

voorstel vervangt een heel oude wet, een wet die het meer dan een eeuw heeft volgehouden. Ik zal niet zeggen dat ik hoop dat de nieuwe wet het ook meer dan een eeuw volhoudt. Dat is ook niet zo interessant. Het feit dat slechts twee sprekers er maar een paar woorden aan hebben willen wijden, terwijl het merendeel daarvan woorden van instemming waren, geeft aan dat het een goed wetsvoorstel is dat waarschijnlijk behoorlijk tijdvast zal zijn.

De heer Van den Berg heeft een opmerking gemaakt over het begrip "waterstaatswerk". Het is juist dat het moeilijk is, daarvoor een algemene definitie in de wetgeving op te nemen. Dat is nooit gelukt en waarschijnlijk is het weinig verstandig om het te doen. In alle waterstaatswetten tot nu toe is het niet gedaan. Het is denkbaar om een opsomming te geven van beheersobjecten die eronder kunnen vallen. Daarmee loop je echter het risico dat je iets vergeet of dat nieuwe ontwikkelingen er niet inpassen, zodat de wet weer moet worden gewijzigd. In het verslag is er door het CDA nogal nadrukkelijk op gewezen dat van een definitie die de pretentie heeft van algemene gelding te zijn onbedoeld een beperking zou kunnen uitgaan. Dat willen wij zeker niet. Intussen gaat het in artikel 1 van het wetsvoorstel alleen om het benoemen van de soort van werken in beheer bij het Rijk waarop de wet van toepassing is. In dat geval kan worden volstaan met het noemen van drie categorieën, namelijk water, waterkering en wegen met wat daartoe behoort. Daarnaast zijn nog andere waterstaatswerken denkbaar. Ik doe geen limitatieve opsomming. Er zijn ook rioolzuiveringsinstallaties – de heer Van den Berg sprak erover – maar die hebben wij niet in beheer. Artikel 1 geeft bepaald geen algemeen geldende begripsbepaling van "waterstaatswerken". Dat wil ik bij deze behandeling graag benadrukken.

De heer Van den Berg heeft nog gesproken over de aanpassing van de Rivierenwet aan de derde tranche van de Algemene wet bestuursrecht. Die aanpassing vormt de reden voor het indienen van de nota van wijziging. Er is nu een voorstel voor een gebundelde aanpassing, min of meer een verzamelontwerp. Dat ligt nu bij de Raad van State.

De heren Van Waning en Van den Berg hebben gevraagd naar de

bescherming van de niet-waterstaatkundige belangen, de aanverwante belangen. Ik denk dat de heer Van den Berg het juist omschreven heeft; het gaat inderdaad om zaken die mede van belang zijn en primair is wel degelijk de waterstaatkundige kant. Maar ik ben blij dat hij dit opmerkte, want op ons ministerie zijn de andere waarden, zoals de landschappelijke en de natuurhistorische waarden, overal in doorgedrongen. Ook bij de aanleg van nieuwe werken zijn wij daar volop mee bezig; ik herinner nog maar even aan de gedachtewisseling bij de behandeling van de Wet op de waterkering. En dit komt dus ook tot uitdrukking in het operationele beheer, het onderhoud en natuurlijk ook de werking van het vergunningstelsel. In soortgelijke situaties waar het waterschapsbeheer betreft, duiden wij dit aan met "de brede kijk", maar het geldt evenzeer voor het beheer van werken van Rijkswaterstaat. Het wetsvoorstel maakt dit ook nadrukkelijk mogelijk. Trouwens, het is in de Algemene wet bestuursrecht ook voorgeschreven bij het nemen van besluiten. Maar de primaire voorwaarde is dat de vergunningplichtige handeling verenigbaar is met het waterstaatswerk, dus dat sluit helemaal niet uit dat het erbij betrekken van andere belangen, waarop de heer Van Waning doelde, leidt tot daarop toegeneden beperkingen. Wij hebben daar natuurlijk in 1992, toen de wet van 1891 in die zin gewijzigd werd, ook de nodige ervaring mee opgedaan. Er zijn ook aardige voorbeelden van, zoals de beperkende voorschriften ten aanzien van het rapen van mosselzaad bij de havenhoofden van IJmuiden.

