

## Schmitz

dat wel weer geen handige opmerking zijn.

Ik kan mij heel wel vinden in de motie op stuk nr. 27. Wat de motie op stuk nr. 28 betreft, heb ik er een beetje moeite mee dat we altijd als we afspraken maken ook nog eens convenanten moeten sluiten. Dat is een soort nieuwe mode! Als we met de toegezegde nota komen, zullen daarin duidelijke afspraken over de bevoegdheidsverdeling worden opgenomen. In die zin heb ik geen behoefte aan de motie op stuk nr. 28.

Ik weet beslist niet of het gebruikelijk is of niet, maar ik breng van mijn kant de initiatiefnemer mijn complimenten over voor de wijze waarop hij zijn voorstel heeft verdedigd, en in hem neem ik zijn medewerker van harte mee.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik dank de initiatiefnemer voor zijn verdediging van het wetsvoorstel.

Ik stel voor, aanstaande dinsdag te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt van 20.55 uur tot 21.00 uur geschorst.

---

Aan de orde is de behandeling van:  
- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet personenvervoer (24686).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Over de decentralisatie van het stads- en streekvervoer – vanavond gaat het vooral over de provincies – is al vaak gesproken. Wij hoeven daarom niet alles te herhalen. Principieel is er geen meningsverschil. Dat bleek wel uit de diverse debatten. In die zin juicht mijn fractie dit wetsvoorstel toe.

Wel verschillen wij al ongeveer een jaar met de minister van mening over het tempo waarin een en ander moet plaatsvinden en de randvoorwaarden. Die wilden wij eerst geregeld hebben. Daarbij gaat het vooral over de exploitatiesubsidies, uitgedrukt in meerjarig perspectief, en het personeel dat van het Rijk

naar de provincies moet overgaan, want die zaken moeten goed worden geregeld.

Deze knelpunten moeten wij vanavond finaal zien af te hameren, met het oog op het groene licht voor dit wetsvoorstel. Daarom kom ik eerst te spreken over de middelen voor de exploitatie van het stads- en streekvervoer. Deze gaan naar de provincies. Mijn fractie heeft steeds gezegd, los van enkele kleine bezuinigingen op jaarbasis – daarmee hebben wij jaarlijks ingestemd – dat het meerjarenperspectief van de exploitatiesubsidies helder moet zijn. Ik heb de begroting nog niet in detail kunnen lezen. Daarom vraag ik de minister om aan te geven, desnoods schriftelijk, of het inmiddels structureel in de meerjarenraming is geregeld dat het gat van 300 mln. feitelijk weg is, los van kleine jaarlijkse bezuinigingen. Dat was namelijk een belangrijke kwestie. Daarom behandelen wij dit wetsvoorstel na indiening van de begroting.

Dan de overdracht van het personeel. Kan de minister ingaan op de laatste stand van zaken? Is die kwestie inmiddels opgelost? Er was namelijk sprake van een spanningsveld tussen het Rijk en de provincies, in die zin dat er een meningsverschil was over de hoeveelheid personeel die zou overgaan. Uit de stukken die wij tot nu toe hebben gehad, kon ik nog niet opmaken dat die kwestie was opgelost.

De minister heeft steeds op haast aangedrongen wat betreft de behandeling van dit wetsvoorstel. Als het aan de minister had gelegen, dan was het wetsvoorstel al per 1 januari 1997 in werking getreden. Dat was namelijk afgesproken in het VERDI-convenant. Ik ben echter van mening dat het achteraf beter is dat het wetsvoorstel een jaar later in werking treedt. Ik krijg namelijk nog steeds signalen van provincies, waaruit blijkt dat zij alle zeilen bij moeten zetten om een en ander op orde te krijgen. Ik voorspel dat er hier en daar nog wel iets mis zal gaan. De drie noordelijke provincies waren al bezig, op basis van het experiment, maar de andere provincies krijgen de handen vol.

Mijn fractie is voorstander van de decentralisatie naar de provincies. Wij hebben voorts steeds gezegd, ook in andere debatten, dat wat er gebeurt met betrekking tot de

BOS-gemeenten, op termijn in beginsel ook moet overgaan naar de provincies – daarover is een motie aangenomen – zij het dat de provincies de taak moeten krijgen om een en ander in goed overleg af te stemmen op het voorzieningen-niveau in de steden. Voor de korte termijn handhaven de BOS-gemeenten hun status. Die lijn steunen wij, maar wij willen wel dat de minister het langetermijnbeleid voorop gaat stellen.

Er dient een goede afstemming te komen tussen enerzijds het voorzieningenniveau dat de provincies onder hun beheer krijgen en anderzijds het voorzieningenniveau in de BOS-gemeenten. Is dat voldoende geregeld? Heeft de provincie, als een BOS-gemeente dat weigert, de mogelijkheid om een samenhangend vervoerspakket voor de gehele regio te regelen?

Over de toekomstige bekostigingsstructuur is voldoende gezegd. De vraag of de voorzieningen op een voldoende niveau gehandhaafd kunnen worden, zal in de toekomst voor mijn fractie een toetssteen blijven. Dan mag het voorzieningenniveau wel wijzigen wat de modaliteit betreft, maar het zal in stand gehouden moeten worden, ook in de plattelandsgebieden. Daaraan zal de bekostiging getoetst moeten worden.

Voorzitter! Het collectief vraagafhankelijk vervoer krijgt nu een structurele plaats in dit wetsvoorstel, dus in het collectief personenvervoer. De minister heeft in brieven aan de Kamer – en collega Van Gijzel heeft zich daar terecht in een aantal debatten druk om gemaakt – gesteld dat dit niet kon voordat dit wetsvoorstel in het parlement was aangenomen. Daardoor is het project in de Achterhoek opgehouden. Nu zie ik in de wijziging Besluit personenvervoer dat de minister het los van dit wetsvoorstel wel kon regelen. Ik hoor graag van de minister of ik dit verkeerd zie. De minister heeft immers gezegd dat dit wetsvoorstel met grote spoed behandeld moest worden om dat project door te kunnen laten gaan. Heeft hij ons op het verkeerde been gezet? Wij hadden andere motieven om behandeling van het wetsvoorstel niet verantwoord te vinden. Die heb ik al naar voren gebracht. Graag krijg ik helderheid van de minister op dit punt.



De heer **Remkes** (VVD): Voorzitter! Om te beginnen wil ik ingaan op de procedure die gevolgd is in het kader van het voorliggende wetsvoorstel.

De VVD-fractie heeft de afgelopen maanden nooit onder stoelen of banken gestoken dat zij liever had gezien dat dit wetsvoorstel met ingang van 1 januari jl. van kracht was geworden, gelet op de afspraken die daarover in het VERDI-convenant waren gemaakt en de verwachtingen die met name bij de provincies in dat opzicht waren gewekt. Terugkijkend op de afgelopen maanden moet ik constateren dat er helemaal geen belemmeringen meer zijn om het wetsvoorstel in te voeren, omdat er een aantal duidelijke piketpaaltjes zijn geslagen. Er is duidelijkheid over een meerjarig financieel kader en ik ga er met collega Reitsma van uit dat dit structureel is. Daarnaast is er nagenoeg duidelijkheid over de bekostigingssystematiek, waarover wij gisteren met elkaar van gedachten gewisseld hebben. Ook is er duidelijkheid over het traject marktwerking.

De VVD-fractie is buitengewoon gelukkig met de andere koers die deze minister is gaan varen. Zij is ook blij dat deze minister en het kabinet afgestapt zijn van het concept van de vervoerregio's van het vorige kabinet. Ik zeg dat tegen de achtergrond van de opvattingen van de VVD over de inrichting van het binnenlands bestuur, namelijk dat taken en bevoegdheden ten principale een zaak zijn van de drie bestuurslagen: Rijk, provincies en gemeenten. Het zou een slechte zaak zijn als allerlei mistige functionele bestuursvormen rechtstreeks worden opgezaald met taken en bevoegdheden. Dat laat natuurlijk onverlet dat provincies en gemeenten als het gaat om de uitvoering van taken, zelf kunnen kiezen voor samenwerking.

Wat ons betreft wordt er gelet op het regionale karakter van verkeers- en vervoersvraagstukken terecht een veel groter accent bij de provincies gelegd. De keuze die dit wetsvoorstel maakt, spoort daar volstrekt mee. De provincies zullen zich moeten ontwikkelen tot spil in het regionale verkeers- en vervoersbeleid, gelet op de schaal en, daarmee samenhangend, gelet op de aard van het takenpakket. Zij hebben belangrijke taken op het terrein van de ruimtelijke ordening en er is een belang-

rijke samenhang tussen beide beleidsterreinen.

Verder zijn provincies wat ons betreft beter in staat dan de minister om regionaal maatwerk te definiëren en te leveren.

Voorzitter! Dit wetsvoorstel betekent een belangrijke stap in die richting. Het gaat om decentralisatie van een aantal bevoegdheden van de minister naar de provincie, zoals vaststelling van de dienstregeling, vergunningverlening en een adequate regeling van de doeluitkering in de richting van provincies, gemeenten en kaderwetgebieden.

Voorzitter! Ik ga ervan uit dat provincies hun nieuwe bevoegdheden tot vaststelling van de dienstregeling zullen gebruiken op een wijze dat voldoende recht wordt gedaan aan de bedrijfsmatige verantwoordelijkheid voor de uitvoering. Ik ga er verder van uit dat provincies die bevoegdheden in goede samenspraak met buurprovincies zullen gebruiken als het om grensoverschrijdende verbindingen gaat. En ten slotte zijn mijn verwachtingen ook positief, zeker gelet op de geluiden die daar het laatste halfjaar over zijn afgegeven, in de richting van de provincies als het erom gaat voortvarend tewerk te gaan op het gebied van de marktwerking. Dit geldt overigens ook voor de BOS-gemeenten.

Voorzitter! Ik maak hierbij enkele kanttekeningen. Ik wil niet onder stoelen of banken steken dat wij kritisch blijven staan tegenover de structuur van de BOS-gemeenten. Collega Reitsma deed dat zojuist ook. Ik wil daarbij, zeker uit een oogpunt van integraliteit, aandringen op een voortvarende uitvoering van de motie die door de Kamer is aangenomen.

Wat de doeluitkering voor de kleine infrastructuur betreft, heeft de minister in het verleden gezegd dat deze betrokken zou moeten worden bij de planwet. Wat ons betreft is dat ook de bedoeling. Het verslag over de planwet is ingediend. De decentralisatie zal moeten ingaan op 1 januari a.s. Hoe verhoudt zich dat in de tijd? Ik kan mij daar bepaalde strijdigheden voorstellen. Ik heb er behoefte aan om hierover iets van de minister te vernemen. Ik voel er heel weinig voor dat dit zonder discussie doorgaat. Ik ben er bepaald niet van overtuigd dat dit per 1 januari a.s. door moet gaan.

