

Vergaderjaar 2014–2015

33 659

Wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen en enkele andere wetten in verband met de afschaffing van de plusregio's

E

VOORLOPIG VERSLAG VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR BINNENLANDSE ZAKEN EN DE HOGE COLLEGES VAN STAAT / ALGEMENE ZAKEN EN HUIS VAN DE KONING¹

Vastgesteld 7 oktober 2014

Het voorbereidend onderzoek heeft de commissie aanleiding gegeven tot het maken van de volgende opmerkingen en het stellen van de volgende vragen.

1. Inleiding

De leden van de **VVD**-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel, waarin de bijzondere status van de zogenaamde plusregio's wordt opgeheven. Hiermee komt een einde aan de tijdelijke hulpstructuur Wgr-plus, die voorzag in een niet vrijblijvende samenwerking om de gezamenlijke problematiek in een beperkt aantal stedelijke regio's gezamenlijk aan te pakken. De leden van de VVD-fractie steunen dit voornemen, maar hebben wel een groot aantal overwegingen, kanttekeningen en vragen bij de voornemens van de regering ten aanzien van de bestuurlijke consequenties die zij daaraan verbindt.

De leden van de **PvdA**-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel. Over het afschaffen van de Wgr-plus in het algemeen hebben zij verschillende vragen, net zoals dat het geval is bij de keuze voor de voorziene twee vervoerregio's.

De leden van de **CDA**-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel. Zij hebben nog de nodige vragen.

¹ Samenstelling:

Holdijk (SGP), Kox (SP), Sylvester (PvdA) (*vicevoorzitter*), Engels (D66) (*voorzitter*), Thissen (GL), Nagel (50PLUS), Ruers (SP), Van Bijsterveld (CDA), Duthler (VVD), Hermans (VVD), Huijbregts-Schiedon (VVD), Van Kappen (VVD), Koffeman (PvdD), Kuiper (CU), De Vries (PvdA), De Vries-Leggedoor (CDA), Lokin-Sassen (CDA), Th. de Graaf (D66), De Boer (GL), De Lange (OSF), Ter Horst (PvdA), Koole (PvdA), Van Dijk (PVV), Sörensen (PVV), Schouwenaar (VVD), Kok (PVV), Duivesteijn (PvdA), Meijer (SP)

De leden van de **SP**-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel en zij hebben daarover een aantal vragen.

De leden van de fractie van **D66** hebben met veel belangstelling, maar ook met de nodige gevoelens van zorg kennisgenomen van dit wetsvoorstel. Met de regering menen zij dat het primaat van de bestuurlijke hoofdstructuur moet worden hersteld en dat bestuurlijke samenwerkingsvormen, al dan niet met een verplichtend karakter, om die reden moeten worden teruggedrongen. Anders dan de Raad van State hechten zij in dat licht weinig waarde aan de uitgevoerde evaluatieonderzoeken van de stadsregio's. Niet alleen omdat deze voornamelijk berusten op subjectieve belevingen van betrokken gemeentebestuurders (daarmee reële problemen van democratische legitimatie en bestuurlijke slagvaardigheid negerend), maar ook omdat het een misverstand is te menen dat gestructureerde vormen van verplichtende samenwerking de bestuurlijke drukte zouden verminderen. Niettemin hebben deze leden wel ernstige bedenkingen bij een substantieel onderdeel van het voorstel. Deze hebben met name betrekking op de introductie van twee zogeheten vervoersregio's in de Randstad.

De leden van de fractie van **GroenLinks** hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel tot afschaffing van de Wgr-plusregio's. Zij hebben daarover de nodige vragen.

De leden van de fractie van de **ChristenUnie** hebben met belangstelling kennisgenomen van onderhavig wetsvoorstel. Zij steunen het uitgangspunt dat zoveel mogelijk taken belegd moeten worden bij democratisch gelegitimeerde en gecontroleerde bestuurslagen, maar zij constateren ook dat de Wgr-plusregio's goed functioneren. Zij hebben daarom de volgende vragen bij het wetsvoorstel.

2. Doel

Al decennia staat de relatie (grote) steden en provincies ter discussie, zo constateren de leden van de **VVD**-fractie. Ingrijpende structuuradaptaties, zoals miniprovincies, stadsprovincies, kaderwetgebieden etcetera zijn blijven steken in de bestuurlijke strijd tussen de betrokken bestuurslagen en hebben hooguit geresulteerd in schone voornemens, nieuwe afspraken, kerntakendiscussies en tijdelijke hulpstructuren, zoals de Wgr-plus en, indien daartoe besloten wordt, thans de vervoerregio. In de nota «Bestuur in samenhang» van maart 2013 wordt een aanzet gegeven de bestuurlijke hoofdstructuur te herstellen en de verschillende bestuurlijke domeinen af te bakenen. Ook tijdens het daarop volgende beleidsdebat in de Eerste Kamer (juni 2013) gaf de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties zijn visie op de bestuurlijke inrichting van ons land: de decentralisaties en intergemeentelijke samenwerking, de afbakening van de gemeentelijke en provinciale domeinen en de landsdeelvorming.

Anno oktober 2014 is het laatste voornemen ingetrokken. Het samengaan van provincies tot grotere eenheden die met name in de Randstad verder af staan van de gemeenten (c.q. steden) is geen reële optie gebleken. Daarnaast heeft ook het streven naar grotere gemeenten via herindeling plaatsgemaakt voor «incrementele veranderingen» zonder blauwdrukdenken (Bestuur in Samenhang). Dat maakt een heroverweging van de onderlinge verhoudingen tussen «stad, platteland en provincie» binnen de bestuurlijke hoofdstructuur weer opportuun. De worsteling om die verhouding met name in de Randstad structureel tot werkbare en slagvaardige bestuurlijke constructen te maken is, gelet op de verschillende en tegenstrijdige opvattingen aldaar over vorm, zeggenschap en

posities, ook met de instelling van de zogenaamde vervoerregio's naar de mening van de leden van de VVD-fractie dan ook niet ten einde. Graag ontvangen zij een reactie van de regering.

De regering stelt dat het voorstel om de Wgr-plusgebieden af te schaffen voortvloeit uit de kabinetsvisie zoals die onder meer is vastgelegd in de nota «Bestuur in samenhang», zo stellen de leden van de **PvdA**-fractie vast. Deze nota is in de Eerste Kamer besproken en van kritische kanttekeningen voorzien. Bovendien bleek na het debat in de Eerste Kamer over deze nota dat er voor een belangrijk onderdeel van deze plannen, namelijk de provinciale opschaling, te beginnen met het samenvoegen van Noord-Holland, Utrecht en Flevoland, geen meerderheid was te vinden in beide Kamers der Staten-Generaal. Kan de regering aangeven of door het niet doorgaan van de provinciale opschaling een hiaat is geslagen in de kabinetsplannen voor het binnenlands bestuur? En kan zij tevens aangeven wat de effecten zijn van het niet doorgaan van de provinciale opschaling voor het voornemen tot afschaffen van de Wgr-plusgebieden, gegeven de «samenhang» die de regering zelf tussen de verschillende voornemens heeft geconstateerd? Kan de regering verder uiteenzetten waarom het afschaffen van de van bovenaf opgelegde Wgr-plusgebieden en het van bovenaf aan de gemeenten opleggen van verschillende regionale uitvoeringsdiensten (RUD's) beide passen binnen de samenhang in het bestuur die de regering beoogt?

