

## **De Gemeenschappelijke Regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag vanuit juridisch perspectief**

### **Inleiding**

In deze notitie wordt vanuit juridisch perspectief commentaar geleverd op en worden vragen gesteld naar aanleiding van het concept voor de Gemeenschappelijke Regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag (GR MRDH, versie ter besluitvorming aan de beoogde deelnemers aangeboden op 17 april 2013).

De tekst van de notitie bestaat uit een drietal onderdelen. In het eerste onderdeel wordt aandacht gevraagd voor elementen uit de regeling waarvan het (niet alleen om juridische redenen) aan te bevelen is deze nadrukkelijk af te wegen bij het besluit om de regeling aan te gaan. Het middelste deel van de notitie bevat een schets van diverse in de concept gemeenschappelijke regeling gekozen oplossingen, die bij de besluitvorming over de regeling aandacht verdienen. De notitie wordt besloten met technische vragen en opmerkingen naar aanleiding van de aangeboden stukken. Hoewel dit deel van de notitie voor de besluitvorming over de gemeenschappelijke regeling wellicht minder interessant is, blijkt uit het aantal te maken opmerkingen dat aan de regeling in haast vorm is gegeven

Bij de teksten die in het kader van de besluitvorming over de GR MRDH zijn verstrekt bevindt zich eveneens de concept Instellingsverordening Vervoersautoriteit Rotterdam Den Haag 2014. Het commentaar op deze conceptverordening is verwoord in het laatste deel van deze notitie. Voor het instellen van de Vervoersautoriteit (zijnde een bestuurscommissie) is op grond van artikel 25 lid 2 van de Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr) toestemming van de raden van alle deelnemende gemeenten vereist. Men mag er dan ook vanuit gaan dat deze verordening nogmaals aan de gemeenteraden zal worden aangeboden. Daarbij geldt dan wel de beperking dat de gemeenteraden hun toestemming aan het instellen van een bestuurscommissie alleen kunnen onthouden wegens strijd met het recht of het algemeen belang.

### **Afwegingen bij het aangaan van de regeling**

#### *Wet afschaffing plusregio's*

Uitgangspunt in de tekst van de regeling is,<sup>1</sup> dat de Wet afschaffing plusregio's al in werking is getreden. Het betreffende wetsontwerp moet echter nog bij de Tweede Kamer ingediend worden. Weliswaar is het streven van de minister van BZK er op gericht om dat dit voorjaar te doen en is het zijn bedoeling dat de wet per 1 januari 2014 in werking treedt,<sup>2</sup> maar er is nog geen zekerheid dat (en met welke inhoud) de Wet afschaffing plusregio's er komt. De afschaffing van de plusregio's is een van de grondslagen voor de samenwerking in het kader van de GR MRDH. Het is daarom aan te bevelen het aangaan van de regeling (door middel van het formuleren van een opschortende voorwaarde) afhankelijk te stellen van het tot stand komen en in werking treden van de Wet afschaffing plusregio's.

---

<sup>1</sup> Pagina 1, onder 'Gelet op:'....

<sup>2</sup> Nota bestuur in samenhang: De bestuurlijke organisatie in Nederland, 28 maart 2013, p. 2.

### *Brede doeluitkering Verkeer en Vervoer*

In de Nota bestuur in samenhang wordt geschreven, dat de minister van BZK binnenkort met een definitief voorstel wil komen over onder andere de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer. In dit voorstel zal ook duidelijkheid worden gegeven over de vormgeving van de beoogde vervoerregio's. Een interessant detail in de nota is daarbij de zin waarin staat dat het kabinet de provincies in staat wil stellen 'te excelleren op hun kerntaken: ruimte, verkeer en vervoer, regionale economie en natuur' (p.13). Ook ten aanzien van de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer zijn er derhalve nog onzekerheden. Het verdient daarom eveneens aanbeveling om het aangaan van de regeling afhankelijk te stellen van de opschortende voorwaarde dat (bevoegdheden op het gebied van) de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer voor deze regio aan de GR MRDH toegewezen worden.