Een ander punt is dat het regionaal openbaar vervoer per trein er niet onder valt. Misschien kan de minister, gelet op de onderlinge samenhang, op het tijdstraject ingaan. Ik merk hierbij op dat in het overleg met de provincies wellicht afspraken gemaakt zouden moeten worden over het aanbestedings-traject, de bereidheid van de provincies om de weg van de openbare aanbesteding op te gaan.

Voorzitter! Ik kom in de pers uit het Friese allerlei verhalen tegen dat de nieuwe combinatie Noordnet plannen heeft voor "iets minder trein en iets meer bus". De minister zal hier ongetwijfeld ook kennis van hebben genomen. Hoe verhoudt zich dit met de verantwoordelijkheden die er liggen? De provincie is straks verantwoordelijk voor het streekvervoer, terwijl de minister nog de verantwoordelijkheid houdt voor de nevenlijnen. Hoe kijkt de minister daar tegenaan? Dat kan in de praktijk gaan wringen.

Voorzitter! Ik maak nog drie praktische opmerkingen over het wetsvoorstel. Eerst ga ik in op de coördinatietaak die de provincie nu krijgt. Zolang er nog BOS- en BOV-gemeenten zijn, moet de provincie stads- en streekvervoer op elkaar afstemmen. De minister heeft in lid 2 van artikel 26 de bepaling opgenomen: GS kunnen een dringende aanbevelingen geven. In het VERDI-convenant is sprake van een beleidsmatige aanwijzing die niet direct op rechtsvervolgning is gericht. Op advies van de Raad van State is nu in het voorstel gekozen voor de merkwaardige figuur van de dringende aanbeveling. In de memorie van toelichting wordt gezegd: "...een bevoegdheid tot het geven van een ongevraagd zwaarwegend doch niet bindend advies aan de gemeente". Tegelijkertijd wordt in de memorie van toelichting op pagina 4 gezegd: "Overeenkomstig de afspraken gemaakt in het convenant ligt het in het voornemen om in de toekomst de figuur van de dringende aanbeveling te wijzigen in een in wetgeving neergelegde juridisch bindende aanwijzing". Waarom kan dat in de toekomst wel en waarom kan dat nu niet? In de nota naar aanleiding van het verslag wordt een aantal bezwaren genoemd na vragen van de fracties van het CDA, de VVD en de RPF: een bezwaar vloeit voort uit de aard van die coördinerende

## Remkes

bevoegdheden, men is rechter in eigen zaak en er kan voor gemeenten en provincies een financieel belang zijn. Wat gaat er in de toekomst veranderen? Ik vermag niet in te zien dat dit in de toekomst allemaal wijzigt. Ik begrijp de argumentatie van de minister in dezen niet. Ik ben niet echt onder de indruk. Het verhaal maakt op mij een tamelijk halfslachtige indruk.

Bij een coördinerende bevoegdheid hoort volgens ons automatisch de stok van de juridisch bindende aanwijzing achter de deur te staan. Natuurlijk moet daarvan niet bij ieder wisewasje gebruik worden gemaakt. Komt de integrale kwaliteit van het openbaar vervoer echter door echte onwil in het geding, dan dient die mogelijkheid niet uitgesloten te zijn. De gemeentelijke autonomie is belangrijk, maar dit leerstuk mag geen dogma worden. Dan verwordt het tot hinderpaal voor het realiseren van een inhoudelijk goede oplossing. Mede namens mijn collega's Van den Berg en Reitsma heb ik een amendement terzake ingediend.

Gedeputeerde staten hebben inzake de kaderwetgebieden geen coördinerende taak. Hoe is de coördinatie daar geregeld? Ik denk hierbij zeker aan de kaderwetgebieden die geen stadsprovincie worden.

Het is ons opgevallen dat artikel 3, waarin het experimenteerartikel was geregeld, vervalt. Het is ook in het verslag aan de orde gesteld. Is dat volgens de minister wel wenselijk? Ik meen dat in brede zin de ruimte moet blijven bestaan om te experimenteren. Daar kan bijvoorbeeld bij de aanbestedingen behoefte aan bestaan. Dit onderwerp is ook aan de orde geweest bij de behandeling van de implementatienota. Houdt de minister bij nader inzien bezwaren tegen het opnemen van een experimenteerartikel in de wet?

□

De heer **Van den Berg** (SGP):  
Mijnheer de voorzitter! In september 1986 werd in deze Kamer plenair de nieuwe Wet personenvervoer behandeld. Ik heb daar bijzondere herinneringen aan, omdat ik bij dit onderwerp mijn maidenspeech mocht houden. Dat gold trouwens ook voor de heer Wolffensperger, onze collega van D66. Wij herinneren ons dat debat heel goed. Alleen al

om die reden volg ik met bijzondere belangstelling de verdere gang van zaken bij deze wet, die al diverse malen is gewijzigd. Ik heb de minister al eerder gevraagd hoe het staat met de integrale herziening van deze wet. Deze is langzamerhand wel nodig, ook door de implementatie van wijzigingen als gevolg van marktwerking enzovoorts. De minister heeft al eerder gezegd dat eraan wordt gewerkt, maar ik zou het op prijs stellen als zij ons het tijdschema daarvoor voor ogen kan stellen.

Deze beperkte wetwijziging heeft ook een bijzondere voorgeschiedenis. Na een aanvankelijk snelle schriftelijke behandeling hebben wij een langdurige vertraging gekregen, waar ik niet te veel op in zal gaan. Ik had ook formele bedenkingen tegen die vertraging. De regering heeft ons een- en andermaal schriftelijk meegedeeld dat men prijs stelde op plenaire afhandeling, en dan vind ik dat dit ook in onze verhoudingen dient te gebeuren. Door allerlei koppelingen, aan bezuinigingen en aan marktwerking, is grote vertraging ontstaan. De minister heeft deze koppelingen ook inhoudelijk in bepaalde debatten gelegd, dus dat ligt niet alleen aan de Kamer. Wij dragen daar een stukje gezamenlijke verantwoordelijkheid voor.

Hoe dan ook, het heeft weinig zin om daarop terug te zien. Ik ben blij dat het nu eindelijk zover is. Decentralisatie op dit terrein is een goede zaak, die mijn fractie toejuicht. Wij stemmen dus wat dit betreft van harte met dit wetsvoorstel in. Met de heer Reitsma zeg ik dat wij het achteraf niet zo geweldig hoeven te betreuren dat het een jaar later is geworden. Ook mij hebben vorig jaar signalen bereikt dat lang niet alle provincies al toe waren aan het overnemen van deze taken. Ik neem aan dat dit nu wel het geval is. Ook ik hoor graag van de minister hoe het nu precies staat met de overdracht van de bijbehorende personeelsbezetting, het rapport-Berenschot en de discussies die daarover zijn gevoerd. Ik verneem graag of deze allemaal naar ieders tevredenheid zijn afgerond.

Voorzitter! Dit wetsvoorstel heeft ook alles te maken met het zogenaamde VERDI-convenant. Daar hebben wij nog meer wetsvoorstellen uit zien voortvloeien, met name de planwet verkeer en vervoer, die hier inmiddels in behandeling is

genomen. Volgens mij is er een relatie tussen beide wetsvoorstellen. Een probleem hierbij kan zijn dat deze wetsvoorstellen niet helemaal parallel dreigen te lopen in de tijd. Ik heb hierover nog een paar vragen.

Ik wil allereerst graag stellen dat ik erg blij ben dat het concept van de vervoerregio van tafel is. Ik heb dat meermalen tegen de minister gezegd en haar daarvoor gecompimenteerd. Dat was voor mij een onzalige gedachte, die een complicering in onze bestuurlijke verhoudingen teweeg zou brengen, een nieuwe, bijkans functionele bestuurslaag op een beleidsterrein dat naar mijn smaak bij uitstek door de algemene bestuurslichamen behoort te worden behartigd. Vanuit mijn filosofie over het openbaar bestuur vind ik het goed dat dit soort functionele concepten van tafel is.

Ik schrok overigens even toen ik enkele maanden geleden in het blad van de Nederlandse gemeenten bij een artikel over de regionale discussies over dit thema de kop tegenkwam dat de vervoerregio via de achterdeur weer binnen zou worden gehaald. Ik begreep dat dit sloeg op samenwerkingsvormen van gemeenten, onder andere in het kader van de decentralisatie van de budgetten voor kleine infrastructuur. Als gemeenten hun eigen autonome taken met instemming zelf in regionaal verband willen inbrengen via de WGR, dan is dat een alleszins respectabele constructie, maar die beschouw ik niet als een vervoerregio.

Ik ben blij met de nu gekozen constructie. Ik heb steeds de overtuiging uitgedragen dat de provincie bij uitstek het geschikte bestuurlijke kader is voor de behandeling van bovenlokale vraagstukken van verkeer en vervoer. Ik denk dat het goed is dat dit in dit wetsvoorstel en in de planwet verkeer en vervoer nader wordt ingevuld.

Voorzitter! Ik kom terug op hetgeen ik zo-even stelde. De planwet verkeer en vervoer omvat ook de planningsbevoegdheden van de provincie en alles wat daarmee samenhangt. In mijn ogen is het noodzakelijk dat die wet tegelijk met dit wetsvoorstel van kracht wordt. Ik hoor graag hoe de minister daarover denkt. Ik vrees, gezien de staat van behandeling van de planwet verkeer en vervoer, dat dit niet het geval kan zijn. Heeft dat naar het oordeel van

## Van den Berg

de minister bepaalde consequenties? Vindt zij dat die invoering een halfjaar à een jaar in de tijd uiteen kan liggen? Ik plaats daar vraagtekens bij.

Als voorbeeld noem ik artikel 4 uit de Wet personenvervoer, dat volgens dit wijzigingsvoorstel vervalt. Artikel 4 biedt namelijk het beleidsmatige kader waarbinnen de overheden conform de Wet personenvervoer hun bevoegdheden moeten hanteren. Ik doel op de belangenafweging die aldaar wordt voorgescreven. De minister zegt in de memorie van toelichting dat dit artikel kan komen te vervallen omdat de bevoegdheden gedecentraliseerd worden. De kaders voor de beleidsafweging voor de provincies komen te staan in de planwet verkeer en vervoer. Als die wet echter niet gelijktijdig in werking treedt, bestaat er op zijn minst in de tijd een verschil. Mijn tweede vraag op dit punt is: de Wet personenvervoer gaat toch over meer dan alleen gedecentraliseerd openbaar vervoer? Ik denk daarbij aan taxivervoer en besloten busvervoer. Spelen die afwegingen daarbij geen rol? Ik ben dus nog niet overtuigd van de wenselijkheid van het vervallen van artikel 4.

Misschien mag ik daaraan gemakshalve meteen de vraag koppelen die de heer Remkes zojuist ook stelde naar aanleiding van het vervallen van artikel 3, de experimenteerbepaling. Ik vraag mij af of wij dat artikel op het totale terrein van de wet niet nog eens nodig zouden kunnen hebben. Gaat het niet wat al te snel?