De heer Van Waning heeft nog een amendement ingediend om de vergunningplicht uit te breiden met het woordje "daaronder", zodat er ook een vergunningplicht kan zijn als het gaat om uitgebreide handelingen onder waterstaatswerken. Ik denk dat het alleen maar een verbetering is, omdat het een onderwerp is dat in de toekomst wellicht meer aandacht zal behoeven. Overigens hoop ik dat het niet al teveel aandacht zal vergen, want wij kunnen niet vanaf nu nog uitsluitend waterstaatswerken onder de grond aanleggen.

Ten slotte de aanwijzingsbevoegdheid. Ik meen dat in de nota naar aanleiding van het verslag

aangegeven is dat daar naar ons gevoelen in deze tijd echt geen behoefte meer aan bestaat. Daarom hebben wij die ook niet meer in de wet opgenomen. De tijd zal ons leren of wij daar spijt van zullen krijgen, maar het gebruik van deze bevoegdheid is al jaren nihil.

Voorzitter! Ik dank de Kamer zeer voor de steun voor dit wetsvoorstel.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

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

Daartoe wordt besloten.

---

Aan de orde is de behandeling van:  
- **het wetsvoorstel Wet advies en overleg verkeer en waterstaat (24659).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Blaauw** (VVD): Voorzitter! Na zorgvuldige bestudering van alle relevante stukken en alle informatie die ons is geworden uit diverse zijden van de samenleving, waaronder ik niet alleen het departement begrijp, moet ik zeggen dat er met dit wetsvoorstel de instelling van een adviescollege nieuwe stijl op het terrein van verkeer en waterstaat beoogd wordt dat past in het nieuwe adviesstelsel dat op 1 januari 1997 van kracht moet worden.

Voorzitter! Van belang is de vraag of datgene wat in het verleden al is ingezet, is gecontinueerd. Ik kan hierop alleen maar zeggen: ja, advies en overleg zijn volledig gescheiden gehouden. Ik had natuurlijk niet anders kunnen verwachten van deze minister, die dit in het verleden ook altijd heeft betoogd. Wat dat betreft ben ik het ook eens met de minister dat, mocht er een andere gedachtegang dan die van de minister ontstaan over het voortbestaan van de staatscommissie, het dan niet hieronder te brengen is, omdat dat niet past in de structuur van dit wetsvoorstel. Wat dat betreft staat het los van elkaar.

Toch heb ik nog een kleine opmerking terzake van dit wetsvoorstel in de richting van de minister. Immers, tevens wordt de taak van de

## Blaauw

op te heffen Raad voor de verkeersveiligheid opgenomen. Daarnaast is er de Transportongevallenraad: dat wetsvoorstel moet nog komen. Het ligt, als ik het wel heb, ter advisering bij de Raad van State, een ander college in Nederland dat over wetgeving erg veel advies geeft en toetsing doet voor wat betreft wetgevingsvoorstellen vanuit de regering. Ik denk dat wij daar nog wel met de minister nader over zullen discussiëren, omdat daar toch wat punten in zitten die mogelijk wat anders zijn.

Terugkomend op dit wetsvoorstel, voorzitter, denk ik dat ik namens de VVD-fractie kan zeggen – tenzij er in de discussie die nog gaat volgen, door andere collega's elementen naar voren worden gebracht die mij ervan zouden kunnen overtuigen dat een andere mening mogelijk is – dat ik er in eerste instantie zeer positief over ben.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! De herziening van het adviesstelsel geeft aan dat een van de grootste problemen van ons oude adviesstelsel de verstengeling tussen advisering, belangenbehartiging en overleg was. Met name wat betreft de scheiding tussen advisering en overleg zou ik de minister willen vragen om daar nog even haar licht over te laten schijnen. Immers, in "Raad op maat" is aangegeven dat de scheiding wel degelijk aan de orde moet zijn, waartegenover de conclusie staat dat juist bij Verkeer en Waterstaat de scheiding in deze wet optimaal geregeld is. Het staat eigenlijk contrair ten opzichte van de wet zoals het in "Raad op maat" geformuleerd wordt; maar hier is de scheiding optimaal gerealiseerd. Ik hecht eraan hier nader over te horen, omdat ik zelfs al een amendement had voorbereid om die scheiding toch nog te regelen. Ik twijfel daar nu aan, omdat ik denk dat, zoals het in het kader van deze wettelijke regeling is geregeld, het wel kan, namelijk de wijze waarop die advies- en overleg functies gescheiden zijn in dit kader.

