

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6  
2597 JG Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2014/219773

Datum 8 oktober 2014  
Betreft Beantwoording brief 18 september 2014, vragen van de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken over de brieven van 14 juli 2014 en 20 augustus 2014 over het ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 in verband met de afschaffing van de plusregio's

Geachte voorzitter,

Bij brief van 18 september 2014 heeft de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken enkele vragen gesteld naar aanleiding van mijn brief 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<sup>1</sup> en mijn brief van 20 augustus 2014 over de verlenging van de voorhangtermijn van het desbetreffende ontwerpbesluit<sup>2</sup>.

Ik ga gaarne in op de gestelde vragen van de leden van de verschillende fracties. De reactie geef ik mede namens de Minister van Binnenlandse Zaken. Ik houd daarbij de volgorde van de vragen aan zoals opgenomen in uw brief van 18 september.

### **Bestuurlijke hoofdstructuur**

De leden van de VVD-fractie vragen aan te geven hoe de betrokken provincies waar de vervoerregio's tot stand komen de noodzakelijke taken op het gebied van verkeer en vervoer kunnen blijven vervullen.

In de visie van het kabinet kunnen de regionale verkeer- en vervoertaken, inclusief het regionaal openbaar vervoer, van de af te schaffen plusregio's het beste worden uitgevoerd door de provincies. Buiten het gebied van de plusregio's hebben de provincies in de afgelopen vijftien jaar het beheer én de ontwikkeling van het regionaal openbaar vervoer succesvol opgepakt. Het ligt daarom – ook vanuit het provinciaal profiel – in de rede dat provincies deze taken en bevoegdheden overnemen. In drie grootstedelijke gebieden, te weten de regio's Amsterdam, Haaglanden en Rotterdam, is echter sprake van een bijzondere situatie, die vanwege de complexe verkeer- en vervoersituatie om een specifieke oplossing vraagt. Ik kom hierop later terug. Ook in de door het kabinet

<sup>1</sup> Kamerstukken 2013/2014, 33659, nr. 20.

<sup>2</sup> Kamerstukken 2013/2014, 33659, nr. 21.

voorgestelde aanpak voor deze gebieden behouden de provincies de eigen verkeer en vervoertaken die zij thans ook als provincie hebben. Aan hun stimulerende en coördinerende rol op het terrein van het regionaal verkeer- en vervoerbeleid wordt niets afgedaan. Zo blijft de in de Planwet verkeer en vervoer opgenomen taak te zorgen voor de bovenregionale samenhang, in relatie tot de taakuitvoering door de vervoerregio's, bestaan, zoals thans het geval is ten aanzien van de plusregio's. Het kabinet meent dat provincies met de figuur van de vervoerregio beter dan in de huidige situatie in staat worden gesteld om te zorgen voor de afstemming op het brede provinciale beleid en de samenhang tussen de verschillende openbaar vervoerconcessies in het hele gebied.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2014/219773

De leden van de VVD-fractie vragen nader in te gaan op de positie en de rol van de provincies in de besturen van de vervoerregio's.

De wijze waarop provincies en gemeenten hun toekomstige samenwerking vormgeven laat het kabinet over aan de betrokken partijen, omdat het kabinet met dit wetsvoorstel een einde wil maken aan de verplichte, van bovenaf opgelegde samenwerking in de plusregio's. Dat geeft de overheden de kans zelf te kiezen voor de aanpak, de inrichting en het tempo die bij hun regio passend is. Wel heeft het kabinet aangegeven dat de wet vereist dat er in deze regio's een openbaar lichaam wordt ingericht dat in staat is de taken uit te voeren op het moment dat de plusregio's worden afgeschaft. Het kabinet heeft geconstateerd dat de gemeenten hiermee aan de slag zijn gegaan. Er mag worden verwacht dat er op 1 januari aanstaande twee functionerende vervoerregio's bestaan, waarin de betrokken verkeer- en vervoertaken kunnen worden ondergebracht. Daarmee wordt het mogelijk per die datum de plusregio's af te schaffen.