Er is nog een ander punt waarop een verschil valt te constateren tussen dit wetsvoorstel en de planwet verkeer en vervoer. Dat verschil heeft betrekking op de bestuurlijke verhoudingen. De heer Remkes heeft daar zojuist uitvoerig op gewezen. Ik kan daarover dus kort zijn. In de planwet verkeer en vervoer zit, naar mijn mening terecht, een provinciale aanwijzingsbevoegdheid. In dat soort structuren kun je die niet missen. Die aanwijzingsbevoegdheid wordt niet verankerd in dit wetsvoorstel. Daarvoor in de plaats komt het voor mij wat merkwaardige fenomeen van de dringende aanbeveling. Ik ben er niet zo voor om in onze bestuurlijke verhoudingen telkens nieuwe, net weer wat andere instrumenten te introduceren, waarvan het de vraag

is wat precies de juridische status en de mate van doorwerking zijn. Ik sluit mij daarom van harte aan bij het amendement van de heer Remkes, dat ik heb medeondertekend, om dit instrument te vervangen door de ook in andere wetgeving bekende figuur van de aanwijzingsbevoegdheid.

Voorzitter! Dit waren enkele kanttekeningen die ik nog plaats bij de juridische aspecten van dit wetsvoorstel. Ik wil niet terugkomen op de discussies die wij zijdelings bij dit wetsvoorstel hebben gevoerd, namelijk over bezuinigingen en marktwerking. Daarvoor lijkt mij dit niet de goede plaats. Ik ben blij dat het wetsvoorstel nu behandeld kan worden. Met de gekozen beleidsrichting ben ik het van harte eens.

De heer **Van Gijzel** (PvdA):

Voorzitter! De wijziging van de Wet personenvervoer kent inderdaad een lange historie. Sommigen hebben daarop gewezen. Op zichzelf is dat curieus, omdat politiek de decentralisatie van het openbaar vervoer niet omstreden is. Wij zijn het daarover al sinds jaar en dag met elkaar eens. Ik herinner mij dat wij ooit een motie van de heer Van den Berg hebben medeondertekend. Ik meen dat dit was bij de behandeling van het structuurschema Verkeer en vervoer of bij de behandeling van de vervoerregio's. In die motie werd verzocht aan te sluiten bij de discussie over BON en wat dies meer zij. Ik geloof dat deze motie Kamerbreed is aangenomen. Dat tekent precies het dilemma.

In de oorsprong – en dat is geen geheim – zocht mijn fractie de samenhang op het verkeers- en vervoersbeleid bij de vervoerregio's als een logischer niveau. Tegelijkertijd hebben wij altijd gezegd dat het onderwerp zo belangrijk is, dat het moet aansluiten op een directe, bestuurlijke en democratische controle. Ik doel daarmee op een direct gekozen bestuurslaag. Toen, bij het aantreden van dit kabinet, die bestuurlijke herinrichting van Nederland op een andere manier ging plaatsvinden dan oorspronkelijk bedacht was, was het ook logisch om het uitgangspunt van de directe democratische controle te handhaven.

Dit wetsvoorstel is dus onomstreden en ook de manier waarop het nu tot stand komt, wordt waarschijnlijk

wel door allen in de Kamer ondersteund. Maar dan moet de decentralisatie wel op een verantwoorde manier plaatsvinden en dat is een tweede oorzaak van de vertraging. De heer Reitsma heeft gewezen op de exploitatie en de weg waarlangs wij dit op een financieel verantwoorde manier kunnen afwickelen. Bij de PvdA-fractie bestond de vrees dat onder het toenmalige financiële beslag van bezuinigingen jaar op jaar én van de meerjarencijfers die in de voorgaande periode al waren gecumuleerd én van de structurele bekostigingssystematiek er te weinig houvast was om dat op een verantwoorde manier te doen. Daarom hebben wij de koppeling altijd gehandhaafd en ik ben er tot op de dag van vandaag van overtuigd dat dit goed was. Toch zou ik van de minister hierop graag nog enige toelichting ontvangen; de heer Reitsma heeft er ook naar gevraagd. De stukken van de begroting bieden althans aan mij daarover geen cijfermatige helderheid. Er is daarin sprake van – uit mijn hoofd – 122 mln. kapitaalbeslag tot het jaar 2000. Maar wanneer ik de afgelopen jaren cumuleer over de bezuinigingen die toen niet geëffectueerd zijn, alsmede datgene wat er nog aan zit te komen boven de 35 mln. die wij nu dus wel incasseren, kom ik tot een ander bedrag. Ik ontvang daarop graag een toelichting van de minister.

Over het personeel zal ik kort zijn. Hoe is dat nader geregeld, zowel financieel als in bezetting? De heren Reitsma en Van den Berg hebben hier ook op gewezen.

Ik kom toe aan de voorstellen in de wet zelf. Het viel mij op dat artikel 78 geschrapt is, dat betrekking heeft op de voorhangprocedure voor de AMvB. Ik overweeg daarover een amendement in te dienen, maar niet dan nadat de minister gereageerd heeft. Die voorhangprocedure heeft betrekking op de totale wet en het schrappen van het artikel leidt ertoe dat de Kamer niet meer voorafgaand aan het in werking treden van een AMvB daarvan op de hoogte gesteld zou worden, zoals tot nu toe gebruikelijk is, maar slechts achteraf. Ik zie de noodzaak daarvan niet in. In de memorie van toelichting vind ik er ook geen onderbouwing van, overigens wel voor het schrappen van artikel 72 maar niet voor dat van artikel 78. Ik zou het een heel rare figuur vinden als wij niet de

## Van Gijzel

mogelijkheid hebben om als Kamer een rol te kunnen vervullen bij het afkondigen van een algemene maatregel van bestuur.

Ik kom toe aan het collectief vraagafhankelijk vervoer. Ik wijs op de brief die de minister op 14 juni 1995 aan de Kamer heeft gestuurd. De belangrijkste passage daaruit luidt: "daar waar de bevoegdheden en verantwoordelijkheden nog bij mij berusten" – dat was dus vooruitlopend op de wet – "zal ik deze, voorzover betrekking hebbend op het CVV, op basis van een uitgewerkt plan met betrekking tot de provincies in nauw overleg met de betrokken overheden uitvoeren." Er was dus feitelijk geen beletsel om dat te doen. Desalniettemin heeft de minister het niet tot stand gebracht. Op basis van artikel 78 komt er nu een separate lijn om het CVV tot stand te brengen. Ik ga er verder niet op in; de heer Reitsma heeft hier al voldoende op gewezen.

Politieke druk mág; laat ik er dat van zeggen. Ik vind dat een minister politieke druk op de Kamer mag uitoefenen. Ook wij mogen wel eens trillen. Maar dan moet de minister simpelweg zeggen: ik doe het niet. Wat zij gezegd heeft, is: ik kan het niet. Dat was volgens mij feitelijk onjuist en daarom beschouw ik dat toch als een soort oneigenlijke druk. Ik zal er niet nader op ingaan, maar ik heb het als buitengewoon onplezierig ervaren.

De heren Van den Berg en Remkes hebben gesproken over de verhouding tussen de planwet en het voorliggende voorstel om de Wet personenvervoer te wijzigen. Ik deel hun opvatting dat die relatie lastig is. Aan de heer Remkes heb ik in dit verband een vraag. Hij was er steeds een voorstander van om de wijziging van de Wet personenvervoer vorig jaar al te implementeren, toen de planwet bij lange na nog niet in zicht was. Het probleem zou dan toch alleen maar groter zijn geweest?

De heer **Remkes** (VVD): Voorzitter! Ik zie die relatie wel, maar ik heb haar in mijn eigen argumentatie niet gelegd.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): U heeft gezegd dat u een dusdanige tijdsfrictie in de uitvoering zag, dat het ene eigenlijk onlosmakelijk is verbonden met het andere. En daarop hebt u de minister een reactie gevraagd.

De heer **Remkes** (VVD): Ik zie de relatie wel en dat kan een argument zijn. Echter, wat mij betreft ligt de hoofdargumentatie elders. Als wij elkaar in een combinatie van zaken op de lijn van het amendement kunnen vinden, is dat prachtig.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het gaat verder en niet alleen om het amendement. Het gaat om de totale samenhang. De heer Van den Berg heeft daar ook op gewezen. Er zit wel degelijk ook in de planwet een instrumentarium. Die voorwaarden maken het provincies en gemeenten mogelijk om te doen wat wij via deze wet van hen vragen.

De heer **Remkes** (VVD): In de toekomst zou je natuurlijk naar één integrale wet moeten streven. Dat is helder.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat gebeurt ook.

Voorzitter! De fractie van de VVD is voornemens een voorstel in te dienen met betrekking tot het experimenteerartikel. Wij zullen dat voorstel steunen. Wij vinden het wat curieus om jezelf de mogelijkheid te ontnemen om te experimenteren op het terrein van het openbaar vervoer. Ik vind dat het openbaar vervoer zozeer aan vernieuwing onderhevig moet zijn, dat wij geen belemmering in de wet moeten aantreffen om kansrijke experimenten tot stand te laten komen. Ik dring er dan ook op aan dat het bedoelde artikel 3 opnieuw in de wet wordt opgenomen.

□

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Mijnheer de voorzitter! Ik las in het blad van het IPO dat ik vandaag op mijn bureau vond, een uitspraak van een CDA-statenlid. Hij stelt: VERDI gaat steeds meer leven in Gelderland. "Was het maar alvast zover", zo luidde de kreet. Nog een jaar uitstel zou, op z'n zachtst gezegd, niet bevorderlijk zijn voor het enthousiasme en de motivatie waarmee men in Gelderland momenteel aan de slag is. Er is een breed draagvlak ontstaan om aan de slag te gaan. Het zou zonde zijn wanneer dit straks als een pudding in elkaar zou zakken, aldus het bedoelde statenlid. Voorzitter! Hiermee is ook het gevoelen van mijn fractie verwoord. Eindelijk zijn

wij zover dat wij dit wetsvoorstel kunnen behandelen waarmee de decentralisatie, de overdracht van bevoegdheden inzake vergunningverlening en het verrichten van interlokaal vervoer aan de provincies, kan worden gerealiseerd.

Ook wij hadden graag gezien dat dit al per 1 januari 1997 zou zijn gebeurd, maar wij zijn blij dat het in elk geval nu kan gebeuren. Overigens heeft de minister er aanvaardelijk voor gepleit de behandeling voor Prinsjesdag te laten plaatsvinden opdat een en ander per 1 januari 1998 in werking zou treden. Is die datum nog haalbaar nu wij toch in de tijd wat verder zitten?

