



Overzicht van stemmingen in de Tweede Kamer

afdeling **Inhoudelijke Ondersteuning**

aan De leden van de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken en de Hoge Colleges van Staat / Algemene Zaken en Huis van de Koning (BZK/AZ)

datum 3 juli 2014

Betreffende wetsvoorstel:

33659

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

Eindstemming wetsvoorstel

Het wetsvoorstel is op 3 juli 2014 aangenomen door de Tweede Kamer. CDA, Groep Bontes/Van Klaveren, VVD, Van Vliet, 50PLUS/Baay-Timmerman en PvdA stemden voor.

Aangenomen amendement

Artikel X, onderdeel C

12 (Segers) over een voorhangprocedure voor het aanwijzen van gebieden waarvoor een bij gemeenschappelijke regeling ingesteld openbaar lichaam bevoegd is tot het verlenen, wijzigen, of intrekken van concessies voor openbaar vervoer, anders dan openbaar vervoer per trein

Dit amendement regelt een voorhangprocedure voor het aanwijzen van gebieden waarvoor een bij gemeenschappelijke regeling ingesteld openbaar lichaam bevoegd is tot het verlenen, wijzigen, of intrekken van concessies voor openbaar vervoer, anders dan openbaar vervoer per trein. Deze voorhangprocedure geldt ook bij het aanpassen van de begrenzing van deze gebieden, de zogenaamde vervoerregio's. Hiermee wordt gegarandeerd dat de Tweede Kamer zich kan uitspreken over mogelijke toekomstige

Amendementen zijn in volgorde van stemming - op artikelnummer - weergegeven: allereerst de aangenomen en/of overgenomen amendementen, vervolgens de verworpen of ingetrokken amendementen en tenslotte eventuele moties. Vervangen amendementen zijn d.m.v. een → aangegeven: bijv. 7 → 8 → **20**. Amendement nr. 7 is vervangen door amendement nr. 8, dat op zijn beurt vervangen is door amendement nr. 20. De vette notatie van het stuknummer geeft aan dat dit het definitieve amendement is. De stemmingslijsten worden gemaakt op basis van de ongecorrigeerde draad van de vergadering.



uitbreiding of inkrimping van de omvang van vervoerregio's, respectievelijk het aanwijzen van nieuwe vervoerregio's.

Aangenomen: Tegen: Groep Bontes/Van Klaveren.

Verworpen amendementen

Diverse artikelen

17 → 19 (Segers) dat regelt dat voor wat betreft verkeer en vervoer wordt aangesloten bij de bestuurlijke hoofdstructuur

De in het wetsvoorstel voorgestelde vervoerregio is een extra bestuur op regionaal niveau en materieel zelfs een extra bestuurslaag. Dit is een inbreuk op de bestuurlijke hoofdstructuur en compliceert de taak- en verantwoordelijkheidsverdeling tussen de bestuurslagen. Bovendien is er zo geen democratisch gekozen orgaan met budgetrecht, terwijl de provincies dat wel hebben via de Provinciale Staten en gemeenten via de gemeenteraden. Het is uiteraard van belang dat er een goede samenwerking tot stand komt in de grootstedelijke regio's. Provincies verplichten zich daartoe binnen de bestaande kaders van de Planwet verkeer en vervoer.

Met dit amendement wordt daarom voorgesteld het wetsvoorstel aan te passen zodat wordt aangesloten bij de bestuurlijke hoofdstructuur. De vorming van vervoerregio's wordt hierbij niet uitgesloten maar wordt niet meer verplicht en ook niet per algemene maatregel van bestuur aangewezen. Eventuele regionale samenwerking dient dan te gebeuren op basis van een vrijwillige samenwerking tussen gemeenten en provincies. De bevoegdheid voor het vaststellen van een regionaal verkeer- en vervoerplan op basis van de huidige Planwet verkeer en vervoer en de bevoegdheid voor de concessieverlening op grond van artikel 20 van de Wet Personenvervoer 2000 wordt daarom in dit amendement gelegd bij de provincies. De provincies kunnen deze bevoegdheid delegeren aan vervoerregio's op basis van de wet gemeenschappelijke regelingen of delegeren aan gemeenten. Dit laatste gebeurt nu al in Flevoland waar de gemeente Almere verantwoordelijk is voor de stadsconcessie.