Het volgende punt dat ik wil aanroeren, is de Transportongevallenraad. De heer Blaauw heeft er ook iets van gezegd. De Raad voor de verkeersveiligheid is opgeheven. Wij hebben de

Transportongevallenraad, die met name naar aanleiding van ongevallen advies kan geven, maar dan alleen naar aanleiding daarvan. De adviesfunctie valt onder de Raad voor verkeer en waterstaat. Je zou kunnen denken dat die adviesfunctie onder de Transportongevallenraad zou kunnen vallen, maar dan zou je het nu bij deze wetsbehandeling moeten regelen. Ook daar zou ik de mening van de minister over willen horen, omdat wij nu deze wet behandelen.

Wij kunnen zeggen dat wij straks, als de behandeling van de Transportongevallenraad aan de orde is in de Kamer, nog apart over de advisering kunnen praten, maar ik denk dat een probleem kan rijzen ten aanzien van de structuur van de Raad voor verkeer en waterstaat. Als je de adviesfunctie uit de Raad voor verkeer en waterstaat haalt en bij de Transportongevallenraad neer zou leggen, haal je de structuur van die Raad voor verkeer en waterstaat onderuit. Ik zie daar een dilemma. De discussie komt wel terug, maar is ook wel degelijk nu aan de orde. Daar zou ik toch nog wel wat van de minister over willen horen.

Wat ik als laatste punt nog wil benadrukken, is de doorbreking van de verkokering van de adviesraden. Het kwam bij het vorige wetsvoorstel ook aan de orde, namelijk de raakvlakken met de Raad voor de volkshuisvesting, de ruimtelijke ordening en het milieubeheer, de Raad voor het landelijk gebied en de Raad voor de ruimte: daar zitten veel raakvlakken. Ik hecht aan een integrale benadering, indien dat mogelijk is. In ieder geval hecht ik aan overleg tussen die raden.

De heer **Biesheuvel** (CDA): Voorzitter! De CDA-fractie heeft aan het schriftelijke overleg met de minister ook deelgenomen. Dat ik nu namens de fractie toch nog het woord voer, heeft niet te maken met het feit dat op bladzijde 4 van de nota naar aanleiding van het verslag aan de PvdA-fractie antwoord wordt gegeven waar de CDA-fractie over de comptabiliteitsvoorschriften een vraag heeft gesteld. Dat is niet de reden dat ik hier naar voren loop.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mea culpa!

De heer **Biesheuvel** (CDA): Het ligt nu vast in het verslag, dat op bladzijde 4 de eerste fractie genoemd onder overige vragen en opmerkingen de CDA-fractie behoort te zijn. De reden dat ik toch nog even het woord vraag, is de volgende. Ik kan mij nog heel goed het debat herinneren over de instelling van de Raad voor verkeer en waterstaat, waar de scheiding tussen advies en overleg eigenlijk avant la lettre was. Je zou bijna kunnen zeggen dat dit als voorbeeld heeft gediend voor de andere adviesraden. We zijn wellicht toen iets te ver vooruitgelopen, waardoor we nu nog even weer bijpassen. Gesteld kan echter worden dat de Raad voor verkeer en waterstaat als voorbeeld heeft gediend voor andere adviesraden. We hebben toen een nieuwe samenstelling van de raad gehad en de raad is in 1992 gestart. De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat heeft de raad ook leren kennen als een club die voluit het werk hoog heeft. Hoe gaat de minister in de nieuwe situatie, gezien de continuïteit, met de samenstelling van de raad om? De minister hoeft uiteraard niet alles daarvan weer te geven, omdat zij wellicht de Kamer op een later tijdstip daarover informeert, maar het is toch belangrijk om te weten. De raad is pas ingesteld en de mensen maken op de CDA-fractie althans de indruk goed ingewerkt te zijn. Hoe gaat de minister daarmee om in de nieuwe samenstelling?

Wat gebeurt er precies met het personeel van de Raad voor de verkeersveiligheid als de Transportongevallenraad nog niet is ingesteld? Dan ontstaat er namelijk een gat en zou dat niet overbrugd moeten worden? Hoe kijkt de minister daar tegenaan? Heeft zij een oplossing of zie ik beren op de weg die er niet zijn?

