen die haalbaar en betaalbaar zijn. De waterschappen gaan deze uitvoeren en het rijk heeft op haar beurt weer contact met Brussel. De ambitie is over het algemeen laag en spreker rekent erop dat in het nieuwe omgevingsbeleid met een hogere doelstelling en ambitie gewerkt gaat worden voor landschap, milieu en water en daarop wil hij een reactie van het college.

De heer LANGENKAMP heeft ook in het voorjaar gevraagd hiermee aan de slag te gaan, maar hij ziet doelen als uitgangspunten. Spreker vindt het ook prima afspraken te maken over minimale doelen, want het gaat hem erom dat de lat hoog wordt gelegd en in verband met de nieuwe Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) mag dit verhaal niet beperkend zijn voor de uitwerking van de nieuwe Structuurvisie. Dat is in het voorjaar ook al beloofd en toen werd gesproken over het haasje over effect, maar het is de vraag hoe dat werkelijk uitpakt. Hij wil dan ook dat er ergens iets staat aangegeven dat dit minimale doelen zijn. Hij vindt het zorgelijk dat er staat dat er zeer hoge concentraties bestrijdingsmiddelen van nitraat zijn en dat gaat om de deklaag Rijn Oost. Wordt hierop actie ondernomen?

Mevrouw KLIP antwoordt dat eind april uitvoerig over dit traject is gesproken. In het voorliggende stuk staat niets anders dan wat er is besloten in april 2008. Het enige wat er gedaan is, is dat het stuk is gegoten in de verplichte format van het rijk en er zijn rapportcijfers aangebracht op die meetlat. Uiteindelijk is landelijk de afspraak gemaakt dat de functies die er in de huidige omgevingsplannen zitten richtinggevend zijn voor de doelen die worden geformuleerd en die doelen worden bepaald door de maatregelen die zullen worden genomen. Of het haalbaar en betaalbaar is, is iets waarover is gesproken in de gebiedsgroepen die alle waterschappen in het leven hebben geroepen. In die gebiedsgroepen zaten vertegenwoordigers van de landbouw, recreatie, Milieufederatie, gemeenten. Die functies waren ook gekoppeld aan het begrip significante schade en dan gaat het erover dat er bijvoorbeeld niet ineens dijken worden weggehaald of dat de boel overhoop wordt gehaald op locaties waar grootschalige landbouw is. Dat is het kader dat van de kant van het rijk is meegegeven en binnen de gebiedsgroepen is hier een gebiedsgerichte invulling aan gegeven. Wat nu wordt vastgelegd in het deelstroomgebiedbeheersplan tot 2015 is op basis van het huidige POP. In het nieuwe POP vindt dit deelstroomgebiedbeheersplan een plaats, maar tegelijkertijd is de wens om in het visiedeel hogere ambities te formuleren voor de deelstroomgebiedsperiode 2015-20121. Wat er wordt gedaan is dat dit in POP III terecht komt, maar tegelijkertijd geeft het college aan eigenlijk wel wat meer te willen en dat kan worden verwoord in het visiedeel van het omgevingsplan. Wat is dan de basis voor die ambitie? Dat is de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) die zij de vorige keer de commissie heeft toegezegd. Het college is er hard mee bezig en het concept is eind van het jaar klaar. Dat loopt mee in het hele schema van de nieuwe Structuurvisie. Wanneer iedereen het, los van de MKBA en de kosten voor het rijk, eens is over dat er eigenlijk iets anders moet worden gedaan bovenop dat wat hier in staat, dan kan dat. Een goed voorbeeld hiervan is de Hunze. Dat was een landbouwgebied en daar is veel gedaan op het gebied van natuurontwikkeling, schoner water et cetera. Een ander recenter voorbeeld zijn de plannen rond het Schonebekerdiep. Dat is een landbouwgebied maar iedereen was het erover eens dat daar iets werd gewenst en alle partijen zijn op die manier tot de huidige plannen voor het Schonebekerdiep gekomen. Het kan dus wel maar dit wordt niet meegenomen in het stroomgebiedbeheersplan als verplichting naar Brussel.

De heer TIMMERMAN vraagt of hierin ook de groenblauwe diensten worden meegenomen.