### *Positie provincie Zuid-Holland*

De provincie Zuid-Holland heeft aangegeven niet in de gemeenschappelijke regeling te willen participeren. De provincie wordt niettemin in de regeling opgevoerd als ware zij wel deelnemer. Praktisch gezegd komt dit er op neer, dat een overeenkomst wordt aangegaan waarin een partij wordt genoemd die heeft aangegeven niet bij deze overeenkomst betrokken te willen zijn. Dit is (niet alleen) vanuit juridisch perspectief heel vreemd. Gezien het feit dat voor het aangaan van de regeling gelijklopende besluiten van de deelnemers nodig zijn, is het bovendien een beletsel voor het tot stand komen ervan als de provincie wel als deelnemer wordt genoemd maar niet besluit om mee te doen. Verder 'klopt' een aantal bepalingen in de regeling niet meer als de provincie niet deelneemt. Hoe kan bijvoorbeeld in dat geval het algemeen bestuur bestaan uit 29 leden? Kortom, als de provincie Zuid-Holland er definitief vanaf ziet om aan GR MRDH deel te nemen, zullen de verwijzingen naar de provincie (en de Provinciewet) uit de regeling en de diverse toelichtingen moeten worden geschrapt.

### *Financiële consequenties GR MRDH*

Het gegeven dat geen begroting bij het voorstel is gevoegd laat (te) veel in het ongewisse over de financiële gevolgen die deze gemeenschappelijke regeling voor de partijen zal hebben. Het is daarmee in juridische termen onvoldoende bepaald waartoe partijen zich (financieel) verbinden. De mededeling dat de GR MRDH niet meer zal gaan kosten dan de Stadsregio Rotterdam respectievelijk het Stadsgewest Haaglanden geeft niet voldoende houvast. Ten eerste wordt hieromtrent geen juridisch afdwingbare garantie afgegeven. Ten tweede is niet duidelijk welk deel van het takenpakket van de Stadsregio/het Stadsgewest nog zal overblijven voor de gemeenten. Voor taken die uitgevoerd zullen moeten blijven worden (door gemeenten zelfstandig of in nieuw te vormen samenwerkingsverbanden) zullen de gemeenten ook betalen. Het is dus onzeker of de betalingen voor de GR MRDH en voor de overblijven taken de kosten voor de Stadsregio en het Stadsgewest niet zullen overstijgen.

Hoeveel het beroep op ambtelijke ondersteuning vanuit de gemeenten (artikel 5:2 lid 2 van de regeling) zal kosten is eveneens onbepaald. Het algemeen bestuur regelt de voorwaarden waaronder deze ambtelijke bijstand verleend gaat worden (het door de deelnemers te onderschrijven kader dat wordt genoemd in besluit 3.2 van het (model) raadsbesluit staat als zodanig niet in de regeling). De

aangegeven richting is dat de gemeenten de kosten van de inzet van eigen capaciteit opvangen in de gemeentebegroting,<sup>3</sup> maar daarmee is over de omvang van deze kosten nog niets gezegd.

Omdat vooraf niet is bepaald wat de consequenties van het eventueel uit de regeling treden zullen zijn, is ook dit element een ongewisse factor.

Verder is in artikel 3:5 in ruime bewoordingen bepaald, dat de GR MRDH diensten kan verrichten ten behoeve van andere overheden en instellingen waarin zij zitting heeft. Het algemeen bestuur beslist of en tegen welke kostenverrekening en overige voorwaarden tot deze dienstverlening wordt overgegaan. Het is niet duidelijk wat de reikwijdte zal zijn van de invulling van deze bevoegdheid en wat dit eventueel voor gevolgen zal hebben voor de omvang van de organisatie van de GR MRDH en de financiën.