Het afschaffen van de Wgr-plusgebieden is mede ingegeven door het streven de democratische legitimatie te versterken. Kan de regering nog eens uiteenzetten waarom het afschaffen van de Wgr-plusregelingen de democratische legitimatie zou dienen? Kan de regering daarbij ook ingaan op de vraag of in «gewone» Wgr-samenwerkingsverbanden de democratische controle in de praktijk beter is geregeld dan in Wgr-plusgebieden? De leden van de PvdA-fractie kunnen het afschaffen van de Wgr-plusgebieden op zichzelf begrijpen vanuit de algemene idee die past bij de decentraliseringsgedachte dat democratische gelegitimeerde gemeentebesturen autonoom moeten kunnen beslissen of zij al dan niet samenwerkingsverbanden aangaan. Deelt de regering dit algemene idee? Zo nee, waarom niet? Zo ja, kan de regering aangeven hoe bij afschaffing van verplichte Wgr-plusregio's in de toekomst kan worden voorkomen dat er bij de gewone, niet verplichte samenwerkingsverbanden energie weglekt naar discussies over «free riders gedrag» van gemeenten of frustraties ontstaan over gemeenten die op onderdelen dreigen met uittreden of veto's (iets waar de commissie-Nijpels in 2009 nog op wees)?

Allereerst hebben de leden van de **CDA**-fractie behoefte aan meer duidelijkheid over de werkelijke inhoudelijke drijfveren die ten grondslag liggen aan dit wetsvoorstel. Het wetsvoorstel noemt keer op keer als hoofdargument: versterking van de bestuurlijke hoofdstructuur van Nederland, te weten (Europese Unie,) Rijk, provincies en gemeenten. Tussenslagen vallen daaronder niet. Om die reden wil de regering in principe verplichte bovengemeentelijke structuren afschaffen. Zien de leden van de CDA-fractie het goed dat versterking van de bestuurlijke hoofdstructuur het argument is voor opheffing van de plusregio's? Zo nee, welke andere argumenten zijn essentieel en hoe verhouden deze zich in gewicht tot het argument van versterking van de bestuurlijke hoofdstructuur?

Hoe verhoudt dit argument zich tot de andere wijzen van regiovorming in Nederland, zoals de RUD's (regionale uitvoeringsdiensten), de veiligheidsregio's en intergemeentelijke «3D-samenwerking»? De regering heeft terecht gesteld dat elke uitzondering beargumenteerd moet worden. Zijn daarvoor slechts ad hoc argumenten te geven of zijn er ook meer

algemene criteria die hierbij hebben te gelden, en zo ja, welke? De leden van de CDA-fractie zien zeker wel een verschil tussen vrijwillige samenwerking en verplichte samenwerking van bovenaf en hebben een voorkeur voor de eerste vorm. Echter, in termen van gevolgen voor de hoofdstructuur is het effect van verplichte en vrijwillige samenwerking hetzelfde. Is het feit dat de samenwerking verplichtend is bij de plusregio's zo zwaarwegend dat deze daarom kwalitatief anders is dan vormen van samenwerking die weliswaar niet bij wet zijn verplicht, maar wel bij wet zijn gefaciliteerd en moeilijk weg te denken zijn? Met andere woorden: zijn de gevolgen voor de bestuurlijke hoofdstructuur van Nederland minder sterk wanneer er vele (eventueel meer) vrijwillige verbanden bestaan dan wanneer er weinig zijn maar wettelijk verplicht?

Of is reden voor afschaffing niet zozeer gelegen in de zorgen, c.q. opvattingen over de hoofdstructuur van Nederland, maar veeleer gelegen in de wens tot respectering van decentrale autonomie en ook gemeentelijke democratie? De leden van de CDA-fractie vragen dit omdat de regering hier en daar spreekt van «vertrouwen» in de decentrale overheden om zelf te besluiten hoe eventuele samenwerking kan worden opgezet. De leden van de CDA-fractie wijzen in dit verband ook op het recent aangenomen wetsvoorstel ter versterking en uitbreiding van de Wet gemeenschappelijke regelingen. Of zijn het niet zozeer de zorg voor de bestuurlijke hoofdstructuur en het vertrouwen in decentrale overheden die bepalend zijn, maar wil de regering eenvoudig een «reshuffle» binnen de wereld van de plusregio's realiseren, waarbij naast opheffing óók voor verplichtende structuren gekozen wordt? Die laatste zijn dan de verplichte vervoerregio's in de Randstad en de mogelijkheid van quasi-vrijwillige introductie van zogenaamde woningmarktregio's in te stellen door gedeputeerde staten? Of neemt de regering met dit wetsvoorstel een opmaat tot differentiatie in de bestuurlijke structuur? Of is eenvoudigweg de status quo in de Randstadgebieden zo dwingend dat de regering er niet omheen kan of wil?

De leden van de **SP**-fractie missen – anders dan in eerdere bestuurlijke vernieuwingsplannen zoals de instelling van het Openbaar Lichaam Rijnmond, herindeling in 25 kleinschalige provincies rondom een stedelijke hoofdkern of een toekomstige omzetting van plusregio's in stadsprovincies – een oplossingsrichting die rekening houdt met de voortgaande urbanisatie, de toegenomen invloed van grote steden op hun ruime omgeving, de intense verkeerstromen in en rondom grootstedelijke gebieden en het groeiende belang van grote steden in Nederland, Europa en op wereldschaal uit een oogpunt van werkgelegenheid, onderwijs, technische innovatie, huisvesting, gezondheidszorg, openbaar vervoer en milieu.

Deze leden vragen zich af waarom bestuurlijke structuren die bedoeld zijn om de noodzakelijke samenwerking tussen kern-stad en omgeving te regelen, nu het karakter zouden moeten krijgen van een verplichte vervoerregio of het stimuleren van een vrijwillige intergemeentelijke samenwerking, in beide gevallen zonder dat de kiezers op dat in belang toenemende niveau rechtstreeks invloed krijgen. Waarom kiest de regering ervoor om, na 50 jaar experimenten met en discussies over verschillende bestuursmodellen, definitief de poging te beëindigen waarin stedelijke gemeentegrensoverschrijdende problemen worden opgelost onder verantwoordelijkheid van een rechtstreeks gekozen volksvertegenwoordiging, die bevoegdheden combineert welke zijn ontleend aan een voor agglomeraties relevante selectie uit de vanouds gescheiden takenpakketen van provincies en gemeenten?