Een succesvolle samenwerking kan alleen ontstaan als gemeenten en provincies oog hebben voor elkaars belangen, maatwerk betrachten in de uiteindelijke vorm waarin de samenwerking gestalte zal krijgen en elkaar positie gunnen in de samenwerking. De vorm is daarbij wat het kabinet betreft minder van belang dan de inhoud en het doel van de samenwerking, namelijk de zorg voor een goed functionerend verkeer- en vervoersysteem dat een goede bereikbaarheid verzekert en daarmee bijdraagt aan het economisch functioneren van deze regio's en het omliggende gebied.

Het kabinet is ervan op de hoogte dat de betrokken gemeenten al geruime tijd overleg voeren over de in te richten vervoerregio's, die per 1 januari aanstaande voor wat betreft de verkeer- en vervoertaken in de plaats kunnen treden van de plusregio's. Het kabinet is er ook van op de hoogte, dat de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland en de gemeenten van de huidige plusregio's die gezamenlijk optrekken in de vervoerregio's in oprichting, – elk om hen moverende redenen – tot op heden nog geen stappen hebben gezet om tot overeenstemming te komen over de inrichting van de samenwerking. Wij hopen dat de decentrale overheden in het zicht van de afhandeling van het voorliggende wetsvoorstel alsnog die stappen zetten om tot een vruchtbare vorm van samenwerking te komen die het de gemeenten mogelijk maakt gezamenlijk te blijven werken aan bereikbaarheid als fundament voor hun economische ontwikkeling in hun regio, en het de provincies mogelijk maakt vanuit hun verantwoordelijkheid voor het regionaal openbaar vervoer en het bredere provinciaal profiel daaraan een betekenisvolle bijdrage te leveren.

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de vervoerautoriteit zich verhoudt tot het huis van Thorbecke.

Op basis van het voorgestelde artikel 20, derde lid, van de Wet personenvervoer 2000 kunnen de in het tweede lid opgenomen taken en bevoegdheden worden toebedeeld aan het dagelijks bestuur van een openbaar lichaam ingesteld door een gemeenschappelijke regeling (vervoerautoriteit). Hiermee wordt geborgd dat de deelnemende overheden een gemeenschappelijke regeling sluiten, een figuur die past binnen het huis van Thorbecke. Een gemeenschappelijke regeling is immers een op de Grondwet gebaseerde wettelijk gereguleerde hulpstructuur met een van de deelnemende overheden afgeleid karakter voor situaties waarin samenwerking tussen overheden is aangewezen.

De leden van de SP-fractie vragen of de uitzondering op de hoofdregel uitsluitend bedoeld is om complexe vervoertaken te regelen en of uitgesloten kan worden dat de vervoerregio's misbruikt kunnen worden om tot een bredere herverdeling van taken tussen bestuurslagen te komen. Tevens vragen zij of een vervoerregio geen pragmatische invulling van een provinciaal gebied kan dienen en dat deze slechts dient om een uitzondering op de hoofdregel te bewerkstelligen voor een complex vervoersvraagstuk.

De uitzondering voor wat betreft de vervoerregio's betreft uitsluitend het toedelen van de vervoertaken die vrijvallen door de afschaffing van de plusregio's. Het kabinet heeft niet de intentie andere wettelijke taken aan de vervoerregio's toe te delen, laat staan via de vervoerregio te komen tot een brede herverdeling van taken tussen de bestuurslagen. Dat is zonder parlementaire betrokkenheid ook niet mogelijk, omdat dat niet een zaak is van het kabinet maar van de wetgever. De onderhavige uitzondering doet bovendien niets af aan de overige taken en bevoegdheden van de provincie in het desbetreffende gebied. De provincie blijft, net als thans het geval is, voor het desbetreffende gebied volledig bevoegd om haar provinciale taken en bevoegdheden uit te oefenen. Van een provinciaal gebied kan geen sprake zijn.

Het verzoek van de leden van de SP-fractie om het ontwerpbesluit vorm te geven in die zin dat de vervoerregio als categoriale vervoerregio wordt benoemd verstaan wij zo dat deze leden aangeven dat zij geen andere wettelijke taken dan de genoemde verkeer- en vervoertaken willen opdragen aan de vervoerregio. Zoals reeds gezegd, is het kabinet niet voornemens bij wet andere taken bij de vervoerregio onder te brengen.

