

Samenvattend merk ik het volgende op. De VVD steunt het voorstel, vooral omdat de vervoerregio binnen de aangepaste AMvB geen ruimte laat voor vermenging met andere taken, maar heeft nog wel vragen en kanttekeningen over de zogenaamde betekenisvolle positie van de provincies en de duur van de overgangstermijn na de inwerkingtreding van deze wet. Wij zien de reactie van de minister met belangstelling tegemoet.

De voorzitter:

Ik zal nu even op de bel drukken. Daarmee wil ik duidelijk maken dat er een maidenspeech zal volgen, zodat ook degenen die niet in de zaal zijn, daarvan op de hoogte kunnen zijn. Mijnheer Meijer, u mag langzaam naar het spreekgestoelte lopen. Ik zie dat u zelfs schrijft. Dat hoort er echt bij en dat is ook mooi, want dat geeft iedereen de gelegenheid om binnen te komen. Mijnheer Meijer, ik geef u de gelegenheid om uw maidenspeech te houden.



De heer Meijer (SP):

Mevrouw de voorzitter. Ik herinner mij de toekomst. Een deel van die toekomst lag in een nieuw aangepast bestuursmodel voor ten minste Amsterdam en Rotterdam. Dat paste in het streven naar bestuurlijke vernieuwing van een halve eeuw geleden. In de grootste steden en hun steeds meer verstedelijkte omgeving ging het om meer democratie, minder bureaucratie en meer direct resultaat voor de mensen. De gedachte was dat de traditionele taakverdeling tussen provincies en gemeenten daarin steeds minder kan voorzien, omdat Nederland sinds Thorbecke sterk is veranderd. Van een dunbevolkte plattelandssamenleving met overwegend kleine steden zijn we omgevormd tot een in hoge mate verstedelijkte samenleving.

Ondanks de geleidelijke inlijving van vele randgemeenten bij kerngemeenten is de stedelijke bebouwing ver over de gemeentegrenzen heen gegroeid. Stedelijke agglomeraties zijn belangrijk geworden voor regionale voorzieningen op het gebied van onderwijs, cultuur en gezondheidszorg en ook voor werkgelegenheid, internationale handel en technologische vernieuwing. Zulke gebieden vragen om een veel intensievere overheidsbemoeienis op het gebied van milieubeheer, openbaar vervoer en volkshuisvesting. Die bemoeienis moet voor de inwoners op een passende schaal beïnvloeden en gecontroleerd kunnen worden. Herindeling en schaalverkleining van provincies, met elk een grote stad als kern, kunnen daarvoor een bruikbaar middel zijn. In overwegend stedelijke provincies kan dat leiden tot een afwijkend takenpakket.

De Partij van de Arbeid, de partij van de minister, verdient de eer dat zij begin jaren zestig die bestuurlijke vernieuwing heeft aangezwengeld. Niet toevallig begon die rondom onze twee grootste steden in de Randstad, die in het huidige wetsvoorstel opnieuw een bijzondere status lijken te krijgen, nu in de vorm van een tussen gemeenten en provincie toegevoegde vervoerregio. Sindsdien zijn de redenen voor meer aandacht voor de stedelijke agglomeraties — en een daarop toegespitste verdeling van financiën en bevoegdheden — alleen maar gegroeid. De huidige plusregio's waren een "troostprijs", het voorlopige eindresultaat van een reeks experimenten met hooggespannen verwachtingen. Ze werden eerst voorgesteld als tijdelijke oplossing en daarna zelfs als blijvende oplossing, maar nu worden ze als een

probleem gezien. Als je niet meer weet waarom ze zijn opgericht, ligt het inderdaad voor de hand om ze af te schaffen. Plusregio's, die functioneren als extra bestuurslaag naast gemeente en provincie, worden buiten de kiezers om in stand gehouden en zijn bij niemand geliefd. Om die redenen heeft de SP eerder gepleit voor kleinere provincies, maar is zij nooit voorstander geweest van juist dit plusregiomodel.