Dit alles laat onverlet dat wij dit wetsvoorstel zullen steunen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! De waarheid over de vraag over de comptabiliteitsvoorschriften was dat ik die vraag bij de heer Biesheuvel had ingestoken en dat de minister de vraag aan mij beantwoordde. Dan is dat nu opgehelderd!

Voorzitter! Mijn fractie kan instemmen met de hoofdlijnen van

## Van Gijzel

het voorstel van wet. Dat zal ook geen verbazing wekken, omdat de fractie van de PvdA bij de behandeling in 1992 nogal veel werk heeft gemaakt van de wijziging van het toenmalige wetsvoorstel. Mijn fractie hechtte eraan een scheiding aan te brengen tussen advies enerzijds en overleg anderzijds met als derde component interdepartementaal overleg. Voorheen liep dit alles door elkaar met de verschillende adviesstructuren. Deze uitwerking is volstrekt in lijn met hetgeen wij in 1992 hebben beoogd en ik vind het dan ook terecht dat die overlegstructuur ook in een wettelijk kader is vastgelegd. Wij hebben met elkaar afgesproken dat dit met name slaat op de operationele kant van de beleidsadvisering en dat het in bijzondere gevallen ook algemene aanbevelingen zullen zijn.

De heer Biesheuvel heeft al opgemerkt dat de structuur van de Raad voor verkeer en waterstaat enigszins als voorbeeld heeft gewerkt voor de Herzieningswet adviesstelsels. Op zichzelf heb ik dus geen wezenlijke problemen met hetgeen nu voorligt. Op een aantal punten wil ik nadere aandacht vragen. Dat heeft te maken met het afschaffen van de huidige commissiestructuur. In de toekomst zal gewerkt gaan worden met ingehuurde expertise. Ik heb daarover schriftelijke vragen gesteld. Wij vrezen dat daarmee extra kosten samenhangen, terwijl het per definitie niet leidt tot kwaliteitsverbetering, integendeel zelfs. Er zullen waarborgen moeten komen voor de kwaliteit als een en ander binnen dezelfde budgetten gerealiseerd moet worden. Ik ben bang dat wij anders per saldo duurder uit zijn.

De heer Biesheuvel sprak over de opheffing van de Raad voor de verkeersveiligheid. Die wacht op de instelling van de TOR die pas komend jaar plaatsvindt. Wat doen wij in de overgangperiode met de deskundigheid en met de aanbeveling? Ik vind dat niet de belangrijkste vraag. Maar wat doen wij met ongevalsonderzoek en beleidsaanbevelingen op het gebied van veiligheid? Mijn fractie is ervan overtuigd dat er altijd een aparte positie moet zijn voor ongevals-onderzoek. Wij zijn er een groot voorstander van dat te doen in de vorm zoals de minister die voorstelt bij de TOR.

Er zal dus altijd een soort ongevallenraad zijn. Die raad heeft grote kennis, ervaring en inzicht met betrekking tot het brede terrein van veiligheid. Die grote deskundigheid krijgt in het voorstel zoals dat gemaakt is voor de TOR, echter geen betekenis in de aanbevelingen voor het beleid. Eerst naar aanleiding van een ongeluk of een serie van ongelukken mag men met concrete aanbevelingen komen. De beleidsmatige aanbevelingen worden gereserveerd voor de Raad voor verkeer en waterstaat. Hierdoor moet een dubbele kennisstructuur worden opgebouwd. Tegelijkertijd wordt een deel van de kennisstructuur die opgebouwd is – de praktische deskundigheid van de TOR – niet benut voor de beleidsaanbevelingen in bredere zin. Wij zien hierin een overbodige belasting van de raad en tegelijkertijd een onderbenutting van de kennis van de in te stellen TOR. Wij horen graag de reactie van de minister. Reeds bij deze discussie nemen wij de vrijheid aan te kondigen dat wij bij de behandeling van de TOR eventueel met nadere wijzigingsvoorstellen komen, die misschien met terugwerkende kracht consequenties kunnen hebben voor dit wetsvoorstel.

