

13

Afschaffing plusregio's

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen en enkele andere wetten in verband met de afschaffing van de plusregio's (33659).**

De voorzitter:

Ik heet de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties van harte welkom, net als de mensen op de publieke tribune en natuurlijk de deelnemers aan het debat. Ik wil met de leden afspreken om in de eerste termijn terughoudend te interrumperen. Laten we beginnen met twee interrupties in de eerste termijn van de Kamer. Daarna kijken we verder. Ik geef het woord aan de heer Schouw als eerste spreker.



De heer Schouw (D66):

Voorzitter. We hebben een belangrijk onderwerp bij de kop, zo aan de rand van het parlementaire jaar. Het is fijn dat het gelukt is om het te behandelen voor het zomerreces. Het is een belangrijk onderwerp dat bestuurlijk Nederland bezighoudt en verder overigens helemaal niemand, geloof ik. Bestuurlijk Nederland is hier nogal mee bezig, want het gaat wel ergens over. In het kort geef ik voor de mensen thuis aan waar het over gaat. Het gaat over het afschaffen van de Wgr-plus. Dat is verplichte samenwerking binnen gemeenschappelijke regelingen. Tegelijkertijd gaat het over het introduceren van iets nieuws, namelijk vervoerregio's. Daarmee wordt natuurlijk wel iets gedaan aan de bestuurlijke inrichting van dit land. Daarmee is dit wetsvoorstel dus vrij fundamenteel.

Ik kom toe aan mijn eerste fundamentele vraag. Als je gaat morrelen aan de inrichting van het binnenlands bestuur, dan dient dat te passen in een robuuste en coherente visie. Wie allergisch wordt van het woord "visie", kan dat ook vervangen door het woord "plan". Het moet gewoon ergens in passen. Als het nergens in past, dan lijkt het op willekeur. Het parlement zou niet mogen meegaan in dingen van willekeur. Ik zie de voorzitter rustig knikken, dus zij is het helemaal met mij eens.

Over het afschaffen van de Wgr-plus kunnen we kort zijn. Daar is breed politiek draagvlak voor, als ik de verkiezingsprogramma's goed heb gezien. Dat is prima, al is het natuurlijk interessant om nog even na te gaan waarom de gemeenten positief zijn over de Wgr-plus. De gemeenten zeggen: waarom zou je dat eigenlijk afschaffen, want het werkt heel goed. Toch ben ik blij dat politieke partijen de keuze maken om de Wgr-plus af te schaffen, omdat het ondemocratische karakter in relatie tot de verplichtende besluiten die daaruit voortkomen een belangrijk knelpunt is. De regering zegt dat ook met zoveel woorden: bovengemeentelijke regelingen moeten van onderop en vrijwillig tot stand komen. Dat is een prima uitgangspunt.

Het afschaffen van de Wgr-plus heeft effect op de inrichting van het binnenlands bestuur, want daarmee wordt het primaat van het binnenlands bestuur weer gelegd waar dat hoort, namelijk bij de bestuurlijke hoofdstructuur Rijk,

gemeente en provincie. D66 vindt dat heel goed. Ook wordt de hoofdregel in stand gehouden dat verkeer-en-vervoertaken naar de provincies gaan. Tenminste, zo lees ik de stukken van de minister. Mijn tweede fundamentele vraag is of dat klopt. Heb ik het goed gezien dat ook dit kabinet vindt dat de hoofdregel is dat verkeer-en-vervoertaken bij het middenbestuur horen, dus bij de provincie? Wat ik vreemd vind aan dit wetsvoorstel is dat bij Algemene Maatregel van Bestuur, om het maar wat huiselijk te zeggen, een soort miniprovincie kan worden geïntroduceerd rondom het thema verkeer en vervoer. Daarover heb ik twee vragen. Hoe verhoudt zich dat tot de basis van dit wetsvoorstel, het afschaffen van de Wgr-plus? Had dit niet een apart wetsvoorstel moeten zijn? Mijn tweede vraag is: als je die vervoerregio's introduceert, dan doe je dat toch niet per Algemene Maatregel van Bestuur? Dat heeft immers fundamentele gevolgen voor de inrichting van het binnenlands bestuur. Waarom is hiervoor gekozen?

Daar komt nog het volgende bij. Nu citeer ik de Raad van State, die over dit wetsvoorstel zegt dat de vervoerregio op de Noordvleugel, waarin het voorstel voorziet, op het grondgebied van twee provincies ligt en dat de vervoerregio op de Zuidvleugel ongeveer twee derde van het aantal inwoners van de provincie Zuid-Holland omvat. Dat betekent dat bij de Noordvleugel de toezichthoudende taak van de provincies nauwelijks zou kunnen functioneren, terwijl bij de Zuidvleugel bevoegdheidsconcurrentie tussen de vervoerregio's en de provincie bijna onafwendbaar is. Ik vraag het kabinet om daar nog eens expliciet op te reageren, omdat dit een buitengewoon zwaar knelpunt is.

Mijn fractie ziet de introductie van de vervoerregio als een extra bestuurslaag. Dat zou je nog door de vingers kunnen zien. Alleen, daar komt bij dat die extra bestuurslaag niet rechtstreeks democratisch gelegitimeerd is. Dat zou je ook nog door de vingers kunnen zien, maar daar komt ook nog bij dat dit wetsvoorstel drie wettelijke taken aan die vervoerregio's toekent, die door middel van een Algemene Maatregel van Bestuur worden geïntroduceerd: het vaststellen van het regionaal verkeers- en vervoersplan, de concessieverlening en de rechtstreekse inzet van de brede doeluitkering (BDU). Dat is allemaal wel heel, heel veel. Ik vraag het kabinet, deze minister om daarop te reageren.

Mijn fractie vindt de vervoerregio dan ook een exoot, een fremdkörper in het binnenlands bestuur. Dan zult u denken: allemaal tot je dienst. Alleen, het gevolg van die dingen is dat de bestuurlijke drukte niet zal afnemen maar juist zal toenemen. Dat vinden wij een heel belangrijk punt, want de inspanning moet er natuurlijk op gericht zijn — vandaar ook ons enthousiasme voor die Noordvleugelprovincie — om de bestuurlijke drukte terug te dringen en niet toe te laten nemen. Ik krijg graag een reactie daarop. Mijn fractie voelt er heel erg weinig voor om een — het staat hier zo leuk — "ketelhok" aan het huis van Thorbecke toe te voegen, want dat lijkt op willekeur. Dat moeten wij niet willen, tenzij het past in een visie. Dus als de minister ons mee zou willen nemen in zijn visie, dan zijn wij ook weer geholpen.

Om de minister een beetje te helpen, heb ik twee amendementen voorbereid. Het amendement dat ik samen met mevrouw Van Toorenburg heb gemaakt, voorziet in een zware voorhang rondom de Algemene Maatregel van Bestuur, omdat je niet zomaar in een ministerraad kunt beslissen om een vervoerregio in te stellen. Het wetsvoorstel laat de mogelijkheid om dat oneindig uit te breiden en

dat willen wij niet. Het tweede amendement, dat ik heb voorbereid met collega Van Raak, voorziet er materieel in om de verkeers- en vervoerstaken bij de provincies, c.q. de belangrijkste gemeenten te leggen. Dat amendement is materieel ongeveer gelijk aan het amendement van de heer Segers. Het maakt mijn fractie niet zo gek veel uit welk van de twee amendementen het kabinet omarmt. Is dat het amendement van de heer Segers, dan zal ik met enthousiasme het amendement van de heer Van Raak en mij intrekken en dat van de heer Segers steunen en is het andersom, dan denk ik dat de heer Segers dat ook zo zal doen.

Helemaal tot slot nog het volgende. Omdat ik aan mijn politieke theewater aanvoel dat dit wetsvoorstel het in elk geval in deze Kamer gaat halen, wat nog discutabel is voor de Eerste Kamer, hebben we het volgende bedacht. Mochten politieke partijen denken: als dat wetsvoorstel sneuvelt in de Eerste Kamer, hoe gaan we dat dan oplossen met het afschaffen van de Wgr-plus, waarover we allemaal zo enthousiast zijn? Dan heb ik goed nieuws voor deze minister, want een aantal woordvoerders hebben voor deze vergadering al laten weten dat zij gaarne bereid zijn om zo snel mogelijk nadat de Eerste Kamer dit wetsvoorstel zou verwerven, een initiatiefwetsvoorstel te maken. De minister wordt daar dus niet mee belast. Dat initiatiefwetsvoorstel dient ertoe, de Wgr-plus alsnog af te schaffen opdat het doel wordt bereikt dat we met zijn allen willen.



De heer **Segers** (ChristenUnie):

Voorzitter. Het avontuur van de megaprovincie is voorbij, waarmee de fractie van de ChristenUnie blij is. Maar waar is een robuuste visie — daar is dat woord weer — op de toekomst van het middenbestuur? De ChristenUnie mist deze visie. Vandaag spreken we over een onderdeel van het middenbestuur, namelijk de afschaffing van de plusregio's en de oprichting van vervoerregio's. Hoe toekomstvast is dit voorstel? Een andere daaraan gekoppelde vraag: gaat de minister na het mislukken van het avontuur van de Noordvleugelprovincie, de megaprovincie, opnieuw het gesprek aan met provincies om te werken aan herstel van vertrouwen? Want er is natuurlijk wel wat gebeurd toen de drie betrokken provincies de stekker uit de samenwerking trokken.

Ik richt mij nu dan op het wetsvoorstel zelf. Ik zal eerst ingaan op het afschaffen van de plusregio's en vervolgens op het oprichten van vervoerregio's en eventuele alternatieven daarvoor. Vervolgens heb ik nog enkele vragen over de begrenzing van de nieuwe vervoerregio's en ik sluit af met enkele opmerkingen over de democratische controle en adviesrechten.

De fractie van de ChristenUnie is al jaren voorstander van het opheffen van de plusregio's — in dat opzicht is dit voorstel dus goed nieuws — niet alleen vanwege de bestuurlijke drukte, maar ook omdat wij het uitgangspunt van de regering delen dat we het bestuur van ons land zo veel mogelijk moeten inrichten naar de drie hoofdbesturslagen: Rijk, provincies en gemeenten. We moeten het huis van Thorbecke intact houden. De taken kunnen worden teruggelegd bij gemeenten en provincies, zoals elders in Nederland ook het geval is. De regio's zijn al hard bezig, dit goed te regelen. Het is mooi om te zien dat een aantal taken ook via normale gemeenschappelijke regelingen worden

voortgezet. Daarvoor is geen aparte wet voor deze regio's nodig.

Toch heeft mijn fractie nog wel een paar vragen. Zij gaan vooral over het voorstel van de regering om een uitzondering te maken voor de Randstad. Gezien de complexiteit van de verkeers- en vervoersvraagstukken regelt dit wetsvoorstel namelijk ook dat er wel een vervoerregio blijft rond Rotterdam-Den Haag en Amsterdam-Almere, met eigen financiële middelen. Vervoerregio's zijn in het buitenland succesvol, dus daarvoor is wat te zeggen. Ik vraag me echter wel af of daarvoor een apart wettelijk regime nodig is. Bovendien is de inrichting van Nederland anders dan die van Duitsland, dus kun je niet zomaar alles kopiëren wat daar succesvol is. Ik mis eigenlijk een fundamentele analyse hiervan. Want er zijn minstens drie alternatieven voor de vervoerregio's zoals die worden voorgesteld. Allereerst zouden we er ook voor kunnen kiezen, de vervoerregio's helemaal van onderaf te organiseren, inclusief de financiële stromen. Zo wordt in zowel de Noord- als de Zuidvleugel al gewerkt met de vorming van de Metropoolregio's. Waarom kiest de minister niet volledig voor dit model van onderop? Groningen en Drenthe hebben ook al samen een vervoerregio gevormd. Waarom is er dan voor Amsterdam, Den Haag en Rotterdam een aparte wet nodig? Graag een reactie op het voorstel van de IPO om de BDU-middelen aan het Provinciefonds toe te voegen en om, in geval van Amsterdam, Rotterdam en Den Haag, een stadsconcessie aan het Gemeentefonds toe te voegen, aangezien deze steden nog beschikken over een eigen vervoersbedrijf. Ik heb dit alternatief uitgewerkt en in een amendement voorgelegd. Dat is nogal complex, maar het is in ieder geval belangrijk dat de democratische controle op publieke middelen intact blijft. Dat is dus een heel principiële punt. Daarom heb ik dat alternatief vormgegeven in het amendement waar de heer Schouw aan refereerde.

Het tweede alternatief is het model dat al een aantal jaren in Flevoland werkt. De provincie heeft daar zelf haar taken op grond van de Wet personenvervoer 2000 voor de gemeente Almere doorgedecentraliseerd, zodat Almere zelf alle bevoegdheden heeft. Dat is ook logisch, want het overgrote deel van de bussen komt niet buiten de gemeentegrenzen. Het blijft dus binnen de grenzen van Almere. Zoiets zou ook van toepassing kunnen zijn op de gemeente Amsterdam. Ik krijg graag een reactie van de minister op dit alternatief.

Het derde alternatief is meer samenwerking op Randstadniveau. Er is een OV-bureau Randstad actief. Daarin werken gemeenten goed samen. Het eerste resultaat is bijvoorbeeld de komst van R-net: een herkenbare productformule voor hoogwaardig openbaar vervoer in de Randstad. Waarom kiezen we niet voor zo'n ov-bureau? Dat ov-bureau blijft naast de vervoerregio's bestaan. Hoe verhoudt zich dat tot elkaar? Hoe borgt de minister dat het ov-bureau en de vervoerregio's elkaar niet in de weg zitten maar elkaar juist versterken? Dit zijn de drie alternatieven die ik de minister voorleg, waarvan eentje zelfs in de vorm van een amendement.

De ChristenUnie-fractie mist een analyse van de meest efficiënte manier om het openbaar vervoer te organiseren. Ik heb voor de Randstad drie alternatieven voor de vervoerregio's genoemd. De minister gaat niet in op deze alternatieven. Hij kiest voor vervoerregio's. Kan de minister dit onderbouwen? Zullen de huidige problemen met de nu

voorgestelde vervoerregio's worden opgelost of praten we over een jaar of vijf weer over een nieuw model?

Ik heb nog een paar vragen over de exacte vormgeving van de vervoerregio's in het wetsvoorstel. Het wetsvoorstel is namelijk nogal onduidelijk over de rol van de provincies en de exacte begrenzing van die regio's. Provincies mogen meedoen in de gemeenschappelijke regeling, maar waarom is dat niet verplicht in de wet? De grenzen van de vervoerregio's worden geregeld in een AMvB. Dit suggereert dat deze grenzen makkelijk gewijzigd kunnen worden. De regering heeft geen voornemens in die richting, maar het lijkt mijn fractie verstandig dat de Kamer de vinger aan de pols houdt. Daarom dien ik een ander amendement in met een lichtere voorhangprocedure dan het amendement van de heer Schouw en mevrouw Van Toorenburg.