Mevrouw KLIP antwoordt bevestigend want dat is een van de dingen die ook in het collegeprogramma staat. Er zal een kader groenblauwe diensten worden ontwikkeld en er zijn goede voorbeelden van in het land. In de praktijk blijkt dat niet altijd even ideaal te werken als dat het er op papier uitziet, maar de elders verworven kennis en de eigen visie neemt het college mee en de groenblauwe diensten worden daarbij betrokken. De essentie is dat die groenblauwe diensten pas aantrekkelijk zijn voor ondernemers als deze langer dan zes jaar duren. Tot nu toe gaat het in de provincies die wat verder zijn dan Drenthe voornamelijk nog om groene diensten. Het is moeilijk om ook blauwe diensten of groene en blauwe diensten te koppelen, maar ook dat concept ligt eind dit jaar begin volgend jaar voor, dus ook dat wordt

meegenomen in het gehele traject. Dat de norm is datgene wat haalbaar en betaalbaar is, is een norm die voor alle partijen geldt. Niets verhindert deze unit om te zijner tijd meer te gaan doen, maar dat moet in de nieuwe Structuurvisie en dat moet worden gedaan op basis van een onderbouwing. Wanneer de commissie naar de maatregelen kijkt dan staat daar al dat er voor sommige zaken geldt dat dat wat gedaan moet worden gelijk is aan de norm die Brussel stelt. Voor andere maatregelen geldt dat de provincie deze zelf kan bepalen en dus een eigen minimumniveau kan vaststellen en bepalen welk traject wordt ingegaan.

De heer LANGENKAMP merkt op dat hij graag in het besluit zou zien dat dit minimale uitgangspunten zijn. Dan is het college van alle discussies per deelgebied in één keer af.

Mevrouw KLIP merkt op dat dit al precies in de factsheets staat en zij hecht eraan om exact de formuleringen en de cijfers te gebruiken zoals die landelijk zijn vastgesteld. Spreekster kan zich niet aan de indruk onttrekken dat zowel de verslagen van de bijeenkomsten in april als het verslag van deze bijeenkomst duidelijk maakt dat zowel de staten als het college ambitieuzer zijn dan nu binnen het rijkskader is geformuleerd. Uit de brief van de Milieufederatie blijkt dat dit als een eerste stap wordt beschouwd naar een volwaardig MKBA. Zo ziet het college dit ook, maar hanteert bij het MKBA een iets andere, breder landelijk geaccepteerde systematiek. Dit wordt er echter wel bij betrokken. Zij weet wel iets over fosfaatnormen maar niet genoeg. Kan er aan pilots worden gedaan en zijn er innovatiemogelijkheden voor het bedrijfsleven? Het aspect van innovatie is juist een van de redenen dat ook het rijk heeft aangegeven dat een fasering tot 2027 mogelijk was. Dat geldt niet alleen omdat de provincie zich dan niet meer net als bij de KRW ophangt aan Brusselse regelgeving, maar ook omdat er tot 2027 de mogelijkheid is om maatregelen te nemen en deze mee te nemen in het vervolg. Mevrouw Datema wil alles naar voren halen en natuurlijk combineren de waterschappen met name al de maatregelen in het kader van de KRW met Waterbeheer 21<sup>e</sup> eeuw (WB21) en vorige week is het convenant van het Meppelerdiep getekend en daar worden kwantiteit en kwaliteit gecombineerd met de inrichting van klimaatcorridors en het tegengaan van verdroging in het Dwingelerveld. Natuurlijk worden er dus zaken aan elkaar gekoppeld, maar dingen kunnen niet ongelimiteerd naar voren worden gehaald want dat heeft te maken met de beschikbare menskracht en ook met het beschikbare geld, want iedereen werkt met begrotingen. Het klinkt dus heel mooi, maar in de praktijk is het minder reëel. In de gebiedsgroepen is gesproken over volgorde van de te nemen maatregelen, zoals over afkoppelprojecten. Dat heeft ook te maken met wat haalbaar is, want voor sommige zaken moeten grondaankopen worden gedaan en dat kan niet altijd. Het heeft ook te maken met de beschikbare financiële middelen. De commissie kan één keer per zes jaar de vinger aan de pols houden wanneer er een nieuw deelstroombeheersplan moet worden gemaakt en daar worden de staten bij betrokken. Ook krijgt de commissie de voortgang van een aantal zaken te horen. Bij de afkoppelprojecten zijn ook nog twee andere overheden betrokken, namelijk zowel de gemeenten als de waterschappen. Zij hebben ook een democratisch gelegitimeerde volksvertegenwoordiging in hun bestuur en in de raad. Het college gaat in principe alleen maar over de grondwatermaatregelen, maar slimme combinaties van doelen zijn meegenomen in het pMJP en daar zijn de staten ook bij betrokken. Met de waterbergingsopgave wordt geen rekening gehouden in dit specifieke stuk, want dit gaat over kwaliteit en dit gaat naar Brussel, maar in de nieuwe Structuurvisie wordt daar wel degelijk rekening mee gehouden, want dit gaat ook over ruimtelijke reserveringen. Dit plan is niet beperkend, alleen al als zij kijkt hoe het op de meetlatten is opgeschreven. De fysisch-chemische parameters zijn parameters waarmee de effecten worden gemeten van de maatregelen die moeten leiden tot hogere ecologische doelen en deze leiden dan tot lagere gehalten. Brussel zal de provincie afrekenen op de uitgevoerde maatregelen en niet op het getal dat op de meetlat staat, dus niet op het doel dat met die uitgevoerde maatregelen had moeten worden bereikt.