Uitzondering wordt in dit amendement gemaakt voor de stadsconcessies van Amsterdam, Rotterdam en Den Haag omdat deze drie steden de enige steden in Nederland zijn met een eigen vervoersbedrijf en een concessie van een dusdanige omvang dat afzonderlijke aanbesteding van de stadsconcessie mogelijk is. Daarom krijgen deze gemeenten voor deze stadsconcessies de bevoegdheid voor het verlenen van de concessie. Het is niet nodig dit ook te regelen voor het verkeer- en vervoerplan aangezien gemeenten die plicht al hebben op grond van artikel 8 van de Planwet verkeer en vervoer. Artikel 16 die was bedoeld voor de vervoerregio kan daarom vervallen. Voorts regelt het amendement dat genoemde drie gemeenten de mogelijkheid krijgen deze taken te delegeren aan de provincie. Dit kunnen zijn overigens ook aan een gemeenschappelijke regeling op grond van de Wet Gemeenschappelijke Regelingen.



Dit amendement heeft ook gevolgen voor de uitkering van het Rijk. Met het wetsvoorstel worden de middelen van de Brede Doeluitkering toegevoegd aan het provinciefonds. De voorgestelde vervoerregio's rond Amsterdam en rond Den Haag-Rotterdam blijven echter middelen ontvangen via een specifieke uitkering middels de Brede Doeluitkering. Naar aanleiding van het amendement zullen deze vervoerregio's niet worden ingesteld en zullen de middelen voor deze gebieden ook worden uitgekeerd via het provinciefonds. Het deel dat nu wordt aangewend voor het stedelijk vervoersbedrijf en daarmee de 'stadsconcessie' kan eenvoudig geïsoleerd worden van de overige middelen binnen de Wgr-plus. Dit deel van het BDU-budget van de Wgr-plus kan door dit amendement via het gemeentefonds aan deze drie steden toegekend worden. De kaderstelling en het budgetrecht over deze stedelijke concessies komt hiermee bij de gemeenteraden te liggen.

Het amendement regelt derhalve dat – naast het reeds in het door het wetsvoorstel opgenomen uitgangspunt van het voorziene artikel 20, tweede lid, van de Wet personenvervoer 2000, dat gedeputeerde staten bevoegd zijn tot de concessieverlening voor openbaar vervoer, anders dan per trein – in plaats van de vervoersregio's die voorzien zijn door de regering in de Wet personenvervoer 2000 de gemeenten Amsterdam, 's-Gravenhage, en Rotterdam expliciet worden aangewezen als uitzonderingen die zelf concessiebevoegdheid over hun stadsvervoer krijgen (waarbij zij de mogelijkheid hebben deze bevoegdheid over te dragen aan gedeputeerde staten of het dagelijks bestuur van een openbaar lichaam dat is ingesteld bij gemeenschappelijke regeling).

De uitkering aan de provincies en aan de uitgezonderde gemeenten verloopt daarbij niet via de Wet BDU verkeer en vervoer (die in verband daarmee wordt ingetrokken), maar op basis van de bestaande wettelijke structuur via het Provinciefonds en het Gemeentefonds.

Voorts bevat het amendement aanpassingen die technisch verband houden met deze wijzigingen. Daarbij worden onder andere diverse verwijzingen naar (het dagelijks bestuur van) de openbare lichamen aangepast naar verwijzingen naar (het college van burgemeester en wethouders) van de betrokken gemeenten.

Ten slotte wordt in het amendement in verband met de wijzigingen het overgangsrecht aangepast. Daarbij worden de vroegere bijdragen van de plusregio's krachtens artikel XXV verdeeld over gemeenten en provincies. Verder wordt in het kader van het overgangsrecht in artikel XXVI bepaald dat de door de plusregio's verleende concessies die (mede) betrekking hebben op Amsterdam, Den Haag en Rotterdam worden geacht te zijn verleend door die betrokken gemeenten en de betrokken provincies gezamenlijk, en in artikel XXVII een overeenkomstige regeling getroffen voor de betrokken regionale verkeer- en vervoerplannen.

Verworpen. Voor: de PVV, de ChristenUnie, de SGP, 50PLUS/Klein, D66, GroenLinks, de PvdD en de SP.