De leden van de SP fractie vragen of de regering de mening van de burgemeester van Den Haag deelt dat er voor provincies geen plaats is in het huis van Thorbecke.

Een uitspraak van die strekking is mij niet bekend noch de context waarin zij zou zijn gedaan. Voor het kabinet is de grondwettelijke hoofdstructuur van drie bestuurslagen een gegeven dat niet ter discussie staat.

De leden van de CDA-fractie vragen de ontwerpnota van toelichting aan te vullen met concrete criteria op grond waarvan de af te schaffen plusregio's Amsterdam, Rotterdam en Haaglanden vervoerregio's worden ingesteld en niet in de overige af te schaffen plusregio's. De leden van de CDA-fractie vragen om een nadere invulling van "de daar bestaande grootstedelijke problematiek op het gebied van verkeer en vervoer". Ook de leden van de D66-fractie vragen om een nadere toelichting bij het ontwerpbesluit voor de redenen van de overdracht. Zij

verzoeken een motivering van de afwijking van de hoofdstructuur.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2014/219773

Over de redenen, die het kabinet hebben doen besluiten om voor deze gebieden tot een eigensoortige oplossing te komen is eerder uitvoerig met de Kamer van gedachten gewisseld tijdens de behandeling van het wetsvoorstel afschaffing plusregio's. De grondslag in artikel 20, derde lid, van de Wp2000 is met het oog daarop in het wetsvoorstel opgenomen. Het voorliggende ontwerpbesluit geeft daar uitvoering aan.

Ik herhaal deze redenen kort. Het betreft de noodzaak om over de uitvoering van verkeer- en vervoertaken (incl. de openbaar vervoer-concessietaak) en de inzet van financiële middelen op agglomeratieniveau (meer dan één gemeente) te blijven beslissen, waarbij centrumstad en randgemeenten in een gelijkwaardige samenwerkingspositie kunnen opereren. Daarbij moet rekening worden gehouden met de toenemende ruimtelijke verdichting in en rond de steden en de gevolgen daarvan voor verkeer en vervoer. Dat vraagt voor de nabije en verdere toekomst om slagvaardige besluiten die de gehele regio aangaan. Vervolgens is de specifieke situatie van het openbaar vervoer in deze drie gebieden van belang. Elk kennen ze de combinatie van een geïntegreerd ontwikkeld en aangestuurd tram-, metro-, en busnetwerk over de gemeentegrenzen heen met verwevenheid van exploitatie en infrastructuur en de bekostiging daarvan. Dat stelt bijzondere eisen aan de governance van de betrokken vervoerbedrijven, waarover bovendien voor wat betreft de gemeentelijke vervoerbedrijven de gemeentelijke overheden zeggenschap uitoefenen. Hiermee is niet gezegd dat deze redenen niet ook in andere stedelijke regio's bestaan, waar provincies en gemeenten evenzo gehouden zijn samen te werken, maar in en rond deze gebieden gelden ze allen in combinatie. Vandaar dat het ontwerpbesluit uitsluitend op deze gebieden betrekking heeft.

De leden van de fractie van de D66-fractie merken nog op dat het blijkbaar als vanzelfsprekend wordt ervaren dat deze regio's worden aangewezen.

Ik wijs de leden van de D66-fractie erop dat gedurende de behandeling van het wetsvoorstel vanuit het kabinet steeds is aangegeven, dat de twee beoogde vervoerregio's de openbaar vervoerstaken gaan verrichten en BDU-middelen ontvangen die nu berusten bij de drie plusregio's. Het thans bij de Eerste kamer aanhangige wetsvoorstel bevat met het oog daarop een expliciete wettelijke grondslag om de beoogde vervoerregio's bij algemene maatregel van bestuur in positie te brengen. Het ontwerpbesluit geeft daaraan uitvoering.

De leden van de D66-fractie vragen om in de nota van toelichting bij het besluit in te gaan op welke wijze wordt voorkomen dat afbreuk wordt gedaan aan waarborgen die zonder aanwijzing in de provincie gegolden zouden hebben op het gebied van democratie, transparantie, inspraak enzovoorts.