Terzijde wordt opgemerkt, dat in de algemene toelichting bij de GR MRDH wordt geschreven (p. 11) dat de ambtelijke organisatie van de Vervoersautoriteit groter zal zijn dan de - strategische - kern van de GR MRDH. Dat de organisatie van de Vervoersautoriteit wordt betaald uit de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer en aanvullende middelen, neemt niet weg dat de omvang van deze organisatie onduidelijk is en hoogstens via (een zienswijze op) de begroting aan de orde gesteld kan worden.

Als voor dit moment de financiële onduidelijkheden acceptabel geacht worden, zou ter voorkoming van onverwacht hoge kosten voor de deelnemers kunnen worden bepaald dat - in afwijking van artikel 2:3 lid 3 - de eerste begroting van de GR MRDH alleen met een unaniem besluit door het algemeen bestuur kan worden vastgesteld.

## **Aandachtspunten**

### *Democratische legitimatie*

Bij artikel 2:1 van de regeling wordt in de artikelsgewijze toelichting gesteld dat met deze bepaling klip en klaar is, dat de democratische legitimatie van de besluitvorming een kernwaarde is in de Metropoolregio. Betoogd wordt ook, dat de koppositie van de raden en provinciale staten wordt ingevuld en dat zeker wordt gesteld dat democratische legitimatie en transparantie uitgangspunten van de juridische basis van de metropoolsamenwerking zijn.

Op het punt van de positie van de deelnemers onderscheidt de GR MRDH zich vooral van veel andere gemeenschappelijke regelingen door de zienswijzenprocedure die op grond van artikel 2:1 lid 2 e.v. moet worden doorlopen ten aanzien van diverse voorgenomen besluiten van het algemeen bestuur en de Vervoersautoriteit. Het moge zo zijn dat de zienswijzenprocedure de 'juridisch zwaarst mogelijke variant' is van het vooraf betrekken van gemeenteraden bij de besluitvorming in een gemeenschappelijke regeling (p. 8 algemene toelichting), welke invloed de zienswijzen zullen hebben is niet duidelijk. Uit de ervaringen met het inbrengen van zienswijzen naar aanleiding van de begrotingen van gemeenschappelijke regelingen blijkt, dat dit niet op voorhand een krachtig middel is.

---

<sup>3</sup> Samenvatting voor het bestuursforum van de rapportage van de Werkgroep Organisatie MRDH (8 maart 2013), p. 2.

Verder geven de stemverhouding in het algemeen bestuur (de gemeenten Rotterdam en Den Haag brengen 84 stemmen uit, de andere 22 gemeenten 117), de sterke positie van de gemeenten Rotterdam en Den Haag in het dagelijks bestuur en als roulerend voorzitter van zowel de GR MRDH als van de Vervoersautoriteit een indicatie van de machtsverhoudingen die binnen de Metropoolregio zullen gelden. Alles overziende kan men zich dan ook afvragen of de democratische legitimatie in de GR MRDH heel veel meer is gewaarborgd dan dit in andere gemeenschappelijke regelingen het geval is.

#### *Belang GR MRDH*

Op het eerste gezicht lijkt het vakgebied waarop de Metropoolregio taken zal vervullen redelijk bepaald (verkeer en vervoer en verbetering van het economische vestigingsklimaat zoals beschreven in artikel 3:1 lid 1a). Echter, via de vaststelling door het algemeen bestuur (artikel 3:2 van de regeling) wordt ook de Strategische Agenda expliciet onderdeel van (de werkzaamheden van) de Metropoolregio. In de Strategische Agenda wordt de rol van de Metropoolregio ambitieus neergezet. Men kan zich afvragen of werkelijke taken en na te streven ambities in de praktijk goed te scheiden zullen zijn. Het takenpakket van de Metropoolregio zou daarom met de uitvoering van de Strategische Agenda wel eens omvangrijker kunnen worden dan men op grond van artikel 3:1 van de regeling zou denken (met alle financiële consequenties van dien). Of en, zo ja, in hoeverre de deelnemers via het geven van een zienswijze op de Strategische Agenda nog invloed op de omvang van dit takenpakket zullen kunnen uitoefenen staat niet vast.