Voorzitter! Deze decentralisatie van bevoegdheden kent een lange historie. In eerste instantie was er de discussie over de vervoerregio's. Tijdens het debat over het VERDI-convenant wees de fractie van D66 erop dat er in die vervoerregio's, in intergemeentelijke samenwerkingen, nogal wat plannen waren ontstaan die werden vastgesteld door de daarbij betrokken gemeenten. Wij pleitten ervoor dat de provincies serieus met die plannen zouden omgaan en waar mogelijk zouden overnemen. Welnu, daar zie ik erg weinig van terug. Het zou zonde zijn wanneer de energie die daarin is gestoken, niet zou worden benut.

Deze wijziging van de Wet personenvervoer is een eerste fase en er komt nog een tweede. Zo moet onder meer de marktwerking worden verwerkt. De heer Van den Berg maakte terecht een opmerking over de integraliteit van de wet. Het moet straks natuurlijk geen zootje worden, met een wet die door de versnipperde behandeling in de praktijk onwerkbaar is. Ik pleit er dan ook voor de integrale herziening zo snel mogelijk ter hand te nemen.

Er is nogal wat gekoppeld, onder meer aan bezuinigingen. Hoe staat het daarmee? In de begroting staat dat nu 50 mln. structureel is geschrapt terwijl 35 mln. blijft staan. In feite heeft de Kamer daaraan haar fiat gegeven, maar de vraag rijst of er nog bezuinigingen zijn die voor ons niet goed zichtbaar zijn. De heer Van Gijzel noemde in dit verband een bedrag van 120 mln.

Gisteren hebben wij een debat over de bekostigingssystematiek gevoerd. De precieze uitkomst daarvan is nog wat onduidelijk, maar wat ons betreft staat dit de behande-

## Van 't Riet

ling van dit wetsvoorstel niet in de weg.

Een springend punt waarbij ik wat langer stil wil staan, is de "dringende aanbeveling". Ik ben het wat dit betreft niet oneens met het voorstel van de minister, maar wel geheel oneens met het amendement van de heer Remkes terzake. In het VERDI-convenant ging het om een beleidsmatige aanwijzing; het heet nu een dringende aanbeveling. Maar ook uit de reactie van de Raad van State blijkt dat er in ieder geval juridisch geen verschil is; een dringende aanbeveling is evenmin bindend. De Raad van State pleit ervoor er een wel bindend advies van te maken, dus een aanwijzing van de provincies aan de gemeenten mogelijk te maken. De minister kondigt aan dat zij op den duur de wet wil wijzigen en er een juridisch bindende aanwijzing voor in de plaats zal zetten. Dat komt dus eigenlijk overeen met het amendement van de heer Remkes. Dit willen wij niet steunen. Het amendement gaat veel te ver; ook de VNG is hier sterk tegen. Een dringende aanbeveling tast onzes inziens de autonomie van de gemeente niet aan. Dat vinden wij wezenlijk en wij zouden dan ook de gemeenten hierin een eigen bevoegdheid willen laten behouden. Zij zitten naar mijn idee ook niet op een aanwijzing van de provincie te wachten. Dat geldt trouwens ook voor de aanwijzingsbevoegdheid in de planwet. Er is een tijdsverschil, maar hoe verhouden deze twee zich tot elkaar?

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Het is op zichzelf juist dat er een discongruentie is bij die twee plannen, maar ik ga er juist van uit dat het, als je de provincie coördinerende bevoegdheden geeft, wat mevrouw Van 't Riet ook zelf bepleit, in ultieme situaties geen tamelijk vrijblijvend maar een juridisch bindend instrument moet zijn. Vandaar dat het mij onontkoombaar lijkt dat er een aanwijzingsbevoegdheid als ultimum remedium is.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat is een verschil in visie, denk ik. Coördinerend kan ook zijn: samenwerking bevorderend, niet verplichtend. U wilt een sanctiemogelijkheid, ik vind dat het moet kunnen, als gemeenten om welke reden dan ook niet willen voldoen aan de

coördinatietaak die de provincie oplegt. Ik vind wel dat de provincie coördinatie maximaal moet bevorderen, maar ik wil geen bindende aanwijzing.

De heer **Van den Berg** (SGP): Maar, voorzitter, accepteert mevrouw Van 't Riet dan het gevolg dat er uiteindelijk geen gecoördineerd beleid tot stand komt? Bij uitstek op dit gebied zullen allerlei zaken toch bovenlokaal op elkaar afgestemd moeten worden. Er moet in het openbaar bestuur altijd iemand zijn die knopen doorhakt.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ja, maar dat is ook een kwestie van vertrouwen in de gemeenten. In de vervoerregio's die tot stand gekomen zijn, zijn er ook intergemeentelijke plannen gemaakt zonder bindende aanwijzing of een instantie die bepaalde bevoegdheden overnam. Ik denk dat het kan; mocht het niet zo blijken te zijn, dan kunnen wij dat later nog wel bij een evaluatie bekijken. Maar ik ben nu absoluut nog niet zover dat ik zou instemmen met een bindende aanwijzing.

De heer **Remkes** (VVD): Voorzitter! Is mijn collega Van 't Riet ook van mening dat de aanwijzingsbevoegdheid van provincies jegens gemeenten op het terrein van de ruimtelijke ordening geschrapt zou moeten worden?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Nee.

De heer **Remkes** (VVD): Hoe verhoudt die visie zich dan tot de visie die u hierbij geeft? En hoe moet ik deze opvatting verklaren in het licht van het pleidooi van de fractie van D66 in de discussie over de bestuurlijke organisatie voor een wat meer sturende en gebiedsregisserende rol voor de provincies?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Je probeert een soort evenwicht te vinden. De aanwijzingsbevoegdheid in de Wet op de ruimtelijke ordening heeft te maken met bedrijfslocaties, bouwlocaties en dergelijke.

De heer **Remkes** (VVD): En dit heeft te maken met het goed op elkaar afstemmen van buslijnen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat kunnen de overheden gezamenlijk doen. Ik blijf in ieder geval bij mijn standpunt. Een groot aantal

gemeenten stemt ermee in dat het te ver gaat om de provincie die bevoegdheid te geven. Het is ook helemaal de vraag of de provincies die taak zo kunnen uitvoeren. Vandaar dat ik akkoord ga met het voorgestelde experimenteerartikel.

De heer **Remkes** (VVD): Eerlijk gezegd, als u daar twijfels over hebt, vertrouwt u de provincies die rol eigenlijk niet toe.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): U kent mijn aarzeling in het begin daarover, omdat ik mij afvraag of de provincies het zouden aankunnen. Het is daarvoor mijns inziens overigens wel de beste bestuurslaag. De provincies krijgen in de toekomst evenwel een verdomd zware nieuwe taak terzake van het verkeers- en vervoersbeleid. Nogmaals, ik vind het toch wel de beste bestuurslaag voor die coördinerende taak en bevoegdheden in het verkeers- en vervoersbeleid. De knowhow is op het ogenblik echter groter bij de gemeenten dan bij de provincies. Hierbij denk ik aan de samenwerking tussen de gemeenten terzake van de indiening van goede vervoersplannen. Daarin heeft de provincie weliswaar een taak, maar de trekkende rol zal volgens mij in het begin meer door de gemeenten vervuld worden dan door de provincies. Dit is evenwel mijn interpretatie. Na een aantal jaren zullen de provincies die taak wel beter kunnen coördineren. Mocht er dan nog sprake zijn van onwillige gemeenten, dan kunnen wij altijd nog spreken over aanwijzingen, maar niet nu.

Voorzitter! Ik sluit mij korthedshalve aan bij de opmerkingen van de heer Remkes over de kaderwetgebieden.

Het schrappen van de artikelen 3 en 4 heeft mij ook verbaasd. Ik steun dan ook het amendement van de heer Remkes dat strekt tot invoering van een experimenteerartikel.

Ik meen dat de heer Van den Berg al heeft opgemerkt dat artikel 4 het kader aangeeft. Hierop verneem ik dus graag de toelichting van de minister. Zoals al uit mijn woorden blijkt, willen wij de artikelen 3 en 4 handhaven.

Graag verneem ik nog een reactie van de minister op onze vraag over een betere regeling van de consumentenbescherming.

□

**Minister Jorritsma-Lebbink:**

Voorzitter! De Kamer zal ongetwijfeld begrijpen dat ik buitengewoon blij ben dat dit wetsvoorstel vandaag behandeld wordt. Ik wil nog opmerken dat ik inderdaad liever had gezien dat dit verleden jaar rond deze tijd of misschien een beetje eerder was gebeurd. Onder anderen de heer Reitsma heeft zich in dit verband afgevraagd of de provincie er dit jaar niet meer aan toe is dan verleden jaar, maar ik geloof dat niet. Wij moeten ons er ook geen illusies over maken, want altijd als een overheidslaag een nieuwe taak krijgt, vloeien daar in het eerste jaar problemen uit voort. Als dit nu verleden jaar of dit jaar was gebeurd, zit daar volgens mij per saldo niet zoveel verschil in.

Sterker, verleden jaar was men er bij de provincies buitengewoon enthousiast over. Waar ik erg bang voor was, is gelukkig niet gebeurd, en wel dat het enthousiasme helemaal in elkaar zou zakken vanwege de teleurstelling dat men de taak nog niet kreeg. Eerlijk gezegd, kan ik nu niet overzien of het nu allemaal heel veel beter is. Zeker is er in een aantal provincies intussen wel doorgewerkt, maar ik ben ervan overtuigd dat het feitelijke werk pas begint als de taak werkelijk wordt overgeheveld. Dat zal nog best wel enkele fricties geven en om die reden zetten wij nogal wat hulptroepen in in de vorm van helpdesk-functies en vliegende teams, opdat er zo adequaat mogelijk gewerkt kan worden. Ik weet dat een groot aantal provincies dat buitengewoon op prijs stellen.

De heer Reitsma heeft aangegeven dat om twee redenen een aantal fracties in deze Kamer het wetsvoorstel nog niet wilden behandelen: exploitatiesubsidies en het overgaan van personeel. Wat dit laatste betreft, kan ik zeggen dat het personeel nu al gedetacheerd is. Bovendien zijn er via de gebundelde doeluitkering middelen beschikbaar gesteld. Zodra het wetsvoorstel per 1 januari a.s. wet is, gaat het personeel feitelijk naar de provincie over. Ik moet er onmiddellijk bij zeggen dat iedereen grotere wensen had en graag meer had gehad. Maar wij hebben er een akkoord over gesloten. Wij zijn er dus uitgekomen en wel op een manier die mijns inziens adequaat is. Ik heb begrepen dat er op dit

moment geen verschil van mening over bestaat. Ik voeg eraan toe dat de andere overheden graag meer hadden gehad. Daarover mag geen misverstand bestaan.