Het kabinet meent dat de in het wetsvoorstel opgenomen constructie van een bij gemeenschappelijke regeling in te stellen openbaar lichaam een adequate bestuurlijke (hulp)structuur biedt voor de gezamenlijke uitvoering in de vervoerregio van deze taken. Het is de verantwoordelijkheid van de deelnemers aan een samenwerkingsverband om een gemeenschappelijke regeling te maken die voldoet aan de regelgeving, niet alleen aan de Wgr, maar ook aan andere algemene wetten zoals de Algemene wet bestuursrecht en de Wet openbaarheid van bestuur, als ook aan de medebewindswetgeving waaraan het samenwerkingsverband zijn bevoegdheden ontleent. Daarbovenop bestaat vrijheid om extra aandacht te besteden aan actieve openbaarmaking en participatie door

inwoners, afhankelijk van de aard van de uit te voeren taken en de daartoe beschikbare bevoegdheden. In dat opzicht is er geen verschil met de taakuitvoering door de overheden zelf. Overigens merk ik op dat actieve openbaarmaking en participatie ook kan plaatsvinden op gemeentelijk niveau ten behoeve van de inbreng in het samenwerkingsverband.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2014/219773

De leden van D66-fractie vragen naar duidelijkheid over wanneer de aanwijzing eindigt en of deze geëvalueerd wordt.

Zoals door de minister van Binnenlandse Zaken is aangegeven tijdens de plenaire behandeling van het wetsvoorstel in reactie op een motie van deze strekking van de leden Schouw en Van Toorenburg<sup>3</sup> is het kabinet geen voorstander van een evaluatie. Ook het benoemen van een moment waarop de aanwijzing eindigt, is wat mij betreft niet aan de orde.

### **Vormgeving vervoerregio**

De leden van de VVD-fractie vragen of overwogen is de regeling zo vorm te geven dat de in te stellen vervoerregio's als autoriteit een gemeenschappelijke regeling sluiten met de provincie in plaats van dat als vormvoorschrift de Metropoolregio dan wel de vervoerregio Amsterdam geldt.

De door de leden van de VVD-fractie beschreven vormgeving is niet overwogen. Een dergelijke constructie zou betekenen dat er een getrapte constructie ontstaat die de deelnemende gemeenten op een grotere afstand zet, omdat de samenwerking met de provincie plaatsvindt in een samenwerkingsverband waarin zij niet rechtstreeks zijn vertegenwoordigd, maar door tussenkomst van de vervoerregio.

De leden van D66-fractie vragen een uitleg van de systematiek van de aanwijzing. Is het niet alleen noodzakelijk alleen een gebied aan te wijzen en dat het vervolgens aan de in dat gebied liggende gemeenten is om een openbaar lichaam aan te wijzen, zo vragen deze leden.

De in de Wet personenvervoer 2000 ingevolge het wetsvoorstel afschaffing plusregio's in artikel 20, derde lid, opgenomen constructie houdt in dat het dagelijks bestuur van een bij gemeenschappelijke regeling ingesteld openbaar lichaam voor het in de Algemene maatregel van bestuur aangewezen gebied bevoegd is tot het verlenen, wijzigen of intrekken van concessies in dat gebied. Dat betekent dat er in de Algemene maatregel van bestuur een door een gemeenschappelijke regeling ingesteld openbaar lichaam moet worden aangewezen teneinde duidelijkheid te verschaffen aan welk orgaan de bevoegdheden van artikel 20, tweede lid, van de Wet personenvervoer 2000 toekomen en aan welk orgaan de BDU-middelen als bedoeld in de Wet BDU verkeer en vervoer worden verstrekt.

De leden van de SP-fractie vragen of er al voorbereidingshandelingen zijn verricht voor het in leven roepen van de twee vervoersregio's. Zij vragen waar deze handelingen uit bestaan en hoe deze regelingen worden vormgegeven. Is er dominantie waar te nemen van de grotere gemeenten in deze regio's en welke

---

<sup>3</sup> Kamerstukken II 33 659 2013/2014, 33 659, nr. 18.

plek en stemaandeel vormt de invulling van de in het wetsvoorstel voorziene betekenisvolle rol van de provincie, zo vragen deze leden.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2014/219773