#### **Technische vragen en opmerkingen, artikelsgewijs**

Met betrekking tot diverse artikelen in de concept gemeenschappelijke regeling en in de verordening betreffende de Vervoersautoriteit is nog een taalkundige en regeltechnische slag nodig. In dit kader worden hieronder eerst een aantal opmerkingen en vragen geformuleerd bij de concepttekst van de gemeenschappelijke regeling en de hierop gegeven (algemene en artikelsgewijze) toelichting. Daarna volgen enkele opmerkingen en vragen naar aanleiding van het concept voor de Instellingsverordening Vervoersautoriteit Rotterdam Den Haag (die overigens zal worden vastgesteld door het Algemeen bestuur van de GR MRDH, maar waarover de gemeenteraden thans wel hun opvattingen kunnen doen blijken).

#### *Concept Gemeenschappelijke Regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag*

- P. 1, overwegingen,
  - o 2<sup>e</sup> gedachtestreepje: *die* Metropoolregio zou moeten zijn *de* Metropoolregio.
  - o 4<sup>e</sup> gedachtestreepje: de zin wordt niet afgemaakt.
  
- Artikel 1:1
  - o Algemeen: diverse begrippen die in de regeling worden gebruikt zijn niet in artikel 1:1 gedefinieerd, terwijl ze geen vastomlijnde/duidelijke betekenis hebben. Dit geldt onder andere voor de begrippen portefeuillehouder (art 2:3 lid 1), het Besluit VA (artikel 3:4 lid 1), overheden (artikel 3:5 lid 1) en deelnemer(s) (artikel 3:5 lid 2). Verder is niet helemaal duidelijk waarom in de regeling afwisselend wordt gesproken

over 'bestuursorganen die aan de regeling deelnemen' (bijvoorbeeld in artikel 6:1 lid 1) en 'deelnemer(s)' (bijvoorbeeld in artikel 6:2 lid 3).

- Lid 1 c zou moeten luiden: *colleges: het college van gedeputeerde staten van de provincie en de colleges van burgemeester en wethouders van de gemeenten.*
- Lid 1 i zou moeten luiden: *vertegenwoordigende organen: provinciale staten van de provincie en de gemeenteraden van de gemeenten.*
- Lid 1 j: aan het slot van de zin moet 'en ' geschrapt worden.
- Lid 2: het laatste gedeelte van de eerste zin zou moeten luiden: .... *in plaats van de hieronder als eerste genoemde bestuursorganen het daarachter genoemde bestuursorgaan:*

- Artikel 1:2

- Lid 1 en lid 2: in dit artikel en in de rest van de regeling is de naam van het openbaar lichaam niet consequent gebruikt: Metropoolregio of (bij voorkeur) Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

