

De vaste commissie voor Binnenlandse Zaken heeft enkele vragen en opmerkingen over de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 14 juli 2014 over het Ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 en andere besluiten in verband met de Wet afschaffing plusregio's (Kamerstuk 33 659, nr. 20), en de brief van 20 augustus 2014 over de Verlenging van de voorhangtermijn van het ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 en andere besluiten in verband met de Wet afschaffing plusregio's (Kamerstuk 33 659, nr. 21).

De voorzitter van de commissie,
Berndsen – Jansen

De waarnemend griffier van de commissie,
Hendrickx

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	2
2.	Bestuurlijke hoofdstructuur	2
3.	Vormgeving vervoerregio	3
4.	Conflictbeslechting	4
5.	Aanvullende afspraken	5
6.	De vervoerregio's	6
7.	Opportuniteit van het ontwerpbesluit	7

1. Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennis-genomen van het Ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 en andere besluiten in verband met de Wet afschaffing plusregio's. Graag willen zij de regering een aantal vragen voorleggen.

De leden van de SP-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het ontwerpbesluit AMvB voor de beoogde vervoersregio's in verband met de Wet afschaffing plusregio's. Zoals bekend zijn deze leden voorstander van het afschaffen van de plusregio's. De in het wetsvoorstel noodzakelijk geachte daarmee gepaard gaande invoering van vervoerregio's in twee provincies, in afwijking van de hoofdregel dat vervoer een kerntaak van de provincies is, ligt hen echter als een steen op de maag.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van het Ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 en andere besluiten in verband met de Wet afschaffing plusregio's.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van het voorgenomen besluit tot wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 en andere besluiten in verband met de Wet afschaffing plusregio's. Zij zijn nog niet overtuigd van de noodzaak tot instelling van deze twee regio's en hebben de nodige vragen. Zij vragen zich onder meer af of het geen gemiste kans is dat er in de betreffende gemeenschappelijke regelingen niet nadrukkelijker is ingegaan op actieve openbaarmaking van de daar berustende informatie en participatie door de inwoners van de betreffende regio's vanaf de eerste stadia van de besluitvorming. Dergelijke vernieuwende initiatieven van directe democratie zouden kunnen helpen de geringe representatieve democratische legitimiteit van de nu opgerichte vervoerregio's te repareren.

2. Bestuurlijke hoofdstructuur

De leden van de VVD-fractie stellen vast dat met deze AMvB twee gebieden worden aangewezen waar vervoersregio's worden ingesteld. Deze gebieden liggen in provincies. Zij vragen de regering aan te geven hoe de betrokken provincies, waar die vervoerregio's tot stand komen, de noodzakelijke taken op het gebied van verkeer en vervoer kunnen blijven vervullen. Eerder is gesteld dat de provincies in de besturen van die vervoerregio's een «betekenisvolle positie» krijgen. Hoe ziet die «betekenisvolle positie» eruit? De leden van de VVD-fractie vragen de regering nog eens nader in te gaan op die positie en de rol van de provincies in de besturen van die vervoerregio's. Hoe zal die rol er uit zien? Hoe groot zal die rol zijn? Hoe verhoudt zo'n autoriteit zich tot het huis van Thorbecke dat bestaat uit gemeenten, provincies en het Rijk? De leden van de VVD-fractie hechten aan dat huis van Thorbecke. Gaarne krijgen de leden van de VVD-fractie een reactie van de regering.

De leden van de SP-fractie vragen of de regering hun mening deelt dat de uitzondering op de hoofdregel uitsluitend bedoeld is om complexe vervoerstaken te regelen. Kan de regering uitsluiten dat de vervoersregio's misbruikt worden om tot een bredere herverdeling van taken tussen bestuurslagen te komen? Deelt de regering de mening van de burgemeester van Den Haag (Financieel Dagblad van 13 september 2014) dat er voor provincies geen plaats is in het Huis van Thorbecke? Kan de regering toezeggen dat de vervoerregio geen pragmatische invulling van een provinciaal gebied kan dienen en dat deze slechts dient, conform de MvT, om een uitzondering op de hoofdregel te bewerkstelligen voor een complex vervoersvraagstuk en niet meer dan dat? Is de regering bereid om dit via aanpassing van het ontwerpbesluit vorm te geven in die zin dat de vervoerregio benoemd wordt als categoriale vervoersregio.