De gemeenten van de huidige plusregio's Rotterdam en Haaglanden aan de ene kant en Amsterdam aan de andere kant werken al geruime tijd aan de concretisering van hun samenwerking, waarin zij verkeer en vervoer inclusief het openbaar vervoer gezamenlijk willen oppakken. Het kabinet juicht dat toe omdat dit leidt tot versterking van het stedelijk verkeer- en vervoersysteem in die regio. Dat komt de bereikbaarheid van en in deze gebieden ten goede. Dit wil het kabinet faciliteren door in het ontwerpbesluit het gebied van de huidige plusregio Rotterdam en de huidige plusregio Haaglanden gezamenlijk en het gebied van de huidige plusregio Amsterdam aan te wijzen als gebied waarvoor de uitzondering van artikel 20, derde lid, van de Wet personenvervoer 2000 zal gaan gelden. De bij de gemeenten van de plusregio Rotterdam en de plusregio Haaglanden voorliggende samenwerkingsregeling bevat een regeling voor gewogen stemverhoudingen, waardoor de grote steden niet gezamenlijk een meerderheid vormen. Deze regeling bevat ook een voorstel voor de positie van de provincie. In de regio rond Amsterdam kiezen de gemeenten voor een vervoerregio van de bestaande plusgemeenten en een ingroeitraject, dat erop is gericht op termijn de samenwerking te verbreden.

De leden van D66-fractie vragen naar de overleggen van de regering met de deelnemende gemeenten, de provincies en de vertegenwoordigers in de gemeenschappelijke regelingen.

Het wetsvoorstel schept de mogelijkheid voor de constructie van de vervoerregio maar schrijft die niet dwingend voor. Het kabinet heeft aan de gemeenten die thans deel uitmaken van deze plusregio's en de desbetreffende provincies gevraagd om zelf te komen tot een gezamenlijke invulling van twee vervoerregio's, waaraan krachtens het wetsvoorstel vervolgens de verkeer en vervoertaken en de BDU-middelen van de drie plusregio's zouden kunnen worden toegekend. De betrokken gemeenten zijn hiermee aan de slag gegaan en hebben meermalen de minister van BZK en de staatssecretaris van IenM over hun vorderingen schriftelijk gerapporteerd.

### **Conflictbeslechting**

De leden van de VVD-fractie vragen zich af wat er zal gebeuren als de deelnemers aan de besturen van de vervoerregio er onderling niet uitkomen. Kunnen zij geschil ergens voorleggen, zo vragen deze leden.

In een gemeenschappelijke regeling moet worden geregeld hoe besluiten worden genomen en welke stemverhoudingen gelden tussen de deelnemers. Als een besluit met de vereiste meerderheid wordt genomen, zijn ook de tegenstemmers en de gemeenten die zij vertegenwoordigen aan het besluit gebonden en verplicht tot medewerking aan de uitvoering (artikel 10a van de Wet gemeenschappelijke regelingen). Indien geen besluit tot stand komt omdat er zodanige verschillen van mening zijn dat de besluitvorming stagneert, kan onder omstandigheden door middel van interbestuurlijk toezicht (taakverwaarlozing) worden ingegrepen. De geschillenregeling van artikel 28 van de Wet gemeenschappelijke regelingen is hier niet van toepassing omdat die niet ziet op geschillen die hun grondslag vinden in een andere wet dan de Wgr.

De leden van de VVD-fractie vragen zich af wat er gebeurt als een provincie besluit om niet aan de vervoerregio deel te nemen, wat zijn de gevolgen voor verkeer- en vervoertaken in het omliggend gebied van vervoerregio in die provincie en wie is verantwoordelijk voor afstemming met omliggende gebieden als provincie niet deelneemt, zo vragen deze leden.

Het kabinet ziet de versterking van de inhoudelijke samenwerking in deze complexe regio's als één van de voordelen van de vervoerregio, die bijvoorbeeld ook kan leiden tot stroomlijning van de diverse overlegtafels. Vanuit dit perspectief acht het kabinet een nadere invulling van de samenwerking tussen provincies en gemeenten van groot belang. Mocht het zo zijn dat het overleg tussen de betrokken provincies en de gemeenten ertoe leidt dat aanvankelijk wordt gekozen voor een lichtere vorm van samenwerking dan formele deelname aan een gemeenschappelijke regeling, waarbij een perspectief van verdere samenwerking op termijn kan leiden tot verdergaande arrangementen (dit is de route die wordt bewandeld in de regio rond Amsterdam), dan kan het kabinet een dergelijke aanpak billijken.