- Artikel 2:1

- Algemeen: volgens de artikelsgewijze toelichting op artikel 2:1 gaat het in casu om belangrijke besluiten die worden genomen door het algemeen bestuur. Moet gezien het feit dat het algemeen bestuur bevoegdheden aan het dagelijks bestuur kan overdragen, de zienswijzenprocedure ook niet op belangrijke besluiten van het dagelijks bestuur van toepassing verklaard worden?
- Lid 2, tweede zin aanhef, zou moeten luiden: Tot *belangrijke* besluiten worden in ieder geval gerekend *besluiten over*:
- Eveneens lid 2: er wordt geen zienswijze gevraagd naar aanleiding van het besluit van het algemeen bestuur om een verordening vast te stellen. Er zal dus bijvoorbeeld geen zienswijze worden gegeven bij de subsidieverordening in het kader van verkeer en vervoer (art. 3:4 lid 2), bij de verordening met betrekking tot de ambtelijke organisatie van de GR MRDH (art. 5:2 lid 1) of bij de Instellingsverordening Vervoersautoriteit Rotterdam Den Haag 2014. Omdat het hier kan gaan om voor de deelnemers belangrijke besluiten, is het de vraag waarom het vaststellen van verordeningen niet ook is onderworpen aan de zienswijzenprocedure.
- Lid 2 b: het werkplan bedoeld in artikel 3:2 *derde* lid.
- Lid 2 c: het overdragen van bevoegdheden....bedoeld in artikel 3:3, *eerste* lid.
- Eveneens lid 2c: waarom kan bij de overdracht van bevoegdheden door het algemeen bestuur aan het dagelijks bestuur wel een zienswijze worden gegeven, bij de overdracht van bevoegdheden aan de voorzitter niet?
- Lid 2 j: gezien het feit dat in artikel 4:1 lid 1 behalve de begroting ook investeringsplannen genoemd worden, is het consequent om de investeringsplannen ook hier te noemen (aldus ook de algemene toelichting bij de regeling, p. 3).
- Lid 3, 2<sup>e</sup> zin: gaat het nu om zienswijzen of om gevoelens en bezwaren?
- Lid 3 in combinatie met lid 4: als het voorgenomen besluit inderdaad acht weken voor de beraadslaging/besluitvorming wordt verzonden kunnen de vertegenwoordigende organen dan inderdaad tot de dag van de besluitvorming door

het algemeen bestuur een zienswijze indienen? Dan kan er toch niets meer met die zienswijze gedaan worden?

- Lid 6: als artikel 2:3 tweede lid (verzenden stukken acht weken voor beraadslaging en besluitvorming in algemeen bestuur) niet van toepassing is als de zienswijzenprocedure doorlopen wordt, welke termijn geldt dan wel?
- Artikel 2:3
  - Algemeen: moeten de zittingsduur en functionele eisen ten aanzien van de (plaatsvervangende) leden van het algemeen bestuur en het dagelijks bestuur niet in de regeling worden benoemd? Nu staat daar alleen iets over in de artikelsgewijze toelichting op artikel 2:3.
  - Lid 5: anders dan staat vermeld op p. 8 van de algemene toelichting is in de regeling geen actieve informatieplicht opgelegd aan de leden van het algemeen bestuur.
  - Eveneens lid 5: de leden van het algemeen bestuur die verplicht zijn aangewezen zullen niet kunnen worden ontslagen als lid van het algemeen bestuur. Zij zullen alleen door hun gemeenteraden uit hun gemeentelijke functie kunnen worden ontslagen.
- Artikel 2:5
  - Lid 4: wat is de sanctie als het algemeen bestuur het vertrouwen in de voorzitter verliest?
- Artikel 2:6
  - Waarom is voor het dagelijks bestuur geen informatie- en verantwoordingsplicht jegens het algemeen bestuur geregeld? Vergelijk artikel 16 Wgr.
  - Is ontslag van een lid van het dagelijks bestuur niet mogelijk?
  - Het in de artikelsgewijze toelichting op dit artikel genoemde derde lid bestaat niet in de regeling.
  - Op diverse plaatsen in de algemene toelichting wordt geschreven dat het dagelijks bestuur in relatie tot het algemeen bestuur vooral moet worden gezien als het presidium in relatie tot de gemeenteraad. Dit past niet bij artikel 1:1 lid 2 van de regeling, waarin staat dat dagelijks bestuur het equivalent is van het college van burgemeester en wethouders.
- Artikel 2:7
  - Lid 4 en 5: staan ook in artikel 5 van de Verordening Vervoersautoriteit.
- Artikel 3:3
  - Lid 3: zoals blijkt uit de artikelsgewijze toelichting op artikel 3:3 is het de bedoeling dat de (detaillering) van de bevoegdheden van het dagelijks bestuur door het algemeen bestuur worden geregeld in een verordening. Daarbij wordt gesteld dat op deze verordening de zienswijzenprocedure van artikel 2:1 lid 2 e.v. van toepassing is. Waar staat dit in de regeling?