Ik stel dit voor omdat de minister zelf behoorlijk vaag is over de grenzen van de vervoerregio's. Er ligt nog geen concept-AMvB, dus de Kamer kan niet zien wat de plannen zijn. In de nota naar aanleiding van het verslag staat dat het aan te wijzen gebied zich beperkt tot de huidige drie stadsregio's, dus Amsterdam, Rotterdam en Den Haag. Tegelijk spreekt de minister over de vervoerregio Amsterdam/Almere, terwijl Almere op dit moment helemaal niet tot de stadsregio Amsterdam behoort. Hoe zit dat? De nieuwe vervoerregio wordt dus blijkbaar groter. Wat betekent dit nu precies voor de bevoegdheden en de financiën? Worden in deze buitenschil van de vervoerregio ook taken overgeheveld? Gaan er meer BDU-middelen naar deze vervoerregio ten koste van de provincie? Dat is niet duidelijk. De minister geeft hier geen helder antwoord op.

Het grootste punt van zorg van de ChristenUnie-fractie bij dit wetsvoorstel betreft de democratische controle op de nieuwe openbare lichamen rond Amsterdam, Den Haag en Rotterdam. In deze grote regio's komt het ov-beleid door het verlengde bestuur op afstand te staan van de gemeenteraden en de Provinciale Staten. Zij kunnen straks slechts indirect controle uitoefenen op dit beleid. Hoe ziet de minister dit voor zich?

Ik sluit af met een paar vragen over de rol van gemeenten ten opzichte van de provincies en de nieuwe vervoerregio's. De grootste bereikbaarheidsproblemen spelen in de grote steden. Daar is ook veel kennis aanwezig over mogelijke oplossingen. Een zeer groot deel van de ov-reizigers passeert in de steden ook geen gemeentegrens. Tegelijk vragen vervoersvraagstukken om een regionale aanpak en soms zelfs om een bovenregionale oplossing. Dit spanningsveld wordt met deze wet niet opgelost. Buiten de Randstad kiest het kabinet duidelijk voor de provincie, maar de positie van de gemeenten moet dan wel beter worden geborgd. Neem een stad als Enschede. Die heeft straks niets meer te zeggen over het ov in de eigen stad, terwijl Amsterdam een eigen vervoersbedrijf heeft en deelnemer in de vervoerregio is. Daarom heb ik een amendement ingediend die de positie van die gemeenten versterkt door middel van een adviesrecht.

Mijn fractie is voorstander van het afschaffen van de plusregio's, maar wij zijn er vooralsnog niet van overtuigd dat wij met de vervoerregio's in de Randstad de juiste richting inslaan. Daarom lijkt het de ChristenUnie sowieso goed om deze wet na een paar jaar te evalueren. Ook op dat punt heb ik een amendement ingediend.

De heer **Van Oosten** (VVD):

Ik heb een korte vraag aan de heer Segers naar aanleiding van zijn amendement op stuk nr. 12 dat ziet op, wat ik maar even noem, de lichte voorhangprocedures. Heeft zijn amendement nu betrekking op de omvang van de twee beoogde vervoerregio's? Dus als daarin wat wijzigt, dan moet dat via de Kamer gaan. Of ziet zijn amendement op de introductie van weer nieuwe vervoerregio's naast de twee beoogde? Of ziet het op allebei?

De heer **Segers** (ChristenUnie):

Nu wordt gesproken over deze twee vervoerregio's. De grenzen daarvan zijn niet duidelijk. Ze kunnen worden vastgesteld en dat kan langkomen. Als er wijzigingen plaatsvinden, moet dat via de AMvB.

De heer **Van Oosten** (VVD):

Dus het ziet op de twee vervoerregio's die nu worden beoogd?

De heer **Segers** (ChristenUnie):

Ja.



De heer **Van Raak** (SP):

Voorzitter. Toen ik het voorstel tot afschaffing van de plusregio's bestudeerde, gingen mijn gedachten uit naar 15 november 2005, toen ik in de Eerste Kamer het voorstel voor invoering van de plusregio's mocht behandelen. Dat is nog maar negen jaar geleden. Destijds was ik tegen de invoering van dit soort bestuursregio's. Ik kan de minister geruststellen, vandaag ben ik voor afschaffing van deze bestuursregio's. Er zit consistentie in!

Maar de minister maakt het me wel heel erg moeilijk, omdat in dezelfde wet waarin we de bestuursregio's afschaffen, weer vervoerregio's worden aangekondigd. We schaffen het ene af en voeren het andere in. Om te beginnen vraag ik de minister waarom hij niet heeft besloten om dit in twee verschillende wetten te doen. Immers, door deze koppeling wordt het de SP wel moeilijk gemaakt om met deze wet in te stemmen.

Dit wetsvoorstel laat ook zien hoe rommelig het debat over het middenbestuur verloopt. Ik denk aan kwesties als de decentralisaties en discussies over superprovincies. De minister loopt telkens tegen kastjes en muren aan.

In de jaren tachtig werden er discussies gevoerd over stadsregio's. Daarvoor werd in 1994 een kaderwet ingevoerd. In 2005 werd er, zoals gezegd, een wet ingevoerd over plusregio's. Ik heb nog eens goed gekeken naar mijn bijdrage van toen en naar de problemen die ik toen zag. Ik had drie bezwaren. De eerste was van constitutionele aard. Deze regio's kregen wettelijke taken, een eigen budget en zeggenschap over gemeenten. Dat was geen verlengd lokaal bestuur en ook geen bestuurlijke hulpstructuur. Dit was een heel nieuwe bestuurslaag in het huis van Thorbecke. De invoering van deze bestuursregio's, de plusregio's, zou ook bijdragen aan een wildgroei van bestuurlijke structuren. Dat was mijn tweede bezwaar. Mijn derde en belangrijkste

bezwaar betref de democratische legitimiteit of het gebrek daaraan.

Het doet mij deugd dat al mijn bezwaren van toen ook de bezwaren zijn van de minister nu. De vraag is wel waarom we er ooit aan zijn begonnen. Het is nog maar negen jaar geleden! Rond Amsterdam, rond Rotterdam, rond Den Haag en Leiden, rond Utrecht, rond Eindhoven, rond Arnhem en Nijmegen, in de regio Twente en in Parkstad Limburg kwamen regiobesturen die zich intensief gingen bezighouden met economie en grondontwikkeling, verkeer en vervoer, bouwen en huisvesting, jeugdzorg en allerlei andere taken; niet van onderaf, als samenwerkingsverbanden van gemeenten, maar van bovenaf, met zeggenschap over gemeenten. Ik weet niet hoe het met de andere woordvoerders zit, maar wij kregen elk jaar van die prachtige glossy's, jaarverslagen, van de regio's. Die toonden telkens aan dat de regio's precies deden waarvoor ze niet waren bedoeld. Dit was geen hulpmiddel maar een opgeblazen bestuurslaag.

Goed dus om deze regio's op te heffen en fouten uit het verleden te herstellen. Taken worden nu deels teruggegeven aan provincies en deels overgeheveld naar gemeenten, die op basis van vrijwilligheid samenwerking kunnen zoeken.

Maar het bloed kruipt waar het niet gaan kan. Immers, in deze wet worden weer verkeersregio's ingevoerd: een Noordvleugel rond Amsterdam en Almere en een Zuidvleugel rond Rotterdam en Den Haag. Ik zie heel weinig beschouwingen over bestuur maar ik hoor wel veel gesteggel over geld. Ik vind het eerlijk gezegd een beetje gênant. Ik zie weer nieuwe regio's die veel macht en geld krijgen, zonder een goede democratische controle. Kan de minister nog eens uitleggen waar deze nieuwe regio's vandaan komen? In de schriftelijke stukken is de minister hier niet in geslaagd, maar dit is voor ons wel een belangrijk punt. Ons uitgangspunt is dat het geld voor verkeer en vervoer gewoon naar de provincies kan. Wij zijn graag bereid om een uitzondering te maken voor drie grote steden die een eigen vervoersbedrijf hebben.

Wat mij betreft ontbreekt de visie van de minister op het middenbestuur. Dat is ook al eerder gezegd. Die visie stond wel in het regeerakkoord. Dat was de herindeling van de provincies tot vijf, zes of zeven landsdelen. Dat weet ik niet meer. Alle gemeenten moesten minimaal 100.000 inwoners hebben. Dat was een slechte en een domme visie. Ik was het er absoluut niet mee eens, maar het was wel een visie. Vanuit die visie kun je enige samenhang aanbrengen in allerlei verschillende voorstellen. Ik moet eerlijk zeggen dat ik dat toch mis. Ik vraag de minister dus nogmaals het volgende. Wij hebben nu een wet. Wij gaan iets afschaffen en iets invoeren. Ik ben voor het afschaffen, maar ik ben niet voor het invoeren. Wat moet ik dus met deze wet? In welk perspectief moet ik deze wet zien in verband met de positie van gemeenten en provincies en de toekomst van ons middenbestuur?

Ik ben begonnen met de Eerste Kamer en ik wil daar ook mee eindigen. Wij kunnen nog wetten maken. De Eerste Kamer kan dat niet. Ik ben zeer benieuwd naar de reactie van de minister. Hij kent mijn dilemma. Ik ben voor afschaffing van deze bestuursregio's, maar niet voor de invoering van de vervoerregio's. Ik moet maar bekijken wat ik met deze wet moet. De heer Schouw heeft net al gezegd

dat deze Kamer het recht van initiatief heeft. Ik ben bereid om daar heel serieus naar te kijken.



Mevrouw **Van Toenburg** (CDA):

Voorzitter. Het is inderdaad bijzonder om met zo'n fundamentele wet het parlementaire jaar uit te stappen. Volgens mij heeft zelfs onze Kamervoorzitter een kloppend hart voor deze wet. Die vindt het dus heel leuk. Verder zitten er allemaal bestuurders op de publieke tribune. Vervolgens zit er ook een klas die zich afvraagt: waar gaat dit over? Wij gaan toch proberen om er iets aan te doen!

Het CDA kan de belangrijkste overweging van de minister en het kabinet om de plusregio's af te schaffen, onderschrijven. De bestuurlijke hoofdstructuur, het soort eigenaarschap en de directe democratische legitimatie van het middenbestuur worden inderdaad sterker. Wij staan hier dan ook in beginsel positief tegenover. Het CDA gelooft echt in vrijwillige samenwerking van onderop. Dat zal de minister de afgelopen maanden niet zijn ontgaan. Het is goed dat decentrale overheden weer zelf de ruimte krijgen om te bekijken welke samenwerking zij ideaal vinden en om die naar eigen goeddunken vorm te geven.

Er is al enige tijd overheen gegaan voordat wij deze wet behandelen. Die tijd is volgens mij nuttig besteed, al had het laatste uitstel wat ons betreft niet hoeven. Het zag er aanvankelijk naar uit dat provincie- en gemeenteland de stellingen wel heel stevig betrok. Inmiddels lijkt de rust wat weergekeerd, maar dat wil niet zeggen dat iedereen tevreden is. De zorgen die bestaan, willen wij dan ook bespreken. Die zorgen betreffen met name de BDU-gelden en de vervoerregio's.

De VNG staat, zo maken wij op uit de stukken die ons zijn toegestuurd, nog altijd lijnrecht tegenover het IPO. De VNG, en dan met name de gemeenten in de huidige plusregio's, wil graag dat de lokale gelden die nu in de budgetten zijn ondergebracht, worden overgeheveld naar het Gemeentefonds. Zij wil stevig wettelijk gepositioneerd worden ten opzichte van de provincie. Het IPO wil echter alles zelf doen. Dat wil dat de doordeling naar hem gaat. Dat is heel begrijpelijk, maar het maakt het er allemaal niet makkelijker op. Volgens mij is het belangrijk dat wij vandaag de argumenten openbaar wegen.

De VNG heeft bijvoorbeeld ook aan de Kamer geschreven dat zij zich helemaal niet gedwongen voelt in de Wgr-plus en dat zij niet zo gebukt gaat onder die verplichte samenwerking. Zij stelt nog steeds vragen bij de democratische legitimatie. Ook vraagt zij welke middelen — ik heb het dan niet over geld maar over instrumenten — de gemeenten straks hebben om de samenwerking waar nodig af te dwingen. Wij denken dat het belangrijk is dat de minister de gemeenten vandaag in het openbare debat nogmaals geruststelt. Wanneer de BDU-gelden straks in de algemene middelen vallen, hebben de gemeenten daar wel een beetje schrik voor. Wij begrijpen namelijk dat die middelen eerst in dat speciale fonds in de gedecentraliseerde gelden worden gestort, maar betekent dat ook echt dat de gemeenten nog steeds kunnen zien of met het geld wel wordt gedaan wat er mee gedaan moet worden? En hoe lang zal die toedeling zo verlopen?

En dan hebben we de vervoerregio's, die uiteindelijk ook zullen worden ingericht, en dan klopt toch Utrecht bij ons op de deur. En Twente roffelt op de deur. En Brainport Eindhoven belt ons op. Die vragen: waarom zij wel en wij niet? Dan denk ik: zouden we geen handvatten kunnen bedenken, straks in een AMvB, die het allemaal objectieverbaar maken? Alleen maar zeggen "het geld gaat daarnaartoe waar ze het al hadden", vind ik een beetje lastig uitleggen. Waarom krijgt de ander dat dan niet? Het is misschien toch goed als de minister daar vandaag iets meer over zegt. Daar komt nog bij dat er, in gewonemensentaal, een immens vermogen gaat naar een club die probeert het beste te doen maar waarvoor we eigenlijk nog weinig handvatten hebben. Daarvoor ligt er een amendement voor, op initiatief van de heer Schouw, waar wij graag onze handtekening onder hebben gezet.

Ik kan me best voorstellen dat de minister denkt: wat is dit nu voor gekkigheid; daar word ik een beetje onrustig van! Laat dan vandaag één keer gezegd zijn dat wij de minister niet zo heel erg vertrouwen wanneer we hem een potlood en een blaadje geven. Dan gaat hij Nederland namelijk opnieuw tekenen en daar worden wij niet gelukkig van. Ik denk dus dat het goed is dat de minister, wanneer hij stappen wil zetten in de bestuurlijke inrichting van Nederland, eerst langs dit huis moet, waarna wij ja of nee zeggen. Dat is niet heel leuk, maar goed.