De echte vraag vandaag is niet of de plusregio's worden afgeschaft of niet. Het gaat nu vooral om de vraag of en, zo ja, hoe de rijksoverheid na die afschaffing voldoende aandacht zal hebben voor een betere bestuurskwaliteit in onze grootste stedelijke agglomeraties. Het tekort dat wij 50 jaar geleden wilden oplossen, is nog steeds niet echt opgelost. Dit wetsvoorstel doet een poging om in één klap een eind te maken aan een halve eeuw van studies, discussies en experimenten die waren gericht op kwaliteitsverbetering. Die poging om alles af te kappen is waarschijnlijk tevergeefs geweest, want nieuwe discussies, experimenten en conflicten daarover kondigen zich al aan. Na aanvaarding van deze wet kunnen de plusregio's in een verzwakte vorm desgewenst vrijwillig doorgaan. Ook de roep om verandering zal niet verstommen.

Ik keer terug naar de vernieuwing die nooit goed heeft kunnen doorzetten. Juist daardoor heeft dit proces langdurig veel bestuurlijke aandacht opgeëist en heeft dit veel nota's en debatten in raden, staten en Kamers opgeleverd. Dat zal waarschijnlijk ook in de toekomst zo blijven, totdat het achterliggende probleem echt eens wordt opgelost.

In 1965 werd als eerste het openbaar lichaam Rijnmond ingesteld, om rondom Rotterdam al die dingen te doen die de provincie, de kernstad en de randgemeenten zelf niet meer aankonden. Een rechtstreeks gekozen Rijnmondraad van 81 leden met een daaruit gekozen dagelijks bestuur van zes gecommitteerden moest daar vorm aan geven. Het bestaan van Rijnmond is ruim twintig jaar lang van grote invloed geweest op de tot dan toe in dit gebied achterblijvende aandacht voor milieu, openbaar vervoer, volkshuisvesting en kwaliteit van de leefomgeving. De combinatie van op de stadsregio toegespitste bevoegdheden van gemeente en provincie was een succes, niet alleen in de ogen van bestuurders, maar ook voor actiegroepen van onderop die probeerden de kwaliteit van het beleid verder te verbeteren. Voor de inwoners werd de bestuurlijke doolhof vervangen door een overzichtelijk aanspreekbaar bestuur. De enige zwakte van dit succesvolle model was dat het een extra bestuurslaag toevoegde tussen de ongewijzigd gehandhaafde provincie en de grote stad, en dat dit tussenbestuur alleen kon bestaan door steeds meer bevoegdheden af te pakken van de oude bestuurslagen. Dat was vragen om conflicten. Mede daarom werd het gelijktijdig beoogde rechtstreeks gekozen agglomeratiebestuur voor Amsterdam en omgeving uitgesteld en ten slotte afgesteld.

Begin jaren tachtig kwam de regering tot de terechte conclusie dat het bestuur compacter en overzichtelijker zou kunnen worden door Rijnmond van een toegevoegde tussenbestuurslaag te veranderen in een volwaardige provincie, door middel van splitsing van Zuid-Holland. Het Rijnmond-gebied en de zuidelijk daarvan gelegen regio rond Dordrecht en Gorinchem zouden samen een nieuwe provincie worden. Zuid-Holland heeft meer inwoners dan de vijf provincies Groningen, Friesland, Drenthe, Overijssel en

Flevoland bij elkaar en omvat twee van de drie grootste steden in ons land. Zelfs die nieuwe afzonderlijke provincies rondom Rotterdam en Den Haag zouden inwonertal tot de grootste provincies van ons land behoren. Vooruitlopend op de komende opwaardering van de status nam Rijnmond alvast deel aan het Interprovinciaal Overleg.

Midden jaren tachtig sloeg de toenmalige minister Rietkerk van Binnenlandse Zaken verrassend een geheel andere koers in. Zijn oplossing was afzien van de splitsing, versplintering van de Rijnmond-bevoegdheden door die terug te geven aan de oude bestuurslagen en omzetting van de Dienst Centraal Milieubeheer Rijnmond in een gemeenschappelijke regeling waaraan gemeenten en de provincie samen deelnamen. Het college van GS van Zuid-Holland, dat zich tegen de komende splitsing had verzet, betaalde daarvoor een hoge prijs. Zuid-Holland mocht groot blijven, maar werd daardoor wel onbelangrijk in relatie tot een miljoen van haar inwoners. De provincie deed vrijwillig afstand van het grootste deel van haar bevoegdheden met betrekking tot de gemeenten Rotterdam en Den Haag. Die twee steden kregen op vele terreinen een min of meer zelfstandige provinciale status, maar dan zonder hun directe randgemeenten, die wel volledig onder de provinciale bevoegdheid bleven vallen. Dat was heel onhandig voor de samenhang van beleid binnen de agglomeraties en de controleerbaarheid daarvan voor de inwoners. Tussen Noord-Holland en Amsterdam werd iets soortgelijks overeengekomen. De twee grote Randstadprovincies hadden naar verhouding altijd al weinig zeggenschap over hun grote steden, maar nu trokken ze zich bijna volledig daaruit terug.