- Artikel 3:4
  - o Lid 2: is 'een subsidieverordening in het kader van verkeer en vervoer' wel voldoende duidelijk omschreven? Kan dit niet van alles zijn?

- Artikel 3:5

Als de GR MRDH voor meer dan 10% van de tijd werkzaamheden gaat verrichten voor anderen dan de deelnemers, moet zij bij het verlenen van opdrachten zelf voldoen aan de regels van de aanbestedingswetgeving.

- Artikel 3:7

- o Lid 1: is het niet overbodig om te bepalen dat aan de Metropoolregio alle bevoegdheden toekomen die het lichaam al van rechtswege heeft?
- o Lid 2 (sub b): is het niet vreemd om te bepalen dat de Metropoolregio bevoegd is tot het vertegenwoordigen van de Metropoolregio?

- Artikel 4:1

- o Lid 1: 'geldt' zou moeten zijn 'gelden'.

- Artikel 5:2

- o Lid 2, 1<sup>e</sup> zin zou moeten luiden: .... met in achtneming van het bepaalde *in de verordening bedoeld* in het eerste lid ....

- Artikel 5:3

- o Lid 1: moet de tweede keer 'regeling' niet zijn 'verordening'?

- Artikel 6:1

- o Lid 1: Kunnen 'gemeentebesturen' wel toetreden?
- o Lid 2: is 'regelt de gevolgen van de toetreding' en 'kan aan de toetreding gevolgen verbinden' niet min of meer hetzelfde?

- Artikel 6:1 en artikel 6:2

Waarom wordt in artikel 6:1 lid 1 verwezen naar 'alle bestuursorganen die aan deze regeling deelnemen' en worden in artikel 6:2 lid 1 provinciale staten, etc. etc. apart benoemd?

- Artikel 6:2

- o Lid 1: achter 'burgemeester' loopt de zin niet goed door.
- o Lid 2: moet 'slechts' niet zijn 'voor het eerst'?

- Artikel 7

In artikel 7 wordt op diverse plaatsen gesproken over provinciebestuur en gemeentebestuur. Het gaat echter toch steeds om bestuursorganen die aan de regeling deelnemen?

Moet in de regeling niet ook worden bepaald:

- Mogelijkheid voor (plaatsvervangende) leden van het algemeen bestuur om ontslag te nemen.
- Taken en bevoegdheden dagelijks bestuur in hoofdlijn (zal nu volgens de artikelsgewijze toelichting op artikel 3:3 in een verordening geregeld worden).
- Taken en bevoegdheden voorzitter.
- Minimum aantal vergaderingen per jaar algemeen en dagelijks bestuur en initiatiefrecht tot het bijeenroepen van een vergadering.
- Openbaarheid/beslotenheid vergaderingen en onderwerpen waaromtrent in een besloten vergadering geen besluitvorming mogelijk is.
- Aanwezigheid secretaris in vergaderingen algemeen en dagelijks bestuur, ondertekening stukken door de secretaris.
- Expliciete beperking van de bevoegdheden die aan het dagelijks bestuur overgedragen kunnen worden (zoals het vaststellen van de Strategische Agenda, etc.).
- (Procedurele) vereisten financiële stukken.

