

kopie naar  
S.G.

PROV. BESTUUR VAN DRENTHE	
No.:	2 008 000 103
Ingek.:	- 2 JAN 2008
AFDELING	BC
TE BEH. DOOR:	
DWS:	G.AFD.:

Aan de Staten van Drenthe  
Aan Gedeputeerde Staten van Drenthe

Dwingeloo, 28 december '07

Geachte heer, mevrouw,

Drenthe gaat miljoenen investeren. Zullen we er ooit *voldoende* voor terug krijgen ? Met andere woorden is er voldoende rendement, in welke vorm dan ook. De miljoenen voor de wegen zullen wellicht wel renderen. Het verkeer neemt toe en daarmee ook de onveiligheid. De politieke wil is er om in veiligheid en de economie(verkeer) te investeren.

Voor Drenthe gaat het om relatief grote bedragen voor de N33, N34, de vaarroute door zuidoost Drenthe, de vaarroute door het Oranjekanaal en de diertuin in Emmen. Allemaal projecten van tientallen miljoenen gulden.

Bij het doen van investeringen moeten alternatieven worden afgewogen, bijvoorbeeld iets wel of niet doen, of iets anders doen. Een belangrijk hulpmiddel daarbij is de verschilkostenrekening.

### ***De vaarroute door zuidoost Drenthe naar Ter Apel. (Zuidoostroute)***

Dit project gaat in totaal € 32 miljoen kosten. Het Rijk houdt de inwoners van Drenthe een worst voor van € 5 miljoen en wil daarmee de inwoners verleiden een bedrag van € 27 miljoen te investeren.

Een investering voor wat ? Er zullen bootjes van en naar Duitsland kunnen varen, er kan achterstallig onderhoud worden weggewerkt en er komt structureel een aantal arbeidsplaatsen.

#### ***De bootjes.***

Mij is niet bekend op hoeveel bootjes wordt gerekend. Haalbaarheidsonderzoeken komen nogal eens met optimistische aantallen. Er is een vergelijkbare route in, namelijk de Drentsche Hoofdvaart. Hier passeren nog geen 4.000 bootjes per jaar. De turfroute is toch een populaire route. Laten we die 4000 bootjes ook voor de Zuidoost-route aanhouden.

#### ***Achterstallig onderhoud.***

De kosten hiervan mogen niet ten laste van het project worden gebracht. Als het project er niet komt moeten die kosten ook worden gemaakt (verschilkostenrekening). Deze onderhoudskosten, stel € 7 miljoen, werken dus in het *voordeel* van het project.

#### ***Structurele arbeidsplaatsen.***

Langs de Drentsche Hoofdvaart heb ik daar niet veel van gezien, behalve dan de zomerbanen bij de bruggen en de sluizen. Dit zijn echter exploitatiekosten in het project. Negatief voor de economie zijn de wachtende vrachtwagens en andere auto's voor de bruggen.

Ik heb eens een vrachtwagenchauffeur horen zeggen: "Ik ben voor mijn brood op pad en sta nu stil voor de brug en moet wachten voor mensen die vakantie hebben".

#### ***Exploitatiekosten.***

De netto-investering voor Drenthe is ongeveer  $€ 32 - 5 - 7 = € 20$  miljoen. De jaarlijkse kapitaallasten en overige exploitatiekosten bedragen meer dan € 1 miljoen per jaar. Dat is dus meer dan **€ 250 per passerend bootje**. Ter vergelijking: zouden we die € 20 miljoen (extra) investeren in de N34 of N33, dan zijn de kosten **minder dan € 1 per passerende auto**. Macro-economisch zijn de kosten nog veel minder omdat er nog tijdwinst wordt geboekt door het verkeer en omdat de verkeersveiligheid wordt verhoogd.

### *Andere dekkingsmiddelen.*

Er is gesuggereerd om aan de nieuwe vaarverbinding een luxe woonwijk te bouwen en om op die manier een fors bedrag te genereren door exploitatiewinst in een dergelijk project. Dat is een geweldig goed idee. Ga als gemeentelijke of provinciale overheid op die manier "geld maken". Vervolgens is het een foute gedachte om dat geld in een onrendabel project als de vaarroute te steken. Pak iets wat beter rendeert, bij voorbeeld de autowegen of het dierenpark in Emmen.

### *Ten slotte.*

Bij investeringen moet je altijd alternatieven afwegen en projecten vergelijken.

Verschikostenrekening is daarbij een onmisbaar hulpmiddel.

Mijn suggestie is om een luxe woonwijk te bouwen aan een **bestaande vaarroute** om op die manier aanzienlijke middelen te generen voor de Drentsche bevolking.

### ***Bevaarbaar maken van het Oranjekanaal.***

Er komt een onderzoek naar de haalbaarheid van dit project. Op voorhand worden de kosten geraamd op € 70 miljoen. Een deskundige van Oranjewoud heeft voorspeld dat er wel 1000 à 1500 boten per jaar gebruik van het kanaal zouden kunnen maken.

Passen we bovenstaande berekening toe op dit project, dan wordt **elk passerend bootje voor meer dan € 1000** gesubsidieerd. Te gek voor woorden zou ik zeggen, ook om een onderzoek te beginnen.

Eén van de voordelen zou zijn dat het nieuwe dierenpark van Emmen aan de achterzijde ontsloten zou worden voor de recreatievaart.

Een rechtstreekse investering in het dierenpark rendeert natuurlijk veel beter. Daar komen tenslotte een miljoen bezoekers. (ook hier gaat het dus weer over de getallen)

Plannen als het Oranjekanaal ontstaan vaak bij een belangengroep (ontwikkelaars, aannemers, adviesbureaus) om vervolgens via het lobbycircuit de politiek te bewerken. Zet een bestuurder op een boot of met laarzen in het lange gras, de pers erbij en het spel zit op de wagen. Dit zijn grote valkuilen.

Gelukkig heeft GS zich weten te beheersen en het Oranjekanaalplan niet aangemeld voor de compensatiegelden voor de HSL.

### ***Tenslotte***

Laat Drenthe zich a.u.b. richten op echt belangrijke zaken, zaken die belangrijk zijn voor de economie en de leefbaarheid. (spoor- en wegverbindingen, leefbaarheid in de dorpen, achterstandswijken in de steden, economische ontwikkeling daar waar het kan, zorg voor de natuur etc.)

Mag ik van u horen ?

Met vriendelijke groet,

Piet Oosterveld  
Tel. 0521 592850