De leden van de SP-fractie vragen zich af waarom – in het kader van de wens tot een compacte overheid en vermindering van de bestuurlijke drukte – met voorrang zou moeten worden gekozen voor afschaffing van de laatste restanten van eerdere pogingen tot democratische vernieuwing, in plaats van te kiezen voor het opdelen, terugdringen of afschaffen van bestuursorganen waarvan destijds werd geconcludeerd dat die onvoldoende slagvaardig konden zijn om de wensen en belangen van hun inwoners tot gelding te brengen. Heeft de regering – mede gezien de van een landelijke norm afwijkende bestuurlijke status van buitenlandse steden als Brussel en Berlijn – overwogen om van de twee gebieden waarvoor op het gebied van vervoer een uitzondering wordt gemaakt en ook van de daarmee vergelijkbare derde regio rond de stedelijke groeipool Eindhoven afzonderlijke provincies met aanvullende bevoegdheden op het terrein van Wgr-taken te maken?

De leden van de SP-fractie herinneren eraan dat in het verleden de provincies opdracht kregen om voor alle vormen van intergemeentelijke samenwerking vaste regio's aan te wijzen, gericht op het overzichtelijk bundelen van alle vormen van tot dan toe reeds bestaande samenwerking op verschillende deelterreinen, zonder de vrijheid voor gemeenten om in het algemeen of op deelterreinen samenwerking aan te gaan met een grotere, een kleinere of een anderszins afwijkende combinatie van gemeenten. Bij de afschaffing van de plusregio's wordt daarentegen de mogelijkheid geboden voor vrijwillige aansluiting bij of uittreding uit samenwerkingsverbanden. De leden van de SP-fractie vragen zich af of deze nieuwe vrijheid betekent dat niet alleen de tot nu toe verplichte plusregio's maar ook de huidige vrijwillige intergemeentelijke samenwerkingsgebieden meer vrijheid krijgen met betrekking tot hun buitengrenzen, waarbij gemeenten de mogelijkheid hebben om te kiezen voor herstel van de vroeger als onoverzichtelijk beschouwde lappendeken aan wisselende samenwerkingsverbanden. In dit verband hebben de leden van de SP-fractie ook de vraag of de drie gemeenten die bezwaar maken tegen een door de gemeenten Rotterdam en Den Haag beoogd intergemeentelijk samenwerkingsverband Metropoolregio Rotterdam Den Haag, dat samenvalt met het grondgebied van vervoerregio I, blijvend de vrijheid behouden om daarin niet toe te treden.

De leden van de SP-fractie brengen naar voren dat ook bij samenwerking conform de Wet gemeenschappelijke regelingen zonder «plus» vraagtekens gezet kunnen worden bij de democratische legitimatie. Het gevaar bestaat dat het belang van zo'n tussenlaag in de loop van de tijd sterk toeneemt, en dat de daarvoor gekozen besluitvormingsstructuur geen recht doet aan de wensen die de kiezers bij rechtstreekse verkiezingen hadden kunnen uitspreken. Hoe vermijdt de regering dat als gevolg van toepassing van de Wgr en de verplichte vervoerregio's I en II een extra bestuurslaag zonder rechtstreeks gekozen volksvertegenwoordiging in de praktijk blijft bestaan en in belang toeneemt, ook als deze door flexibele buitengrenzen en per gemeente verschillende takenpakketten voor de inwoners nog minder herkenbaar wordt dan thans het geval is?

De leden van de SP-fractie hebben tevens een vraag over de financiële gevolgen. Is bezuiniging een doelstelling van deze operatie? Wordt bij de overheveling van BDU-middelen naar het Provinciefonds de mogelijkheid opgehouden van vermindering van de lasten voor het Rijk, zoals dat ook wordt toegepast bij herverdeling van andere overheidstaken, waardoor de bestuurslaag die extra middelen gaat ontvangen noodzaak wordt om ook een deel van de bestaande middelen aan een nieuw verworven taak te gaan besteden?

De regering voert als een belangrijke reden voor het afschaffen van de Wgr-plus aan dat deze gedwongen vorm van samenwerking onwenselijk is vanwege het democratisch tekort, zo stellen de leden van de **GroenLinks**-fractie vast. Daarnaast geeft de regering aan dat het altijd mogelijk blijft dat gemeenten en/of provincies op vrijwillige basis samenwerkingsverbanden aangaan. Daarbij ziet zij geen problemen qua democratische legitimiteit. Kan de regering aangeven wat volgens haar maakt dat er bij vrijwillige samenwerking, en bij de in te stellen vervoersregio's, geen democratisch tekort is, en er dus geen problemen zijn voor wat betreft aansturing en controle door democratisch gekozen volksvertegenwoordigingen en waarom dit volgens haar bij de verplichte Wgr-plus wel problematisch is? Is het niet zo dat het bij alle samenwerkingsverbanden tussen bestuursorganen – verplicht en vrijwillig – in gelijke mate wringt op het punt van de democratische aansturing en controle? Is dit in zijn algemeenheid een aandachtspunt voor de regering? Zo nee, waarom niet, en zo ja, welke mogelijkheden ziet zij om het democratisch gehalte te verbeteren?

Een ander belangrijk argument voor het afschaffen van de Wgr-plusregio's ligt volgens de regering in het streven van de beperking van het aantal bestuurslagen. Is de regering van oordeel dat een dergelijke beperking werkelijk wordt bereikt nu ook in haar eigen visie de verplichte Wgr-plusregio's veelal zullen worden vervangen door andere samenwerkingsverbanden? Wat maakt dat een verplichte samenwerking wel als extra bestuurslaag moet worden gezien en een vrijwillige samenwerking, die in de praktijk geheel identiek kan functioneren, niet? En hoe ligt dit met betrekking tot de vervoersregio's?

In de stukken die horen bij dit wetsvoorstel spreekt de regering diverse keren uit dat zij er de voorkeur aan geeft dat taken worden uitgevoerd binnen de democratisch gelegitimeerde hoofdstructuur van gemeenten, provincie en rijk, zo lezen de leden van de fractie van de **ChristenUnie**. Hoe verhoudt dat uitgangspunt in deze wet zich tot de vele samenwerkingsverbanden die nu worden opgericht of extra taken krijgen vanwege alle decentralisatiewetgeving? Kan de regering aangeven hoe het schrappen van de plusregio's past in haar visie op de inrichting van het middenbestuur?