#### *Concept Instellingsverordening Vervoersautoriteit Rotterdam Den Haag 2014*

- Algemeen:
  - o De toelichting op de Verordening Vervoersautoriteit bevindt zich niet bij de op 17 april 2013 toegezonden stukken.
  - o De titel van de verordening zou moeten luiden: Instellingsverordening Vervoersautoriteit Rotterdam Den Haag 2014 (zie p. 10 van de algemene toelichting op de GR MRDH).
  - o Ook de verordening loopt vooruit op de nog niet bestaande Wet afschaffing plusregio's.
  - o Wat is precies het Besluit VA? Bestaat dit besluit al?
  - o Waarom staat er een dubbele punt achter de artikelnummers?
- Tekst onder 'Overwegende dat'
  - o 2<sup>e</sup> zin: .... overeenkomstig artikel 25 vierde lid, van de Wet gemeenschappelijke regelingen....
- Artikel 1
  - o Algemeen: enkele begrippen die in de verordening worden gebruikt zijn niet in artikel 1 gedefinieerd, terwijl ze geen vastomlijnde/duidelijke betekenis hebben. Dit geldt onder andere voor de begrippen algemeen bestuur (artikel 3 lid 3) en dagelijks bestuur (artikel 3 lid 5).
  - o Lid 1 b zou moeten luiden: *colleges: het college van gedeputeerde staten van de provincie en de colleges van burgemeester en wethouders van de gemeenten.*
  - o Lid 1 d: ook in de Verordening Vervoersautoriteit wordt de naam van het openbaar lichaam niet consequent gebruikt: Metropoolregio of Metropoolregio Rotterdam Den Haag.
  - o Lid 1 g: moet hier niet ook (of alleen) verwezen worden naar artikel 2 van de Verordening Vervoersautoriteit?



- Lid 1 h zou moeten luiden: *vertegenwoordigende organen: provinciale staten van de provincie en de gemeenteraden van de gemeenten.*

- Artikel 2

Moet dit artikel niet luiden: Er is een bestuurscommissie Vervoersautoriteit Rotterdam Den Haag ter behartiging van *de belangen op het gebied van verkeer en vervoer als bedoeld in artikel 3:1 van de regeling?*

- Artikel 3

- Lid 1: moet dit lid niet luiden 'Aan de Vervoersautoriteit worden overgedragen de bevoegdheden genoemd in artikel 3:4 *lid 1* van de regeling? Of is het ook de bedoeling dat de Vervoersautoriteit de subsidieverordening in het kader van verkeer en vervoer vaststelt?
- Eveneens artikel 3 lid 1: in de algemene toelichting op de GR MRDH (p. 4) staat dat er middelen en bevoegdheden worden overgedragen aan de Vervoersautoriteit. Dit impliceert dat de Vervoersautoriteit ook zelf besluiten neemt (hetgeen ook blijkt uit artikel 3 lid 4 van de Verordening Vervoersautoriteit). In de zin hierna staat vervolgens dat de Vervoersautoriteit de besluitvorming door het algemeen bestuur initieert. Het laatste geldt toch slechts (heel) gedeeltelijk (zoals ten aanzien van de begroting)?
- Lid 2: .... binnen het kader van de Strategische Agenda .... en het werkplan bedoeld in artikel 3:2 *derde lid*, van de regeling.
- Eveneens lid 3: krijgt het algemeen bestuur ook afschriften van de andere besluiten van de Vervoersautoriteit? Zie ook de opmerking aan het slot van dit onderdeel over de zaken die ten aanzien van (de werkwijze van) de Vervoersautoriteit nog geregeld zouden moeten worden.
- Lid 4: weliswaar wordt in artikel 1 lid 1 i de zienswijzenprocedure beschreven, maar deze is daarmee nog niet (voorafgaand) van toepassing op besluiten van de Vervoersautoriteit. Er zou daartoe een lid (3) aan artikel 3 toegevoegd moeten worden dat bijvoorbeeld luidt: *Op belangrijke besluiten van de Vervoersautoriteit is de zienswijzenprocedure van toepassing. Tot belangrijke besluiten worden in ieder geval gerekend de besluiten die worden genoemd in artikel 2:1 lid 2 van de regeling en de besluiten die krachtens artikel 2:1 lid 5 van de regeling aan de zienswijzenprocedure worden onderworpen. De zienswijzenprocedure wordt doorlopen voordat de Vervoersautoriteit een belangrijk besluit neemt.*
- Eveneens lid 4: in artikel 2:1 lid 3 van de GR MRDH staat dat het algemeen bestuur de betreffende besluiten 8 weken voor beraadslaging /besluitvorming aan de vertegenwoordigende organen moet te sturen. Het zou duidelijker zijn om een dergelijke termijn ook in de Verordening Vervoersautoriteit te benoemen. Een vraag is hoe veel tijd het algemeen bestuur heeft om de ingebrachte zienswijzen te voorzien van een eigen zienswijze, als er geen termijn is bepaald waarbinnen de vertegenwoordigende lichamen gereageerd moeten hebben.
- Lid 5: als (op grond van artikel 3 lid 1 van de Verordening Vervoersautoriteit) de bevoegdheden genoemd in artikel 3:4 van de regeling worden overgedragen, hoort