Ook zulke bijna provincievrije steden bleken niet de ideale eindoplossing te zijn. Er ontstond meer aandacht voor het bevorderen van de samenhang tussen grote stad en de directe omgeving. Begin jaren negentig ontstond het plan om Nederland te gaan herindelen in 25 provincies, elk zo veel mogelijk met een grote stad als middelpunt. Dit model heeft het nog lang uitgehouden in de vorm van 25 politieregio's. Voor de kleine provincies met een grote centrale kern, zoals Groningen, Friesland, Drenthe, Utrecht en Zeeland, zou er niets hoeven te veranderen, maar Noord-Holland, Zuid-Holland, Overijssel, Gelderland, Noord-Brabant en Limburg zouden worden opgedeeld. In die tijd maakte Zuid-Holland zich daar niet langer boos over, maar lagen vooral Gelderland en Overijssel dwars. Mede daarom volgde toen weer een nieuw model: afsplitsing van kleine stadsprovincies ten koste van het grondgebied van de overlevende grote plattelandprovincies. In afwachting van het tot stand brengen van die stadsprovincies is als tijdelijke oplossing in 1994 een kaderwet ingevoerd. En nog niet zo lang geleden, in 2005, zijn zeven samenwerkingsregio's omgezet in definitieve plusregio's.

De plusregio's verschillen onderling sterk. In Amsterdam, Den Haag en Rotterdam waren het de voorlopers van stadsprovincies. Rondom Enschede en Eindhoven waren ze de aanzet tot de eerder beoogde afzonderlijke streekprovincies Twente en Zuidoost-Brabant, met ook veel plattelandsg gebied. In Gelderland waren de plusregio's een poging om te komen tot een nieuwe tweelingstad Knooppunt Arnhem-Nijmegen. Voor Utrecht was het vooral een regeling tussen kernstad en de verstedelijkte randgemeenten binnen een kleine provincie. De Parkstad Zuid-Limburg rondom Heerlen deed vrijwillig mee. De keuze voor plusregio's betekende toen vooral: wij weten niet meer hoe wij nu verder moeten, dus wij gaan experimenteren met ver-

scheidenheid. Die uiterst magere definitieve oplossing wordt nu voor twee gebieden omgezet in omstreken vervoersregio's en voor de rest in helemaal niets. Als je dat legt naast de oorspronkelijke bedoelingen, verwachtingen en inspanningen, is de uitkomst een nachtmerriescenario.

Wat de regering thans aanbiedt, is opnieuw een terugtrekkende beweging, opnieuw weer met een troostprijs. De als voorloper van stadsprovincies bedoelde verplichte plusregio's verdwijnen, maar als troostprijs komen er rondom de grootste steden met een eigen vervoerbedrijf wel twee verplichte afzonderlijke intergemeentelijke vervoersregio's, die een belangrijke provinciale kerntaak als bevoegdheid hebben. Kijkt de regering passief toe hoe over die vervoersregio's een strijd met de provincies gaat ontstaan? Of wordt de nieuwe troostprijs voor de kerntaak openbaar vervoer op termijn ook weer ingetrokken?

Dit wetsvoorstel lijkt de lange voorgeschiedenis en de steeds opnieuw aangezwengelde discussie over een uitzonderingspositie voor de grote agglomeraties vrijwel volledig te negeren. Vergeten zijn de redenen voor de vernieuwing. Die vernieuwing sneuvelt. De oude bestuurslaag van de destijds afgeschreven historische graafschappen en hertogdommen, die we nu provincies noemen, heeft de strijd gewonnen. Die overleeft en wordt zelfs versterkt door terugkeer van eerder afgenomen taken en gelden.