De leden van de CDA-fractie vragen een uiteenzetting over het toezicht op de gemeenschappelijke regelingen van gemeenten en provincies, en stellen de vraag of provincies toezicht kunnen houden op een gemeenschappelijke regeling waarvan ze zelf deel uit maken.

In de wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen en enkele andere wetten in verband met de dualisering van het gemeente- en provinciebestuur en de invoering van een bedrijfsvoeringsorganisatie met rechtspersoonlijkheid, alsmede regeling van diverse andere onderwerpen die op 9 juli 2014 in het Staatsblad is gepubliceerd en op 1 januari 2015 in werking zal treden, is de regeling inzake het interbestuurlijk toezicht op gemeenschappelijke regelingen uitgeschreven. Dat is een van de gevolgen van het vervallen van artikel 33 van de Wet gemeenschappelijke regelingen. Daarbij is aangesloten bij de bestaande structuur van het herziene interbestuurlijke toezicht zoals is vormgegeven met de Wet revitalisering generiek toezicht. Voor gemeenschappelijke regelingen waaraan zowel gemeenten als provincies deelnemen betekent dit dat onder bepaalde voorwaarden de bevoegdheden van de provincie als interbestuurlijke toezichthouder worden behouden. Echter, indien taken van de provincie volledig naar een gemeenschappelijke regeling worden gedelegeerd en de provincie dus deelnemer is aan een gemeenschappelijke regeling, geldt dat de provincie geen interbestuurlijk toezicht kan houden op de taakuitvoering door die gemeenschappelijke regeling.

### **Aanvullende afspraken**

De leden van de VVD-fractie vragen op welke wijze het doelgroepenvervoer kan worden samengevoegd met het reguliere openbaar vervoer. Deze leden vragen of een dergelijke integratie niet wenselijk is.

Een integratie van het doelgroepenvervoer met het reguliere openbaar vervoer in het kader van het opheffen van de plusregio's ligt niet in de rede. Het doelgroepenvervoer wordt grotendeels door de gemeenten uitgevoerd. Overigens zijn de mogelijkheden voor integratie van doelgroepenvervoer en

openbaar vervoer in een ander kader in uw Kamer aan de orde geweest. De staatssecretaris van Volksgezondheid Welzijn en Sport heeft daarnaar, mede namens de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en Onderwijs, Cultuur en Wetenschap een onderzoek laten doen, met de titel: "Krachten bundelen voor een toekomstvast doelgroepenvervoer en OV". De staatssecretaris van VWS heeft zijn conclusies en het onderzoek aan uw Kamer aangeboden per brief van 5 juli 2013 (Kamerstukken 2012-2013, 25.847, nr. 117).

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2014/219773

De leden van de VVD –fractie vragen in hoeverre door het ministerie van Infrastructuur en Milieu aanvullende afspraken worden gemaakt over de doelstellingen die van beide vervoerregio's in het kader van verkeer en vervoer worden verwacht.

Thans worden doelstellingen van het regionaal verkeer- en vervoerbeleid bepaald door de provincies en – voor wat betreft de plusregio's – de deelnemende gemeenten. Ook via die organen vindt de verantwoording plaats over de uitvoering van het beleid en de inzet van de middelen. Met het wetsvoorstel afschaffing plusregio's wordt in die systematiek geen principiële wijziging aangebracht. Over de doelstellingen van de beide vervoerregio's wordt daarom via het algemeen bestuur beslist.

De leden van de D66-fractie zijn benieuwd naar de wijze waarop de vervoerregio's gaan samenwerken met hun provincie. Zijn daar bestuurlijke afspraken over gemaakt, zo vragen deze leden.

Zoals hiervoor in antwoord op vragen van de leden van de VVD-fractie over de deelname van provincies aan de vervoerregio is gesteld, zijn er nog geen bestuurlijke afspraken tussen de gemeenten en de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland. Gesprekken tussen Flevoland, Almere en de gemeenten van de stadsregio Amsterdam zijn in afrondend stadium.