Intussen maant het IPO ons natuurlijk wel, om goede redenen, om vaart te maken. Als we dit doen, dan ook rap wat, want er zijn allerlei concessies, er moeten handtekeningen gezet worden en er moet doorgepakkt worden. We willen dus uiteindelijk een stevige AMvB, en vervolgens willen we natuurlijk dat er vaart wordt gemaakt. Deze minister houdt van uitdagingen en dit is er zo een.

Er is nog één dingetje, waar de heer Schouw en ik ook al een jaar over mieren. Als de gemeenten samenwerken, blijkt niet alleen dat daar constructief wordt samengewerkt, maar ook dat de fiscus iedere keer om de hoek kijkt. Kijk bijvoorbeeld naar een brug die moest worden gebouwd in Groningen. De provincie had geen geld; de gemeenten hadden wel wat geld. Er wordt een brug neergelegd. Volgens mij was het Groningen, maar het kan ook Friesland zijn. Ik weet het niet meer, maar het was in ieder geval in het Noorden. Omdat de gemeenten echter samenwerkten, waren er allerlei samenwerkingsverbanden en moest er ineens btw worden verrekend. Er moest van alles worden verrekend en per saldo werd die brug 20% duurder. Kijk, dat is natuurlijk niet wat we met elkaar hebben bedacht. Ik vraag de minister dus of het debat dat we in september gaan voeren over de fiscale aspecten van samenwerkingsverbanden ook in dit debat een plek kan krijgen. We moeten er namelijk voor zorgen dat samenwerking niet kostenopdrijvend is.



De heer **Bisschop** (SGP):

Mevrouw de voorzitter. Laat ik maar gelijk met ons standpunt, onze conclusie, beginnen. Het versterken van de bestuurlijke hoofdstructuur kan voluit de steun van de SGP krijgen. Daarmee zou ik kunnen eindigen, maar ik vrees dat er dan wat dingen boven de markt blijven zweven en die wil ik graag uit de weg ruimen.

De SGP heeft nooit zoveel op gehad met stadsregio's. Die behoren in onze visie dan ook niet tot de bestuurlijke hoofdstructuur. We hebben in Nederland gemeenten, provincies en het Rijk. Daarnaast hebben we nog Europa, dat een veel te grote vinger in de bestuurlijke pap heeft. Waar nodig moeten de verschillende bestuurlijke organen samenwerken. De bestuursniveaus moeten gaan samenwerken en dat kunnen ze doen op basis van vrijwilligheid en op basis van de bestuurlijke opgaven die er in een bepaald gebied liggen. Door de rijksoverheid opgelegde structuren zijn daarbij naar ons idee geen goede invulling van de verdeling van taken tussen de verschillende overheden. Als het Rijk het nodig vindt om bepaalde zaken meer zelf te regelen, moet dat vooral ook door het Rijk zelf gebeuren. Dat mag niet betekenen dat gemeenten of provincies tot van alles verplicht worden. Zeker niet als dat eigenlijk bedoeld is als opmaat naar een gedwongen opschaling of hervorkaveling. Ik denk niet dat dit hier zo zeer achter zit, maar ik maak deze opmerking toch maar even als voetnoot.

De SGP vindt het afschaffen van de plusregio's — of het bovengemeentelijk bestuur, zoals het wordt genoemd — in zeven stedelijke gebieden, de stadsregio's, een goede zaak. Op dat punt steunen we het wetsvoorstel dus van harte. Het zijn bijzondere samenwerkingsregelingen, die door het Rijk zijn ingesteld. Ze hebben doorzettingsmacht ten opzichte van de gemeenten. De plusregio's hebben daartoe bepaalde wettelijke taken en bevoegdheden gekregen, met daarnaast soms extra taken. De SGP vindt het op zich prima als gemeenten en provincies samen bepaalde taken oppakken. Dat is bij taken die een grotere regio aangaan, en daarvan zijn er natuurlijk nogal wat, alleen maar nuttig en noodzakelijk voor het goed functioneren van de overheid. Maar daarbij moeten, nogmaals, eigen bestuurlijke keuzes wel leidend zijn. Daarmee kom ik op het belangrijkste bezwaar van de SGP tegen dit wetsvoorstel. Niet voor niets is ook de Raad van State kritisch in zijn oordeel. Hij is van oordeel dat een draagkrachtige motivering ontbreekt. Ook wij vinden dat er duidelijk losse einden aan het voorstel van de minister zitten. We begrijpen dan ook heel goed dat de provincies en gemeenten niet echt enthousiast zijn over de voorstellen.

De grote ambitie van dit wetsvoorstel is het verhelderen van de bestuurlijke structuren. Door het afschaffen van de Wgr-plusregio's gebeurt dat daadwerkelijk. De boodschap is een terugkeer naar de hoofdstructuur, naar het huis van Thorbecke, dat is ingericht als gemeente, provincie en Rijk. Dat is helder en verdient onze steun. Maar het manco van dit wetsvoorstel ligt in het volgende. De terugkeer naar de hoofdstructuur gaat samen met het gelijktijdig inslaan van een zijweg. Dat levert naar ons idee een ernstige spagaat op. Stel dat iemand recht door gaat en tegelijkertijd links- of rechtsaf slaat. U kunt zich voorstellen wat dat fysiek voor iemand zou betekenen, en daarmee kunt u zich ook deze problematiek voorstellen. Tegelijkertijd biedt de wet namelijk de mogelijkheid om weer te komen tot vervoerregio's in de Noordvleugel en Zuidvleugel van de Randstad. Je zou dus ook kunnen zeggen dat de regering de plusregio's alleen buiten de Randstad afschaft; zo zou je het althans kunnen interpreteren. Waarom is dat zo? En wat maakt de taken van die regio's nou zo complex dat de provincie ze niet gewoon zelf kan uitvoeren? Dat zijn toch de belangrijkste bestuursorganen op het terrein van het regionale verkeer, vervoer en overige mobiliteit? Verkeer en vervoer is immers een van de kerntaken van de provincie. Kunnen provincies dan zelf geen goede afspraken met gemeenten maken? Waarom moet het Rijk daar dan én qua

structuur én qua budget tussen gaan zitten? De indringende vraag aan de minister is dan ook of hij bereid is om het voorstel op dit punt aan te passen. Het komt erop neer dat wij daarmee het amendement-Segers onderschrijven.

De SGP vraagt zich af wat het voorstel zegt over de visie van de minister op de andere regio's. Zijn zij beter tot onderlinge samenwerking bereid of in staat dan de Randstadregio's? Is dat de reden dat deze regio's niet verplicht hoeven te worden, omdat er toch wel regionale samenwerking komt? Of is die weg afgesloten voor hen? Is de Randstad misschien belangrijker dan de regio's? Graag krijgen wij hierover een meer door visie gestuurde onderbouwing.

De opvattingen van de provincies zijn wat verschillend, maar toch zien we ook daar dat er erg veel waarde wordt gehecht aan het behoud van de kerntaak, of in ieder geval de zeggenschap over de kerntaak, van de provincie. Graag verneemt de SGP dan ook van de regering wat dit voorstel betekent voor de afstemming tussen het openbaar vervoer in de aan te wijzen gebieden en de omliggende gebieden binnen dezelfde provincies. Wat is de positie van de provincies als de bovenregionale samenhang in het geding is? Welke concrete zeggenschap heeft de provincie dan binnen de vervoerregio? Of is die zeggenschap er niet? Concreet wijst de SGP op het standpunt van Zuid-Holland waarin uitdrukkelijk staat dat zonder nadere kaderstelling door het Rijk er geen overeenstemming zal komen over de vervoerregio. Zorgt juist de samenvoeging van de gebieden rondom Rotterdam en Den Haag niet voor een veel complexere structuur? Wat is de visie van de minister op de verhouding tussen provincie en gemeenten binnen zo'n vervoerregio? Dat is met name ook van belang waar we zien dat de vervoerregio in Zuid-Holland een forse uitholling van de zeggenschap van de provincie kan betekenen, omdat het gaat om een gebied waar twee derde van de inwoners woont; dat is ook al genoemd door een collega. Maar ook in Noord-Holland gaat het om een forse inbreuk op de provinciale zeggenschap.

Bij de VNG zien we juist de gedachte dat de regio's behoorlijk goed werken en dus niet per se opgeheven hoeven te worden. De SGP vindt vooral haar punt van kritiek over de verdeling van budgetten terecht. De regering wil die budgetten in hun geheel doorsluizen naar het Provinciefonds. Waarom is daarvoor gekozen? Is het niet logischer om het voorstel van de VNG te volgen en de gelden die met lokale verkeer- en vervoersplannen en lokale verkeers-taken samenhangen via het Gemeentefonds te laten lopen? Of worden die taken voortaan door de provincies op zich genomen? De VNG noemt in dit geval concreet een bedrag van 300 miljoen euro voor verkeersveiligheid, bereikbaarheid, fietsbeleid en dat soort portefeuilles en dossiers. Een vergelijkbaar signaal is ontvangen uit de regio Twente en ook dat is alleszins begrijpelijk.

De SGP hoopt dat de behandeling van dit wetsvoorstel zal leiden tot een duidelijke structuur op het terrein van verkeer en vervoer. Naar onze overtuiging is een centrale rol van de provincies als middenbestuur daarbij van cruciaal belang. Laten we daar ook het gezag en de bevoegdheden leggen, zodat er daadwerkelijk een heldere structuur kan ontstaan. Ik hoop van harte dat dit wetsvoorstel op deze wijze wordt aangepast. Mocht dat niet het geval zijn, dan ben ik volgaarne bereid om mee te denken over een mogelijke bijdrage aan een initiatiefvoorstel, wat dan onder handen genomen zal worden. Dat is geen dreigement, maar

ik wil open kaart spelen. Zo zitten wij erin. Deze weg, via de vervoerregio's, moeten wij niet gaan. Dat is onze vaste overtuiging.

Voorzitter, zeer bedankt voor de gelegenheid om het woord te mogen voeren.

De voorzitter:

U bedankt voor uw bijdrage.



Mevrouw Fokke (PvdA):

Voorzitter. Vandaag lijkt dan eindelijk te gebeuren dat betrokken bestuurders weten waar ze staan met betrekking tot de afschaffing van de Wgr-plus. Momenteel kent Nederland acht Wgr-plusgebieden, namelijk de Stadsregio Amsterdam, het Bestuur Regio Utrecht, het Stadsgebied Haaglanden, de Stadsregio Rotterdam, de Regio Twente, de Stadsregio Arnhem Nijmegen, het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven en de Parkstad Limburg. De belangrijkste taken van de plusregio's betreffen taken op het gebied van verkeer en vervoer. Daarnaast hebben de regio's een coördinerende rol op het gebied van huisvesting en zijn enkele plusregio's betrokken bij de organisatie van de jeugdzorg.

De Wgr-plus noem ik voor de helderheid de stadsregio's. De stadsregio's zijn ontstaan in een tijd dat gemeenten nauwelijks over grenzen heen keken en er van bovenaf echt enige stimulans nodig was om samenwerking tussen gemeenten te bewerkstelligen. Hoe anders is de wereld anno 2014. Gemeenten weten dat zij taken veelal niet meer zelfstandig kunnen uitvoeren en willen dat in heel veel gevallen ook niet meer. Samenwerking is dus niet meer iets wat van bovenaf zou moeten worden opgelegd, maar iets wat prima vanuit een gemeente kan worden en wordt bepaald. Het is wat de PvdA betreft dan ook een prima moment om de verplichte tussenlaag, de Wgr-plus, af te schaffen. Laat het aan gemeenten zelf over of, en in welke vorm, zij willen samenwerken. Ik kom straks nog wel op twee uitzonderingen. De discussie rond dit wetsvoorstel gaat op dit moment met name over de vraag waar de gelden van de BDU, de brede doeluitkering, van de stadsregio naartoe moeten gaan. De VNG stelt dat een gedeelte lokaal geld is en dat het dus niet meer dan logisch zou zijn als het naar de gemeente wordt overgeheveld. De provincies vinden dat zij over het geld zouden moeten gaan. In provincies waar geen stadsregio's zijn, gaat het geld op dit moment al naar de provincie. Het lijkt de PvdA dan ook logisch om deze lijn te volgen en de gelden over te laten gaan naar de provincie, behoudens de twee uitzonderingen waar ik zo nog op kom.

Gemeente en provincie zijn het kennelijk absoluut niet eens over de wijze waarop het BDU-geld wordt besteed. Mevrouw Van Toorenburg had het daar ook al over. De provincies geven in een brief van het IPO aan dat zij nauw samenwerken met gemeenten in verkeers- en vervoersberaden om tot een afgestemd regionaal mobiliteitsbeleid te komen. De mail die we recent van de VNG ontvingen schetst echter een heel ander beeld, namelijk dat gemaakte afspraken tussen het IPO en de VNG over doorcentraliseren van verkeers- en vervoerstaken en over BDU-middelen niet gerespecteerd zijn. De provincie Flevoland vormt hierop een uitzondering. Het werpt de vraag op of de Tweede

Kamer vanmiddag nu echt voor scheidsrechter moet gaan spelen omdat provincie en gemeente er niet uitkomen. Ik ga ervan uit dat het IPO doet wat het IPO zegt en dat het BDU-geld werkelijk wordt besteed aan zaken waarvoor het bedoeld is. Ik vind het niet de taak van de Tweede Kamer om voor scheidsrechter te spelen. Kan de minister aangeven hoe hij hiernaar kijkt?

De heer **Van Raak** (SP):

Volgens mij is het net andersom. De regering heeft er geen visie op en heeft tegen gemeenten en provincies gezegd dat zij het maar uit moeten vechten. Zij komen er niet uit, want als het in Nederland om de centen gaat, staat iedereen op zijn achterste benen. Is het niet zo dat wij niet zozeer een scheidsrechter moeten zijn, maar dat de Tweede Kamer en de regering wel verantwoordelijk zijn voor de inrichting van het bestuur? Is het niet belangrijk dat wij hier een visie ontwikkelen waar provincies en gemeenten houvast aan hebben?

Mevrouw **Fokke** (PvdA):

In de eerste plaats wil ik opmerken dat wij het meermaals hebben gehad over een visie. Dit gaat echter niet over de toekomst; deze mails en brieven gaan over de situatie op dit moment. Als het IPO en de VNG zelf afspraken maken, is het aan beide partijen om ervoor te zorgen dat de afspraken worden nagekomen. Daar staat de Tweede Kamer helemaal buiten.