De leden van de CDA-fractie vragen de regering de ontwerpnota van toelichting aan te vullen met concrete criteria, op grond waarvan wel in de af te schaffen plusregio's Amsterdam, Rotterdam en Haaglanden vervoerregio's worden ingesteld en niet in de overige af te schaffen plusregio's. Kan de regering de zinsnede «de daar bestaande grootstedelijke problematiek op het gebied van verkeer en vervoer» nader invullen?

De leden van de D66-fractie hechten omwille van de democratische controle die wordt uitgeoefend door een gekozen volksvertegenwoordiging sterk aan de bestuurlijke hoofdstructuur van Rijk, provincie en gemeente. Verlengd lokaal bestuur zien zij als een noodoplossing van tijdelijke duur. Deze leden merken op dat de nota van toelichting niet inhoudelijk ingaat op de redenen waarom de vervoerregio's worden ingesteld en waarom met die omvang. Blijkbaar wordt het als een vanzelfsprekendheid ervaren dat deze regio's worden aangewezen. Hetgeen niet zo is. Hoewel de aan het woord zijnde leden de nu voorliggende vorm van bevoegdheids- en middelenoverdracht op zichzelf al ongewenst vinden, zijn zij van mening dat als dit toch gebeurt op zijn minst bij de wijziging zelf nadrukkelijk ingegaan dient te worden op de redenen voor deze overdracht. Daarin kan dan worden meegenomen op welke wijze wordt voorkomen dat er afbreuk wordt gedaan aan waarborgen die zonder aanwijzing in de provincie gegolden zouden hebben op het gebied van democratie, transparantie, inspraak enzovoorts. Eveneens hoort duidelijk te zijn wanneer de aanwijzing eindigt of deze geëvalueerd wordt. Kort gezegd: een afwijking van de hoofdstructuur dient nadrukkelijk gemotiveerd te zijn. Zij verzoeken alsnog een dergelijke motivatie te krijgen.

3. Vormgeving vervoerregio

De leden van de VVD-fractie vragen in hoeverre is overwogen de regeling zo vorm te geven dat de in te stellen vervoerregio's als autoriteit een gemeenschappelijke regeling sluiten met de desbetreffende provincie in plaats van dat als vormvoorschrift de Metropoolregio dan wel de vervoerregio Amsterdam geldt? Zou dit alsnog mogelijk zijn? Gaarne krijgen de leden van de VVD-fractie een reactie van de regering.

De leden van de SP-fractie vragen of er al voorbereidingshandelingen zijn verricht voor het in het leven roepen van de twee vervoersregio's. Zij vragen waar deze handelingen uit bestaan en hoe deze regelingen vorm worden gegeven. Is het al bekend uit welke gemeenten de bestuursleden afkomstig zijn. Zij vragen of er bij de inrichting van deze gemeenschappelijke regelingen dominantie is waar te nemen van de grotere gemeenten in deze regio's. Welke plek en stemaandeel vormt de invulling van de in het wetsvoorstel voorziene betekenisvolle rol van de provincie?

De leden van de D66-fractie constateren dat in de AMvB gespecificeerd wordt ten behoeve van welke gemeenschappelijke regeling een gebied als bedoeld in artikel 20, derde lid, van de wet wordt aangewezen. Dat artikel lijkt, mede in het licht van de memorie van toelichting, echter een andere strekking te hebben. Enkel het gebied waarin een bij gemeenschappelijke regeling ingesteld openbaar lichaam bevoegd is, dient aangewezen te worden. Het is vervolgens aan de in dat gebied liggende gemeenten om in overleg een dergelijk openbaar lichaam aan te wijzen waarvan het dagelijks bestuur bevoegd is. Deelt de regering deze wetsuitleg? Zo nee, waarom niet? Zo ja, waarom is desondanks een specifieke regeling aangewezen?

Voorts zijn de leden van de D66-fractie van mening dat gemeentelijke samenwerking op vrijwillige basis dient te gebeuren. Dat samenwerking van onderop hoort te ontstaan indien daartoe noodzaak blijkt. Deze hoort dus niet van bovenaf opgelegd te worden. In dat kader zijn de aan het woord zijnde leden benieuwd naar de overleggen van de regering met de deelnemende gemeenten, de provincies en vertegenwoordigers in de gemeenschappelijke regeling (al dan niet in oprichting) dienaangaande. Wanneer hebben die plaatsgevonden? Waar? Hoe vaak? Op wiens initiatief? Wat is daar afgesproken? Welke motivatie is gegeven aangaande de noodzaak tot samenwerking op deze wijze? Is er vanuit de metropoolregio's een verzoek gedaan om als regio in de zin van artikel 20 derde lid Wp2000 aangewezen te worden of is het initiatief vanuit een ministerie gekomen?