daar dan ook niet de bevoegdheid om te besluiten tot privaatrechtelijke rechtshandelingen bij? En, is het inderdaad de bedoeling dat de gehele Vervoersautoriteit privaatrechtelijke rechtshandelingen gaat verrichten?

- Lid 6, moet de 1<sup>e</sup> zin niet luiden: De Vervoersautoriteit doet het dagelijks bestuur een voorstel *toekomen* voor het *in artikel 2 bedoelde* onderdeel verkeer en vervoer binnen de begroting van de Metropoolregio.
- Lid 6, laatste zin: als de bevoegdheden bedoeld in artikel 3:4 van de regeling aan de Vervoersautoriteit worden overgedragen, is het dan niet vreemd dat het dagelijks bestuur kan besluiten om een deel van de voorstellen van de Vervoersautoriteit niet over te nemen in de ontwerpbegroting?

- Artikel 4

- Lid 3: verdient het niet de voorkeur om het begrip secretaris te beschrijven in artikel 1 van de verordening? De secretaris wordt overigens in de regeling genoemd niet genoemd in artikel 4:1 maar in artikel 5:1.

- Artikel 6

- Lid 1: als de voorzitter en plaatsvervangend voorzitter verantwoording moet afleggen aan de Vervoersautoriteit, moeten zij de Vervoersautoriteit dan niet (ook) de informatie verstrekken die voor een juiste beoordeling van het door hen gevoerde en te voeren beleid nodig is? Dit is ruimer dan de inlichtingen die de Vervoersautoriteit nodig heeft voor de uitoefening van haar taken (vergelijk artikel 2:2 van de GR MRDH).
- Lid 2: dezelfde vraag als bij lid 1.
- Lid 3: de regeling kent geen artikel 3:1, vijfde lid.
- Lid 4: waarom worden in de eerste zin niet de begrippen 'vertegenwoordigende organen' en 'colleges' gebruikt?
- Eveneens lid 4: is er bewust voor gekozen om de leden van de Vervoersautoriteit niet ook een actieve informatieplicht op te leggen?

- Artikel 7

- Lid 2 a: moet 'of' niet zijn 'en'?

Tenslotte: waarom zijn in de verordening niet meer zaken die staan vermeld in artikel 25 lid 5 Wgr geregeld (werkwijze van de Vervoersautoriteit,<sup>4</sup> openbaarheid van de vergaderingen, voorbereiding, uitvoering en openbaarmaking besluiten, toezicht van het algemeen en het dagelijks bestuur van de GR MRDH op de uitoefening van bevoegdheden van de Vervoersautoriteit, verhouding van aan de Vervoersautoriteit overgedragen bevoegdheden tot die van het algemeen en dagelijks bestuur van de GR MRDH). De werkwijze van de Vervoersautoriteit wordt aanzienlijk transparanter als over deze onderwerpen wel regels gesteld worden.

---

<sup>4</sup> Hoe wordt bijvoorbeeld de op p. 7 van algemene toelichting op de GR MRDH genoemde dialoog met de adviescommissie voor de Vervoersautoriteit georganiseerd?