De heer **Van Raak** (SP):

Het klinkt allemaal een beetje visieloos. Het is allemaal gesteggel over centen en er zijn geen beschouwingen over bestuur. Wij kunnen van de provincies en de gemeenten niet verwachten dat zij een landelijke visie hebben op de inrichting van het bestuur. Dat is toch echt een taak die wij hebben. Ik heb in mijn bijdrage al geconstateerd dat de regering zo'n visie in het regeerakkoord had staan, maar die visie heeft verlaten. We kunnen hier allerlei voorstellen over super-provincies, regio's en gemeenten behandelen, maar dat lukt alleen als daar een samenhangende visie achter zit. Dan weet iedereen waar hij aan toe is en wat de gevolgen zijn voor andere besturen als we een wet aannemen.

Mevrouw **Fokke** (PvdA):

U haalt twee discussies door elkaar. Je hebt een visie en je hebt de discussie wie er over het geld gaat. Wij voeren nu die laatste discussie. Als ook u het dossier van de regio-plus volgt, en dat doet u, gaat het voornamelijk over de vraag: wie gaat er over het geld? Daar gaat straks ook de discussie over de vervoerregio over. Ik vind het dus heel merkwaardig dat u de vraag wie er over het geld gaat, koppelt aan de visie, want over geld kun je afspraken maken, en dat hebben het IPO en de VNG kennelijk gedaan. Als zij zich daar over en weer niet aan houden, vind ik werkelijk dat de Tweede Kamer niet voor scheidsrechter moet gaan spelen. We hebben ook het lokaal bestuur en dat is mans genoeg. Neem het lokaal bestuur in die zin ook eens serieus. We hadden gisteravond ook een uitgebreid debat over de Participatiewet; als Tweede Kamer moet je zaken kunnen loslaten. Dat lijkt me ook de kern van de zaak waar we het vanmiddag over hebben.

Een uitzondering op de algemene regel dat het geld naar de provincies gaat, wordt gecreëerd voor de Randstad: de plusregio's Rotterdam-Haaglanden en Amsterdam. Vanwege de complexiteit en de schaal van deze grootstedelijke regio's komen hier twee vervoerregio's: Amsterdam-Almere en Rotterdam-Den Haag. Aan deze vervoerregio, waarin provincie en betreffende gemeente gaan samenwerken, worden ook rechtstreeks de gelden uit de Wet BDU en overtaken toegekend. De PvdA vindt deze uitzondering te rechtvaardigen, omdat het niet wenselijk is dat bijvoorbeeld de provincie Noord-Holland zou gaan over tramlijn 1 in Amsterdam. En inderdaad, de vervoerregio's van Amsterdam-Almere en Rotterdam-Den Haag laten zich minder goed vangen in het Huis van Thorbecke, daar kunnen we het met zijn allen over eens zijn. Het gaat echter te ver om te zeggen dat deze vervoerregio's helemaal aan het zicht van de politiek, en dus aan de controle, zijn onttrokken.

De heer **Schouw** (D66):

Ik wil even bevestigd hebben dat ook de PvdA-fractie vindt dat dit een uitzondering is op de hoofdstructuur, die bestaat uit Rijk, provincies en gemeenten. Zie ik het juist dat de vervoerstaak in principe bij de provincies ligt?

Mevrouw **Fokke** (PvdA):

De heer Schouw ziet dat helemaal juist; dat is hoe ik erover denk. Er zijn alleen twee uitzonderingen en die vinden wij te rechtvaardigen.

De heer **Schouw** (D66):

Elke partij heeft te maken met zijn eigen afwegingen. Dit krachtenveld overziend, begin ik daar niet over. Waar ik wel over begin, is een mogelijke uitbreiding. Er zijn nu twee uitzonderingen genoemd — overigens moeten die nog geformaliseerd worden via AMvB's — maar het wetsvoorstel zet de deur open voor nog veel meer van die regio's. Ik ben benieuwd of de PvdA-fractie zegt dat het bij deze twee blijft en het daarna schluss is.

Mevrouw **Fokke** (PvdA):

In de eerste plaats: laten we elkaar niets wijsmaken. Heel veel van de stadsregio's die worden opgeheven zeggen dat ze middels een gemeenschappelijke regeling toch verder willen gaan met de samenwerking. Ik kan niet in de toekomst kijken, maar ik denk inderdaad dat het aantal vervoerregio's tot twee beperkt blijft, omdat je het hier over heel bijzondere gebieden hebt. Ik ben echt niet bang dat we hier over een jaar of vijf weer met zijn allen staan en dat we dan een lappendekentje aan vervoerregio's hebben, daar geloof ik absoluut niet in.

De heer **Schouw** (D66):

Is mevrouw Fokke het met mij eens dat, als je nog meer uitzonderingen op de hoofdregel zou toestaan, er van de hoofdregel helemaal niets meer overblijft? Dan verdrinkt het binnenlands bestuur in zijn eigen bestuurlijke drukte.

Mevrouw **Fokke** (PvdA):

Ik kan niet in de toekomst kijken. We hebben het hier over gebieden waarin we niet alleen te maken hebben met een

bus en een trein, maar waarin ook andere vervoersmiddelen zijn. Die maken dat je misschien even buiten de gebaande paden een ander pad op moet. Ik denk dat er over vijf jaar in Nederland nog steeds twee vervoerregio's bestaan, tenzij u niet met dit voorstel instemt.

De heer **Segers** (ChristenUnie):

De zorg bij een groot deel van de oppositie is dat de democratische controle niet afdoende is geregeld. Vervoerregio's kunnen worden uitgebreid en grenzen kunnen veranderen. Tussen twee haakjes, ik wil de heer Van Oosten nog even zeggen dat ik maar de helft van het goede antwoord gaf, namelijk dat mijn amendement op de voorhangprocedure ook betrekking heeft op nieuwe regio's. Mijn vraag aan de PvdA-fractie is: zou een voorhangprocedure niet heel verstandig zijn? De democratische controle is bij dit voorstel een heel discutabel punt.

Mevrouw **Fokke** (PvdA):

Laat ik eerlijk zijn: ik vind uw suggestie van een voorhangprocedure heel goed. Wat dat betreft steunen wij uw amendement.

De heer **Segers** (ChristenUnie):

Dank voor die steun, maar begrijpt u het ongemak bij een deel van de oppositie dat veel macht en veel geld naar regio's gaan die een democratische legitimatie ontberen?

Mevrouw **Fokke** (PvdA):

Dat snap ik. Ik heb al gezegd dat ik als ik het huis van Thorbecke zou mogen inrichten, deze vervoerregio's daar niet zonder meer in zou onderbrengen. Af en toe heb je te maken met structuren en met een harde werkelijkheid. Wij moeten niet vanmiddag dingen met een schaarstje knippen die niet met een schaarstje geknipt kunnen worden. De vervoersstromen zijn enorm complex. Ik kom uit Maastricht, dus ik begrijp heel goed wat het verschil is tussen de regio in Zuid-Limburg en Amsterdam-Almere. Daar heb je het over een enorme complexiteit aan openbaar vervoer. Je kunt dan in structuren gaan denken, maar dan vrees ik dat je met een schaarstje vervoersstromen gaat knippen die niet te herstellen zijn. Ik vind het niet fraai. Laten we eerlijk zijn, volgens mij is er een I&M-dossier in een BZK-dossier beland. De vraag is echter hoe we dat uiteindelijk met z'n allen op een praktische manier gaan oplossen. Met het voorstel met deze twee vervoerregio's hebben wij het volgens mij prima op een praktische manier opgelost.

Voor de PvdA zijn de eerder genoemde vervoerregio's vooral een manier om het openbaar vervoer goed te regelen; dat had ik al gezegd. Er wordt orde geschapen in de complexiteit van tram, metro, bus en trein. Dat moet naar onze mening dichtbij de burger georganiseerd worden. Daarom vinden wij het een goede oplossing om op deze manier het openbaar vervoer in deze twee gebieden in te richten.

De heer **Van Oosten** (VVD):

Voorzitter. In de eerste plaats mag ik vaststellen dat ik geluk heb, omdat ik de laatste spreker ben in de rij. Ik hoef me

niet te wagen aan een uitleg waar wij vandaag over spreken, namelijk de afschaffing van de Wgr-plus. Laat ik er helder over zijn: de VVD is voorstander van het afschaffen van de Wgr-plusregio's. Dat pleidooi heeft de VVD-fractie al jaren gehouden en het is goed dat we in Nederland terugkeren naar de bestuurlijke hoofdstructuur van het Rijk, de provincies en de gemeenten. Ik zie de heer Schouw kritisch kijken, althans dat dacht ik te zien. Ik wil duidelijk zijn dat de VVD er geen doekjes om gaat winden. De hoofdlijn die in dit voorstel wordt gekozen, beantwoordt in grote lijnen aan het uitgangspunt dat ons land is opgebouwd uit drie hoofdbestuurssystemen. De oprichting van twee vervoersautoriteiten wijkt daar natuurlijk vanaf. Ik vind dat aanvaardbaar en verdedigbaar als je de complexiteit van de twee regio's, het heftige daily urban system voor verkeer en vervoer, en de simpele vaststelling dat de regio's weer eigen vervoersbedrijven kennen, in acht neemt. Daarom vind ik het begrijpelijk dat wordt afgeweken van de hoofdregel.

Ik heb nog een paar vragen aan de minister. In de stukken gaat het over een betekenisvolle positie voor de provincie. Ik zou graag een nadere uitleg van de minister krijgen over de rol van de provincie bij de vervoersautoriteit.

De **voorzitter**:

De heer Schouw heeft een vraag. Ik weet niet of zijn vraag bij het vorige onderwerp hoort, maar ik heb u nu toch al onderbroken.

De heer **Schouw** (D66):

Ik proef echt een wild enthousiasme bij de VVD-fractie om vanuit pure noodzaak deze heel bijzondere uitzondering te maken op de hoofdregel. Als I en M deze bestuurlijke exoot niet bedacht had, had de VVD-fractie hem wel bedacht. Zie ik dat zo goed?

De heer **Van Oosten** (VVD):

Ik zou in een andere lijn willen antwoorden. De VVD hecht er bijzonder aan dat we binnen de Noord- en de Zuidvleugel van de Randstad op een goede manier van A naar B kunnen vervoeren via openbaar vervoer en wegen. De heer Schouw kan het met mij oneens zijn, maar als ik alle stukken bestudeer die in de opmaat naar dit wetsvoorstel en de behandeling ervan zijn geschreven, vind ik een aantal overtuigende argumenten die ervoor pleiten om af te wijken van de bestuurlijke hoofdstructuur. Op zich vind ik de bestuurlijke hoofdstructuur, het huis van Thorbecke, een schoonheid, maar begrijp dat je er om pragmatische redenen van afwijkt.

De heer **Schouw** (D66):

Dit is precies het antwoord dat ik wilde hebben. Je wijkt om pragmatische redenen af van de hoofdstructuur. Alleen de gevolgtrekking daarvan is dat de hoofdstructuur op heel veel terreinen en op heel veel plekken in het land zal worden aangetast. Het zal bestuurlijke spaghetti worden en de bestuurlijke druk zal alleen maar toenemen. Als de VVD daar verantwoordelijkheid voor wil nemen, vind ik het prima. Ik heb echter een inhoudelijke vraag. De nieuwe vervoerregio beslaat ongeveer twee derde van de provincie Zuid-Holland. Kan de heer Van Oosten eens reageren op de vraag wat er nog overblijft aan taken en bevoegdheden van de provincie op het gebied van verkeer en vervoer? Er

zitten toch heel wat gedeputeerden en ambtenaren. Daar blijft toch helemaal niets meer van over?

De heer Van Oosten (VVD):

Met permissie wil ik in eerste instantie een korte reflectie geven op wat de heer Schouw stelde in de aanloop naar zijn vraag. Ik waag te betwijfelen dat de bestuurlijke drukte zou worden versterkt door het wetsvoorstel. Ik stel het tegenovergestelde. We schaffen de Wgr-plusregio's juist af, en stellen alleen een tweetal vervoersautoriteiten in. De heer Schouw vraagt mij vervolgens wat er overblijft van de rol van de provincie. Dat is precies de vraag die ik net gesteld heb aan de minister. Ik vind het namelijk heel relevant om te weten wat de rol is van de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland bij de vervoersautoriteit. Daarnaast geldt dat de provincies een ruimere omvang kennen dan alleen de vervoersautoriteit. Daar blijven de provincies dus gewoon over gaan. Als ik het verkeerd zie, hoor ik dat natuurlijk graag van de minister maar ik neem aan dat dit de uitleg is die eraan gegeven kan worden.

De heer Van Raak (SP):

Negen jaar geleden stond hier een woordvoerder van de VVD vol vuur te verdedigen waarom we deze bestuursregio's moesten invoeren. Nu staat er een woordvoerder van de VVD vol vuur te bepleiten waarom we ze moeten afschaffen. Hij staat echter ook vol vuur te bepleiten waarom we vervoerregio's moeten invoeren. Hoe kan ik er zeker van zijn dat hier over negen jaar niet weer een woordvoerder namens de VVD staat die vol vuur bepleit dat de vervoerregio's bij nader inzien toch niet zo'n goed idee waren?

De heer Van Oosten (VVD):

U kunt over één ding zeker zijn. Dat is dat elke woordvoerder van de VVD altijd vol vuur zijn argumenten zal neerleggen, waar het debat dan ook over gaat. Ik kom terug op wat ik net al aangaf. De VVD hecht bijzonder aan het huis van Thorbecke. Dat is niet zonder reden, zoals ik in deze zaal misschien mag opmerken. Ik ben daarom oprecht gelukkig met de constructie van het Rijk, de provincies en de gemeenten. Wij kijken echter ook met een praktische blik naar wat in het kader van verkeer en vervoer nodig is om op een goede manier van A naar B te komen. Ik verwijs daarbij toch weer naar de stukken die ik gelezen heb. Ik begrijp de motivatie en de argumenten die de minister gebruikt om van die hoofdstructuur af te wijken en te komen tot twee vervoersautoriteiten. Dat dit negen jaar geleden door mijn toenmalige collega anders zou zijn bepleit, zal ik nog eens teruglezen in de stukken.

De heer Van Raak (SP):

Kan de heer Van Oosten dat nog voor de stemmingen doen?

De heer Van Oosten (VVD):

Als daar tijd voor is, zal ik dat doen. Ik betwijfel echter of dat andere gedachten zal opwekken. Ik heb namelijk geprobeerd duidelijk aan te geven waarom ik het wetsvoorstel zoals dat voorligt acceptabel vind.