Mevrouw de voorzitter! Mijn laatste punt is een procedureel punt, dat ik met enige schroom voorleg. De discussie over de staatscommissie, het feit dat de uitslag daarvan nog niet zeker is en de wens om tot advisering op dat terrein te komen, zouden kunnen betekenen dat wij in samenhang met de behandeling van deze wet volgtijdelijk de stemming zouden moeten doen plaatsvinden. Ik geef dat de voorzitter in overweging wanneer zij aan het eind van deze behandeling een procedurevoorstel doet.

### Minister Jorritsma-Lebbink:

Mevrouw de voorzitter! Het laatste punt van de heer Van Gijzel kan naar mijn gevoel nauwelijks aan de orde zijn, omdat het werkelijk onvoorstelbaar is dat de taak van de Staatscommissie voor de waterstaatswetgeving opgedragen zou moeten worden aan de Raad voor verkeer en waterstaat. Dat kan niet. Die taken zijn zo verschillend. Dat zou wat mij betreft de waarde van de Raad voor verkeer en waterstaat aanmerkelijk verzwakken in plaats van versterken.

Ik heb over dat onderwerp het nodige gezegd. Ik neem ook aan dat het uiteindelijk niet tot een probleem leidt.

Voorzitter! Ik dank de Kamer zeer voor de instemming met dit wetsvoorstel. Er is nog een aantal vragen gesteld. De heer Van Gijzel en de heer Biesheuvel hebben gesproken over het afschaffen van de commissiestructuur. Dat vloeit inderdaad voort uit de Kaderwet adviescolleges. Daarin wordt de commissiestructuur nadrukkelijk losgelaten. Ik denk overigens dat het daardoor per saldo niet duurder hoeft te worden. Aan de ene kant is er een besparing vanwege het feit dat de commissies afgeschafte worden, anderzijds zal de raad af en toe mensen willen vragen mee te helpen denken. Die kunnen overigens komen uit de kaartenbak van mensen die nu in commissies hebben gezeten. Er is natuurlijk veel deskundigheid op de verschillende terreinen. Die hoeft niet altijd betaald te worden. Ik denk dat er op het terrein van de strategische beleidsadvisering heel veel deskundigheid is over onderwerpen verkeer en waterstaat aangaande en dat de mensen daar graag bereid zijn om eens gezamenlijk na te denken. In dat geval behoeven de kosten niet altijd de pan uit te rijzen. Wij zullen dit natuurlijk wel volgen. Het budget van de raad wordt niet verhoogd. Dat betekent dat het inhuren van externe expertise gewoon binnen het budget moet gebeuren. Overigens ga ik ervan uit dat de raad daar een poging toe zal wagen. Wij zullen natuurlijk enige ervaring moeten opdoen.

Ik ben zelf overigens heel blij met het verlaten van de commissiestructuur, ook zonder de kaderwet. Ik denk dat de structuur er de afgelopen jaren toe geleid heeft dat er dikwijls adviezen gemaakt werden in commissies en dat hier vervolgens in de Raad voor verkeer en waterstaat eigenlijk nog een stempel op werd gezet. Dat gold bijvoorbeeld nogal eens voor de adviezen van de Commissie post en telecommunicatie. Eerlijk gezegd heb ik ook niet meer zoveel behoefte aan dat soort adviezen. Het waren namelijk nogal sectorale, dus niet-integrale adviezen.

In dit verband kom ik meteen op de vraag van de heer Biesheuvel naar de samenstelling van de raad. De raad is pas in 1992 ingesteld,

maar de samenstelling ervan wordt volstrekt herzien. Ik kan nog niet overzien of er zelfs maar één lid van de huidige raad is dat zal terugkomen. Nu wij echt naar een wat andere structuur toe gaan, vind ik dat ik de kans moet pakken om voor elkaar te krijgen dat de raad gaat doen wat de Raad voor verkeer en waterstaat volgens mij moet doen. Ik kan niet zeggen dat er niets gebeurd is. Er is namelijk zeker het nodige wel goed gegaan. Ik heb ook alle waardering voor het werk dat de Raad voor verkeer en waterstaat de afgelopen jaren heeft gedaan. Ik meen evenwel dat wij nu de kans moeten pakken om weer een stapje verder te komen. Wij moeten tot een werkelijk integrale beleidsadvijering komen. Ik zou in dit verband bijna wijzen op de discussie die wij zo-even over de staatscommissie hadden. Toen werd gezegd dat ik dan ook wel iets kon doen voor de telecommunicatie. Ik hoop echter dat wij heel integrale adviezen zullen krijgen met een strategische beleidsvisie op de ontwikkelingen in ons land. Zo hoop ik dat wij heel integraal adviezen zullen krijgen over hoe ons land er in de toekomst uit zal zien, bezien van de telecommunicatiekant. Ik denk hierbij aan de digitale snelweg en bereikbaarheidsproblemen.