## TWEEDE TERMIJN

De heer LAMMERS is in april akkoord gegaan met de ecologische doelen. Hij kwam daarbij niet tegen dat hij met de parameters voor fosfaten akkoord is gegaan. Uiteraard leiden die parameters tot die eco-

logische doelen, maar het enige wat hij wil nagaan is of die landelijke parameters hier en daar provinciaal niet tot onbillijkheden leiden. Wat zijn de gevolgen van het opleggen van deze fosfaatsnormen voor belanghebbenden? Kan daar nog even naar worden gekeken? Zijn zorg is vooral dat dit wel haalbaar moet zijn.

De heer TIMMERMAN is niet helemaal tevreden met het feit dat hij één keer per zes jaar wordt geïnformeerd. Wie houdt de vinger aan de pols dat de minimumdoelen worden gehaald?

De heer FOKKENS heeft gehoord dat dit besluit nu moet worden genomen omdat de provincie in de pas moet lopen met de inspraakprocedure van het rijk en dat er vervolgens wordt gezegd dat als er hogere doelen worden vastgesteld voor de functie water deze gaan gelden tot 2021. Hij snapt dat dit is gekoppeld aan het huidige POP om juridische redenen, want anders kan het kernbegrip significante schade niet middels een wettelijk genomen besluit worden vastgesteld, maar hij is het niet eens met de redenering dat de gedeputeerde zegt dat er ruimte is om hogere ambities vast te stellen in het nieuwe POP, dat in december 2009 wordt vastgesteld. Kan dit niet in december 2009 worden vastgesteld, inclusief de functie water en dat dit dan tegelijkertijd geldt tot 2015? Kan dat niet nu al in een soort van sideletter worden vastgesteld? Enerzijds wordt dan het besluit genomen vanwege het begrip significante schade in het kader van POP II en dat in een sideletter al vast wordt gelegd voor alle belanghebbenden dat dan significante schade inhoudt wat er in december 2009 in POP III wordt vastgesteld, want anders wordt een hele periode overgeslagen. Anders wordt in 2009 een besluit genomen dat voor de hogere doelen pas geldig is vanaf 2015. Het publiek snapt er toch al niets van dat de overheid zo langzaam werkt.

De heer LAMMERS heeft in de stukken gelezen dat als er een doel wordt vastgesteld dat boven het oorspronkelijke ambitieniveau uitgaat, de provincie ten aanzien van Brussel geen resultaatverplichting heeft, maar wel een inspanningsverplichting.

De heer LANGENKAMP is blij dat de gedeputeerde veel ambitieuzer is dan hier staat. Over het naar voren halen van projecten gaf de gedeputeerde als voorbeeld de verdroging in Dwingelerveld. Dat is jammer, want daar wordt al twintig jaar over gepraat. Verder is zijn vraag over nitraat en dat het hoge nitraatgehalte een natuurlijke achtergrond heeft, niet beantwoord.