Ik zou de vragen wat betreft de vervoersautoriteit graag willen afronden. Ik heb daarna nog een enkele vraag over

de huisvestingsverordening en de huisvestingsvragen. Nogmaals vraag ik hoe de provincies betrokken zullen worden bij de nog op te richten vervoersautoriteiten. Ook zou ik graag vanmiddag nog de bevestiging van de minister ontvangen dat het bij twee vervoersautoriteiten blijft. Die vraag heb ik overigens in min of meer dezelfde vorm zien terugkomen bij collega's, al dan niet bij wijze van amendement. Ik wijs erop dat ik de bevestiging al wel in de stukken heb gelezen, maar het kan misschien geen kwaad als de minister zijn toezegging ook vanmiddag in deze zaal doet.

Interessant vind ik nog de vraag welke rol de minister voor zichzelf ziet weggelegd op het moment dat de betrokken overheden er niet met elkaar uitkomen. Ik heb het dan wederom over die vervoersautoriteiten. Ik heb niet de verwachting dat ze er niet met elkaar uitkomen, maar het zou zich kunnen voordoen. Gaat de minister dan interveniëren?

Als het gaat om verkeer wil ik de minister graag verwijzen naar het recente verantwoordingsdebat dat mijn collega's met de minister en de staatssecretaris van I en M hebben gevoerd. Is het juist dat de brede doeluitkering in de eerste jaren zichtbaar blijft binnen het Provinciefonds?

Ik rond af met een enkele vraag over de huisvesting en taken op dat gebied. In hoeverre mogen gemeenten nu nog zelf een huisvestingsverordening opstellen? Of mag dat alleen in regioverband? Wat gebeurt er als de provincie het verzoek om een woningmarktregio in te stellen afwijst? Zijn er dan nog andere middelen om gemeenten ertoe te brengen toch tot samenwerking op dat gebied te komen? Ik wacht de antwoorden met belangstelling af.

De voorzitter:

Daarmee is er een einde gekomen aan de termijn van de zijde van de Kamer. De minister heeft laten weten dat hij direct kan overgaan tot het geven van de antwoorden waar de heer Van Oosten en wij allen zo naar uitzien.

Minister Plasterk:

Voorzitter. Het wetsvoorstel dat voorligt, vloeit voort uit de visie van de regering op binnenlands bestuur. Ik zal daar zo iets meer over zeggen. Ook wordt daarmee een voorname uit het regeerakkoord gerealiseerd. Dat betreft het afschaffen van de zogenaamde Wgr-plusregio's.

Eerder heb ik een ongeveer 100 pagina's tellende visienota gepresenteerd onder de titel Bestuur in samenhang. Ik hoop niet dat de Kamer verwacht dat ik die nota vanmiddag in zijn geheel ga samenvatten. Een onderdeel daarvan heb ik bij de behandeling van een ander wetsvoorstel al eerder genoemd. Dat is het feit dat het bij het aantreden van het kabinet zomaar kon dat een burger, afhankelijk van de plek waar hij woonde, zes bestuurslagen boven zich zag die alle met een direct gekozen volksvertegenwoordiging werkten: het stadsdeel, de gemeente, het waterschap, de provincie, het Rijk en Europa. Daarmee heb je zes parlementen boven je. Naast die zes etages is er nog een aantal entresols, zoals de tussenetage waarvan ik hoop dat we vandaag zullen besluiten die af te schaffen.

Kort na het aantreden van het kabinet is in ieder geval de stadsdeelraad afgeschaft. Wel is er een mogelijkheid

gebleven tot het instellen van bestuurscommissies, maar die zijn toch heel anders van aard en karakter. Er zijn nu dus nog vijf bestuurslagen. Vanmiddag werken wij aan een van de entresols, de zogenaamde Wgr-plusregio's.

Over de visie van het kabinet op het binnenlands bestuur zou ik graag doorpraten. Een onderdeel daarvan was vanzelfsprekend de wens om tot provinciale opschaling te komen. Het is bekend, en ook eerder besproken, dat zich daarvoor uiteindelijk geen meerderheid aftekende in de beide Kamers der Staten-Generaal. Ieder heeft daar zijn eigen overwegingen bij. Ik heb eerder al gezegd dat ik dat betreurt, omdat ik denk dat de provincies, zeker in de Randstad, wat betreft de bestuurlijke afstand te dicht op het gemeentelijk bestuur zitten.

Ik heb nog een of misschien twee inleidende opmerkingen. Daarna kom ik toe aan het voorliggende hoofdonderwerp. Allereerst zal ik reageren op de opmerking van de heer Van Raak dat hij een aantal competentiegeschillen "een beetje gënant" vond. Ik herken dat wel. Ik herken het dat je af en toe, nieuw binnenkomend op zo'n terrein, en de mensen op de tribune zullen zich dat ook wel eens afvragen ... Je woont in Purmerend en je gaat met de bus naar je werk in Amsterdam. Daar moet een concessie voor worden verleend en daar zit een uitkering op van het ministerie van I en M. Je kunt dat op verschillende manieren organiseren. Als er echter langlopende conflicten zijn tussen de stad Amsterdam en de provincie Noord-Holland over hoe zo'n uitkeringsstroom loopt, denk je inderdaad weleens: zoek het uit. Wij gaan het nu hier uitzoeken. Maar soms gaat er toch wel heel veel energie zitten in het competentieconflict over wie nu over zo'n uitkering gaat, terwijl helder is dat die bus de mensen van hun huis naar hun werk moet brengen en van hun werk weer naar huis. Daarvoor moet een concessie worden verleend; hoe moeilijk kan dat zijn? Ik wil dat gevoel onderstrepen, want dat heeft mij ook weleens bekropen. Niettemin moeten wij dat natuurlijk wel netjes regelen en dat doen wij vandaag.

Het onderhavige wetsvoorstel omvat het afschaffen van de zogenaamde plusregio's. Plusregio's zijn samenwerkingsverbanden tussen gemeenten. Van die samenwerkingsverbanden hebben wij er natuurlijk wel meer, de zogenaamde gemeenschappelijke regelingen. Het kenmerk van de plusregio's is dat het verplichte samenwerkingsverbanden zijn met wettelijke taken en eigen middelen. Strikt genomen is het daardoor geen verlengd lokaal bestuur meer, zoals door de heer Van Raak en anderen ook werd opgemerkt. Je kunt niet volhouden dat gemeenten eigener beweging samenwerken. Nee, ze hebben wettelijke taken en die zijn van bovenaf ingesteld. Dat heeft dus echt een heel ander karakter en dat zou je toch niet moeten willen. Er waren acht plusregio's, maar een daarvan is op eigen verzoek al uitgeschreven, te weten Parkstad Limburg. Nu zijn er dus nog zeven over. Het voorliggende voorstel behelst het opheffen ervan en het overhevelen van de taken naar de provincie. Ik heb de indruk dat daarvoor brede steun is. Tegen de heer Schouw wil ik zeggen dat dit de hoofdregel is. Het geld voor de taken die tot dusver belegd waren bij de plusregio's, gaat naar de provincie. Ik ben blij dat voor die hoofdregel ook brede steun in de Kamer bestaat.

De vervolgvraag is, en ik haal even adem ...

De voorzitter:

Dat is een uitnodiging aan de heer Schouw.

De heer Schouw (D66):

De minister wil nu aan het paard van Troje komen, namelijk die vervoerregio's. Wat mij toch wel interesseert, is waarom de minister het heeft toegestaan dat in het schone BZK-voorstel voor het afschaffen van Wgr-plus, de gifpil van I en M is aangebracht? Waarom heeft deze minister dat geaccepteerd?

Minister Plasterk:

Met deze procedurevraag loopt de heer Schouw vooruit op wat ik nu wilde gaan zeggen over de vervoerregio's, maar ik wil best eerst het procedureantwoord geven en dan op de inhoud ingaan. Ik vind het geen gifpil. Voor de mensen in de Randstad waarover wij het nu hebben, is het van belang om helderheid te krijgen. Het is van belang om nu niet eerst een discussie over het opheffen van de Wgr-plusregio's te krijgen en enige maanden later al dan niet te komen tot het inrichten van de vervoerregio's. Dat is het antwoord op de procedurele vraag.

De heer Schouw (D66):

Laten wij het dan geen gifpil noemen, maar het paard van Troje. Eigenlijk zijn het twee verschillende grootheden. Zou het ook wetstechnisch niet beter zijn geweest om de oprichting en inrichting bij een apart wetsvoorstel te regelen, waarbij het trekkerschap ligt bij de minister van I en M?

Minister Plasterk:

Ik kan me zomaar een aantal Kamerleden voorstellen die dan zouden zeggen: wat is dat nu voor een schande? Wat is het voor gifpil dat we nu eerst het opheffen van de plusregio behandelen, en dat we dat niet in samenhang zien met een visie op hoe vervolgens het openbaar vervoer in de Randstad moet worden ingericht? Ik dacht dat ik juist behulpzaam was door het in samenhang te doen, zodat de Kamer het ook in samenhang kan beoordelen.

De heer Segers (ChristenUnie):

Ik ga nog even door op die samenhang. De minister zegt: ik heb al een visie neergelegd. Dat is die notitie. In de memorie van toelichting op de Noordvleugelprovincie was ons ook een visie beloofd. Via de procedurevergadering heeft de heer Schouw het verzoek doen uitgaan om dat alsnog eens na te vragen. Gaan we nu van wetsvoorstel naar wetsvoorstel? Is dit het? Dit raakt het middenbestuur. We hebben net de afschaffing van de Noordvleugelprovincie gehad en nu gaan we door naar het wetsvoorstel. Gaan we zo een beetje door?

Minister Plasterk:

Ik heb de nota Bestuur in samenhang uitgebracht. Die heb ik opgestuurd naar de Tweede Kamer en naar de Eerste Kamer. De Eerste Kamer heeft er zelfs nog een debat over gevraagd. We hebben daar een dag lang over dat onderwerp gedebatteerd. Daar staat de visie van het kabinet in op het hele binnenlands bestuur, van de doe-democratie

tot de gemeenschappelijke regelingen. Daar wil ik graag naar verwijzen. We werken dat uit in wetsvoorstellen. Die liggen hier voor en kunnen worden beoordeeld.

De heer Segers (ChristenUnie):

De Eerste Kamer heeft gezegd: dit is niet afdoende. Er is een motie aangenomen in de Eerste Kamer, waarin de minister wordt gevraagd om niet verder te gaan met de provinciale opschaling totdat die visie er is. Die vraag is heel nadrukkelijk al gesteld aan de minister. Die vraag is hier ook in eerste termijn vanuit de Kamer gesteld. Moet er niet een samenhangende visie op het middenbestuur komen?

Minister Plasterk:

Er is toen ook nog een tweede notitie tot stand gekomen. Die heb ik eveneens in afschrift naar de Eerste en Tweede Kamer gestuurd. Laten we eerlijk wezen. De heer Van Raak zei het eerlijk: er ligt wel een visie voor, maar het is niet mijn visie. Dat kan natuurlijk altijd. Vaak is de roep om nog meer visie eigenlijk de mededeling dat men het niet eens is met de voorliggende visie. Nogmaals, dat kan, maar dat moet je dan ook eerlijk met elkaar constateren.

De heer Van Raak (SP):

Er stond een visie in het regeerakkoord, die is losgelaten en daar is nog geen nieuwe voor in de plaats gekomen. Dat is het probleem. In een visie geeft de regering aan wat de samenhang is tussen de verschillende voorstellen. Dat wil nog niet noodzakelijkerwijs zeggen dat al die voorstellen gelijk behandeld hoeven te worden, zeker niet als ze over verschillende ministers gaan. Waarom heeft deze minister er niet voor gekozen, twee voorstellen te doen? Hij had een voorstel kunnen doen ter afschaffing van de bestuursregio's. Daar had ik zo mijn steun aan gegeven. De minister van I en M had dan een voorstel kunnen doen voor de inrichting van vervoerregio's. Daar hadden we dan, in het kader van de visie van de regering, afwegende onze eigen visie, ook een oordeel over kunnen vellen. Nu die twee echter aan elkaar gekoppeld zijn, is het ook een koppelverkoop en wordt het voor mij bijzonder moeilijk om een keuze te maken.

Minister Plasterk:

De vervoerregio zit in de portefeuille van de staatssecretaris van I en M, mevrouw Mansveld. Dit wetsvoorstel is natuurlijk ook in nauwe samenwerking met haar voorbereid. Het kabinet is van mening dat er een duidelijke samenhang is tussen het opheffen van de plusregio's, die ook vervoers-taken hebben, en het scheppen van duidelijkheid over de vervoerregio's in de Randstad. Als u met toestaat, kom ik zo toe aan de inhoudelijke onderbouwing van het voorstel.

De heer Van Raak (SP):

Is de minister bereid om die twee dingen alsnog te scheiden? Is hij bereid om te zeggen: om procedurele redenen ben ik graag bereid om het amendement van de heer Van Raak en van de heer Segers te omarmen, zodat we die twee dingen kunnen scheiden? Dan kunnen we vandaag een goed besluit nemen over de afschaffing van de bestuursregio's en in de toekomst kunnen we gaan praten over de

vraag of we vervoerregio's willen en hoe die er dan uit zouden moeten zien.

Minister Plasterk:

Dat is feitelijk een vraag naar het oordeel of het advies van het kabinet over de voorliggende amendementen. Daar kom ik zo op, nadat ik een toelichting heb gegeven op de keuze van het kabinet om voorstander te zijn van deze twee vervoersregio's in de Randstad. Er worden inderdaad twee uitzonderingen gemaakt voor het metropoolgebied Amsterdam en het metropoolgebied Rotterdam/Den Haag. Dat zijn overigens ook de drie steden die een eigen openbaarvervoersbedrijf hadden en hebben ingebracht. Rotterdam/Den Haag vormen samen met in totaal 24 omliggende gemeenten de metropoolregio Rotterdam/Den Haag, zoals Amsterdam samen met 16 gemeenten in Noord-Holland de stadsregio Amsterdam vormt. De complexiteit en de fijnmazigheid van het vervoer maken dat je daar echt een andere situatie hebt dan elders in het land, ook elders in het land waar een stad met openbaar vervoer met omliggende gemeenten verbonden is. Die situatie brengt met zich mee dat een uitzondering gemaakt moet worden. Tegen de heer Schouw zeg ik dan ook: wat het kabinet betreft, is dit een uitzondering. Tegen anderen zeg ik dat we geen enkel voornemen hebben om meer uitzonderingen te maken dan deze twee. Op de kaart van Nederland is te zien dat er rond die twee metropoolregio's sprake is van een unieke situatie. Ik denk dat het belang van de reiziger er uiteindelijk mee gediend is om die op deze manier in te richten. Ik zie dat de heer Bisschop wil interrumperen maar ik praat even door omdat ik dit deel van mijn betoog graag even wil afronden.