Dan kom ik bij de exploitatie-subsidies, waarover alle sprekers vragen hebben gesteld. Ik ben er buitengewoon trots op dat wij dit voor elkaar hebben gekregen. Het gaat structureel om erg veel geld. Alle loden lasten die ik met mij meedroeg van structurele bezuinigingen die elk jaar door de Kamer incidenteel zijn weggeamendeerd – de "ellende" uit het verleden – zijn weg. Voor de komende jaren staat een bezuiniging van 35 mln. op de exploitatiesubsidies gepland. Dat is in overeenstemming met de uitkomsten van de dialoog. Daar lag een onderzoek van McKinsey onder. Bovendien is er overeenstemming over bereikt met de provincies en de gemeenten, dus met de bestuurders van de toekomst. Overigens komt er op enige termijn weer echte groei in het budget. Dat gebeurt op het moment dat de De Boergelden, die voor een deel via de exploitatie-subsidies lopen, vrijvallen. Vanaf 2001 zit er weer normale groei in het budget. Eigenlijk zit er ook dit jaar al groei in het budget. Dan heb ik het over de andere kosten die bij exploitatiesubsidies komen, namelijk extra bestedingen aan het inkopen van spitsdiensten. Dat zijn uiteindelijk ook exploitatiesubsidies. Ook in hun ogen is er wel degelijk enige efficiencywinst te halen in de komende jaren. Hierover hebben de bestuurders, tijdens de dialoog, gezegd dat het acceptabel is.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Het is verheugend dat de minister nu helderheid biedt over de incidentele financiering van de afgelopen drie à vier jaar.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Plus van de toekomst.

De heer **Reitsma** (CDA): Zeker. Die incidentele financiering wordt nu structureel geregeld. Er blijft een jaarlijkse doelstelling van 35 mln. over. Ik heb dit echter niet expliciet in de begroting kunnen lezen. Kan de minister ons nog voor de stemmingen, die aanstaande dinsdag zullen plaatsvinden, een brief sturen waarin de meerjarenraming tot aan 2010 wordt aangegeven? Daaruit moet duidelijk blijken welke bedragen

structureel gedekt zijn en wat het totale volume is. Ik kan dat niet uit de begroting halen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik denk dat ik wel in staat ben om daarvan een helder overzichtje te geven. Bij de behandeling van de Kaderbrief had ik een heel helder overzicht. Maar het is lastig voor de Kamer dat er een paar mutaties in de posten zitten. Een en ander is daarom moeilijk te lezen. Maar ik ben graag bereid om een overzicht te geven.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik sluit mij graag aan bij de heer Reitsma. Voor mij hoeft het niet een meerjarenraming tot 2010 te zijn. Het mag ook korter.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij werken altijd met vijfjarencijfers.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik vind het wel belangrijk om nog terug te kijken vanaf 1992. Ik zou daar ook graag een rijtje van zien. Er staat incidenteel gedekt. Soms is er een stukje structureel gedekt. En soms zijn stukjes geleend die weer terugbetaald moeten worden. Ik zou van dat totaal graag een overzicht krijgen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik wil best een poging doen om dat in beeld te brengen. Dat kunnen wij van de week nog wel regelen, dunkt mij. Ik ben het met één ding wel eens. Toen de Kaderbrief was behandeld, waarover ik de Kamer vervolgens niets mocht zeggen, had ik een mooi en helder staatje van de minister van Financiën gekregen. Als je dat vertaalt naar je eigen begroting, blijken in zo'n post weer allerlei andere dingen opgenomen te zijn. Dan is het lang zo helder niet. Ik was dan ook tamelijk ongelukkig toen dat niet uitgelekt was! Maar daar heb ik zelf wel mijn best voor gedaan, want ik hoor niet te lekken.

Dan kom ik te spreken over de opvatting die door een meerderheid van de Kamer in een motie is vastgelegd. Wij zouden nu moeten kiezen voor de verdeling provincies en BOS-gemeenten, maar op termijn zouden de BOS-gemeenten naar de provincies moeten. Wij hebben aangegeven dat dit op het moment van evaluatie zou moeten gebeuren. Dat zou in het jaar 2002 kunnen zijn. Sommigen vinden dat aan de late kant. Ik kan mij die opvatting wel

## Jorritsma-Lebbink

voorstellen. Maar ik heb er toch problemen mee om nu te zeggen: dan wordt het maar 2001 of 2000. Ik ging daar, meen ik, niet echt over. Bovendien meen ik dat als nu een verdeling wordt gemaakt, niet twee jaar later moet worden gezegd: nu gaan wij het weer anders doen. Dan moet je zeggen: doe het maar meteen. Die keuze heeft de Kamer echter niet gemaakt. Ik houd mij aan het VERDI-akkoord, zoals ik al zei tijdens de discussie daarover.

De heer **Remkes** (VVD): Daar heeft de minister volkomen gelijk in. Het zou raar zijn als zij dat niet zou doen. Maar de Kamer heeft een eigen verantwoordelijkheid.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Zeker. En de Kamer heeft bij meerderheid uitgesproken dat het op termijn moet. Daarop zeg ik dat je die periode niet te kort moet maken. Het geeft namelijk een beetje een raar beeld als je zegt: het mag nog wel een of twee jaar. Het ligt anders als er een helderder indicatie van die termijn wordt gegeven dan in de motie is gebeurd. Dat hoor ik dan heel graag. Overigens is het toch een beetje een theoretische discussie, want ik geloof niet dat de Kamer in haar huidige samenstelling daar feitelijk over gaat. Maar een wens kan zij altijd uitspreken.

De heer Van Gijssel denkt dat ik het CVV als een vals drukmiddel heb gebruikt door te zeggen dat CVV niet kon zolang het wetsvoorstel niet behandeld was, terwijl ik nu plotseling een besluit heb gemaakt waardoor het wel kan. Dat doet mij natuurlijk geweldig pijn. Ik heb een wijziging van het besluit geïntroduceerd. Het CVV-besluit is inmiddels in het Staatsblad gepubliceerd. Ik heb het de Kamer bij brief van 9 juli toegezonden. Rond 1 oktober kan het in werking treden. Vanaf dat moment kunnen bevoegde overheden openbaarvervoersgeld voor CVV aanwenden. Met de loskoppeling van de decentralisatie kom ik tegemoet aan de wens van decentrale overheden om zo spoedig mogelijk CVV met openbaarvervoersgeld mogelijk te maken. De loskoppeling van de decentralisatie betekent overigens wel dat de provincies het nog niet kunnen. De provincies zijn afhankelijk van de inwerkingtreding van het onderhavige wetsvoorstel. Zij zijn op dit moment nog niet bevoegd voor openbaar vervoer, met

uitzondering van de drie noordelijke provincies. Deze drie zijn wel bevoegd, net als gemeenten en kaderwetgebieden, om openbaarvervoersgeld in CVV te stoppen. Ik heb dat geenszins als drukmiddel voorgehouden. Maar voor de provincie Gelderland geldt wel degelijk dat zij dit pas kan doen vanaf het moment waarop de decentralisatie een feit is geworden.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Op 19 maart heeft de vaste commissie de minister een brief gestuurd. Daarin staat dat de minister in haar brief van 14 juni 1995 heeft aangegeven dat zij ook met de provincies die niet onder het experimenteerartikel zouden vallen, gezamenlijk tot een uitwerking zou kunnen komen voor het CVV. Daarna heeft zij dat laten vallen. De minister heeft dus eerst de mogelijkheid geopperd, maar er later voor gekozen om het via artikel 78 te regelen voor de overheden die reeds bevoegd waren. Ik constateer dat er feitelijk geen beletsel was, maar daarover blijven wij klaarblijkelijk verschil van mening houden. Ik citeer echter uit de stukken van de minister.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dan had ervoor gekozen moeten worden dat de minister de relatie zou aangaan om CVV te gaan organiseren.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Zeker. Maar die beleidslijn heeft de minister destijds zelf ingezet. Zij is daarvan afgestapt. Daar is niets op tegen, maar dan had zij dat gewoon moeten zeggen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar dat heb ik ook gezegd.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): De minister had de mogelijkheid om het te doen, maar zij heeft het doen voorkomen dat zij die mogelijkheid niet had. Dat heb ik haar kwalijk genomen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het is van tweeën één: als de provincie Gelderland mij vraagt om zelf de bevoegdheid te krijgen CVV te organiseren, dan kan dat pas nadat het wetsvoorstel dat wij vanavond behandelen, wet geworden is.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): In het stuk dat de minister zelf naar de Kamer heeft gestuurd – dat is stuk

nr. 4 (23645) – staat dat de minister, ook als de wet nog niet gewijzigd is, in staat is om met de provincies gezamenlijk tot afspraken te komen over CVV. Het gaat dan over haar verantwoordelijkheid. Zij kon die op die manier vormgeven. Dat was destijds ook het plan.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb de tekst van die brief niet voor ogen. Ik kan daar niet à l'improviste op reageren. Ik heb steeds meegedeeld dat het nu sneller gaat bij de overheden die nu al bevoegd zijn op het punt van openbaar vervoer. Uiteindelijk dacht ik: laten wij dat toch maar zo snel mogelijk doen, want dan kunnen zij in elk geval aan de slag. Voorzover overheden nog niet die bevoegdheid hebben, kan ik dat niet eerder laten doen. Hoe kan een overheid als de provincie Gelderland, die nog geen enkele bevoegdheid heeft voor het openbaar vervoer, wel het CVV regelen en de rest niet?

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Omdat destijds uw gedachte, vooruitlopend op de wetwijziging, was dat u de verantwoordelijkheid zou houden, en u in samenwerking met provincies die daaraan behoefte hadden, tot een CVV-constructie zou kunnen komen. U behoudt dan weliswaar formeel de verantwoordelijkheid, maar met die tussenoplossing werd het mogelijk gemaakt, vooruitlopend op wetwijziging in die gebieden toch CVV mogelijk te maken. Daarna zei u dat u dat alleen op basis van de wet kon, wat weer in strijd was met eerdere uitspraken die u gedaan had.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik moet die oude brief nog eens nakijken. Ik weet wel dat ik al heel snel tot de conclusie ben gekomen dat het zonder wijziging van het besluit zelfs voor de nu al bestaande bevoegde gezagen niet mogelijk is aan CVV te doen. Al het geld dat ze voor openbaar vervoer krijgen, moest immers conform de huidige Wet personenvervoer gebruikt worden voor het openbaar vervoer, en niet voor CVV.

De heer **Reitsma** (CDA): Inderdaad moest het Besluit personenvervoer gewijzigd worden, maar dat kon u los van dit wetsvoorstel doen. Op basis van dat besluit – dat schrijft u ook in uw brief – had u het CVV-project in de Achterhoek kunnen



## Jorritsma-Lebbink

aansturen. U hebt tegen de Kamer gezegd dat daartoe geen mogelijkheid bestond. Die mogelijkheid was er echter wél; er was geen mogelijkheid dat de provincie het kon doen. U hebt tegen de Kamer gezegd dat, als wij dit wetsvoorstel zouden ophouden, er geen mogelijkheid zou zijn dat het CVV-project in de Achterhoek van start kon gaan. Dat was wel mogelijk.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Nee, dat was alleen mogelijk geweest als het besluit toen al gewijzigd was. Dan had ik het moeten doen, en ik zie mij als rijksoverheid toch echt geen besluiten nemen over een gedeelte van het budget voor de provincie. Dat kan helemaal niet! Misschien heb ik ooit in een optimistische bui – ik moet die brief nog eens bekijken – gezegd dat het wel mogelijk was, maar ook binnen de huidige bekostigingssystematiek in de richting van anderen dan degenen die nu een eigen budget hebben, kan ik dat natuurlijk helemaal niet doen. Hoe moet je een budget afzonderen van een overheid die geen eigen budget heeft? De provincie Gelderland heeft op dit moment nog geen budget. Dat krijgt ze straks overigens wel.