De regering gaat er vanuit dat de traditie van samenwerking zal kunnen worden doorgezet. In hoeverre is de reguliere Wgr-structuur geschikt voor vrijwillige voortzetting van de samenwerking in de verschillende plusregio's, zodat problemen die om een bovenregionale aanpak vragen toch nog gezamenlijk aangepakt kunnen worden? Kan de regering aangeven waarom zij het onnodig acht dat de betreffende regio's daarbij ook de middelen houden, die zij als Wgr-plusregio vooralsnog ter beschikking hebben?

3. Historische terugblik

Het voornemen tot afschaffen van de Wgr-plusgebieden komt acht jaar nadat de tijdelijkheid van de kaderwetgebieden was beëindigd en de plusregio als eindmodel was ingevoerd. Acht de regering een dergelijke korte periode gewenst vanuit het perspectief van bestuurlijke consistentie en bestuurlijke betrouwbaarheid, mede in het licht van het feit dat evaluaties positief waren en derhalve geen ernstig feilen van de stadsregio's (Wgr-plusregio's) is aangetoond? Graag ontvangen de leden van de **PvdA**-fractie een nadere toelichting.

De leden van de **GroenLinks**-fractie hebben de indruk dat de afschaffing van de Wgr-plusregio's geheel wordt gebaseerd op principiële argumenten (de democratische controle en het verminderen van de bestuurslagen), en dat er niet of nauwelijks is gekeken naar het functioneren van de Wgr-plusregio's in de praktijk, inclusief de vraag of beide principiële punten in de praktijk voor problemen hebben gezorgd. Uit de evaluaties, die ook in het advies van de Raad van State zijn genoemd, blijkt dat de Wgr-plusregio's over het algemeen goed functioneren, en goed geëvalueerd werden, onder andere qua efficiency. Kan de regering aangeven welke concrete problemen er in de afgelopen jaren zijn gerapporteerd met betrekking tot de democratische aansturing van of controle op de Wgr-plusregio's? Welke concrete problemen hebben zich rond Wgr-plusregio's voorgedaan vanwege de «bestuurlijke drukte»?

De leden van de fractie van de **ChristenUnie** stellen graag de volgende vragen. Is de regering van mening dat de plusregio's slecht functioneren? Zo ja, kan de regering aangeven in welke opzichten? De Wgr-plusgebieden zijn ingesteld omdat indertijd de noodzaak voor een bovengemeentelijke aanpak van specifieke grootstedelijke problematiek werd gevoeld. Is die noodzaak nu verdwenen? Heeft de regering overwogen binnen de bestaande wettelijke regeling te zoeken naar manieren om de democratische legitimatie van de plusregio's te versterken?

4. Herverdeling taken plusregio's noodzakelijk

Een van de kerntaken van de provincies is de zorg voor verkeer en vervoer (mede in relatie tot ruimte en economie). Hebben de leden van de **VVD**-fractie het goed begrepen, dan krijgen na opheffing van de plusregio's alle provincies de middelen die voorheen rechtstreeks door het Rijk aan de plusregio's ten behoeve van mobiliteit werden overgeheveld (BDU) (opnieuw) ter beschikking via het provinciefonds. Hiermee wordt voldaan aan de doelstelling van dit wetsvoorstel: herstel van de bestuurlijke hoofdstructuur. Uitzondering hierop vormen de provincies Noord- en Zuid-Holland. De facto ontstaan er op deze manier verschillen tussen de provincies. Is dat wenselijk? En kan de regering nog eens schetsen hoe alsdan de geldstromen lopen? De VNG pleit voor een andere aanpak dan nu wordt voorgesteld, namelijk overheveling van de BDU-gelden naar de lokale overheden, onder het motto «lokaal geld voor lokale taken». Graag ontvangen de leden van de VVD-fractie hierop een reactie.

Kan de regering voor de leden van de **PvdA**-fractie uiteenzetten waarom de BDU-gelden die tot dusver rechtstreeks aan de Wgr-plusgebieden worden uitgekeerd – behoudens twee uitzonderingen – naar de provincies gaan en niet ook (gedeeltelijk) naar de gemeenten?

De leden van de **CDA**-fractie vragen naar de betekenis van de wettelijke verplichting als essentiële drijfveer tot afschaffing van de plusregio's ook in relatie tot de veelvuldig in de behandeling gemaakte opmerking dat vrijwillige samenwerking rustig kan voortbestaan, almede dat nu bestaande plusregio's omgezet kunnen worden in vrijwillige samenwerkingsverbanden onder de Wet gemeenschappelijke regelingen. Kan de regering de actuele stand schetsen van de manier waarop nu in de praktijk al wordt voorgesorteerd op aanvaarding van dit wetsvoorstel? Zijn er stadsregio's die op vrijwillige basis voortgaan? Hoe wordt in dit laatste geval de financiering geregeld? De VNG stelt zich op het standpunt dat BDU-gelden voor lokale verkeers(veiligheids)- en vervoertaken aan de gemeenten behoren toe te vallen. De VNG heeft berekend dat het gaat om een bedrag van 300 miljoen euro. Is de regering het daarmee eens en kan zij hierop nader ingaan? De leden van de CDA-fractie vragen met nadruk

naar de argumentatie van de regering die – als zij dit goed zien – een principiële lading heeft en niet praktisch of pragmatisch van aard is, omdat zij lezen dat de regering in de stukken meermaals lijkt te stellen dat er in het daadwerkelijk functioneren van de plusregio's geen aanleiding bestaat om tot opheffing over te gaan. Zien de leden van de CDA-fractie dit goed?

Naar het oordeel van de leden van de **GroenLinks**-fractie kan de afschaffing van de Wgr-plusregio's niet los gezien worden van de bestuurlijke inrichting van Nederland, en dus niet van een integrale visie op deze inrichting, inclusief het middenbestuur en de toekomst van provincies, de omvang van gemeenten, grote steden en metropoolregio's. Deze visie ontbreekt. Hoe ziet de regering de toekomst van de provincies? Hoe past het toedelen van de vervoerstaak aan de provincies – ook in gebieden waar deze taak eerder bij de Wgr-plusregio's lag – bij de algehele tendens van decentralisatie naar de gemeenten? Wat rechtvaardigt nu precies de uitzondering die gemaakt wordt voor de twee stedelijke regio's die hun eigen vervoersregio krijgen, en waarom gelden de argumenten die voor die steden gelden bijvoorbeeld niet voor de stad Utrecht?