In andere Europese landen wordt dat anders aangepakt. In Duitsland zijn Groot-Berlijn en Groot-Hamburg twee van de zestien afzonderlijke deelstaten. Bij de reeks staatshervormingen in België heeft Brussel de positie van buitenprovinciaal gewest gekregen, met een andere status dan de twee deelstaten Vlaanderen en Wallonië en met een eigen regering die naast de kernstad ook nog achttien andere verstedelijkte gemeenten overkoepelt. Dit model wordt nu ook overwogen voor de tweede grote stad, Antwerpen, die daartoe zou moeten worden losgemaakt uit de gelijknamige provincie. De provincie Antwerpen zal dan voortaan als Midden-Brabant door het leven gaan — wij dachten dat Midden-Brabant rond Tilburg lag, maar het ligt ten oosten van Antwerpen — en in Frankrijk worden alle grote stedelijke agglomeraties, die bestaan uit grote aantallen kleine gemeenten, sinds lang bestuurd op een wijze die sterk overeenstemt met onze plusregio's. Ook steden als Londen, Madrid en Wenen hebben een afzonderlijke status, die sterk afwijkt van wat er in de rest van hun land gebruikelijk is.

In Nederland vernemen wij voortdurend diezelfde behoefte. Bestuurders van de grootste steden voelen zich meer verwant en verbonden met grote stadsgebieden in het buitenland dan met het platteland dat hun agglomeratie omringt. Zij willen een belangrijke economische en culturele rol spelen binnen de afzonderlijke staten, Europa en de wereld, en daarbij niet worden gehinderd door niet daarop toegespitste provincies. De burgemeester van Eindhoven legt op de televisie uit hoe belangrijk zijn stad en zijn agglomeratie moeten worden als drager van onze toekomst. De burgemeester van Den Haag pleit er al jaren voor om aan zijn stad een uitstraling te geven die lijkt op die van New York. Hij heeft zijn collega in Rotterdam bereid gevonden om mee te doen in een daarop gericht gezamenlijk project, dat zich bezighoudt met verkeer, economie en een veelheid van andere zaken. De voorgenomen opheffing van de plusregio's Rotterdam-Rijnmond en Haaglanden wordt aangegrepen om meteen te starten met een schaalvergro-

ting door samenvoeging van die twee tot een versterkte vrijwillige plusregio.

Samensmelting van die twee nabijgelegen steden tot één "Rotterdam" is geen nieuw idee. In andere vormen was het ook al aan de orde in de jaren vijftig en de jaren tachtig van de vorige eeuw. Voor die regio wordt al enkele jaren gewerkt aan het optuigen van een nieuwe tussenbestuurslaag, de Metropoolregio. Net als bij het splitsingsvoorstel van 30 jaar geleden is de provincie Zuid-Holland verontrust. Combinatie van de verplichte vervoersregio met een vrijwillige samenwerking op grondslag van de Wet gemeenschappelijke regelingen levert opnieuw de voorloper van een stadsprovincie op, maar net als bij de plusregio komen daaraan geen rechtstreekse verkiezingen te pas. Als de regering via die omweg de gelegenheid wil bieden om rondom Amsterdam en Rotterdam stadsprovincies te laten ontstaan, is dat wat mij betreft best bespreekbaar, maar dan behoren die stadsprovincies wel een volwaardig democratisch bestuursmodel te krijgen. Ik hoor graag van de minister of hij die mogelijkheid openlaat.

Tot slot heb ik een aantal vragen. Anders dan bij vorige voorstellen op dit terrein zie ik geen toekomstvisie en geen oplossing voor de te verwachten problemen. Ik vraag de minister wat hij gaat doen met de komende Metropoolregio. Mag die regio tegenspartelende gemeenten tegen hun zin meenemen? Laat de minister een ruzie tussen Metropoolregio en Zuid-Holland ontstaan? Mag die regio met een breed takenpakket een extra bestuurslaag optuigen? Mag die regio wel vrijwillig functioneren naast een van bovenaf ingestelde vervoersregio, maar mag die daarmee niet samensmelten, of alleen maar tijdelijk samensmelten? Deze vraag is al door anderen gesteld. Moeten provincies op grondslag van gelijkheid met de gemeenten deelnemen aan de vervoersregio's, of staan ze er in feite helemaal buiten? En waarom gaan in de vier zonder meer op te heffen plusregio's de voor lokale vervoerstaken bestemde gelden naar de provincies in plaats van naar de gemeenten, die daarop rekenden?