Natuurlijk kan men zeggen: hoe zit het dan met de democratische legitimatie? Daarover zeg ik twee dingen. Allereerst gaat op het totaal van de begroting van I en M 1 miljard naar die vervoerregio's. Op de 250 miljard rijksbegroting blijft 1 miljard staan op de begroting van I en M met het specifieke doel van het leveren van openbaar vervoer in die twee vervoerregio's. Die vervoerregio's zijn uiteindelijk samenwerkingsverbanden, zogenaamde "gemeenschappelijke regelingen". Als je het niet eens zou zijn met het geld voor dat samenwerkingsverband, dan zou je in de Tweede Kamer tegen de staatssecretaris van I en M moeten zeggen: dat geld moet omhoog, omlaag of anders. Dat wordt dus hier democratisch gelegitimeerd. De wijze waarop het wordt uitgevoerd, is natuurlijk gewoon aan die samenwerkingsverbanden die nu worden ingesteld en aan die vervoerregio's. Dat is gewoon een gemeenschappelijke regeling. In die zin is het wel degelijk verlengd lokaal bestuur. Nogmaals, het is een uitzonderingssituatie, maar ik denk dat die goed onderbouwd is. Ik sta er in elk geval volledig achter dat we dat bij deze gelegenheid op die manier aan de Kamer voorleggen.

De heer Bisschop (SGP):

Voor een deel heeft de minister mijn vraag al beantwoord. Als ik naar de visienota Bestuur in samenhang kijk, dan lees ik daarin heldere overwegingen voor het afschaffen van de WGR en de WGR-plusregels. Ik vind daarin echter niet de overwegingen die aanleiding zijn voor het instellen van vervoerregio's. Ik lees alleen de constatering dat ze worden ingesteld. De minister motiveert dat nu maar dat lost niet het probleem op. Natuurlijk zijn Den Haag, Amsterdam en

Rotterdam bijzonder; alleen al uit het feit dat zij hun eigen stadsvervoer hebben, blijkt dat er sprake is van een bijzondere omstandigheid. Het gaat niet over het stadsvervoer maar over het regionale vervoer. Ik begrijp nog steeds niet waarom dat vervoer binnen die metropolen in handen gelegd moet worden van een eigen entiteit. Zodra buiten die entiteit wordt getreden, zijn er de problemen van verbindingen, concessieverlening, enzovoort. Ik begrijp dat er redenen gezocht worden om dit te doen, maar de houdbaarheid van die redenen komt een beetje moeizaam op mij over.

De voorzitter:

Zullen wij de minister eerst op dit punt laten reageren?

De heer Bisschop (SGP):

Ja. Eigenlijk is mijn hartenkreet: geef nu eens echt de reden aan waarom op deze wijze voor een vervoerregio wordt gekozen. Waarom maken we niet echt een heel transparante structuur met ieders eigen verantwoordelijkheden?

Minister Plasterk:

Deze structuur vloeit voort uit de wens om het openbaar vervoer voor de reiziger zo goed mogelijk in te richten. Het voortouw in dezen — daar heeft de heer Bisschop gelijk in — ligt meer bij het openbaar vervoer dan bij het binnenlands bestuur. Er is een fijnmazig net van openbaarvervoersvoorzieningen. Neem de provincie Zuid-Holland waarin 24 gemeenten elkaar hebben gevonden en hebben gezegd: laten wij dit samen gaan doen zodat tram, lightrail en trein optimaal op elkaar aansluiten en de reiziger zo goed mogelijk wordt bediend. Praktisch gezien betekent het dat men streeft naar zo min mogelijk wachttijd en een zo goed mogelijk netwerk van verbindingen. Ik zou zeggen: wees blij. Laten we dit ondersteunen. Men heeft hierin het voortouw genomen. Dat geldt ook voor de metropoolregio Amsterdam met de omliggende gemeenten. Dat is niet altijd simpel want iedereen zit altijd op zijn eigen potje geld. In dit geval heeft men echter gezegd: we leggen ons erbij neer dat dat geld naar de regio gaat en dat daarvoor gezamenlijk concessies worden georganiseerd en aanbesteed. Ik vind dat eigenlijk een stap om te ondersteunen.

De heer Bisschop (SGP):

De minister hoort mij geen kritiek hebben op welke samenwerkingsvorm dan ook die vanuit de gemeenten zelf komt. Als 24 gemeenten in staat zijn om goede afspraken te maken, kun je dat alleen maar toejuichen. Maar moet je dat nu wettelijk verankeren? We willen juist grote schoonmaak houden in het huis van Thorbecke en komen tot een heldere bestuurlijke structuur. Er werd net gesproken over een ketelhok. Door dit te accepteren en door dit erin aan te brengen wordt er toch weer een klompenhokje aan dat mooie huis gebouwd. Dat moeten we niet doen.

Minister Plasterk:

We zijn het erover eens dat het prijzenswaardig is en ondersteuning verdient dat die gemeenten elkaar hebben gevonden om in één regio samen te werken. Dan resteert nog de vraag of je dat ook moet beklinken dan wel of je het maar zo laat, wat zou betekenen dat eenieder er op elk

moment weer uit kan treden. Dan haal je het hele bouwwerk onderuit. Stel dat op een gegeven moment een bestuurscrisis in Purmerend ertoe leidt dat een nieuw college het helemaal anders gaat doen en zich terugtrekt uit die vervoerregio. Dan haal je een deel weg van de steun voor de concessie en valt het hele bouwwerk in elkaar. Vanuit de praktijk van het openbaar vervoer, waarin je langjarige concessies nodig hebt, langer overigens dan de zittingsperiode van een college van burgemeester en wethouders, vind ik het heel begrijpelijk om dat wel te beklinken en dat bij AMvB te doen. Ik kom zo nog terug op de behandeling van die Algemene Maatregel van Bestuur.

De heer Van Raak (SP):

De minister noemt het voorbeeld van de 24 gemeenten in de vervoerregio in Zuid-Holland. Niet al die 24 gemeenten willen dit. Niet alle 24 gemeenten hebben dit getekend en dat doen ze ook bewust niet. Straks schaffen we de verplichte bestuurregio's af, maar komen de gemeenten in die vervoerregio weer in een soort nieuwe bestuurregio terecht waarin ze ook geen zeggenschap meer hebben.

Minister Plasterk:

Bij mijn weten hebben op dit moment 21 van de 24 gemeenten getekend. Drie maken hun handtekening nog even afhankelijk van de behandeling van dit wetsvoorstel. Ik heb sterk de indruk dat zij zich dan daarin zullen voegen en dat er vervolgens ook daar consensus is.

De heer Van Raak (SP):

Dat is dus afwachten, want zij hebben dat bewust niet gedaan. De heer Bisschop heeft dan wel gelijk dat we vandaag de bestuurregio's gaan afschaffen behalve voor de Randstad. Het beeld dat de minister hier schetst van Zuid-Holland geldt volgens mij ook voor andere delen van het land. De minister probeert aan te geven dat de vervoerregio's in de Randstad zo uniek zijn, maar ik vraag mij dat af. Zijn ze uniek ten opzichte van andere delen in het land? Ik besef steeds meer dat de vervoerregio's eigenlijk een soort Wgr-plusregio aan het worden zijn.

Minister Plasterk:

Dat is niet het geval. De Wgr-plusregio's hadden ook andere taken. Ik heb zojuist inhoudelijke argumenten gegeven waarom ik denk dat de situatie in deze twee metropoolregio's echt anders is dan elders in het land. In Zuid-Holland is feitelijk sprake van een bijna aaneengesloten verstedelijkt gebied tussen Den Haag en Rotterdam, met Delft ertussen en een aantal andere gemeenten eromheen. In het verleden was er nog weleens grote rivaliteit tussen die twee grote steden in Zuid-Holland, dus ik ben blij dat ze elkaar en omliggende gemeenten hebben gevonden: laten we in het belang van de reiziger het openbaar vervoer optimaal afstemmen en laten we aan I en M vragen of we een heldere uitkeringstroom kunnen krijgen direct naar die vervoerregio, zodat we het openbaar vervoer langjarig kunnen aanbesteden en op die manier kunnen inrichten. Ik vind dat heel rationeel en verstandig. Ik ben minister van Binnenlandse Zaken, dus ik ben erfgenaar van Thorbecke. Je kunt wel zeggen dat het huis van Thorbecke is en dat je dat allemaal niet moet willen. Uiteindelijk doe je echter het niet voor het huis van een voormalig minister van BZK, maar

doe je het voor de mensen. Zij willen met de bus van hun werk naar huis en omgekeerd. Dat moet op een fatsoenlijke manier worden georganiseerd en wij zijn daarvoor verantwoordelijk.

De heer Schouw (D66):

Ik ben blij dat de minister zich zo heeft verdiept in de gang van zaken in de metropool en dat hij zegt dat het op een fatsoenlijke manier moet worden georganiseerd. Ik heb eens naar de statuten van die metropool gekeken en ik ben eens gaan rekenen. Met 4 van de 25 deelnemers aan die regeling kun je een meerderheid aan stemmen hebben, want zo zit de regeling in elkaar. Dat zou betekenen dat je 21 andere deelnemers niet kunt honoreren. Vindt de minister het democratisch dat je met 4 van de 25 deelnemers een meerderheid hebt?

Minister Plasterk:

Twee dingen. Ten eerste komt dat natuurlijk tot stand omdat die vier deelnemers dan ook meer inwoners kennen dan die andere deelnemers, zodat het uiteindelijk, als je dat weegt, een reële meerderheid van de inwoners representeert. En ja, zo werkt democratie. Ten tweede, laten wij niet uitgaan van een soort speltheorie alsof gemeenten alleen maar proberen om andere gemeenten dwars te zitten. Men is erop uit om daar de samenhang in het fijnmazig stelsel van openbaar vervoer te organiseren. Men heeft elkaar daar ook in gevonden en vraagt nu aan het Rijk: steun ons daarin; maak dat mogelijk. Ik zou dat willen doen.

De heer Schouw (D66):

Dit is precies het punt waarop de minister een fundamentele fout maakt, want hij zegt: zo werkt de democratie. Dit is een indirect gekozen bestuur waarin gemeenten participeren. Dat zijn er 24 plus 1: één provincie. Dat zijn er 25. Als je kijkt naar de stemverhoudingen zoals die zijn afgesproken in de statuten, dan kunnen de twee grote gemeenten — Den Haag, Rotterdam — aangevuld met twee kleintjes — Delft en Zoetermeer; vergeef mij het woord "kleintjes" zeg ik tegen de burgemeesters van Delft en Zoetermeer — daar met z'n vieren de dienst uitmaken. Die kunnen met z'n vieren dat miljard dat het kabinet vrijmaakt, gaan verdelen. De andere worden buitenspel gezet. Dat is toch niet democratisch? Dat leidt toch tot een hoop bestuurlijke drukte en gedoe? Het gaat immers om de verdeling van geld. Ik vraag de minister om daarop te reflecteren.

Minister Plasterk:

Daarbij wordt er voortdurend van uitgegaan dat men in zo'n vervoersregio iets anders voor zou hebben dan op een fatsoenlijke manier het openbaar vervoer inrichten. Stel nou dat het bestuur in de vervoersregio Rotterdam-Den Haag zou zeggen: weet je, wij hebben er nog eens naar gekeken, maar de mensen van Spijkenisse sluiten wij gewoon af van het openbaar vervoer. Dan is dat natuurlijk een misstand. Dan zullen wij ook het heus wel horen, maar ik zie geen enkele reden om dat aan te nemen. Sterker nog, men heeft zich hierin begeven en zegt nu: laat ons op deze manier het openbaar vervoer organiseren. En ja, er is natuurlijk een gewogen stemming, waarbij iedere gemeente invloed heeft naar rato van het aantal inwoners. Dat is

vanzelf zo in een gemeenschappelijke regeling. Dat is ook zo vastgelegd in de Wet gemeenschappelijke regelingen.

Voorzitter. Ik wil proberen door te gaan en nu de afzonderlijke sprekers langs te gaan, voor zover ik hun punten niet in de algemene ronde heb beantwoord. En dan is er nog een fiks stapeltje amendementen, waar ik ook nog even wat tijd voor wil nemen.

Een aantal punten van de heer Schouw heb ik al besproken in mijn algemene deel en bij het beantwoorden van de interrupties. Ik weerspreek dat de vervoersregio's een extra bestuurslaag zijn. Het is uiteindelijk een gemeenschappelijke regeling, maar men krijgt directe financiering van het ministerie van I en M.

De relatie tot de provincies heb ik besproken. Ik had liever een opschaling gehad maar heb daar geen meerderheid voor gevonden.

Dan kom ik bij de heer Segers. Ik heb al gesproken over de visie in de nota Bestuur in samenhang. Een punt waar ik graag antwoord op wil geven, is het herstel van vertrouwen bij de provincies. Dat vertrouwen zou eventueel geschaad kunnen zijn door de poging om tot een Noordvleugelprovincie te komen. Ik signaleer op geen enkele manier een verlies van vertrouwen. Mij werd gevraagd, ik meen zelfs nadat de provincie Noord-Holland had besloten om niet langer voorstander te zijn van de Noordvleugelfusie, of ik het nieuwe provinciehuis in Haarlem zou willen openen. Ik heb daar toen al ja op gezegd. Die toezegging zal ik ook graag gestand doen. Daarmee wil ik zeggen dat er altijd sprake is geweest van een uitstekende en professionele werkrelatie. Overigens is er ook buiten het professionele een prima relatie. Ik maak mij daar dus geen zorgen over.

De heer Segers vroeg: zou je niet nog op veel andere manieren vervoersregio's kunnen organiseren? Dat is zo. Als de Kamer nog een specifiek debat wil voeren over de toekomst van de vervoersregio's, dan zou ik op enig moment naar de collega van I en M willen verwijzen, maar er is een duidelijke keuze hiervoor gemaakt. Dit is ook wat er van onderop tot stand is gekomen. Het is niet bij I en M verzonnen maar door de gemeenten samen gedaan.

Wat het meedoen van de provincies in de besturen van de vervoerregio's betreft, ga ik ervan uit dat de provincies dat willen. In een eerder stadium was dat niet helemaal helder. De bij de Noordvleugel betrokken provincies hebben gezegd dat zij dat niet willen. Die provincies willen de gehele verantwoordelijkheid voor de BDU-gelden, zodat ze niet bereid waren aan te schuiven als die gelden naar de vervoerregio's zouden gaan. Mocht deze Kamer besluiten om de vervoerregio's in te stellen — daarop hoop ik natuurlijk — dan hoop ik dat de provincies alsnog bereid zijn, aan te schuiven aan de bestuurstafel omdat ik denk dat ze daarbij een serieuze rol hebben te spelen. Dit ook in antwoord op vragen van de heren Schouw, Bisschop en Van Oosten. In de memorie van toelichting staat dat wij ervan uitgaan dat de provincies die rol in het bestuur wel zullen willen spelen.