In de memorie van toelichting spreekt de regering uit dat de positieve ervaringen die in de afgelopen twintig jaar met de verplichte samenwerking in de plusregio's zijn opgedaan hebben geleid tot een duurzaam gewortelde cultuur van samenwerking, waarin niet de verschillen maar de gezamenlijke belangen de boventoon voeren. De regering spreekt vervolgens haar vertrouwen uit in vrijwillige samenwerking door gemeenten. Heeft de regering dit vertrouwen nog steeds, gezien de strijd die inmiddels lijkt losgebarsten over zeggenschap over plannen en budget? En heeft de regering dit vertrouwen ook voor wat betreft de toekomstige samenwerking tussen gemeenten en provincies? Hoe beoordeelt de regering in dit verband de geheel tegengestelde brieven van het IPO en de VNG die de Eerste Kamer onlangs mochten ontvangen, waarin niet gemeenschappelijke belangen maar competentiestrijd voorop lijken te staan?²

5. Huisvestingsverordening

Waarom wordt de toewijzing van woningmarktregio's bij de provincie belegd? Waarom kan de provincie dit beter dan het rijk? Is het straks ook mogelijk om woningmarktregio's te vormen over provinciegrenzen heen? De leden van de fractie van de **ChristenUnie** ontvangen graag een nadere toelichting.

6. Twee vervoerregio's voor de vleugels in de Randstad

De leden van de **VVD**-fractie betwijfelen ten zeerste of de instelling van de vervoerregio aan de gespannen verhoudingen, waar hiervoor op werd gedoeld, een positieve bijdrage levert. Tegelijkertijd erkennen zij het belang van een pragmatische, samenhangende en gezamenlijke aanpak van de mobiliteit binnen de grootstedelijke gebieden, niet alleen in het belang van de reizigers, maar vooral ook in het belang van de nationale economie. Instelling van een vervoerregio met een eigenstandige vervoersautoriteit in de gebieden Amsterdam c.s. en Rotterdam-Den Haag betekent in feite een «voortzetting van de Wgr-plus» op een specifiek beleidsterrein, namelijk mobiliteit. De leden van de VVD-fractie zien hierin een spanning met de argumenten die ten grondslag liggen aan de

² Brief IPO d.d. 11 september 2014; brief VNG d.d. 3 september 2014. Ter inzage gelegd bij de griffie van de Eerste Kamer onder nummers 155549.03 en 155549.02.

generieke afschaffing van de plusregio's. Daarom hechten de leden van de VVD-fractie bij de instelling van de bedoelde vervoerregio's aan een heldere eenduidige positionering, waarbij de taken en verantwoordelijkheden van zowel provincies als gemeenten passen binnen de bestuurlijke hoofdstructuur.

Inmiddels heeft ook de Eerste Kamer kennisgenomen van de ontwerpalgemene maatregel van bestuur inzake wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 en andere besluiten in verband met de Wet afschaffing plusregio's. Hoewel deze ontwerpAMvB (formeel) geen deel uitmaakt van de behandeling van dit wetsvoorstel, maakt de inhoud ervan duidelijk hoe de regering de voorgenomen vervoerregio's vorm wil geven. Met die kennis willen de leden van de VVD de bewindspersonen de volgende vragen voorleggen. In de memorie van toelichting wordt gesproken over een betekenisvolle rol van de provincies in de vervoerregio. Wat moet daaronder worden verstaan? Wie bepaalt de inhoud van die rol en de onderlinge verhoudingen binnen de zogenaamde vervoersautoriteit? En is/wordt dat een eensluidende vorm of kan die tussen de beide vervoerregio's (ook) nog verschillen?

De ontwerpAMvB omvat meer dan het volgens dit wetsvoorstel aan te wijzen gebied voor de vervoerregio. De AMvB wijst ook de gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (i.o.) aan als openbaar lichaam («ten behoeve van het dagelijks bestuur van de GR Metropoolregio Rotterdam-Den Haag»). De leden van de VVD-fractie denken dat de provincies niet kunnen deelnemen aan deze gemeenschappelijke regeling voor «verlengd lokaal bestuur» en dat deze zich richt op meer beleidsvelden naast verkeer en vervoer. Klopt deze veronderstelling? Kan de regering toelichten hoe volgens haar de relatie tussen de metropoolregio's en de vervoerregio's dient te zijn en of dit in lijn is met de voorbereidingen van deze regio's? De bewindspersonen stellen «nog in overleg te zijn», maar de leden van de VVD-fractie horen graag of en op welke manier met name de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties hieraan sturing geeft om recht te doen aan de uitgangspunten van de bestuurlijke hoofdstructuur en zijn nota «Bestuur in Samenhang». Het is immers de wetgever die deze vervoerregio's in afwijking van de bestuurlijke hoofdstructuur creëert. Daarbij behoort ook het nemen van verantwoordelijkheid voor het helder formuleren van de taken en verantwoordelijkheden van de decentrale besturen. Hoe denkt de regering daar vorm aan te geven?

Met dit voorstel wordt enerzijds volgens de regering de bestuurlijke hoofdstructuur «in ere hersteld», maar wordt anderzijds wederom een uitzondering daarop gecreëerd: de vervoerregio. Hoe legitiem en pragmatisch uitzonderingen ook kunnen zijn, zij zijn ook altijd discutabel. Vooral voor degenen die dat graag zouden willen en niet als zodanig worden aangemerkt. De streep die de regering trekt bij de grootstedelijke gebieden Rotterdam-Den Haag en Amsterdam c.s. zou, evenals de vorming van de metropoolregio(s), voor de leden van de VVD-fractie een signaal kunnen zijn dat in deze gebieden de bestuurlijke hoofdstructuur in het Huis van Thorbecke niet meer voldoet. Is dat terecht? Denkt de regering dat de instelling van de vervoerregio's in deze gebieden een eenmalige uitzondering op de bestuurlijke hoofdstructuur is, of voorziet zij op meerdere beleidsterreinen navolging?

In het wetsvoorstel is tevens het voornemen opgenomen om twee vervoerregio's in te stellen in de Randstad: Amsterdam/Almere en Den Haag/Rotterdam. De leden van de **PvdA**-fractie onderschrijven het grote belang voor burgers van goed en goed op elkaar afgestemd openbaar

vervoer in de verstedelijkte gebieden van de Randstad. Bij de specifieke vormgeving via twee vervoerregio's hebben zij meerdere vragen.

Een vervoerregio, zoals voorzien in het wetsvoorstel voor Amsterdam/Almere en Den Haag/Rotterdam, kan worden omschreven als een verplicht samenwerkingsverband met wettelijke taken en eigen middelen. Is de regering het met deze omschrijving eens? Zo nee, waarom niet? Zo ja, waarin onderscheidt een vervoerregio zich dan van een plusregio? Kan de regering duidelijk maken wat de kenmerken zijn van een zelfstandige («eigen») bestuurslaag en waarom de voorgestelde vervoersautoriteiten met directe financiering van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu niet aan die kenmerken zouden voldoen?