Hoe wordt de positie van Almere buiten de Amsterdamse vervoersregio geregeld, nu de eerdere poging van de minister om Amsterdam en Almere samen in een enorme Flutlandprovincie onder te brengen gelukkig niet doorgaat?

Wat zijn de consequenties voor de eerder ingezette ontwikkeling van Arnhem en Nijmegen tot belangrijke tweelingstad langs de oevers van Nederrijn en Waal?

Hoe kijkt de minister aan tegen de toekomstverwachtingen van de burgemeester van groeiend Eindhoven?

Heeft de minister een visie op de toekomst van het bestuur van de grootstedelijke agglomeraties? Afhankelijk van het antwoord van de minister overweeg ik in tweede termijn een motie in te dienen, gericht op het scheppen van duidelijkheid over een dergelijke toekomstvisie, teneinde de voorspelbare toekomstige problemen te voorkomen.

De voorzitter:

Mijnheer Meijer, mijn hartelijke gelukwensen met uw maidenspeech.

Op 8 juli 2014 werd u beëdigd als lid van dit huis, waar u lid bent van de commissie voor Binnenlandse Zaken en de

Hoge Colleges van Staat / Algemene Zaken en Huis van de Koning, de commissie voor Buitenlandse Zaken, Defensie en Ontwikkelingssamenwerking, de commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening en de delegatie naar de Raadgevende Interparlementaire Beneluxraad.

U studeerde tot 1972 sociale geografie aan de Universiteit van Amsterdam. Daarna was u enige jaren werkzaam als leraar aardrijkskunde. Van 1975 tot 1978 was u lid van de gemeenteraad van Amsterdam namens de Pacifistisch Socialistische Partij. Voor deze partij hebt u meerdere landelijke functies vervuld: vicevoorzitter, voorzitter sectie volksvertegenwoordigers en redacteur van het partijblad. Nadat deze partij in 1990 opging in GroenLinks, bent u ook daar lid van het partijbestuur en vicevoorzitter geweest. Toen u daarna de overstap maakte naar de Socialistische Partij, werd u wederom lid van het partijbestuur. Aanleg voor politiek bestuur kan u dus niet onzegd worden.

Van 1982 tot 1995 was u lid van de Provinciale Staten van Zuid-Holland: eerst voor de combinatie PSP-CPN-PPR en later voor GroenLinks. In de jaren tachtig was u ook hoofd ambtelijke voorpost in de Rotterdamse wijk Bospolder-Tussendijken en later beleidsmedewerker secretariaatsafdelingen Wijkangelegenheden en Algemene Bestuurszaken bij de gemeente Rotterdam.

Met Rotterdam, en specifiek met Delfshaven, hebt u een speciale band. U was begin jaren negentig lid van de voorlopige adviesraad ter voorbereiding van de deelgemeente Delfshaven en was daar van 1998 tot 2002 lid van de deelgemeenteraad. Tot aan maart van dit jaar bent u ook twee jaar burgerraadslid geweest van de gemeenteraad van Rotterdam. Uw van oorsprong Amsterdamse hart is dus voor 010 gaan kloppen.

Vanaf 1999 was u tien jaar lang leider van de SP-delegatie in het Europees Parlement. U hebt zich daar onder meer beziggehouden met vervoer en toerisme, de verhouding EU-Kroatië, mensenrechten, buitenlandse zaken en betrekkingen met de landen van Zuidoost-Europa.

Uw pluraliteit aan bestuurlijke en politieke ervaring, variërend van het niveau van de deelgemeente tot en met het niveau van de Europese Unie, voorspelt een interessante verdere bijdrage aan het werk van deze Kamer en wij wensen u daarmee veel succes.

Ik schors de vergadering om de collegae de gelegenheid te geven u geluk te wensen met uw maidenspeech, maar, zoals ik ook gisteren heb gezegd bij een andere maidenspeech, niet dan nadat ik u als voorzitter als eerste gelukwens heb.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.



De heer Engels (D66):

Voorzitter. Allereerst natuurlijk namens de fractie van D66 de hartelijke gelukwensen aan collega de heer Meijer met zijn maidenspeech. Ik ben de eerste die daartoe in de gelegenheid is achter dit spreekgestoelte.

Namens de fractie van D66 heb ik in dit huis bij verschillende gelegenheden een vast lijn gevolgd in debatten over