Mevrouw KLIP wil best nakijken of de toepassing van fosfaatsnormen in individuele gevallen niet onbillijk uitpakt en of er in individuele gevallen maatwerk noodzakelijk is. Dit is alleen geen beleid voor individuele boeren, want beleid wordt voor grotere groepen gemaakt. Indien zij kijkt naar de 34 chemische stoffen waar de provincie niet over gaat maar die het rijk bepaalt dan is daar ook sprake van regionale differentiatie. In het stroomgebied van de Rijn zit namelijk op de achtergrond al eeuwen vrij veel zink in de bodem dus daar gelden andere waarden dan in andere delen van het land. Zij zegt toe dat zij dit zal nakijken en dat geldt ook voor de opmerking van de heer Langenkamp over het nitraatgehalte en de natuurlijke achtergrond daarvan. Zij zal nakijken wat er met het gestelde op pagina 44 wordt bedoeld en dat laat zij schriftelijk zo spoedig mogelijk weten. Dwingelerveld is geen slecht voorbeeld, maar een fantastisch voorbeeld, want dit wordt een van de gebieden waar water zal worden vastgehouden in het kader van het meanderen van beken en het vasthouden van water in natuurgebieden. Zij maakt afspraken met het waterschap en zal op die manier het veengebied in Dwingelerveld de komende jaren proberen te gebruiken als spons, dus daar langzamerhand de verdroging gaan oplossen.

De heer LANGENKAMP antwoordt dat dit niet wegneemt dat de verdroging van Dwingelerveld al tientallen jaren in dit soort rapporten staat.

Mevrouw KLIP antwoordt dat het niet in dit rapport staat, maar dat het een voorbeeld is wat zij noemde in de richting van mevrouw Datema om aan te geven dat wordt geprobeerd om slim allerlei maatregelen aan elkaar te koppelen. Verder zegt zij niet dat de commissie een keer in de zes jaar wordt geïnformeerd, maar wel dat de staten één keer per zes jaar aan de beurt zijn om te beslissen over een deel-

stroomgebiedbeheersplan. Wie houdt de vinger aan de pols? Dat zijn alle overheden die verantwoordelijk zijn voor die specifieke doelen of maatregelen die tot hun competentie behoren. Het is niet zo dat de hogere doelen pas in 2015 mogen worden gerealiseerd. Als bedrijfsleven en andere overheden vinden dat er met ingang van 2010 al een stapje erbij moet worden gedaan, dan kan dat. Die MKBA levert dan wel handvatten om te vragen wie dat gaat betalen, dus op het moment dat de provincie een beek extra laat meanderen en er ook nog een ATB-pad naast wordt gelegd, dan moet wel worden gekeken voor wie dit iets oplevert en hoe de kosten dan worden doorberekend. Het is te veel geld en te simpel om te zeggen dat provincie of waterschap dit wel kunnen betalen. Die MKBA is dus redelijk gedetailleerd en zeker nodig om op gebiedsniveau te kijken wie dat gaat betalen. Dat kan en dat betaalt de provincie zelf. Brussel krijgt alleen te horen wat de provincie gaat doen om de minimale inspanning te halen.

De VOORZITTER stelt vast dat er nog een aantal punten ter beantwoording uitstaat, zodat dit stuk als B-stuk in de statenvergadering zal worden behandeld.

## **12. Sluiting**

De VOORZITTER sluit de vergadering om 18.50 uur.

Vastgesteld in de vergadering van de Statencommissie Omgevingsbeleid van 14 januari 2009

, voorzitter

, commissiegriffier

## TOEZEGGINGEN

gedaan in de vergadering van de Statencommissie Omgevingsbeleid van 26 november 2008

### Pagina

- 7 Mevrouw KLIP zegt toe dat zij onderzoek zal doen om te kijken of de mensen die een energieadvies hebben aangevraagd het gevoel hebben gekregen min of meer tot winkelnering bij Ecostream te zijn gedwongen.
- 37 Mevrouw KLIP zegt toe de commissie zo spoedig mogelijk een lijstje toe te sturen met duurzaamheidscriteria.
- 44 Mevrouw KLIP zegt toe de vragen van het CDA en GroenLinks over respectievelijk fosfaatnormen per waterlichaam en de concentratie nitraat in grondwater.