Mevrouw Van 't Riet heeft gevraagd of er niet nog een verkoking bestaat tussen de Raad voor volkshuisvesting, ruimtelijke ordening en milieu, de Raad voor verkeer en waterstaat en de Raad voor het landelijk gebied. Ik erken dat dit zo is. Wij hebben daar in het kabinet met elkaar over gesproken en zijn tot de conclusie gekomen dat wij zeker niet moeten uitsluiten dat die raden ooit nog eens verder in elkaar gaan groeien. In elk geval hebben wij met elkaar afgesproken dat wij die drie raden zullen vragen om hun werkzaamheden gezamenlijk te verrichten bij de voorbereiding van bijvoorbeeld de vijfde nota. En zo zijn er de komende tijd nog veel meer integrale visies te ontwikkelen, zoals de agenda voor 2000-plus. Als de drie raden samenwerken, zal de verkoking die weliswaar nog per raad bestaat, niet in de werkzaamheden doorklinken. Dit zal zo gauw mogelijk gebeuren. Dat kan echter pas als de raden formeel zijn ingesteld en als de leden en de voorzitters zijn benoemd. Wij zullen de voorzitters in elk geval verzoeken

om zo snel mogelijk met elkaar in gesprek te raken om, voorzover dat kan, gezamenlijk delen van het werkprogramma vast te stellen. Dit lijkt mij een buitengewoon interessante manier van werken. Ik ben benieuwd hoelang het duurt voordat wij weer een wijziging van de wet krijgen. Het is een stelsel dat in ontwikkeling is. Ik zeg niet zozeer dat er nog minder raden moeten komen, maar ik ben wel van mening dat wij moeten proberen om nog integraler te werken. Wij doen nu een stapje in de goede richting.

Ik kom op de relatie met de TOR. Er is een groot verschil tussen de Transportongevallenraad en de Raad voor verkeer en waterstaat. De Transportongevallenraad is geen adviescollege in de zin van artikel 79 van de Grondwet. De Transportongevallenraad is in feite een bundeling van de bestaande ongevalsonderzoeksraden: de Spoorwegongevallenraad, de Binnenvaartrampencommissie, de Raad voor de luchtvaart en de Raad voor de scheepvaart. Wij hebben daar nog een instantie aan toegevoegd die wegongevallen onderzoekt. Dit wordt dan een kamer onder de Transportongevallenraad. Er wordt onderzocht naar aanleiding van concrete ongevallen. Als het de weg betreft kan het ook om groepen ongevallen gaan. Daarbij wordt gekeken naar de oorzaken van soortgelijke ongevallen. Vervolgens komen daar veiligheidsaanbevelingen uit voort. Dat zijn natuurlijk ook beleidsaanbevelingen, maar ze volgen uit het onderzoek naar een enkel ongeval of naar groepen ongevallen. Dat heeft tot gevolg dat de TOR niet onder de Kaderwet adviescolleges zal vallen, maar onder een eigen wettelijk regime. Dat kan ook niet anders, omdat de Kaderwet adviescolleges niet geschikt is voor het soort werkzaamheden van deze raad. Een deel van de werkzaamheden is overigens ook gebaseerd op internationale afspraken, bijvoorbeeld voorzover het betreft de luchtvaart en de scheepvaart.

De heer Van Gijzel spreekt over het doen van beleidsaanbevelingen, zonder dat het gaat over ongevallenonderzoek. Dat kan niet. Ik zal mij daar ook zeer tegen verzetten. Ik geloof ook niet dat daarvoor een meerderheid in de Kamer is te vinden, lettend op de discussie die wij zojuist hebben gehad, want dan

moet het wel een adviescollege conform artikel 79 van de Grondwet worden. Als de wet de Kamer heeft bereikt, praat ik er graag verder over met de Kamer, want ik vind dat het algemene beleidsadvieswerk ten aanzien van de verkeersveiligheid thuishoort bij de Raad voor verkeer en waterstaat. Daar hoort integraal, samen met alle andere onderwerpen aangaande verkeer en waterstaat, ook de verkeersveiligheid in beleidsmatige en strategische zin thuis. Ik wijs bijvoorbeeld op de uitvoering van Duurzaam veilig. Dat is een typisch strategische kwestie waar de Raad voor verkeer en waterstaat zich best over mag buigen, want deze heeft nogal wat consequenties, ook voor de invulling van Nederland. Die kwestie hoort echt niet thuis binnen de TOR.