**De heer Van Gijzel (PvdA):** Het budget voor het streekvervoer was in uw handen! Dat kon u zo afzonderen!

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Dan moet ik een landelijk budget gaan afzonderen.

**De heer Van Gijzel (PvdA):** Van het landelijk budget kon u zo, op basis van een plan dat u samen met de provincie Gelderland had uitgewerkt, zelf...

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik vind het allemaal buitengewoon interessant, maar dat betekent dat andere provincies mee gaan betalen aan CVV in Gelderland. Dat lijkt mij toch weinig acceptabel.

**De heer Van Gijzel (PvdA):** Ik heb dit niet bedacht! U heeft dit zelf destijds bedacht, in de nota CVV en de aanvullende brief die daarop gekomen is. Later is daar...

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Voorzover ik weet, is het bij mij altijd gekoppeld aan de decentralisatiewet.

Het bevoegd gezag kan CVV organiseren. Wij hebben gezegd: laten we nu maar sneller alvast het besluit publiceren, zodat die overheden die nu al bevoegd zijn, ook aan de slag kunnen met CVV, en zorg er vervolgens voor dat de overige overheden ook bevoegd worden via de behandeling van dit wetsvoorstel.

**De heer Reitsma (CDA):** U heeft gelijk ten aanzien van het besluit, maar dat wordt hier ook niet ontkend. U heeft ook gelijk als u zegt dat, als de provincie het moet doen, eerst dit wetsvoorstel in het Staatsblad moet staan. Maar daar ging de discussie niet over. U heeft tegen de Kamer gezegd: het CVV-project kan nu niet doorgaan. Het had door kunnen gaan, maar u heeft de politieke wil niet. Daar kunnen best argumenten voor zijn, die mogelijk ook door mij worden gedeeld, maar u had wel het instrument om het CVV-project in de Achterhoek door te kunnen laten gaan.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Ik ben het volstrekt met u oneens. Ik had het op dat moment zeker niet. Als ik het CVV-besluit zoals het nu gepubliceerd is, vorig jaar zou hebben gepubliceerd, zou ik als minister nog steeds geen provinciaal CVV-project hebben kunnen starten. Ik had dan alleen een landelijk CVV-project kunnen afzonderen. Ik moet daar niet aan denken. We hebben vorig jaar alleen gesproken over het CVV Gelderland.

**De heer Van Gijzel (PvdA):** Aan het begin van de discussie zei u dat u zo snel mogelijk CVV wilde. Daar moest een wetswijziging voor komen, die er nog niet is. Daar waar die bevoegdheden nog niet aanwezig zijn bij de provincies, kon u alvast wat gaan regelen. "Daar waar de bevoegdheden en de verantwoordelijkheid (nog) bij mij berusten, zal ik deze voorzover betrekking hebbend op het CVV op basis van een uitgewerkt plan met betreffende provincies in nauw overleg met betrokken overheden uitvoeren."

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Voorzitter! Ik heb gedaan wat ik kon doen. Al was het besluit, dat overigens pas op 1 oktober a.s. in werking kan treden, een jaar eerder genomen, dan nog had ik geen

provinciaal CVV-project kunnen starten. Daarvan ben ik overtuigd. Als ik dat ooit toch aan de Kamer heb gemeld, dan heb ik waarschijnlijk iets gemeld wat niet correct is. Ik zal daar nog een keer naar kijken.

**De heer Reitsma vroeg naar de afstemming van het voorzieningen-niveau van de BOS-gemeenten en de provincies. Ik kom daarop terug als ik iets zeg over het amendement van de heer Remkes terzake.**

**De heer Remkes merkte op dat hij duidelijkheid heeft over het meerjarenperspectief. Ik ben zeer tevreden over dat meerjarenperspectief. Er is ook duidelijkheid over het bekostigingssysteem. Dat klopt ook. Als de Kamer naar aanleiding van wat er gisteren is gebeurd rond het bekostigingssysteem nog bepaalde gedachten heeft over wijzigingen ten opzichte van wat er nu in mijn besluit zit, dan hoor ik dat graag snel, want dit systeem moet per 1 januari gaan werken. Ik moet daarmee verder, want het moet nog in de praktijk worden vertaald. Er is inderdaad ook duidelijkheid over de marktwerking.**

**Ik ben het eens met de opmerkingen van de heer Remkes over de drie bestuurslagen. Tijdens de demissionaire periode van het vorige kabinet, direct na de verkiezingen, bleek in de Kamer dat er sprake was van veranderende opzichten terzake. Dat is echter niet door mij bedacht, zij het dat ik er toen in een andere positie wel een rol in heb gespeeld. Ik ben overigens tevreden over het feit dat wij hebben gekozen voor de drie bestuurslagen. Ik heb ook steeds het idee gehad dat de vervoerregio in de vorige periode wel eens is gebruikt als een soort breekijzer om uiteindelijk te komen tot het door sommige politieke partijen beschouwde ideaal van de 28 regio's, waarbij de provincies geen rol meer hebben. Inmiddels bestaan daar weer andere opvattingen over. Wat dat betreft heb ik zo langzamerhand geleerd dat bestuurlijk Nederland elk jaar theoretisch verandert, maar in de praktijk gelijk blijft. Wij beogen dus drie bestuurslagen met democratische legitimatie.**

**In het verkeers- en vervoersbeleid komt inderdaad een groter accent op de provincies te liggen. Aan de ene kant gaat het om decentralisatie van het Rijk naar andere overheden, waarbij het niveau van de provincie iets breder is dan alleen het lokale.**

## Jorritsma-Lebbink

Bij verkeer en vervoer is het al gauw gemeentegrensoverschrijdend. Anderzijds gaat het in sommige opzichten om een klein stukje centralisatie van gemeenten in de richting van de provincie, omdat verkeers- en vervoersbeleid juist zo'n grensoverschrijdend probleem is. Wij mogen echter niet vergeten dat de gemeente uiteindelijk een heel belangrijke speler is in het verkeers- en vervoersbeleid. Dat spanningsveld speelde ook bij de VERDI-discussie, want wij komen er niet zonder de gemeente. Bij verkeersveiligheidsbeleid is de gemeente bijvoorbeeld absoluut de bepalende factor. Bij het feitelijk uitvoeren van allerlei zaken op het terrein van verkeer en vervoer is de gemeente hard nodig. Wij moeten dus oppassen voor een soort competentiestrijd. Daarom heb ik erg lang onderhandeld met provincies en gemeenten. Ik heb geprobeerd om de verantwoordelijkheden zo duidelijk mogelijk te verdelen. Op een aantal punten ben ik echter tot de conclusie gekomen dat een en ander nog niet voldoende uitgekristalliseerd is om nu al te zeggen dat iets absoluut weg moet bij de gemeente en dat dit absoluut naar de provincie moet. Ik ben het wel eens met het gestelde door de heer Remkes, dat de provincie in tal van gevallen veel beter dan de minister beleid kan organiseren waar de burger iets van begrijpt. Ik heb het altijd al raar gevonden dat de rijksoverheid zich af en toe met de buslijn tussen Groningen en Leek moest bemoeien. Wij moesten toch eens van dat soort onzin af. Ik denk dat de provinciale overheid en de gemeenten daar meer over te zeggen zouden kunnen hebben.

Dan kom ik bij de opmerkingen die door een groot aantal sprekers zijn gemaakt over de aanwijzingsbevoegdheid c.q. de dringende aanbeveling. Allereerst moet ik opmerken dat het in het VERDI-akkoord altijd gaat om de aanwijzingsbevoegdheid behorend bij de planwet. Het VERDI-akkoord gaat natuurlijk over veel meer dan alleen het openbaar vervoer. De bevoegdheidsverdeling over verkeer en vervoer is natuurlijk ook veel meer omvattend. Ik kom daar nog op terug als ik inga op de noodzaak van een gelijktijdige invoering van beide wetten. Zoals ik al zei, heeft de aanwijzingsbevoegdheid altijd te maken gehad met het plan. Dat is vergelijkbaar met de aanwijzing in de

Wet op de ruimtelijke ordening – om die reden hebben wij ook voor dat model gekozen – waarin het ook altijd over het plan gaat en niet over een feitelijke bevoegdheid in de sfeer van uitvoering van beleid. Het gaat dus om de hoofdlijnen en niet om de uitvoering, dus bijvoorbeeld geen dienstregeling. Dat is ook nooit de bedoeling geweest van het VERDI-akkoord.

De heer **Remkes** (VVD): Dan ontgaat mij ten enenmale waarom er in de nota naar aanleiding van het verslag in het kader van dit wetsvoorstel naar die passage wordt verwezen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Op deze vraag zal ik in tweede termijn ingaan. Nogmaals, bij het VERDI-akkoord hebben wij uitsluitend over de aanwijzing gesproken in het kader van de planwet. Bij dit wetsvoorstel hebben wij natuurlijk wel de coördinerende bevoegdheid van de provincie in de beschouwingen meegenomen. Wij hebben die bevoegdheid uitgebreid besproken en bestudeerd. De VNG voelde helemaal niet veel voor zeggenschap van de provincie over gemeentelijke dienstregelingen. Aan de andere kant had het IPO een dwingende regeling het liefst meteen geregeld gezien. Beide opties zijn intensief bestudeerd, omdat zij niet alleen bestuurlijk, maar ook juridisch nogal wat haken en ogen kenden. Om het risico dat onvoldoende afstemming van dienstregelingen plaatsvindt zo klein mogelijk te houden, is de provincie een coördinerende verantwoordelijkheid met een instrument van aanbeveling gegeven. Daardoor wordt bij een verschil van mening over afstemming de bewijslast in ieder geval duidelijk bij de gemeenten gelegd. Gaan we verder en geven we de provincies een echte bevoegdheid, zoals nu in het amendement wordt voorgesteld, tot het geven van bindende aanwijzingen, dan lijkt dat een beetje de charme van daadkracht te hebben. Het lijkt duidelijkheid te geven over wie de knopen kan doorhakken, maar ik vrees, eerlijk gezegd, dat het uiteindelijk niet zo zal liggen. De constructie van aanwijzingen over de dienstregeling zit wel vol voetangels en klemmen.