4. Conflictbeslechting

Wat zal er gebeuren, zo vragen de leden van de VVD-fractie, indien de deelnemers aan de besturen van de vervoersautoriteiten er onderling niet uitkomen? Kunnen zij hun geschil dan ergens voorleggen? De leden van de VVD-fractie vragen de regering daar op in te gaan?

Wat gebeurt er als een provincie besluit om niet aan de vervoerregio deel te nemen? Wat zijn dan de gevolgen voor de verkeers- en vervoerstaken in het omliggende gebied van de vervoerregio in die provincie? Hoe is dan de afstemming tussen de provincie en de vervoerregio? Wie is verantwoordelijk voor de afstemming met de omliggende gebieden als de provincie niet deelneemt aan het bestuur? Gaarne krijgen de leden van de VVD-fractie een reactie van de regering.

De leden van de CDA-fractie vragen hoe het toezicht op de gemeenschappelijke regelingen van gemeenten en provincies is geregeld. Kunnen de betrokken provinciebesturen toezicht houden op een gemeenschappelijke regeling waarvan ze zelf deel uitmaken? Graag ontvangen deze leden een nadere uiteenzetting van de regering op dit punt.

5. Aanvullende afspraken

De leden van de VVD-fractie vragen of kan worden aangegeven op welke wijze het doelgroepenvervoer kan worden samengevoegd met het reguliere openbaar vervoer. Wat is daarvoor nodig? Deelt de regering de mening van deze leden dat een dergelijke integratie wenselijk is? Gaarne krijgen zij een reactie van de regering.

In hoeverre worden er door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu aanvullende afspraken gemaakt over de doelstellingen die van beide vervoerregio's in het kader van verkeer en vervoer worden verwacht? Ook op dit punt ontvangen de leden van de VVD-fractie graag een reactie van de regering.

De leden van de D66-fractie zijn benieuwd naar de wijze waarop de stadsregio Amsterdam en de metropoolregio Rotterdam-Den Haag op het gebied van openbaar vervoer gaan samenwerken met hun provincie. Zijn daar bestuurlijke afspraken over gemaakt? Zo ja, wat is de inhoud daarvan?

6. De vervoerregio's

De leden van de VVD-fractie hebben nog een aantal specifieke vragen over elk van de twee vervoerregio's.

De leden van de CDA-fractie brengen in herinnering dat de regering in de Nota n.a.v. het Verslag bij het wetsvoorstel heeft aangegeven, dat zij ervan overtuigd is, dat in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en in de Stadsregio Amsterdam op 1 januari 2015 een functionerende vervoerregio bestaat. Deze leden vragen de regering naar de voortgang van de inrichting van de beide vervoerregio's door de betrokken gemeenten en provincies.

De Metropoolregio Rotterdam – Den Haag

De leden van de VVD-fractie merken op dat als het om de regio Rotterdam – Den Haag gaat, de Metropoolregio Rotterdam – Den Haag in oprichting wordt aangewezen als openbaar lichaam voor de vervoerregio. Deze gemeenschappelijke regeling gaat echter over meer dan verkeers- en vervoertaken. Welke taken en bevoegdheden mag zo'n metropoolregio eigenlijk hebben? Zijn er wettelijke beperkingen, zo vragen de leden van de VVD-fractie? Dit mede in het licht van de terughoudendheid die de leden van de VVD-fractie ervaren waar het gaat om aantasting van het huis van Thorbecke. Hoe verhoudt de metropoolregio zich tot de vervoerregio die beoogd is? In hoeverre is de provincie betrokken bij de oprichting van de Metropoolregio? Hoe is de positie van de provincie Zuid-Holland in dezen, mede gelet op de vervoerregio? In hoeverre krijgt de provincie te maken met conflicterende belangen? Binnen de provincie zijn namelijk meerdere concessiegebieden voor verkeer en vervoer en de realisatie van infrastructuur. De leden van de VVD-fractie vragen de regering hier op in te gaan.

In hoeverre kan de Metropoolregio Rotterdam – Den Haag nu al worden aangewezen als openbaar lichaam, terwijl deze nog in oprichting is? Als de leden van de VVD-fractie het goed hebben, dan hebben drie gemeenten in dit gebied er nog niet mee ingestemd. Gaarne krijgen de leden van de VVD-fractie een reactie van de regering.