Overigens zullen uit de ongevallenonderzoeken buitengewoon veel aanbevelingen volgen, die leiden tot wijziging van beleid. Zo is het bij de luchtvaart altijd geweest. Het veiligheidsniveau van de luchtvaart is zo extreem hoog, omdat het ongevallenonderzoek aldaar heeft geleid tot verbeteringen van de veiligheid. Bij de spoorwegen is het niet anders. Alles wat wij doen aan de veiligheid op het spoor heeft als basis een goed ongevallenonderzoek. Af en toe plaats ik vraagtekens bij wat wij weten over de verkeersveiligheid op de weg. Dankzij het ongevallenonderzoek, dat in mijn ogen tot nu toe onvoldoende plaatsvindt, doen wij echter meer kennis op dan wij tot nu toe hebben opgedaan. Ik werd vandaag ook heel blij toen ik hoorde dat de ongevallen-cijfers van het afgelopen halfjaar er zo goed uitzagen. Je zou bijna denken dat dit door mij komt, maar ik weet bijna zeker dat dit niet zo is. Ik weet het echter niet helemaal zeker. Er is dus grote behoefte aan ongevallenonderzoek. Daar is tot nu toe via de wetenschappelijke instituten te weinig aandacht aan besteed. Wat dat betreft vind ik het van belang dat er in de TOR een vierde kamer komt. Die kan dat heel specifieke onderzoek doen. De opgedane kennis moet vervolgens worden omgezet in beleidsaanbevelingen, leidend tot een grotere veiligheid.

Strategische advisering door de TOR kan volgens mij niet eens op basis van "Raad op maat". Dan kan de TOR er helemaal niet komen. Als de Kamer nog enigszins consistent

## Jorritsma-Lebbink

wil omgaan met haar eigen opvattingen, dan vrees ik dat dit dus niet kan. Die discussie voeren wij overigens wel verder als het wetsvoorstel de Kamer heeft bereikt. Het zijn nu in ieder geval twee volstrekt verschillende instituten. De één valt wel onder artikel 79, de ander niet.

Mevrouw Van 't Riet heeft gevraagd hoe het zit met de scheiding van advies en overleg. De heer Biesheuvel zei het precies andersom. Hij zei dat hij blij was met de strikte scheiding van advies en overleg. Ik heb begrepen dat er een beetje verwarring is ontstaan. De wet is getiteld: de Wet advies en overleg verkeer en waterstaat. Een aantal Kamerleden meende daaruit te moeten concluderen dat er dus een raad voor advies en overleg Verkeer en Waterstaat komt. Als je de wet leest, is trouwens al heel snel duidelijk dat dit niet het geval is. Hoofdstuk 2 gaat over de Raad voor verkeer en waterstaat en hoofdstuk 3 gaat over de overlegorganen. Toen ik het wetsvoorstel voor het eerst las, constateerde ik dat het hoofdstukje in artikelen over de Raad voor verkeer en waterstaat aanmerkelijk korter is dan het hoofdstuk over de overlegorganen. Qua belang zou het wel eens andersom kunnen zijn, hoewel ik het overleg ook heel belangrijk vind. Wij hebben ervoor gekozen – dat hadden wij in 1992 ook al gedaan – om het strikt te scheiden maar het wel in dezelfde wet vast te leggen. Het betekent dat de Raad voor verkeer en waterstaat zich uitsluitend bezighoudt met advisering over strategische beleidsvragen en dat de overlegorganen gehouden zijn overleg te voeren over onderwerpen die door de minister aan de overlegorganen worden voorgelegd. In een voorkomend geval mogen ze ook zelf besluiten overleg te voeren over een onderwerp dat actueel is. Het is niet de bedoeling dat te allen tijde daaruit complete adviezen rollen. Soms heeft men een gelijklopende opvatting en dan wordt dat op papier gezet. Soms heeft men geen gelijklopende opvatting en dan wordt ook dat op papier gezet. Het dient ons ter informatie ten aanzien van de vraag hoe de gedachten in het brede veld van verkeer en waterstaat ongeveer zijn. Men kent de overlegorganen. Vooralsnog laten wij ze ongewijzigd in stand. Ik sluit niet uit dat ontwikkelingen in de