Kan de regering aangeven waarom een stad als Nijmegen voortaan niet over het openbaar vervoer in eigen gemeente gaat en een stad als Almere via de vervoerregio wel? Anders gesteld: wat maakt Amsterdam/Almere, respectievelijk Den Haag/Rotterdam zo bijzonder dat voor hen een verplichte vervoerregio wordt ingesteld, waarmee tevens wordt afgeweken van de bestuurlijke hoofdstructuur, die dit wetsvoorstel nu juist beoogt te versterken? Waarom kan men er wel op vertrouwen dat in andere delen van Nederland samenwerking op het gebied van verkeer en vervoer van onderop en op vrijwillige basis goed functioneert en in de voorgestane verplichte vervoersgebieden kennelijk niet? Wanneer een belangrijke reden zou zijn dat Amsterdam, Rotterdam en Den Haag eigen vervoersbedrijven hebben, waarom is er dan niet voor gekozen om voor die drie steden een uitzondering te maken en hen rechtstreeks gelden voor dat stadsvervoer toe te kennen? Amsterdam, Den Haag en Rotterdam behoren momenteel elk tot hun eigen stadsregio. Almere is geen onderdeel van een stadsregio. Waarom is er voor gekozen Almere wel bij een vervoerregio te betrekken en – bijvoorbeeld – de Drechtsteden en Leiden, die immers met het vervoersgebied Den Haag/Rotterdam een bijna aaneengesloten verstedelijkt gebied vormen, niet?

De voorgestelde vervoerregio's zijn een platform voor samenwerking van gemeenten en provincies, zo stelt de memorie van toelichting (p. 7). In het wetsvoorstel (artikel X) staat dat bij algemene maatregel van bestuur gebieden kunnen worden aangewezen waarin «het dagelijks bestuur van een bij gemeenschappelijke regeling ingesteld openbaar lichaam bevoegd is tot het verlenen, wijzigen of intrekken van de (...) concessies in dat gebied». Uit de inmiddels voorgehangen AMvB blijkt dat niet alleen de gebieden, maar ook de gemeenschappelijke regelingen zelf worden aangewezen (namelijk de Gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en de Gemeenschappelijke Regeling Stadsregio Amsterdam). Wanneer de vervoerregio's bedoeld zijn als een platform voor samenwerking van gemeenten en provincies, staat dan het bij voorbaat beperken van dat platform tot één specifieke gemeenschappelijke regeling een vruchtbare samenwerking van gemeenten en provincies niet in de weg, zo vragen de leden van de PvdA-fractie aan de regering. Laat het voorgestelde nieuwe artikel 20, lid 3, van de Wet personenvervoer 2000 (artikel X van het voorliggende wetsvoorstel) ook een andere gemeenschappelijke regeling toe waarin Metropoolregio en provincie samenwerken? Zo nee, kan de regering dan uitleggen waarom de bevoegdheid tot het aanwijzen van de gemeenschappelijke regeling niet expliciet in voorliggend wetsvoorstel is opgenomen?

De Metropoolregio Rotterdam-Den Haag, die overigens nog formeel moet worden opgericht, gaat over meer dan alleen verkeer en vervoer en is in feite een intergemeentelijke samenwerking met verlengd lokaal bestuur. Datzelfde geldt voor de Stadsregio Amsterdam. Hoe stelt de regering zich de samenwerking tussen provincie(s) en betrokken gemeenten voor?

Wordt de provincie daarmee onderdeel van het verlengd lokaal bestuur? En hoe verhoudt zich dat tot de toezichthoudende functie van de provincie? Wanneer bijvoorbeeld de provincie Zuid-Holland zou deelnemen in een bestuurscommissie vervoer als onderdeel van de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag, levert dit dan geen conflicterende belangen op voor die provincie? Binnen de provincie zijn namelijk meerdere concessiegebieden: komt de provincie dan niet in een onmogelijke positie wanneer zij zichzelf als het ware moet terugfluiten als zich conflicterende belangen tussen twee concessiegebieden voordoen?

De vervoersgebieden zijn uitzonderingen op het algemene doel van het wetsvoorstel om de bestuurlijke hoofdstructuur te versterken. Acht de regering de democratische legitimatie van besluiten door vervoerregio's voldoende geborgd? De regering beredeneerde tijdens het debat over dit wetsvoorstel in de Tweede Kamer onder meer dat de 1 miljard euro voor de vervoerregio's slechts een klein onderdeel is van de rijksbegroting is die bovendien door de Tweede Kamer moet worden geaccordeerd. Is de democratische legitimiteit daarmee verzekerd? De leden van de PvdA-fractie nemen aan dat de regering hiermee niet heeft bedoeld te zeggen dat de democratische legitimatie van besluiten op sub-nationaal niveau automatisch gegeven is omdat de Tweede Kamer immers de rijksbegroting heeft goedgekeurd. Kan de regering dat bevestigen? Kan de regering bovendien nog eens uiteenzetten hoe in de besluitvorming van een metropoolgebied rekening wordt gehouden met het aantal inwoners? Uitgangspunt zal waarschijnlijk zijn dat in een gewogen stemming rekening gehouden wordt met het aantal inwoners per gemeente. Is deze aanname correct? Betekent dit dat een relatief klein aantal gemeenten de besluitvorming in een vervoerregio kan domineren? Wanneer de provincie aan die regeling deelneemt, op welke wijze wordt dan rekening gehouden met het aantal inwoners van de provincie?

De regering maakt in dit wetsvoorstel twee uitzonderingen: de twee Randstadvervoerregio's en de mogelijkheid tot instellen van woningmarktregio's. Zien de leden van de **CDA**-fractie het goed dat deze uitzonderingen niet principieel, maar pragmatisch beargumenteerd worden? Hoe verhoudt deze bijzondere argumentatie zich dan tot de hoofdargumentatie die gestoeld is op een ideaalbeeld van een bestuurlijke structuur in Nederland en vertrouwen in de autonomie van decentrale besturen? Is complexiteit van de materie – een term die de regering nogal eens noemt – doorslaggevend? Is om aan die complexiteit het hoofd te bieden wettelijke dwang nodig? Is de materie uitsluitend complex in de Randstad? Waarom is de regering zo stellig dat zelfs de – inmiddels verworpen – Noordvleugelprovincie vervoersbeleid niet tot stand zou kunnen brengen en uitvoeren? Hoe ziet de regering dit wetsvoorstel in het licht van een verdere toekomst: als eindpunt of als tussenstap? Waarom lukt het kennelijk wel in andere provincies (Groningen en Drenthe) om zelf, vrijwillig een vervoerregio te vormen? Hoe ziet de regering de rol van provincies bij de nieuwe vervoerregio's?