### **De vervoerregio's**

De leden van de CDA-fractie vragen naar de voortgang van de inrichting van de beide vervoerregio's door de gemeenten en provincies. De leden van de SP-fractie vragen wat de stand van zaken is rond de oprichting van de vervoerregio Amsterdam.

#### *Metropoolregio Rotterdam Den Haag*

Inmiddels hebben 21 van de 24 gemeenten ingestemd met het voorstel voor de gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Den Haag Rotterdam (MRDH). De besluitvorming in de drie overige gemeenten zal uiterlijk eind oktober 2014 plaatsvinden. Momenteel liggen bij alle gemeenten onder andere de conceptbegroting 2015 en de strategische bereikbaarheidsagenda voor. Tevens liggen alle organieke regelingen en verordeningen voor zodat het juridisch kader gereed is voor een constituerende vergadering. De huidige Stadsregio Rotterdam en Stadsgewest Haaglanden werken aan de transitie naar de vervoerregio, zodat de projectorganisatie per 1-1-2015 een feit kan zijn en de vervoerregio van start kan gaan.

#### *Vervoerregio Amsterdam*

In het najaar van 2013 spraken de 16 gemeenteraden van Stadsregio Amsterdam zich positief uit om als vervoerregio te gaan functioneren. De gemeenteraden stemden in met een wijziging van de huidige gemeenschappelijke regeling



(Stadsregio Amsterdam), mede gericht op de vorming van een vervoerregio. Daarmee is op 1 januari 2015 een functionerend openbaar lichaam een feit. De provincie Flevoland, Almere, Lelystad en de Stadsregio hebben een intentieverklaring in voorbereiding om vanaf 1 januari 2015 de samenwerking te intensiveren, met de intentie om over twee jaar te komen tot één gemeenschappelijke regeling.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2014/219773

De leden van de VVD-fractie vragen welke taken en bevoegdheden een metropoolregio mag hebben. Zijn er wettelijke beperkingen?

Metropoolregio is geen wettelijk begrip en geeft als zodanig geen houvast bij het antwoord op de vraag welke bevoegdheden mogen worden overgedragen. Ervan uitgaande dat een metropoolregio juridisch de vorm heeft van een gemeenschappelijke regeling tussen gemeenten, zijn de regels van de Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr) van toepassing. Gemeenten hebben een ruime vrijheid om over te gaan tot gezamenlijke behartiging van lokale taken. Dat vergt de instemming van alle gemeenteraden (artikel 1, tweede lid, Wgr). Overigens zij opgemerkt dat samenwerking van gemeenten of van gemeenten en provincies in het kader van een metropoolregio of onder welke andere benaming niet gepaard hoeft te gaan met de overdracht van bevoegdheden.

Hoe verhoudt de metropoolregio zich tot de vervoerregio, zo vragen de leden van de VVD-fractie. In hoeverre is provincie betrokken. In hoeverre krijgen de provincies te maken met conflicterende belangen?

De samenwerkingsregeling, die voorligt bij de betrokken gemeenten, incorporeert de vervoerregio in de Metropoolsamenwerking. Verkeer en vervoer zal in de Metropoolsamenwerking voorlopig de hoofdmoot van activiteiten vormen. Op de betrokkenheid van de provincies hierbij ben ik hiervoor al ingegaan.

De leden van de VVD –fractie vragen zich af in hoeverre de Metropoolregio Rotterdam – Den Haag nu al kan worden aangewezen als openbaar lichaam, terwijl deze nog in oprichting is. De leden van de SP-fractie vragen wanneer de Metropoolregio Rotterdam – Den Haag definitief zal zijn opgericht.

Zoals hiervoor is beschreven zijn beide gemeenschappelijke regelingen in de oprichtingsfase. De samenwerkende gebieden streven ernaar voor het einde van het jaar een gemeenschappelijke regeling tot stand te brengen die op 1 januari 2015 kan functioneren. Op dit feit preludeert de tekst van het ontwerpbesluit. De voortgang van het parlementaire wetgevingsproces is uiteindelijk bepalend. Pas daarna zal het ontwerpbesluit waarin de aanwijzing wordt geregeld, ook daadwerkelijk worden vastgesteld.