Allereerst is de provincie bij de afstemming van dienstregelingen na inwerkingtreding van deze wet geen adviserend of toezichhoudend

orgaan, maar zelf belanghebbende. De provincie adviseert niet meer over dienstregelingen; zij stelt ze zelf vast en niet zonder gevolgen. Als de provincie het beter vindt een grensoverschrijdende buslijn in de eigen provinciale dienstregeling over te nemen, ook het gemeentelijk deel, dan heeft dat nogal wat gevolgen voor de rijksbijdragen aan beide overheden. Ook gisteren in de discussie over het bekostigingssysteem hebben wij ons gerealiseerd hoe gevoelig een verschuiving van enige tonnen in het openbaarvervoersbudget voor de betrokken overheden kan zijn. Daarom lijkt het mij toch onwenselijk om de provincie ten koste van gemeenten rechter in eigen zaak te maken. Het gaat niet alleen om de vervoerskundige afstemming tussen twee belanghebbende overheden met dezelfde bevoegdheden; het gaat ook om de effecten op de rijksbijdragen die beide overheden van het Rijk ontvangen.

De VNG had overigens in het voorbereidingstraject wel een oplossing. Zij vond dat niet de provincie maar de minister dan maar als geschillenbeslechter in de wet moet worden opgenomen. Ik voel daar helemaal niets voor. Als we met een groot gebaar bevoegdheden decentraliseren omdat we decentrale overheden zeer goed tot de uitvoering daarvan in staat achten, moeten we ons er niet op toelaggen om vervolgens alle geschillen en geschilletjes over de buslijn van A naar B op het bordje van de minister te leggen. We weten allemaal dat hoe meer je daarin regelt, hoe meer geschillen je daarin kunt uitlokken.

Een dergelijk idee over de geschillenbeslechting is meteen een opstapje naar een tweede belangrijk bezwaar. Ik ben bang dat dit ook weer leidt tot stroperigheid in de besluitvorming. In de nota naar aanleiding van het verslag heb ik al gemeld dat een bindende aanwijzing rechtsgevolgen heeft en daarom moet worden gezien als een besluit in de zin van de AWB. Dat betekent dat er, voordat er nog maar iets van een dienstregeling in zicht komt, een besluit ligt waarover deze en gene elkaar heftig aan de tand kunnen voelen. De gemeente kan dus eerst bezwaar indienen bij de provincie en vervolgens beroep instellen bij het College van beroep voor het bedrijfsleven. Natuurlijk zullen in verband met de jaarlijkse tijdsplan-

## Jorritsma-Lebbink

ning voor dienstregelingen voorlopige voorzieningen worden gevraagd bij het CBB, zodat de bodemprocedures die volgen, het vaststellen van een dienstregeling niet in de weg staan. Achteraf – waarschijnlijk als de dienstregeling na een jaar al is vervangen door een andere – zal dan bekend worden of de aanwijzing rechtmatig was.

Voor alle duidelijkheid: ik schets dus het verloop rond een besluit tot aanwijzing. Het besluit tot vaststelling van een dienstregeling is in de wet met minimaal dezelfde waarborgen omkleed. Naast de AWB-beroepsgang worden in de wet en het Besluit personenvervoer ook regels en termijnen gegeven voor overleg met belanghebbende overheden en betrokken vervoerders en voor de terinzagelegging en publicatie in verband met beroepsmogelijkheden voor de reizigers. Kortom, een aanwijzing met rechtsgevolgen, voorafgaand aan de feitelijke besluitvorming over de dienstregeling, maakt de zaak er niet eenvoudiger op, zeker als je bedenkt dat de voorbereidingscyclus om tot de jaarlijkse dienstregeling te komen, meer dan de helft van het jaar beslaat.

De heer **Remkes** (VVD): Voorzitter! Dat zal ongetwijfeld een argument zijn voor de provincies om van die bevoegdheid met de nodige terughoudendheid gebruik te maken, zoals zij dat op dit ogenblik op andere terreinen – wat mij betreft af en toe té terughoudend – ook al doen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Je mag niet uitsluiten dat het gebruikt wordt. De vraag is dan of het feitelijk tot iets leidt. Ik heb dan liever een instrument waarbij de bewijslast bij de overheid komt te liggen. Deze moet dan ook maar aantonen dat zij het beter weet dan. Dat is beter dan dat je een instrument hebt dat feitelijk nooit inzetbaar is, omdat de uitkomst over de feitelijke aanwijzing waarschijnlijk al weer achterhaald is op het moment dat daar een uitspraak over komt.

We hebben hier met Binnenlandse Zaken en Justitie uitgebreid over gesproken. Ook het uitsluiten van de AWB, waar mijn ambtgenoten overigens niet lichtvaardig mee instemmen, levert niets op. Het uitsluiten van de bestuursrechter maakt namelijk automatisch de

civiele rechter in dit soort zaken weer bevoegd, zij het met een meer marginale toetsing.

Maar ik ben nog niet klaar. Als ik het heb over ingewikkelde procedures die het gevolg kunnen zijn van deze figuur van de aanwijzing, dan praat ik nu nog uitsluitend over de verhouding tussen de bevoegde overheden. Als je hierover meningen uitwisselt met IPO en VNG, dan loop je het risico dat pratend over de positie van die overheden ten opzichte van elkaar, de positie van de reiziger helemaal uit het oog verloren wordt. En daar was het ons uiteindelijk toch allemaal om te doen!

Voorzitter! Ik ga hier uitgebreid op in, omdat ik het gevoel heb dat we goed moeten opletten. Neem nu een reiziger die iets vindt over een busdienst in een grote randgemeente. Zou hij weten waar hij met zijn bezwaar tegen de dienstregeling terecht kan? Is dat zijn gemeente, de provincie of misschien een bestuur van een kaderwetgebied? Laten we ervan uitgaan dat hij na publicaties in de regionale bladen zijn weg naar het juiste bestuursorgaan vindt. We hebben immers verdeeld over provincie, kaderwetgebieden en gemeenten. Nu stelt de gemeente een dienstregeling vast, nadat daarin rekening is gehouden met een bindende aanwijzing van de provincie. De reiziger dient een bezwaarschrift in en krijgt te horen dat zijn bezwaar niet gegrond is, want op het betwiste onderdeel van de dienstregeling is voor de gemeente sprake van een gebonden besluit. Dan hoort men zich te houden aan de aanwijzing. De reiziger is dan te laat, want hij had al in beroep moeten gaan tegen het besluit van de provincie.

De heer **Remkes** (VVD): Voorzitter! In de praktijk zal dat gemeentebestuur, klantvriendelijk als gemeentebesturen tegenwoordig functioneren, een telefoontje plegen of een briefje schrijven naar de betreffende reiziger, waarin staat dat hij zijn bezwaar niet bij de gemeente maar bij het provinciaal bestuur moet indienen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, want daar is hij dan veel te laat mee. De dienstregeling wordt immers pas vastgesteld nadat de aanwijzing door de provincie is gegeven. Het besluit van de provincie moet dus veel

eerder genomen zijn. Die reiziger is dus tien keer te laat.

Overigens hebben wij om deze reden de aanwijzingsbevoegdheid in de planwet opgenomen. Daar doen de genoemde problemen zich niet of nauwelijks voor. De provincie kan op essentiële onderdelen van het verkeers- en vervoersbeleid een gemeente wel dwingen tot afstemming en dat zal ook doorwerken op het niveau van de dienstregeling. Daar ben ik van overtuigd. Het verschil met de planwet is dat het daarbij gaat om plannen met een duur van zeker vijf jaar en niet om dienstregelingen met een jaarlijkse voorbereidingscyclus.

Er is nog gevraagd naar de kaderwetgebieden. Het is heel eenvoudig. Zolang er kaderwetgebieden zijn, worden zij behandeld als provincies. Zodra het besluit gevallen is dat een kaderwetgebied geen provincie is en geen kaderwetgebied meer is, geldt de normale situatie van de verdeling over de drie overheidslagen. Wordt een kaderwetgebied wel een provincie, dan geldt dezelfde regel. Nogmaals, zolang het een kaderwetgebied is, gelden daarvoor dezelfde regels als voor de provincies. Je kunt er dus geen extra coördinerende bevoegdheid bovenop leggen. Wat dat betreft conformeer ik mij dus aan de Wet op de kaderwetgebieden. Deze wet zegt namelijk iets over de bevoegdheden van die gebieden. In feite is het een voorbereiding op een andere situatie. Gebeurt dat niet en gaat men tijdelijk door in de voorbereidingsfase, dan blijft de situatie ongewijzigd. Wordt de fase afgerond, dan wordt het of een provincie, zoals in Rotterdam de bedoeling is, of een gemeente met delen daarbuiten die gewoon onder de provincie vallen.

Bijna alle leden hebben gesproken over het experimenteerartikel. Dit artikel heeft betrekking op experimenten met het interlokale openbaar vervoer. Daarmee zijn voornamelijk experimenten met decentralisatie bedoeld. Ik weet dat nog wel, want ik was zelf een van de boosdoeners bij het experimenteerartikel. Op basis van dat artikel zijn de drie noordelijke provincies bevoegd geworden voor het interlokale openbaar vervoer. Nu deze bevoegdheden worden gedecentraliseerd, meende ik dat er geen behoefte meer was aan een experimenteerartikel. Ik kan echter niet ontkennen dat een experimenteervoorziening in de wet

## Jorritsma-Lebbink

soms wel nuttig kan zijn, zeker in een zo sterk veranderende omgeving als het openbaar vervoer. Ik denk bijvoorbeeld aan aanbestedingsexperimenten bij interlokaal vervoer, die de heer Remkes noemde. Het is om strikt juridische redenen niet noodzakelijk om daarvoor een experimenteerartikel op te nemen, maar ik voel er wel voor vooraf maximale duidelijkheid te scheppen voor alle direct belanghebbenden. Dat kan langdurige rechterlijke procedures voorkomen. Ik ben daarom graag bereid artikel 3 in de wet te laten staan. Ik weet alleen niet of de heer Remkes daarvoor een amendement heeft ingediend of niet. Ik kan dus twee dingen doen. Als een amendement wordt ingediend, kan ik het overnemen. Mij blijkt nu dat het is ingediend. Dan ben ik graag bereid dat amendement over te nemen.

Voorzitter! Ik maak nog een enkele opmerking over het in werking treden van de planwet. Ook zonder de planwet kunnen de provincies het komende jaar de OV-bevoegdheden inpassen in een te voeren beleidskader. Gemeenten en kaderwetgebieden die nu al bevoegd zijn, doen dat nu al. Het is dus niet nodig om te wachten op de planwet en weer alles aan alles te koppelen. Het is natuurlijk wel mooier als de planwet zo snel mogelijk tot wet verheven kan worden, omdat hiermee op een aantal plekken wel relaties zijn.

De **voorzitter**: Het amendement-Remkes (stuk nr. 11) is overgenomen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Soms vindt de Kamer het aardiger om een amendement in stemming te brengen, maar als wij het allemaal eens zijn, kan het worden overgenomen. Als iedereen die aanwezig is zijn instemming betuigt, kan het worden overgenomen. Ik ken het Reglement van orde nog redelijk uit mijn hoofd.