Artikel X, onderdeel C

14 (Schouw en Van Raak) dat regelt dat de openbare lichamen die bevoegd worden tot het verlenen, wijzigen of intrekken van concessies voor het openbaar vervoer een sterke democratische basis hebben

Dit amendement regelt dat de openbare lichamen die bevoegd worden tot het verlenen, wijzigen of intrekken van concessies voor het openbaar vervoer een sterke democratische basis hebben. Voor het aanwijzen van het dagelijks bestuur van een openbaar lichaam is niet langer vereist dat het openbaar lichaam is ingesteld bij gemeenschappelijke regeling, maar dat het vertegenwoordigend orgaan van dat lichaam gekozen is op basis van algemene en directe verkiezingen. Daarmee kan zowel een gemeente worden aanwezen als een openbaar lichaam ingesteld bij gemeenschappelijke regeling mits die aan de gestelde voorwaarde voldoet. Op dit moment voldoet van deze twee alleen de gemeente aan die voorwaarde. Hiermee wordt voorkomen dat beslissingsbevoegdheid en financiële middelen buiten directe democratische controle raken. De hoofdstructuur van Rijk, provincie en gemeente dient immers het uitgangspunt te zijn. Wanneer dat niet mogelijk is, hoort de hulpstructuur goed democratisch ingekaderd te zijn om de overdracht van bevoegdheden en middelen te rechtvaardigen. Door de voorwaarde voor het aanwijzen per algemene maatregel van bestuur daarop inhoudelijk vorm te geven (in plaats van het puur procedurele «bij gemeenschappelijke regeling ingestelde»-criterium) wordt daaraan bijgedragen.

Verworpen. Voor: de PVV, de ChristenUnie, de SGP, 50PLUS/Baay-Timmerman, 50PLUS/Klein, D66, GroenLinks, de PvdD en de SP.

Artikel X, onderdeel C

13 (Schouw en Van Toorenburg) over het regelen van voorwaardelijke delegatie bij de op basis van artikel 20, derde lid, van de Wet personenvervoer 2000 vast te stellen algemene maatregelen van bestuur

Dit amendement regelt een zware voorhangprocedure. De delegatie aan de regering om per algemene maatregel van bestuur wordt voorwaardelijk vormgegeven. Aanwijzing 42 van de Aanwijzingen voor de regelgeving geeft een – voor het parlement niet-verbindend – kader voor het gebruik van deze vorm van geclausuleerde delegatie. Zij kan worden toegepast «indien in het algemeen voor de regeling van een materie kan worden volstaan met een lagere regeling, maar het wenselijk is de mogelijkheid open te houden dat in bepaalde gevallen voor de totstandkoming de wetsprocedure wordt gevolgd».

Aangezien de uitzondering die in artikel 20 lid 2 van de Wet personenvervoer 2000 gecreëerd wordt de bevoegdheid van provincies om concessies voor openbaar vervoer te verlenen, wijzigen of intrekken geheel kan uithollen, wordt er mogelijk een bedrag van 1,8 tot 2 miljard euro (hetgeen jaarlijks in het BDU-fonds ten behoeve van verkeer en vervoer aan de provincies en plusregio's omgaat) potentieel duurzaam buiten het bereik van een direct gekozen volksvertegenwoordiging gebracht. Een oordeel van de wetgever kan daarover zeer gewenst zijn.



Voorts gaf de Afdeling advisering van de Raad van State aan dat de provincie bij de vervoerregio in de noordvleugel nauwelijks haar toezichhoudende taak zal kunnen uitoefenen vanwege de spreiding over het grondgebied van twee provincies. In de zuidvleugel is, volgens de Raad van State, bevoegdheidsconcurrentie tussen de vervoerregio en de provincie zelfs «bijna onafwendbaar». Dit vanwege de omvang van de voorgenomen vervoerregio (twee-derde van het aantal inwoners van de provincie Zuid-Holland).

Dergelijke vraagstukken over bestuurlijke inrichting en bevoegdheidsconcurrentie dienen in samenhang gezien te worden en niet per algemene maatregel van bestuur deels te kunnen worden doorkruist zonder dat het parlement daarover zeggenschap heeft.

Verworpen. Voor: de PVV, het CDA, de SGP, 50PLUS/Baay-Timmerman, 50PLUS/Klein, D66, GroenLinks, de PvdD en de SP.

Artikel X, onderdeel E

16 (Segers) over o.a. adviesrechten voor gemeenten van het grondgebied waarop een vervoersconcessie van invloed is

Met het wetsvoorstel om de plusregio's af te schaffen rond de steden Arnhem-Nijmegen, Enschede en Eindhoven wordt de provincie verantwoordelijk voor de concessies voor openbaar vervoer. Hiermee worden provincies verantwoordelijk voor het beheer van openbaar vervoerconcessies in alle grote steden in Nederland, met uitzondering van de steden in de nieuw op te richten vervoerregio's.