Almere heeft het voornemen, zeg ik tegen de heer Segers, zich aan te sluiten bij de vervoerregio. Maar het zou dat doen zonder dat het geld direct naar de vervoerregio stroomt. Want we hebben vastgesteld dat dat geld via de provincies loopt. Mocht men daartoe besluiten — daar ziet

het wel naar uit — dan is dat doordat de provincie eraan meewerkt dat het op die manier wordt gedaan. Het ziet ernaar uit dat de provincie Flevoland dat ook zal doen.

Op de vragen en opmerkingen van de heer Van Raak ben ik ingegaan.

Mevrouw Van Toorenborg vroeg hoelang de toedeling van gelden blijft gemarkeerd in het Provinciefonds. Daar is geen horizon aan verbonden. In principe blijft dat zodanig gemarkeerd, totdat een toekomstig kabinet misschien op enig moment anders besluit. Zij maakte een bruggetje naar de discussie die we aan andere tafels met de gemeenten voeren over de vraag of, als twee gemeenten samenwerken, daarover geen btw moet worden geheven. Zoals bekend zijn we daarover met de gemeenten in gesprek, waarbij het met name gaat om de vraag of waar de drie grote decentralisaties tot nieuwe samenwerkingsverbanden leiden, dit ertoe leidt dat de gemeenten extra geld kwijt zijn aan btw-afdrachten. De waarneming van mijn collega van Financiën is dat er eigenlijk geen reden is om te denken dat dat het geval is. Mocht blijken dat dat niettemin substantieel wél het geval is, dan ontstaat er een nieuwe situatie om te bespreken.

De heer Bisschop geeft steun aan het afschaffen van de plusregio's. Dank daarvoor. Hij duidde op de competentie-discussies tussen IPO en VNG, waaraan mevrouw Fokke ook aandacht besteedde. Ik ga ervan uit dat de provincies hun wettelijke taken uitvoeren en dat ze de bestaande afspraken met de gemeenten nakomen. Als men even met elkaar doorpraat, denk ik dat dat het geval zal zijn.

Mevrouw Fokke vroeg nog of er nog meer vervoerregio's komen. Het antwoord is helder: nee, dit zijn wat het kabinet betreft de twee vervoerregio's.

De heer Van Oosten besteedde aandacht aan de betekenisvolle positie van provincies: wat het kabinet betreft schuift men aan tafel en wordt men deel van het bestuur van die vervoerregio's. De heer Schouw noemde terecht het aantal van 25: 24 gemeenten en de provincie. Dat kan in de Noordvleugel ook gebeuren.

De heer Van Oosten (VVD):

Enkel ter verduidelijking: mag ik het dan zo uitleggen dat die betekenisvolle positie voor de provincie mag worden uitgelegd als participatie door de provincie in de vervoerregio's? Ik kreeg, de memorie van toelichting doorlezend, de indruk — het wordt expliciet zo neergezet — dat er meer achter moet worden gezocht. Maar dat is dan niet zo.

Minister Plasterk:

Nee, wat mij betreft niet. Maar daarover kan men zelf tot op zekere hoogte nog in gesprek gaan. Dat is wat mij betreft het antwoord.

De heer Van Oosten stelde nog een vraag over de Huisvestingsverordening. Het stelsel gaat ervan uit dat een gemeente een huisvestingsverordening op kan stellen. Indien gemeenten samen willen werken, kan een gezamenlijke verordening tot stand komen. Komt zo'n verordening niet tot stand, dan kunnen een of meer gemeenten aan de provincie vragen om een woningmarktregio aan te wijzen.

Daar moet dan een gezamenlijke of gelijklopende huisvestingsverordening tot stand komen. Mocht de provincie het verzoek afwijzen, dan zijn er geen verdere middelen om samenwerking af te dwingen. Wel geeft de Huisvestingswet 2014, die onlangs door het parlement is aangenomen, aan dat gemeenten die een verordening willen maken die moeten afstemmen met omliggende gemeenten. Dat is de juridische situatie daarbij.

Ik kijk even of ik specifieke vragen heb gemist. Ik heb gesproken over de gemeenschappelijke regelingen. In feite is de vervoersregio er zo een. De heer Segers heeft gesproken over de variant om het van onderaf te financieren, dus via de gemeenten naar het vervoer toe. Dat zou heel veel drukte veroorzaken, want dan gaat het geld eerst naar al die gemeenten toe, die het vervolgens op regionaal niveau per keer met elkaar eens moeten zien te worden. Daarom geven we de voorkeur aan de stelregel dat het vervoersgeld in principe naar de provincie gaat. Nogmaals, over de uitzonderingen in de Randstad hebben we gesproken.

Ik heb net antwoord gegeven op de vraag over de positie van Almere.

Daarmee meen ik alle vragen te hebben beantwoord.

De heer Van Oosten (VVD):

Wellicht ter voorkoming van een tweede termijn: ik had een vraag gesteld, maar mogelijk hebt u die en marge van de beantwoording van andere vragen bedoeld te beantwoorden, maar dan heb ik dat niet goed opgevat. Ziet de minister voor zichzelf een rol weggelegd als al die participanten, de gemeenten en de provincie, in die vervoerregio er niet zouden uitkomen? Gaat hij dan interveniëren? Of wat gaat hij dan doen?

Minister Plasterk:

Die vervoerregio's zijn een gemeenschappelijke regeling, en daarvoor geldt de Wet gemeenschappelijke regelingen. Dat is dus het kader waarbinnen men dat zal moeten doen. De subsidie komt direct van het ministerie van I en M, blijft daar ook op de begroting staan en gaat naar de vervoerregio toe. Ik kan mij dus geen situatie indenken waarin men er niet uit zou komen. Dat is ook de kritiek van de heer Schouw, maar in principe geldt uiteindelijk een gewogen meerderheid van stemmen en kan men het op basis daarvan met elkaar inrichten. Maar nogmaals, ik heb totaal niet de indruk dat men binnen die vervoerregio erop uit is om nieuwe conflicten te organiseren.

De heer Van Oosten (VVD):

Het is dus ook niet nodig dat u een specifieke rol voor uzelf zou gaan ontwikkelen op dat punt, omdat het niet de verwachting is dat het zich zou kunnen gaan voordoen?

Minister Plasterk:

Ja, en omdat de Wet gemeenschappelijke regelingen daar al een algemeen kader voor biedt.

Dan kom ik toe aan amendementen. Naar ik meen, zijn die genummerd, dus dat maakt het leven weer makkelijker.

Ik begin met het amendement op stuk nr. 12 van de heer Segers, waarin wordt gevraagd om de Algemene Maatregel van Bestuur waar de wet naar verwijst maar op basis waarvan die twee vervoerregio's worden ingericht, voor te hangen. Dat betekent dat het geen kabinetsbesluit is dat zonder meer kan worden genomen, maar dat het eerst aan de Kamer moet worden voorgelegd. Voor deze twee vervoerregio's is het op zich niet strikt nodig, in die zin dat er in de memorie van toelichting al staat welke gemeenten die regio's vormen. Het ligt nu dus voor. Ik kan mij echter voorstellen dat de Kamer zegt: die wet gaat langer gelden dan 2017 en dan zou het zomaar kunnen dat een nieuwe regering zomaar met een andere vervoerregio of met een wijziging wil komen; dan zou het redelijk zijn dat het wetsvoorstel voorligt. Ik vind het een redelijk amendement en laat het oordeel dus graag aan de Kamer.

De voorzitter:

Het amendement op stuk nr. 12 is oordeel Kamer.

Minister Plasterk:

Dat zou ook mijn suggestie zijn voor de ondertekenaars van het amendement op stuk nr. 13. Dat beoogt aan de ene kant iets waar ik het mee eens ben, namelijk om het instellen van zo'n vervoerregio van tevoren aan de Kamer voor te leggen. Aan de andere kant gaat dit amendement wel een hele stap verder, omdat het uitspreekt dat een vijfde van de Eerste of Tweede Kamer op enig moment nog kan besluiten om het instellen van die vervoerregio tot wet te maken, met andere woorden: als je dit amendement nu aanneemt, kan het zomaar gebeuren dat in het najaar 17 Eerste Kamerleden of 30 Tweede Kamerleden besluiten om die Algemene Maatregel van Bestuur toch liever als wetgeving te behandelen. Daarmee komt er een heel nieuw wetgevingstraject op gang. In feite gaat de realisatie van die vervoerregio's per januari 2015 niet door, dus die onzekerheid zou ik er niet boven willen hangen. Ik vraag de ondertekenaars dan ook om zich te voegen bij het amendement op stuk 12, dat materieel in feite hetzelfde beoogt, namelijk dat de Kamer van tevoren weet welke vervoerregio's er worden ingesteld.

De voorzitter:

Betekent dit dat de minister het amendement op stuk nr. 13 ontraadt?

Minister Plasterk:

Kort en goed, het oordeel over het amendement op stuk nr. 12 wil ik aan de Kamer laten, maar het amendement op stuk nr. 13, dat hetzelfde terrein beslaat, wil ik ontraden.

De heer Schouw (D66):

Ik wil daarover twee opmerkingen maken. In de eerste plaats weet de minister net zo goed als ik dat de amendementen materieel niet hetzelfde zijn.

Minister Plasterk:

Het tweede amendement gaat verder. Daarom ontraad ik het amendement op stuk nr. 13.

De heer Schouw (D66):

Het zijn heel verschillende amendementen. De minister zei zojuist dat ze materieel hetzelfde zijn. Dat is niet het geval. Die correctie breng ik aan. In de tweede plaats zegt de minister dat we door een zware voorhangprocedure het risico lopen dat inwerkingtreding op 1 januari niet wordt gehaald. Vindt de minister dat hij dit argument mag gebruiken? Dit wetsvoorstel doorloopt de parlementaire weg en wordt dus ook door de Eerste Kamer behandeld. Is dat naar zijn mening een valide argument?

Minister Plasterk:

Ik zal dat ook in de Eerste Kamer gebruiken. Mocht de wens tot uitstel bestaan, dan zal ik zeggen dat het naar mijn stellige indruk voor het inrichten van het openbaar vervoer in de Randstad buitengewoon behulpzaam zou zijn om daar tijdig helderheid over te krijgen, opdat men dit per 1 januari 2015 kan invoeren. Gezien vanuit de praktijk van het openbaar vervoer vind ik dat zeker een valide argument.

Het amendement op stuk nr. 14 van de heren Schouw en Van Raak beoogt feitelijk te zeggen dat de vervoerregio's er niet moeten komen. De heer Van Raak doelde daar eerder ook al op. Het amendement beoogt dat onderdeel van het wetsvoorstel los te koppelen van het afschaffen van de Wgr-plusregio's. Zoals uit de discussie is gebleken, ontraad ik dat amendement.

Hetzelfde geldt voor het amendement op stuk nr. 15 van de heer Segers. Op zichzelf is het altijd verstandig om te evalueren, maar de concessies worden verleend voor periodes van meer dan vijf jaar en soms zelfs tot tien jaar. Voor het openbaar vervoer is het buitengewoon onwenselijk om op voorhand al te zeggen dat over vijf jaar nog wel eens gekeken zal worden of men het op deze manier wil doorzetten. Met name mijn collega's van I en M maken zich daar toch zorgen over. Het staat de wetgever altijd vrij om op enig moment de wet te veranderen, maar het is geen onderdeel van dit wetsvoorstel om dat nu op voorhand te doen. Wij zouden dit ook niet als een onderdeel van het wetsvoorstel wensen. Wij ontraden dit amendement om die reden.

De voorzitter:

Het amendement op stuk nr. 15 van de heer Segers wordt ontraden.

De heer Segers (ChristenUnie):

Het amendement slaat op veel meer dan alleen de concessie. Het gaat namelijk over de begrenzing van democratische legitimatie. Het feit dat er vervoerregio's komen, vraagt om afstemming tussen gemeenten, provincies en de regio's. Het zou toch heel wijs zijn om na een bepaalde periode terug te blikken om te kijken of we het goed doen. Dat vraagt het amendement en dat lijkt mij niet meer dan verstandig.

Minister Plasterk:

Maar in de praktijk moeten concessies langjarig worden ingericht. Dat is ook logisch, omdat je wilt aanbesteden. Bedrijven moeten investeren in voorzieningen en als onzeker is of die voorzieningen over vier jaar nog wel worden

doorgezet, is dat in de praktijk niet te hanteren. Mede namens mijn collega's van I en M wil ik de Kamer met klem ontraden om dat er nu op deze manier boven te hangen.

Het amendement op stuk nr. 16 kent een procedureel bezwaar. Het amendement richt zich op de concessiesystematiek en die heeft niet zo veel met het binnenlands bestuur te maken. Als de Kamer daarover nog nader wil discussiëren, verwijs ik daarvoor naar collega Mansveld. Ik heb begrepen dat dit al eens eerder, ook door de ChristenUnie, met haar is besproken en door haar is ontraden. Gezien vanuit het binnenlands bestuur hebben gemeenten ook op andere terreinen geen directe zeggenschap waar de provincies een medebewind uitvoeren. Ik wil dit amendement daarom ontraden.

De voorzitter:

Het amendement-Segers op stuk nr. 16 wordt ontraden. De heer Segers heeft daar wel een vraag over.

De heer Segers (ChristenUnie):

Het gaat niet om zeggenschap, maar om adviesrecht. Je brengt gemeenten in de positie om advies uit te brengen. We moeten het wel zuiver houden, want het gaat niet over zeggenschap.

Minister Plasterk:

I stand corrected. Dat is juist. Maar daarvoor geldt overigens hetzelfde, namelijk dat de heer Segers dat eerder in het debat met mevrouw Mansveld aan de orde heeft gesteld.

De voorzitter:

Dat zal vast collega Dik-Faber zijn geweest.

Minister Plasterk:

Ik zag de heer Segers "nee" schudden, dus het zal iemand anders van de ChristenUnie zijn geweest.

Voorzitter. Tot slot het amendement-Segers op stuk nr. 17, dat gaat over het splitsen van de taak en het geld. Dat betreft eigenlijk de discussie over de vervoerregio's. Ik ontraad dit amendement.

De voorzitter:

Het amendement op stuk nr. 17 wordt ontraden. Daarmee is er een einde gekomen aan de eerste termijn van de regering. Ik zie de heer Schouw al opstaan. We beginnen inderdaad gelijk met de tweede termijn.

□

De heer Schouw (D66):

Voorzitter. Ik schrok mij rot. Ik las net op de website van De Telegraaf dat het hier tot morgenochtend halfzes moet gaan duren. Als het aan ons ligt, gaan we dat niet doen.