Er is gevraagd hoe het zit met Noordnet en de plannen met decentralisatie van het spoor. Ik kan daar heel kort over zijn. Ik vind het interessant wat daar gebeurt en ik ben heel ongelukkig met de wijze waarop dit soms in de krant verschijnt. Ik moet daarover nog vragen van de heer Reitsma beantwoorden. Ik heb een lopend contract met de Nederlandse Spoorwegen en daar kunnen geen

wijzigingen in optreden. Als er plannen zijn voor Noordnet en een andere invulling van de spoorvoorziening aldaar, dan kan dat niet anders dan in de periode daarna, en nadat de Kamer heeft ingestemd met een mogelijke decentralisatie van het spoor. Daar kan geen misverstand over bestaan. Ik zeg er onmiddellijk bij dat ik vind dat er heel interessante dingen kunnen gebeuren. Als men er werkelijk in slaagt om zo'n voorzieningenniveau voor elkaar te krijgen, zou ik daar niet ongelukkig mee zijn.

Artikel 4 heeft om verschillende redenen geen functie meer. In de toelichting is al aangegeven dat dit toetsingskader met name betekenis heeft voor besluiten over openbaar vervoer. Na de decentralisatie komt die besluitvorming vrijwel geheel bij de decentrale overheden te liggen. Ik vind het passen in die decentralisatie dat zij zelf een beleidskader ontwikkelen en dat dit niet meer wordt vastgelegd in de wet. In mijn voorstel voor een planwet verkeer en vervoer is een verplichting voor een toetsing op relevante beleids terreinen opgenomen.

De opsomming in artikel 4 geeft de samenhang weer tussen het beleidsterrein openbaar vervoer en andere relevante beleidsterreinen, zoals milieu, ruimtelijke ordening, sociaal beleid en verkeersveiligheid. Die integrale beleidsafweging zal moeten plaatsvinden bij het maken van verkeers- en vervoersplannen. In de planwet is daarom de verplichting opgenomen om in het nationale en provinciale plan met deze beleidsterreinen rekening te houden.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Dat ben ik wel met de minister eens, maar over dit punt heb ik juist de opmerking gemaakt dat er een leemte kan ontstaan als dit wetsvoorstel eerder in werking treedt dan de planwet. Dan is er geen bindende bepaling meer voor dat beleidskader.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Er is nog één aanvullend argument: ook de Algemene wet bestuursrecht heeft artikel 4 ingehaald. Ik heb het ook liever geëxpliciteerd. Ik ben niet voor niets een planwet aan het maken, maar er is ook via de Algemene wet bestuursrecht een plicht voor overheden om bij besluitvorming alle rechtstreeks betrokken belangen af te wegen. Voor een zorgvuldige

besluitvorming is de handhaving van artikel 4 derhalve niet nodig. Ik ben het overigens wel met de heer Van den Berg eens dat het wenselijk is dat de planwet niet te ver uit de pas loopt met dit onderdeel, omdat de zaak daarin meer integraal wordt bekeken. De planwet gaat over veel meer dan alleen over het openbaar vervoer.

Artikel 78 is een boeiend artikel, omdat het is gestoeld op een amendement dat is ingediend door de leden Jorritsma en Castricum bij de behandeling van de Wet personenvervoer in 1986. Toch ben ik tot de conclusie gekomen dat het nu eigenlijk een vervelend artikel is. Het betreft de voorhang- of liever gezegd de nahangprocedure. Het geeft het parlement de mogelijkheid om van gedachten te wisselen over wijzigingen van het Besluit personenvervoer.

Helaas levert deze procedure bij deze wet in de praktijk toch niet voorziene complicaties op. Zodra voor de inwerkingtreding van wijziging van het besluit een voorkeursdatum geldt, levert de procedure complicaties op. Een voorbeeld is de wijziging van de bekostiging. Zowel de wet als het besluit moet voor 1 januari 1998 in werking treden. Alleen dan kan de vaststelling van de bijdrage voor 1998 volgens de nieuwe regels geschieden. De voorhangprocedure maakt het alleen onmogelijk om wets- en besluitwijziging met zekerheid op eenzelfde moment in werking te doen stellen.

Hetzelfde geldt voor de voorbereiding van de dienstregeling. Die voorbereiding wordt omstreeks 1 januari afgerond. Het is aanbevelenswaardig dat op dat moment de provincies als bevoegd gezag op basis van deze wetswijziging, maar ook van het besluit, een aanvang kunnen nemen met het beoordelen van de voorstellen. Om die reden hebben wij artikel 78 nu geschrapt. Ik zou overigens het volgende willen voorstellen. Er komt een integrale herziening van de Wet personenvervoer. Wij verwachten dat die in de eerste helft van volgend jaar bij de Kamer kan zijn. Dat is een grote klus. Daarom stel ik voor de voorhangprocedure c.q. het bespreken van AMvB's daarbij nog eens goed te bekijken. Wij hebben het nu alleen over het in werking treden van het besluit en het wetsvoorstel dat nu voor ons ligt. Laten wij daarom bij

## Jorritsma-Lebbink

de integrale herziening bekijken welke AMvB's in de definitieve situatie wel voorgehangen moeten worden. Ik ben het met de Kamer eens dat zij over tal van besluiten geïnformeerd moet worden en de mogelijkheid moet hebben daarover te spreken met de minister. In dit geval gaat het erom dat wet en besluit werkelijk op dezelfde datum in werking moeten treden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik zal er nog eens goed naar kijken, maar ik begrijp het nog niet helemaal. De voorhang slaat op alle onderdelen die voorafgaand aan artikel 78 worden genoemd. Daarvoor staat een termijn van twee maanden. De minister noemde enkele voorbeelden. Je zou kunnen strijden over de vraag of de termijn korter kan zijn. Het principe dat de Kamer uitspraken moet kunnen doen over iets wat de minister bij algemene maatregel van bestuur doet, dient naar mijn mening een belangrijk element in deze wet te blijven.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, maar het gaat in dit geval nog slechts om twee besluiten die op basis van deze wet moeten worden genomen. Vervolgens gaan wij over tot de orde van de dag, dat wil zeggen de integrale herziening van de Wet personenvervoer. Bij deze wet en besluiten geldt dat zij absoluut op één dag in werking moeten treden. Om die reden hebben wij ervoor gekozen dat artikel te schrappen. Ik zeg er onmiddellijk bij dat bij een integrale herziening van de wet nog eens goed bekeken moet worden op welke onderdelen voorhang van AMvB's gewenst is.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik kan het nog niet helemaal volgen, maar ik zal het nog een keer nakijken.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Mag ik na hetgeen de minister zegt over de integrale herziening van de wet nog even terugkeren naar artikel 4? Zij zou ook kunnen voorstellen dat artikel gewoon te handhaven tot de integrale herziening. Dat geldt niet alleen voor artikel 78, maar ook voor artikel 4. Zij zei zojuist zo stellig dat dit artikel alleen betrekking heeft op de nu te decentraliseren bevoegdheden, maar als je artikel 4 leest, slaat het op het hele bereik van de wet,

dus ook op de andere onderdelen die wel voor de verantwoordelijkheid van de minister blijven. Ook artikel 4 is destijds bij amendement in de wet gekomen met de bedoeling op het totale beleidsterrein van de wet de minister een beleidskader aan te reiken. Ik vind de argumentatie van de minister om artikel 4 te schrappen niet echt overtuigend.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb geen overwegende bezwaren om artikel 4 in de wet te laten staan. Na 1 januari krijgt het dan wel een hoog theoretisch gehalte, omdat het belangrijkste onderdeel waarop ik beleid moet maken op basis van de Wet personenvervoer het openbaar vervoer was. Dat onderdeel verdwijnt uit mijn bevoegdheden. Ik weet dat deze algemene bepaling in de wet staat, maar na het decentraliseren van de bevoegdheid wordt de afweging niet meer door mij gemaakt. Ik wijs er nog eens op dat de Wet personenvervoer voor 90% over openbaar vervoer gaat!

De heer **Van den Berg** (SGP): Er zijn nog meer afwegingen die in het kader van de wet gemaakt worden. Er zijn andere onderdelen die hun relevantie houden. Zij zijn misschien wat minder in kwantitatieve zin, maar daarbij moeten ook kwalitatief goede afwegingen gemaakt worden. Ik neig ertoe artikel 4 in de wet te handhaven. Ik kijk daarbij naar mevrouw Van 't Riet die daarover heeft gesproken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb er geen overwegende bezwaren tegen als dit artikel in de wet gehandhaafd wordt.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Datzelfde geldt voor artikel 78. In artikel 78 worden de tarieven en de kaartsystemen genoemd. Voor dat onderdeel blijft de minister wel degelijk verantwoordelijk.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Een voorhangbepaling bepaalt niet alleen of een beleidswijziging door de minister aan de Kamer wordt voorgelegd. Ik ben niet van plan op basis van de oude wet daarin nog wijzigingen aan te brengen. Ik zou niet weten wat ik aan die wet nog moet wijzigen. Wij hebben over een fundamentele beleidswijziging gesproken in het kader van de invoering van de voorstellen van de

commissie-Brokkx en van de marktwerking. Om die reden wordt de Wet personenvervoer integraal gewijzigd, waarbij wij over een heel andere verdeling van bevoegdheden en een heel andere vormgeving spreken. Dit wetsvoorstel regelt de resterende tijd van deze wet en behandelt niet de nieuwe dingen.

Mevrouw Van 't Riet vroeg zich af of de datum van 1 januari nog wel gehaald kan worden. Als tijdig over dit wetsvoorstel gestemd kan worden – ik ga ervan uit dat dit volgende week zal kunnen gebeuren – neem ik aan dat ook de Eerste Kamer nog ruim de tijd heeft het voorstel voor 1 januari te behandelen.

Voorzitter! Ik meen hiermee de vragen te hebben beantwoord.

De **voorzitter**: Inzake de kwestie van het overnemen van amendementen is het misschien goed dat ik de Kamer wijs op artikel 100 van ons Reglement van orde. Daarin staat dat de voorzitter mededeelt dat een amendement is overgenomen als de minister gezegd heeft dat zij zich met de inhoud daarvan kan verenigen en de voorzitter zich ervan heeft overtuigd dat geen van de in de vergaderzaal aanwezige leden zich hiertegen verzet. Aan beide voorwaarden was voldaan en vandaar de snelheid van mijn conclusie.

Ik stel vast, dat er geen behoefte is aan een tweede termijn.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, aanstaande dinsdag te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

Sluiting 22.40 uur

□

### Lijst van ingekomen stukken, met de door de voorzitter terzake gedane voorstellen:

1. twee koninklijk boodschappen, ten geleide van de volgende voorstellen van (rijks)wet:

Regels inzake de telecommunicatie (Telecommunicatiewet) (25533);

Wijziging van de Werkloosheidswet, houdende onder meer verlenging van de periode gedurende welke de uitkeringen ten laste