Tegelijkertijd zijn het juist de steden die binnen de provincies kampen met de grootste bereikbaarheidsproblemen. De grootste groeikansen voor het regionale OV liggen ook in deze stedelijke gebieden. In gemeenten is bovendien veel kennis aanwezig over het gewenste lokale OV-aanbod en de beoordeling van de kwaliteit van het openbaar vervoer. Ten slotte zijn gemeenten opdrachtgever van het WMO-vervoer, het leerlingenvervoer en het collectief vraagafhankelijke vervoer. Door een goede integratie met het reguliere openbaar vervoer zijn veel synergievoordelen te behalen.

Hierbij past een blijvende actieve rol van met name de grote steden bij de OV-concessies. Provincies kunnen dit doen door het delegeren van een deel van hun bevoegdheden zoals door de provincie Flevoland is gedaan. Dit is echter een vergaand instrument wat vanuit de gewenste schaalgrootte voor concessiebeheer niet altijd wenselijk is. Een andere mogelijkheid is het versterken van de rol van de gemeenten van onderop middels een wettelijk adviesrecht.

Dit amendement regelt daarom allereerst dat naast consumentenorganisaties ook de gemeenten die het betreffen, dat wil zeggen de gemeenten van het grondgebied waarop de concessie van invloed is, adviesrecht krijgen op het programma van eisen van de provincie voor concessies voor regionaal openbaar vervoer.



Ook wordt met dit amendement geregeld dat naast consumentenorganisaties ook gemeenten binnen een regionaal concessiegebied jaarlijks advies kunnen uitbrengen over dienstregeling, tarieven en overige in de concessie geregelde onderwerpen.

Ten derde wordt geregeld dat consumentenorganisaties en gemeenten ook advies kunnen uitbrengen over tussentijdse substantiële wijzigingen van de dienstregeling. Momenteel wordt hiervoor vaak wel advies gevraagd aan consumentenorganisaties, maar dit is niet formeel geregeld. Bij AMvB kunnen conform artikel 31, derde lid, die met dit amendement ongewijzigd blijft, nadere regels worden gesteld over wat moet worden verstaan onder substantiële wijzigingen van de dienstregeling. Hierbij moet worden gedacht aan het schrappen of toevoegen van lijnen, het vervallen van aansluitingen of het aanpassen van frequenties, maar niet wijzigingen die slechts gaat om kleine wijzigingen in vertrektijden. Kleine wijzigingen kunnen hierdoor ook na deze aanpassing snel worden doorgevoerd.

Verworpen. Voor: de PVV, het CDA, de ChristenUnie, de SGP, 50PLUS/Baay-Timmerman, 50PLUS/Klein, D66, GroenLinks, de PvdD en de SP.

Invoegen artikel XXVIIIa

15 (Segers) over een evaluatie van de artikelen IX, X en XI van het [wetsvoorstel](#)

Met de artikelen IX, X en XI van het wetsvoorstel worden vervoerregio's opgericht rond de steden Amsterdam-Almere en Den Haag-Rotterdam. Hiermee wordt beoogd tegemoet te komen aan enerzijds de behoefte tot het terugdringen van de bestuurlijke drukte en anderzijds het oplossen van de complexe verkeers- en vervoersvraagstukken rond de grote steden op een voldoende groot schaalniveau. Dit amendement voorziet in een evaluatiebepaling voor dit onderdeel van het wetsvoorstel. Zo komt er een evaluatiemoment waarin het Rijk met decentrale overheden en reizigersorganisaties kan bezien of de gewenste effecten met de vervoerregio's zijn bereikt. Hierbij kan onder meer aandacht worden besteed aan vraagstukken rond de democratische legitimatie, financiering en de begrenzing van de vervoerregio's.

Verworpen. Voor: de PVV, het CDA, de ChristenUnie, de SGP, 50PLUS/Baay-Timmerman, 50PLUS/Klein, D66, GroenLinks, de PvdD en de SP.

Motie

18 (Schouw en Van Toorenburg) over grondig evalueren van vervoerregio's

Verworpen. Voor: de PVV, het CDA, de ChristenUnie, de SGP, 50PLUS/Baay-Timmerman, 50PLUS/Klein, D66, GroenLinks, de PvdD en de SP.