De leden van de SP-fractie vragen of er is voorzien in een overgangsregeling indien nog niet alle gemeenten hebben ingestemd voor 1 januari 2015.

Er is niet voorzien in een dergelijke overgangsregeling. Bepalend is of bij gemeenschappelijke regeling een openbaar lichaam is ingesteld.

De leden van D66-fractie zijn benieuwd hoe het risico dat de Metropoolregio Rotterdam – Den Haag niet tot stand komt wordt ingeschat. Gelet op feit dat nog niet alle gemeenten deelnemen.

Zoals hiervoor aangegeven hebben 21 van de 24 gemeenten ingestemd met het voorstel voor de gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Den Haag Rotterdam (MRDH). De besluitvorming in de drie overige gemeenten zal uiterlijk eind oktober 2014 plaatsvinden.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2014/219773

De leden van D66-fractie vragen 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. Deze vraag betreft beide regio's.

De vervoerregio's beperken zich tot de desbetreffende wettelijke taken op het gebied van openbaar vervoer. Er worden geen andere wettelijke taken toegevoegd. Er ontstaan derhalve geen "mini-provincies".

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de aansluiting met de gemeente Almere en Lelystad met de vervoerregio tot stand komt. Betekent dit een uitbreiding van het gebied van de vervoerregio, door middel van een wijziging van de Algemene maatregel van bestuur. En kunnen meer gemeenten zich aansluiten en hoe verhoudt zich dat met de uitspraak dat het bij twee vervoerregio's blijft, zo vragen deze leden. De leden van D66-fractie vragen zich af waarom Almere niet deelneemt zoals blijkt uit het bij het ontwerpbesluit gevoegde kaartje.

De gemeenten Almere, Lelystad, de provincie Flevoland en de gemeenten van de stadsregio Amsterdam zijn in gesprek over nauwere samenwerking onder de vlag van de vervoerregio. In het geval dat leidt tot afspraken over de inbreng van taken en middelen betreffende het openbaar vervoer van bij voorbeeld Almere in de vervoerregio kan dat worden gerealiseerd door de provincie Flevoland. Het is dan niet nodig om hiervoor de algemene maatregel van bestuur te wijzigen.

### **Opportuniteit van het ontwerpbesluit**

De leden van de SP-fractie en de CDA-fractie vragen wat de gevolgen zijn van het stuiten van de voorhangtermijn door de Eerste Kamer.

De voorzitters van de vaste commissies voor Binnenlandse Zaken en de Hoge Colleges van Staat/Algemene Zaken en Huis van de Koning en voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening van de Eerste Kamer hebben in hun brief van 23 september 2014 gevraagd het voorgehangen ontwerpbesluit niet formeel ter advisering voor te leggen aan de Afdeling advisering van de Raad van State. De beide commissies wensen zich het recht voor te behouden om op het ontwerpbesluit te reageren tot het moment waarop de Eerste Kamer de finale besluitvorming op het wetsvoorstel heeft afgerond. In mijn brief aan de Eerste Kamer heb ik aangegeven dat het kabinet de lijn volgt zoals neergelegd in een briefwisseling met de Eerste Kamer, waarin de minister van Veiligheid en Justitie zich, met verwijzing naar de voorlichting die de Raad van State heeft uitgebracht, op het standpunt heeft gesteld dat de voorhang van gedelegeerde wetgeving kan plaatsvinden nadat de Tweede Kamer het onderliggende voorstel heeft aanvaard (Kamerstukken I 2010-2011, 32 500 VI, P). In die brief heeft de minister van Veiligheid en Justitie voorts overwogen dat in het geval de behandeling in de Eerste Kamer leidt tot inzichten over de uitleg van de delegatiebepaling die afwijken van die waar de regering bij het opstellen van het ontwerpbesluit is uitgegaan, het voor de hand ligt dat - indien sprake is van ingrijpende wijzigingen - opnieuw een voorhang plaatsvindt en opnieuw advies gevraagd wordt aan de Afdeling advisering van de Raad van State.

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

Er is in dat licht geen dwingende reden om met de voorhangprocedure te wachten totdat de behandeling van het funderende voorstel in de Eerste Kamer is afgerond.

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2014/219773

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Wilma J. Mansveld