De leden van de CDA-fractie kunnen goed volgen dat beleid ten aanzien van openbaar vervoer betrokkenheid en samenwerking van zowel provincies als gemeenten vergt. Grote openbaar-vervoerbindingen zijn gemeente- en zelfs provinciegebiedoverstijgend. Heeft de regering vanuit de gedachte van handhaving van de bestuurlijke hoofdstructuur ook overwogen om in de Wet personenvervoer een regeling op te nemen die provincies verplicht tot overleg met de betrokken gemeenten over hun beleid en de uitgangspunten voor concessieverlening, gericht op het bereiken van overeenstemming? Zo ja, kan de regering haar keuze toelichten? Zo nee, waarom niet en kan de regering toelichten hoe zij tegenover deze suggestie staat? Hoe staat de regering tegenover het

voorstel van het IPO om de bevoegdheid tot concessieverlening niet aan in te stellen vervoerregio's toe te delen, maar aan de respectievelijke gemeenten Amsterdam, Rotterdam en Den Haag voor zover het hun vervoersbedrijven betreft? Graag zien zij hierover een beschouwing van de regering. Hoe verhoudt het in dit wetsvoorstel voorgestane stelsel zich wat concessieverlening betreft tot artikel 63a Wet personenvervoer en Europese regelgeving (in relatie tot de zeggenschap over de eigen diensten)?

Kan de regering de in de behandeling in de Twee Kamer ingenomen stelling toelichten dat het niet-deelnemen van de provincie of een of meer gemeenten niet in de weg staat aan het toekennen van concessiebevoegdheid en BDU-gelden aan de vervoerregio? Kan dat in zo'n geval niet tot concurrentie leiden tussen wel- en niet-deelnemers? Zien de leden van de CDA-fractie het goed dat de (verplichte) vervoerregio de mogelijkheid heeft ook vrijwillig overgedragen bevoegdheden voor de deelnemers uit te voeren? Indien dit het geval is, hoe verhoudt een dergelijke totaalsituatie zich dan tot het idee van handhaving van de bestuurlijke hoofdstructuur? Zien de leden van de CDA-fractie het ook goed dat de regering volgens de concept-algemene maatregel van bestuur het voornemen heeft om de betreffende bevoegdheden op te dragen aan de twee metropoolregio's en dat daarin de betreffende provincies niet deelnemen? Kan de regering aan die situatie een beschouwing wijden in het licht van het hoofddoel van het wetsvoorstel en ingaan op de wenselijke verhouding tussen gemeenten en provincie in dit verband? Zien de leden van de CDA-fractie het overigens goed dat de Metropoolregio Rotterdam/Den Haag nog niet van start is gegaan?

Waarom is gekozen voor instelling van de vervoerregio's bij algemene maatregel van bestuur en niet bij wet in formele zin? Het gaat immers om een afwijking van de hoofdstructuur van het binnenlands bestuur. Bovendien is daarmee een bedrag van ca. 850 miljoen euro gemoeid, bijna de helft van het totale BDU-budget. Kan de regering voorbeelden geven uit het verleden waarbij een dergelijk vergaande bevoegdheid via een algemene maatregel van bestuur wordt uitgeoefend? De leden van de CDA-fractie hebben dezelfde vraag ten aanzien van de toedeling van bevoegdheden aan die vervoerregio's. Hoe komt het dat de concept-algemene maatregel van bestuur al werd voorgehangen bij de Kamers voordat het wetsvoorstel in de Eerste Kamer in behandeling was genomen? De regering stelt niet van plan te zijn andere dan de in het wetsvoorstel genoemde taken toe te delen aan de nieuwe regio's. De mogelijkheid hiertoe bestaat wel bij algemene maatregel van bestuur. Hoe ziet de regering de mogelijkheden van eenvoudige wijziging door haarzelf of door volgende regeringen in het licht van de principiële argumentatie van het wetsvoorstel als zodanig?

De leden van de **SP**-fractie hebben een vraag over de toepassing van artikel 20, derde lid, van het wetsontwerp dat betrekking heeft op de taak van de in de bijlagen I en II als bedoeld in artikel 36b eerste en tweede lid van het Besluit personenvervoer 2000 bedoelde gebieden rondom Rotterdam/Den Haag en rondom Amsterdam. Indien deze gebieden (blijven) functioneren als vervoerregio omvatten ze twee gebieden met een verschillend wettelijk regime: zowel het gebied van de drie grote steden met een eigen vervoerbedrijf (GVB, RET, HTM) waarin door rechtstreekse naleving van de EU-verordening geen aanbestedingsverplichting bestaat als dat van de omgeving waarin tot nu toe op grond van de daarvan afwijkende Nederlandse Wet personenvervoer 2000 wel aanbesteding van het openbaar vervoer wordt voorgeschreven. Overweegt de regering het gehele gebied van deze regio's in gelijke mate als de stedelijke kerngebieden volledig vrij te stellen van de aanbeste-

dingsverplichting, mede gezien de Europese regels die toestaan dat het vervoerbedrijf van een van de betrokken overheden (veelal een kerngemeente) zonder deelname aan enige aanbestedingsprocedure het overige grondgebied van een regionale bestuurslaag, of van een samenwerkingsverband waarvan de betrokken gemeente deel uitmaakt, kan bedienen met eigen openbaar vervoer?

De leden van de SP-fractie vragen zich af of het openbaar vervoer in en naar de nauw met Amsterdam verbonden gemeente Almere, alsmede dat in de tussenliggende bij herindelingsplannen betrokken gemeenten Weesp en Muiden, aanleiding kunnen geven voor het op grondslag van vrijwilligheid kunnen toetreden tot het in Bijlage II bedoelde gebied van de Stadsregio Amsterdam. Is de omstandigheid dat de gemeente Almere als gevolg van de afgelasting van plannen tot grootschalige provinciale herindeling voor de noordvleugel van de Randstad in een andere provincie blijft liggen dan het hiervoor aangewezen deel van Noord-Holland een belemmering voor het desgewenst kunnen toetreden van Almere?

De leden van de SP-fractie constateren dat de betrokken provincies niet instemmen met de voor hen beoogde bescheiden rol als gelijkwaardig partner naast de vele gemeenten binnen de vervoerregio's. Betekent dit dat de twee verplichte vervoerregio's in de praktijk geheel los van enige bemoeienis door de betrokken provincies zullen moeten gaan functioneren?

De leden van de fractie van **D66** vinden het in de eerste plaats merkwaardig dat in een voorstel om een bijzondere en substantiële vorm van bestuurlijke samenwerking (Wgr-plus) af te schaffen tegelijkertijd een voorstel wordt gedaan om een andere structurele vorm van functionele samenwerking (vervoersregio's) te introduceren. Deze leden zetten daar uit een oogpunt van behoorlijke wetgeving een groot vraagteken bij. Waarom niet twee separate wetgevingstrajecten gevolgd, op grond waarvan de Kamers zuivere en inhoudelijke afwegingen kunnen maken, zo vragen deze leden de regering.