De leden van de SP-fractie vragen wanneer de nog steeds in oprichting zijnde Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) definitief zal zijn opgericht, nu er in het voorgehangen ontwerpbesluit ten onrechte van lijkt te worden uitgegaan dat de MRDH al een bestaand feit is. Is er voorzien in een overgangsregeling indien nog niet alle 24 gemeenten hebben ingestemd voor 1 januari 2015?

De leden van de D66-fractie zijn benieuwd hoe de regering het risico inschat dat de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag niet tot stand komt op de voorgenomen wijze. Enkele gemeenten moeten nog instemmen met de gemeenschappelijke regeling. Mochten een of meerdere gemeenten besluiten niet deel te nemen, dan zou vanwege de gekozen constructie – waarin zowel een gebied als een gemeenschappelijke regeling worden aangewezen – de betreffende gemeente de zeggenschap verliezen over het openbaar vervoer in haar gemeente. Deze gaat dan, zoals het er nu naar uitziet, immers van provincie naar gemeenschappelijke regeling zonder dat de betreffende gemeente daar zitting in heeft.

De leden van de D66-fractie constateren dat in de Metropoolregio Rotterdam – Den Haag de stemverhoudingen zodanig zijn dat Rotterdam, Den Haag, Delft en Zoetermeer als vier van de vierentwintig deelnemende gemeenten een meerderheid vormen. Hoewel de metropoolregio «slechts» ongeveer een derde van de gemeenten in de provincie Zuid-Holland beslaat, woont bijna twee derde van de inwoners van de provincie binnen de metropoolregio. De aan het woord zijnde leden zijn benieuwd hoe voorkomen gaat worden dat er feitelijk een «mini-provincie» ontstaat met gevolgen voor de mate waarin de provincie haar wettelijke coördinerende en toezichtstaak kan uitoefenen. Inclusief het toezicht op de financiële risico's van het samenwerkingsverband. Eenzelfde vraag stellen zij voor de noordelijke vervoerregio aangezien ruim de helft van de inwoners van de provincie Noord-Holland binnen de grenzen van de als vervoerregio aangewezen stadsregio woont.

De vervoerregio Amsterdam

de leden van de VVD-fractie willen ook ingaan op de vervoerregio Amsterdam. Het is de bedoeling dat deze regio de samenwerking op het gebied van verkeer en vervoer met de provincie Flevoland en de gemeenten Almere en Lelystad zal intensiveren. De intentie is uitgesproken om in twee jaar te komen tot een gemeenschappelijke regeling. Hoe komt die aansluiting tot stand? Betekent dit dat het gebied van de vervoerregio Amsterdam wordt uitgebreid? Is het daarvoor nodig om de onderhavige algemene maatregel van bestuur te wijzigen. Kunnen nog meer gemeenten zich aansluiten? Hoe verhoudt een en ander zich tot het wetsvoorstel afschaffing van de plusregio's en de uitspraak van de regering van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties op 3 juli 2014 dat het blijft bij twee vervoerregio's? Gaarne krijgen de leden van de VVD-fractie een reactie van de regering.

De leden van de SP-fractie vragen wat de stand van zaken is rond de oprichting van de vervoerregio Amsterdam.

De leden van de D66-fractie merken op dat de in bijlage II omschreven regio slechts de stadsregio Amsterdam betreft, waar tijdens de wets-behandeling nog werd uitgegaan van een regio Amsterdam-Almere. Wat is de reden dat de regio Almere uiteindelijk niet deelneemt?

7. Opportuniteit van het ontwerpbesluit

De leden van de SP-fractie vragen wat de gevolgen zijn indien (eventueel ook door de Eerste Kamer) wordt besloten het ontwerpbesluit te stuiten.

De leden van de CDA-fractie constateren, dat het wetsvoorstel afschaffing plusregio's (TK 33659) nog door de Eerste Kamer behandeld moet worden. De Eerste Kamercommissies voor BZK / AZ en voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening (IMRO) bespreken op 23 september 2014 een conceptbrief waarin een voortijdige voorhang van het ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 en andere besluiten in verband met de Wet afschaffing plusregio's (EK 33 659, B) wordt geconstateerd, en de voorhangtermijn wordt gestuit. Welke consequenties zou het stuiten van de voorhangtermijn door de Eerste Kamer naar het oordeel van de regering hebben, zo vragen deze leden.