maatschappij ertoe leiden dat wij er nog eens goed naar moeten kijken, maar dat is op dit moment nog niet aan de orde. Dat zal ik dan ook nadrukkelijk met de Kamer bespreken, want het is niet in de wet vastgelegd hoeveel het er zijn en welke het precies moeten zijn. In de toekomst zal nog wel enige evaluatie en evolutie plaatsvinden. Ik vind dus dat het goed werkt. Overigens zijn wij soms via andere wetgeving gedwongen overleg te voeren. Dan zijn deze instituten ook heel handig om dat overleg te voeren. Dan zit iedereen bij elkaar.

Er is nog een vraag gesteld over het personeel bij de Raad voor de verkeersveiligheid. Er wordt een normale procedure gevolgd die geldt voor reorganisatieprocessen. De procedure is op dit moment in volle gang en is dus nog niet afgerond. Het is niet zo dat al het personeel dat nu bij de Raad voor de verkeersveiligheid werkt automatisch zou kunnen of moeten gaan werken bij de TOR, omdat de taken van de TOR geheel andere zijn. Dat proces gaan wij dus in. Natuurlijk zullen wij altijd proberen om voorzover wij mensen niet op eenzelfde plek bij bijvoorbeeld de Raad voor verkeer en waterstaat kunnen plaatsen, ze binnen het ministerie een andere plek te geven. Dat is overigens de normale procedure die gevolgd wordt bij reorganisaties. Voor het overige valt er geen gat, want vanaf 1 januari zal de Raad voor verkeer en waterstaat de beleidsmatige taak moeten oppakken.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Er zal op een nader te bepalen tijdstip over het wetsvoorstel worden gestemd.

Sluiting 23.12 uur

□

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

1. een koninklijke boodschap, ten geleide van het volgende voorstel van (rijks)wet:

Goedkeuring van het op 27 juni 1989 te Genève totstandgekomen Verdrag betreffende inheemse en in stamverband levende volken in onafhankelijke landen (Verdrag nr.

169 aangenomen door de Internationale arbeidsconferentie in haar 76ste zitting) (25020).

Deze koninklijke boodschap, met de erbij behorende stukken, is al gedrukt en rondgedeeld;

2. de volgende brieven:

een, van de minister-president, minister van Algemene Zaken, over het advies van de Raad van State in de ontwerpbegroting 1997 (25000-III, nr. 4);

twee, van de minister van Buitenlandse Zaken, te weten: een, ten geleide van het Zesde aanvullend protocol bij het Algemeen verdrag nopens de voorrechten en immuniteiten van de Raad van Europa en Europese Overeenkomst betreffende personen die deelnemen aan procedures voor het Europese Hof voor de rechten van de mens (24883, R1579);

een, ten geleide van het Verdrag tot opzegging van de op 1 augustus 1958 te Tunis totstandgekomen handelsovereenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden, het Koninkrijk België en het Groothertogdom Luxemburg (25021, R1580);

een, van de minister van Justitie, over de uitslag van een onderzoek inzake onregeligheden tijdens een demonstratie in de gemeente Rijswijk (25000-VI, nr. 4);

een, van de ministers van Justitie en van Binnenlandse Zaken, ten geleide van de beleidsvoornemens inzake de politie voor het jaar 1997 (25016);

een, van de staatssecretaris van Financiën, ten geleide van de effectrapportage afschaffing fiscale grenzen (23030, nr. 19);

een, van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, ten geleide van het Milieuprogramma 1997-2000 (25005, nr. 3);

een, van de minister van Verkeer en Waterstaat, ten geleide van de agenda voor de Transportraad (21501-09, nr. 61);

een, van de minister van Economische Zaken, ten geleide van het rapport "Europe and the global information society" (21501-12, nr. 34);

een, van de ministers van Economische Zaken, van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij en van