## Lijst van toezeggingen Statencommissie Omgevingsbeleid

(tot en met vergadering van statencommissie van 26 november 2008 bijgewerkt)

| Nr | Datum toezegging     | Korte termijn (binnen 3 maanden)   | Wijze van afdoening                               | √ |
|----|----------------------|--|---|---|
| 1. | 20-02-2008<br>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.   |   |   |
| 2. | 02-04-2008<br>SC OGB | Mevrouw KLIP zegt toe het Engelstalige onderzoeksrapport over CO <sub>2</sub> -opslag toe te zenden.   | Verstrekt tijdens de vergadering d.d. 25 november | √ |
| 3. | 21-05-2008<br>SC 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.  |   |   |
| 4. | 18-06-2008<br>SC OGB | De heer BATS zegt toe uit te zoeken of en wanneer het MEP aan de Staten wordt voorgelegd.  |   |   |
| 5. | 15-10-2008<br>SC OGB | Gedeputeerde Haarsma zegt toe de staten binnenkort een voorstel te sturen over de aanpak van de verrommeling.  |   |   |
| 6. | 15-10-2008<br>SC OGB | Gedeputeerde Haarsma zegt toe dat de staten binnen afzienbare tijd een voorstel ontvangen over wonen op of aan het water.  |   |   |
| 7. | 26-11-2008<br>SC OGB | Mevrouw KLIP zegt toe dat zij onderzoek zal doen om te kijken of de mensen die een energie-advies hebben aangevraagd het gevoel hebben gekregen min of meer tot winkelnering bij EcoStream te zijn gedwongen.                          |   |   |
| 8. | 26-11-2008<br>SC OGB | Mevrouw KLIP zegt toe de commissie zo spoedig mogelijk een lijstje toe te sturen met duurzaamheidscriteria.  |   |   |
| 9. | 26-11-2008<br>SC OGB | Mevrouw KLIP zegt toe de vragen van het CDA en GroenLinks over respectievelijk fosfaatnormen per waterlichaam en de concentratie nitraat in grondwater.  | Beantwoord met memo van 01-12-2008                | √ |
|    |                      | <b>Lange termijn</b>   |   |   |
| 1. | 23-04-2008<br>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. |   |   |

|    |                      |  |   |   |
|----|----------------------|--|---|---|
| 2. | 21-05-2008<br>SC 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.                  |   |   |
| 3. | 21-05-2008<br>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. | Brief d.d. 10 september 2008 met onderwerp: Rapport naar de werking van het managementcontract Wegen en Kanalen | √ |

|                                |                    |   |  |  |
|--------------------------------|--------------------|---|--|--|
|                                |                    | <b>Moties</b>   |  |  |
| M5<br>CU<br>CDA<br>PvdA<br>VVD | 23-04-2008<br>(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 Gasselterveld, met gebruikmaking van de beschikbare middelen om dit te realiseren. |  |  |



# Begroting N33

|   | Miljoenen  | Miljoenen   |
|---|------------|-------------|
| 1. <u>2 x 2</u> Autoweg Assen-Zuidbroek                           | 117        | - 37        |
| 2. Directe Aansluiting Assen-Zuid                                 | 17         | - 7         |
| 3. Meerkosten Gieten (in de tekst 4)<br><i>betaalt zich zelf.</i> | 5          | +/- 0       |
| 4. Klaverblad Zuidbroek   | 13         | - 3         |
| <b>Totaal</b>   | <b>152</b> | <b>- 47</b> |

## Gat van Bleker

*voorstel RWS: besparing 38km lengte 1m breed asfalt = + grondwerk 4 miljoen = samen 16 miljoen*