Ik dank de minister allereerst voor zijn adequate beantwoording. Er zijn twee lichtpuntjes. Het eerste is dat de C3 onafgesproken op één lijn zitten — dat is altijd fijn — en dat de C1 zich daar ook bij heeft gevoegd. Het tweede is

dat eigenlijk iedereen in de Kamer en het kabinet zegt: het blijft wel even bij die fremdkörper in dit wetsvoorstel, die twee vervoerregio's. Dat is de zonnige kant.

Dan de moeilijke kant. Mijn fractie is niet tegen de metro-poolvorming die is ingezet tussen Den Haag en Rotterdam en in Amsterdam. Dat is allemaal heel uitstekend; het gebeurt van onderop. Mijn fractie heeft wel heel veel moeite met de vervoerregio's, die daarvan eigenlijk onderdeel zijn, en het budget dat beschikbaar komt vanuit het Rijk en de democratische legitimatie van de verdeling van dat geld. Dat punt hebben we met elkaar besproken en weegt heel zwaar. Net heb ik bij interruptie een praktisch voorbeeld gegeven van de wijze waarop dat uitwerkt in stemmingen. Iedereen die in het openbaar bestuur actief is of is geweest, weet dat dit tot heel veel gedoe en bestuurlijke drukte leidt. Dat lijkt ons niet zo verstandig. Met andere woorden, dit is voor ons een zwaarwegend punt. We vinden het heel belangrijk dat of het amendement van de heer Segers, of dat van de heer Van Raak en mij wordt aangenomen. Dat is ook wel een voorwaarde om te kunnen instemmen met dit wetsvoorstel, zeg ik maar even. Het heeft eigenlijk helemaal geen zin om daar nog doekjes om te winden. Mocht dat tot een probleem leiden in de Eerste Kamer, dan kunnen we hetzelfde wetsvoorstel omvormen naar een initiatiefwetsvoorstel, wat vrij makkelijk is. We moeten dat amendement erin verwerken, waarna we een prachtig initiatiefwetsvoorstel hebben om de Wgr-plus af te schaffen, waar iedereen het over eens is.

Mocht dit onverhoopt doorgaan, is er ook een taak voor de regering om een vinger aan de pols te houden rondom het democratisch deficit. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het afschaffen van de Wgr-plus positief is vanwege het verplichtende karakter van de regionale besluitvorming, die de lokale autonomie aantast;

constaterende dat de Metropoolregio Rotterdam Den Haag zelf al een bepaling in de Gemeenschappelijke Regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag heeft opgenomen die toeziet op een evaluatie van de werking van de regeling binnen twee jaar na inwerkingtreding ervan en daarna vijfjaarlijks;

van mening dat de werking van deze vervoerregio's tevens een landelijke evaluatie behoeft ten aanzien van de plaats die de aangewezen vervoerregio's binnen de bestuurlijke structuur innemen, de effectiviteit van de vervoerregio's en de mate van democratische verantwoording van de daar belegde bevoegdheden en financiële middelen;

verzoekt de regering om vervoerregio's binnen drie jaar na inwerkingtreding van deze wet grondig te evalueren en de Kamer hierover te rapporteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Schouw en Van Toorenborg. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 18 (33659).



De heer Segers (ChristenUnie):

Mevrouw de voorzitter. Allereerst dank voor de beantwoording van de vragen die wij hebben gesteld. De titel van het wetsvoorstel is: Wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen en enkele andere wetten in verband met de afschaffing van de plusregio's. Als dat het was geweest, dan had de behandeling veel korter en simpeler kunnen zijn, want daar zijn de meeste fracties voor. Maar de vervoerregio is een ingewikkeld element dat is ingevoegd.

Het springende punt is inderdaad de democratische legitimatie. Ooit was er een opstand in de Verenigde Staten tegen Engeland. De leus was: no taxation without representation. Dat is altijd de democratische stelregel geweest. Belastinggeld moet democratisch worden gecontroleerd. Dat is hier alleen indirect.

Is het grote, heilige doel om het huis van Thorbecke overeind te houden? Nee, dat is niet het doel. Het gaat inderdaad om praktische oplossingen. We hebben uitgebreid meegedacht over de herformulering van dit wetsvoorstel door middel van amendering, dus we denken dat je inderdaad praktische oplossingen kunt vinden, met het intact houden van het huis van Thorbecke. Volgens onze fractie verdient dat de voorkeur.

De voorgelegde amendementen hebben op een na geen positief oordeel van de minister gekregen. Ik laat het afhangen van het oordeel van de Kamer of het aangeboden alternatief wordt aangegrepen. Mocht dat onverhoopt niet het geval zijn, dan zullen wij ons zeer ernstig moeten beraden op ons definitieve oordeel over dit wetsvoorstel.



De heer Van Raak (SP):

Voorzitter. Ik dank de minister voor het indienen van dit wetsvoorstel over het afschaffen van de bestuursregio's. Daar ben ik erg voor, maar deze wet regelt ook het instellen van vervoerregio's en daar ben ik erg tegen. Dan hangt het af van de stemming in dit parlement hoe ik zal gaan stemmen. Als het amendement van de heer Schouw en mijzelf op stuk nr. 14 of het amendement op stuk nr. 17 van de heer Segers wordt aangenomen, dan gaat deze wet niet meer over de vervoerregio's, maar over de bestuursregio's. Dan kan ik met een gerust hart voorstemmen.

Als een van die twee amendementen niet kan rekenen op een meerderheid, dan moet ik tegenstemmen. Ik had gehoopt dat de minister een van die twee amendementen had omarmd.

Ik ben heel blij met de suggestie die de heer Schouw heeft gedaan. Mocht dit ertoe leiden dat de afschaffing van de bestuursregio's niet door de Eerste Kamer komt, dan wil ik de minister en de heer Segers hartelijk danken voor het goede werk, want dan copy-pasten we dat in elkaar en dan

hebben we een prachtige initiatiefwet om alsnog de bestuursregio's af te schaffen.



Mevrouw Van Toorenborg (CDA):

Voorzitter. Zo wordt het ineens toch ingewikkeld, in de middag van de laatste dag. We schaffen iets af wat niet dwingend noodzakelijk meer hoeft te zijn. Er wordt iets ingevoerd waarvan wij eigenlijk wel zien dat er vreselijk veel behoefte aan is. Het is zeer de vraag hoe je dat regelt. Ik vind het heel goed dat er belangrijke amendementen zijn ingebracht. Ik nodig de minister uit om met wat meer vuur te beargumenteren waarom die amendementen niet aangenomen moeten worden. Op basis van deze heel serieuze stukken zal ik mijn fractie adviseren om er nog eens heel goed naar te kijken. Ik nodig de minister uit om los te gaan, als hij ons bij zich wil houden.



De heer Bisschop (SGP):

Voorzitter. Ik wilde nu juist beginnen met de minister hartelijk te bedanken voor zijn gloedvolle betoog naar beide kanten. Ik meen dat ook. Ik begrijp dat vanuit die bestuurlijke overwegingen, maar voor ons is de afschaffing van de WGR-plus-regio's fantastisch. Dat is een uitstekende saus bij het gerecht dat geserveerd is. Maar de graat die ons in de keel zit, is de wettelijke verankering van de vervoerregio's. Ik wil niet zeggen dat je die onmogelijk moet maken, zeker niet; waar daar behoefte aan is, moet daar ruimte voor zijn. Maar op die manier komt het wel vanuit de lokale democratie zelve op, terwijl het nu allemaal wettelijk zou worden verankerd. Dat is voor ons een vervelend graatje in de keel. Ik zal mijn fractie daarom adviseren dat zij tegen dit wetsvoorstel kan stemmen, als het amendement op stuk nr. 14 of het amendement op stuk nr. 17 niet wordt aangenomen. Mijn fractie moet daar nog over beslissen. Wij doen dat altijd heel erg democratisch. Wij hebben een oneven aantal leden, dus wij gaan daaruit komen. Dan zal men wel zien wat mijn invloed in de fractie is.



Mevrouw Fokke (PvdA):

Voorzitter. Ik dank de minister voor zijn antwoorden. Ik denk dat we vandaag van mening blijven verschillen. Ik denk dat we allemaal wel van mening zijn dat het openbaar vervoer in Amsterdam, Almere, Rotterdam en Den Haag op een goede manier moet plaatsvinden, alleen verschillen we van mening over de manier waarop. Wij van de Partij van de Arbeid denken echt dat je dit nu niet met een schaarje moet gaan knippen. In die zin is "bestuurlijke drukte" ook een relatief begrip. Als je alles naar de gemeente laat gaan, creëer je volgens mij juist weer een bestuurlijke drukte die je zeker niet wilt. En in het licht van het huis van Thorbecke verdient dit volgens ons absoluut geen schoonheidsprijs. Er is echt een I en M-dossier ingevlogen in een BZK-dossier. Als je echt slagen wilt maken in onze Randstad, is een inrichting van de vervoerregio's op deze manier volgens ons een verstandige zet. In die zin steunen wij daarom het wetsvoorstel. Wij zullen dan ook geen enkel amendement steunen, behalve het eerste amendement van de heer Segers.

De voorzitter:

De heer Van Oosten had bij interruptie al laten weten geen behoefte te hebben aan een tweede termijn. Daarom kunnen we nu gelijk doorgaan met de beantwoording van de zijde van de regering. Ik zie dat de minister van Binnenlandse Zaken daarvoor al is gaan staan.



Minister Plasterk:

Voorzitter. Allereerst de motie van de heer Schouw, op stuk nr. 18. Deze heeft feitelijk dezelfde strekking als het amendement op stuk nr. 15, namelijk het inbouwen van een evaluatie. Onder verwijzing naar de motivering van dat amendement wil ik die motie ontraden.

Ik kom nu toe aan het hoofdpunt dat nog ter tafel ligt. Het voorstel van het kabinet is om goed te luisteren naar de metropoolregio's Amsterdam aan de ene kant en Rotterdam-Den Haag aan de andere kant, die samen met de omliggende gemeenten tot de vorming van een vervoerregio zijn gekomen. Ze zeggen: geef ons in hemelsnaam die subsidie om deze mogelijk te maken, zorg dat dat gebeurt; wij staan hiervoor klaar, wij kunnen per 1 januari daarmee starten. Natuurlijk, ik ben minister van Binnenlandse Zaken, en met de woordvoerders voor Binnenlandse Zaken denk ik voortdurend na over democratie en democratische legitimatie. Het gaat hier om een subsidie van 1 miljard, op een rijksbegroting van 250 miljard. Dat blijft volledig democratisch gelegitimeerd, want het staat op de I en M-begroting. Als de Kamer op enig moment vindt dat het anders moet, kan de Kamer dat dus met de bewindspersoon van I en M bespreken. Vervolgens gaat het naar de vervoerregio. Dat is gewoon een gemeenschappelijke regeling, waar volgens de Wet gemeenschappelijke regelingen wordt besloten over hoe het ter plekke intern wordt ingevuld. Ik vind het daarom allereerst fatsoenlijk democratisch gelegitimeerd, maar bovendien op basis van de praktijk van het lokale bestuur — we weten namelijk hoe de diverse gemeenten hierover denken — en de praktijk van het openbaar vervoer. Ik zou dus zeggen: laten we pragmatisch blijven, laten we dit zo doen. Ik kijk nu naar mevrouw Van Toorenborg, die zei dat ze nog een knoop moest doorhakken, maar ook naar de partijen die liever hebben dat die amendementen worden aangenomen. Ik ga niet al die partijen noemen, maar ik snap het wel als ze zeggen dat ze liever hebben dat die amendementen worden aangenomen. Er zal een stemming over volgen, en daarin moet de Kamer zich hier dan maar over uitspreken. Mochten ze het echter niet halen, dan hoop ik dat die partijen er nog eens over willen nadenken. Ga nog eens praten met de wethouders van de grote steden, die hier ook sterke argumenten voor hebben. De colleges zijn inmiddels ook van een andere samenstelling dan voorheen. Er zitten dus misschien weer andere mensen. Ik heb niet de indruk dat de opvattingen daar sterk zijn veranderd. Men is daar een groot voorstander van. De Kamer moet uiteraard naar de amendementen kijken en erover stemmen op een wijze die zij verstandig acht. Maar ik wil wel een beroep op de Kamer doen om het al dan niet geamendeerde wetsvoorstel serieus in overweging te nemen.

Mevrouw Van Toorenborg (CDA):

Ik zal het kort houden, maar dat is precies het punt waar ik op aansla. De minister zegt: praat nog eens met de wethouders van de grote steden. Maar wat als ik met de wethou-

ders van de omliggende gemeenten van die grote steden praat? De minister kent het CDA. Het gaat mij niet alleen om die grote steden. Ik hoor ook geluiden van de gemeenten eromheen. Die zijn voor een deel echt lovend, maar er zijn ook gemeenten die denken dat zij bijna wel moeten. Kan de minister daar nog even kort op ingaan?

Minister Plasterk:

Die aanvulling is terecht. Niet alleen de opvatting van de besturen van de grote steden is relevant, maar ook die van alle gemeenten die in de regio liggen. Met mevrouw Van Toorenborg zie ik dat vele gemeenten lovend zijn. Natuurlijk zijn er aarzelingen. Als je accepteert dat het om één samenhangend netwerk van openbaarvervoersverbindingen gaat, dan moet je dat in zijn samenhang aan de burgers aanbieden. Dan kun je natuurlijk altijd een situatie krijgen dat van die 24 gemeenten er één is die zegt dat zij het toch weer anders wil. Dat kun je ook niet oneindig blijven doen. Op een gegeven moment moet er dus wel ergens een knoop worden doorgehakt, maar dat is altijd zo.

We kunnen het op die manier inrichten. Daarbij spreken de gemeenten uiteindelijk samen uit dat het zo maar moet gebeuren. Daarbij kan de besluitvorming volgens de Wet op de gemeenschappelijke regelingen gebeuren. Daarbij kan de Tweede Kamer, die natuurlijk altijd gewoon de I en M-subsidie op de begroting heeft staan, met de staatssecretaris in gesprek treden als zij meent dat er sprake is van misstanden. Die verwacht ik overigens niet, maar dat zou altijd kunnen. Als wij het nu zo inrichten, dan zou ik toch willen bepleiten dat de woordvoerders het wellicht met een positief advies aan de fracties voorleggen.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Wij stemmen vannacht over de amendementen, het wetsvoorstel en de motie. Ik heb dat de minister beloofd en we gaan dat ook zo doen, tenzij de Kamer daar natuurlijk op enig moment anders over denkt. Dat voorbehoud moet ik wel maken.