De leden van de D66-fractie kunnen voorts niet goed begrijpen hoe de voorgenomen keuze voor de instelling van twee vervoersregio's in de Randstad zich verhoudt tot de intentie bij de toedeling van overheidstaken scherper de inrichting conform de bestuurlijke hoofdstructuur te volgen. De vervoersregio's kwalificeren zich op grond van de totstandkoming op basis van een gemeenschappelijke regeling als een hulpstructuur in de vorm van verlengd lokaal bestuur. De regering motiveert deze inbreuk op de bestuurlijke systeemconformiteit met een verwijzing naar de noodzaak voor specifieke oplossingen voor de Randstedelijke vervoersproblematiek. De complexiteit van de verschillende vervoerssystemen vraagt een optimale samenwerking van betrokken provincies en gemeenten. Door de gewenste samenwerking te organiseren in twee vervoersregio's verwacht de regering het extra «duwtje» te geven voor de gewenste samenwerking. Deze «praktische» oplossing compenseert de evidente nadelen van de beoogde samenwerkingsconstructie, zo meent de regering. De aan het woord zijnde leden kunnen deze redenering niet goed volgen. Het ontgaat hen hoe op grondslag van de zoveelste specifieke hulpstructuur de bereikbaarheid van de twee Randstedelijke kerngebieden op orde gehouden of zelfs verbeterd kan worden. Deze leden vragen de regering of de complexiteit van de verkeers- en vervoersvraagstukken in de Randstad nu juist niet vraagt om een heldere bestuursvorm, waarin slagvaardigheid en democratische legitimatie op voorhand gewaarborgd zijn. Graag vragen deze leden de regering bovendien of met het rechtstreeks toekennen van bevoegdheden en middelen aan uitsluitend deze

twee vervoersregio's niet opnieuw een stap terug wordt gezet in het proces naar een herstel van de bestuurlijke hoofdstructuur.

Het is de leden van de fractie van D66 bekend dat er in de stadsregio Rotterdam-Den Haag gewerkt wordt aan een zogeheten metropoolregio. Hoe beoordeelt de regering deze figuur in het licht van de afschaffing van de Wgr-plusconstructie, in de context van de aan de komende drie decentralisaties in het sociale domein gekoppelde constructie van congruente samenwerkingsverbanden, en in het perspectief van de voorgenomen instelling van een zuidelijke vervoersregio, zo vragen deze leden de regering.

Op 14 juli 2014 heeft de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu een concept-algemene maatregel van bestuur houdende wijziging van onder meer het Besluit personenvervoer 2000 voorgehangen bij beide Kamers. Dit ontwerpbesluit regelt de begrenzing en inwerkingtreding van de twee in dit wetsvoorstel opgenomen vervoersregio's. Nu dit wetsvoorstel tot afschaffing van de Wgr-plus en invoering van twee vervoersregio's nog bij deze Kamer in behandeling is, achten de leden van de fractie van D66 de aanbidding van deze algemene maatregel van bestuur volstrekt prematuur. Terecht hebben de Kamercommissies voor Binnenlandse Zaken en de Hoge Colleges van Staat / Algemene Zaken en Huis van de Koning en Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening dit inmiddels bij de Staatssecretaris en de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties gemeld. Zij behouden zich het recht voor op het ontwerpbesluit te reageren tot het moment waarop deze Kamer de besluitvorming over dit wetsvoorstel heeft afgerond.

Deze leden zouden ten eerste graag van de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties vernemen hoe hij als eerstverantwoordelijke Minister voor de inrichting en werking van het openbaar bestuur deze handelwijze van de Staatssecretaris uit een oogpunt van behoorlijke wetgeving en in het licht van de eenheid van het regeringsbeleid beoordeelt. Daarnaast is het deze leden opgevallen dat in de betreffende algemene maatregel van bestuur een koppeling wordt gemaakt met de totstandkoming van de gemeenschappelijke regelingen inzake beide vervoersregio's. Daarmee lijkt dit concept een verdergaande strekking te hebben dan het aanwijzen van de gebieden. Ook op dit punt ontvangen deze leden graag een verklaring.

De leden van de fractie van **GroenLinks** stellen nog de volgende vragen. Is het ook de inschatting van de regering dat ten gevolge van het afschaffen van de Wgr-plusregio's in die regio's waar geen nieuwe vervoersregio wordt ingesteld de provincies meer invloed zullen gaan krijgen ten opzichte van gemeenten, inclusief de grotere steden als Utrecht, Eindhoven en Arnhem/Nijmegen? Voorziet de regering dat dit veranderingen mee zal brengen voor het vervoer in de betreffende regio's/ steden? Voorziet de regering problemen in de samenwerking tussen provincies en (grotere) gemeenten? Hoe is gewaarborgd dat de verschillende behoeften van stad en platteland met betrekking tot het vervoer voldoende meegenomen worden door de provincies?

Hoe schat de regering de kans in dat in regio's waarin vervoersregio's worden ingesteld de provincies en/of kleinere gemeenten mogelijk aan invloed zullen inleveren ten koste van de grotere gemeenten/steden? Voorziet de regering hier problemen in de samenwerking tussen steden, grote en kleine gemeenten en de provincie? Hoe is gewaarborgd dat de verschillende behoeften van stad en platteland met betrekking tot het vervoer voldoende meegenomen worden door de vervoersregio's? En wat betekent dit alles voor een provincie als Zuid-Holland, waar straks de

vervoersregio's de helft van het grondgebied en 3/4 van de inwoners omvat en er daarnaast een machtige metropoolregio bestaat? Betekent dit niet een tweedeling van Zuid Holland in een stedelijk en een landelijk gebied, met een groot risico dat het laatste het onderspit delft in het licht van economische belangen?

Met name voor de huidige Wgr-plusregio's waar geen vervoersregio komt betekent aanname van het wetsvoorstel een grote verandering. Welke problemen voorziet de regering bij de overgang van taken naar de provincie? Wat gebeurt er met het personeel dat nu werkzaam is bij de besturen van de plusregio's? De aan het woord zijnde leden hebben begrepen dat het bijvoorbeeld in Utrecht (Bestuur Regio Utrecht) om 180 fte gaat. Wordt het personeel overgenomen door de provincie? En hoe gaat het met lopende aanbestedingsprocedures? Neemt de provincie deze van de ene dag op de andere over van de regio's? Verdient het geen aanbeveling een ruimere overgangstermijn te hanteren voor de overdracht van taken van regio's aan provincies?

Kan de regering voor de leden van de fractie van de **ChristenUnie** aangeven waarom het nodig is enkele vervoerregio's in stand te houden? Zijn daarvoor ook alternatieven overwogen? Zo ja, waarom zijn die alternatieven afgefallen?

De commissie voor Binnenlandse Zaken en de Hoge Colleges van Staat/Algemene Zaken en Huis van de Koning wacht met belangstelling de antwoorden van de regering af en ontvangt deze graag binnen **vier weken** na vaststelling van dit voorlopig verslag.

De voorzitter van de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken en de Hoge Colleges van Staat/Algemene Zaken en Huis van de Koning,
Engels

De griffier van de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken en de Hoge Colleges van Staat/Algemene Zaken en Huis van de Koning,
Bergman