Akkoord RWS + PWS → 140 → 139

|                  |                          |                     |             |
|------------------|--------------------------|---------------------|-------------|
| <i>het Rijk</i>  | <i>2,45 milj per km</i>  | <i>sluiktoeslag</i> | <i>+ 11</i> |
| <i>Drenthe</i>   | <i>650.000 per km</i>    | <i>Veendams</i>     | <i>+ 13</i> |
| <i>Groninger</i> | <i>2,584 milj per km</i> |                     | <i>+ 24</i> |
|                  |                          | <i>gebuidschem</i>  | <i>+ 10</i> |
|                  |                          |                     | <i>+ 34</i> |

K 51  
21 200

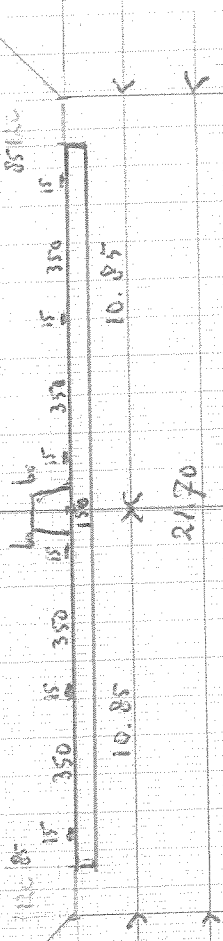
maximale maat 33,70m

bestaande weg + 18.26<sup>5</sup> NAP

17.74<sup>4</sup> NAP

Gebouwd

nieuwe hoogte +11.80 NAP



benaming van  
Km 21,84  
verwijderd

Sch. Gieten

Geachte dames en heren ( en gedeputeerden) der Staten okt/nov.08

Het gaat over de verdubbeling van de N 33 en de stand van zaken.

U heeft van de platformgroep N 33 onlangs een brief van 3 kantjes ontvangen met een oordeel betreft het voorkeurs alternatief te weten een 2 x 2 te weten 100 km .

Het keuze document is echter niet wat de minster gevraagd heeft.

In dit keuze document zouden de 3 varianten en de nr 4 variant Muijzert beoordeeld worden.

Ik heb u allen een brief gestuurd en aan ieder van de commissie omgevings beleid/vervoer/mobiliteit het volledige keuzedocument.

Ik heb u erop geattendeerd dat in het gehele rapport variant 4 niet beoordeeld is. Alleen als bijvoegsel „de 2 laatste bladzijden” wordt over de variant Muijzert gesproken. Met daarin staand als de politiek in het OTB/MER proces alsnog kiest voor de variant zal het alsnog onderzocht moeten worden.

Op de laatste pagina staat dat er een kostenraming niet kan worden

Afgeleid uit de voorstellen. Ik verkondig dit al meer dan 2 bijna 3 jaar

Waar bespaard kan worden en ik wil van die bezuinigen de

Vluchtstrook asfalteren (raming 10,7 miljoen euro)

Ik vind dat jullie allen op het verkeerde been gezet worden.

Het aanwezige keuze document is ontstaan 3 jaar geleden door een Verkeersonderzoek om de N 33 verdubbeld te krijgen.

Het geld is er en ondertussen zijn de inzichten ook verandert .

We kunnen het anders aanleggen. Daar kun je nu een 2 x 2 met vluchtstrook mee aanleggen.

In het contract met minister Carla Peijs staat, dat mochten er Bezuinigingen plaats vinden, dan moet het voor verbeteringen in hetzelfde stuk plaats vinden en mag nergens anders voor gebruikt worden.

### **De veiligheid.**

De winst van de huidige weg, naar een 2 x 2 van 70 % **lijkt me logisch**

De winst van heden naar een 2 x 2 met vluchtstrook is 93 %

Eenzijdige ongevallen (mensen die naast de weg terecht komen)

De vluchtstrook maakt tussen 1998 en 2002 , 1 dode en 15 ziekenhuisgewonden en 17 ziekenhuis opnames en 87 ongevallen uit.

Van 2003-2008, 5 doden en en 81 letsel ongevallen (eenzijdig)

Volgens de Startnotitie moet de Variant Muijzert worden vergeleken en dat heeft in zn geheel niet plaats gevonden

Op pagina 6 van 48 staat welke vergeleken zijn en dat zijn de oude 3 uitgangspunten

Het grote probleem is dat RWS met de kosten uit gaat van standaard per KM lengte weg

De variant Muijzert is echter geen standaard en kan niet vergeleken worden.

Het probleemoplossend vermogen :  
de 2x2 met vluchtstroken dus ook de variant Muijzert is het beste.

Het geluid :  
is onjuist. Het is vergeleken met de oude deklaag en niet met een nieuwe geluiddempende.  
De verkeersintensiteit moet je gelijkstellen aan nu of iets meer dus niet meer geluid.

De Luchtkwaliteit :  
onjuist de 2 x 2 met vluchtstrook is bij RWS 120 maar bij de variant niet overal. 17 km 100 km en 21 km kan 120 km per uur

Dus deels minder deels meer, maar zal nergens over de norm komen

Het ruimte beslag : Het voorstel van RWS voor een 2 x 2 neemt meer ruimte dan de variant Muijzert in beslag.

Het landschappelijk effect.

Volgens het rapport is dat bij 2 x 2 met vluchtstrook 120 meer dan bij 2 x 2  
Maar beslist meer dan de variant Muijzert.

Ik vraag de Staten danook om de variant uit te laten rekenen maar dan samen met de heer Muijzert. En zoals zijn plan is.

Afgelopen vrijdag zijn we met 6 mensen (RWS+Movaris en Wieringa en ik langs de weg gegaan)

Resultaat dat Movaris op vele plaatsen de varianten Muijzert niet heeft meegenomen

Zij hadden hun trace tekening klaar.

Maar de oplossingen Muijzert niet mee genomen.

Je moet de varianten meenemen met daaraan een prijskaartje zodat je vergelijken kunt maken.

Assen Zuid moet er buiten blijven, geluidschermen en wallen zijn niet meegenomen.

Het deel Gieten is met aannames gerekend maar klopt niet. Grond samenstelling en schijn waterstanden zijn aannames.

Bareveld was K.J. Vriezestraat vergeten.

Veendam N 366 was geheel niet meegenomen

Spoor Zuidbroek-Scheemda viaduct aan de verkeerde zijde. Het laatste deel trace lag oostzijde terwijl westzijde veel voordeliger uit komt

Ik dank u geachte leden mij aan te horen.

Pieter C.J. Muijzert

de collegeleden, de Statenleden en de andere aanwezigen  
 menig richtten tot de verdubbeling van de A33

Het is om de volgende redenen erg belangrijk dat de  
 N33 wordt verbreed tot A33, dus een volwaardig  
autosnelweg met vluchtstrook.

1e Voor de veiligheid v. d. weggebruikers en de  
 bewoners v.h. gebied.

De automobilisten moet je verleiden om de A33 te  
 nemen omdat dat veiliger is en sneller gaat.

Daardoor ook ontlasting v.h. onderliggende  
 wegen net. Deze worden daardoor ook veiliger.

Tevens minder overlast in de dorpen doordat  
 de A33 wordt gebruikt.

2e Voor de Internationale bereikbaarheid,

de Noordtoest-Europese Corridor. In Noord  
 Duitsland is men bezig met de A22 (de kust-  
 autobahn). De A33 is hierin een belangrijke  
 Schakel.

3e Voor de nationale bereikbaarheid de ontwik-  
 keling van de Rijnshaven en Delfzijl is in volle  
 gang. Tevens voor de ontwikkeling van de  
 container Terminal te Veendam.

4e Voor de regionale bereikbaarheid en  
 de ontwikkeling van de Veerkoloniën.

5e Voor de Bereikbaarheid en de doorstroming  
 is de A33 erg belangrijk

Stuivering

Spaarlanaan BA

9471 PB Zuidlaren Tel: 050-4094644

6<sup>e</sup> Verpochte Aandelen. Gieten. Rijptijd 37 jaar. II  
liken als autosnelweg compleet met vlucht-  
strook. Zandkruan aan de noordzijde ook  
als autosnelweg met vluchtstrook uitgevoerd.  
Hier kan je morgen asfalt op draaien  
alkeen nog 2 kunstwerken uitvoeren.

2<sup>e</sup> Zorg voor extra afslag op de rotonde  
bij Gieten voor een afslag naar best.

Dank voor uw aandacht.

G. Wieringa

sparenlaan 6A

9471 PG Zuidlaren

Tel: 050-4094644