

Jorritsma-Lebbink

naal goederenvervoer een aantal paden hebben geïdentificeerd waarop een trein snel van Rotterdam naar bijvoorbeeld Milaan moet. Dan moet je misschien eens even met de NS gaan praten of de dienstregeling niet een stukje gewijzigd kan worden. En daar gaat het om.

De heer **Stellingwerf** (RPF): In de beeldvorming kan ik mij voorstellen dat dit een goed voorbeeld is om het duidelijk te maken. Maar daar gaat het natuurlijk niet helemaal om, want nu zijn er dus al internationale paden vastgelegd en daardoor zal er een enorme druk ontstaan om nog meer internationale paden vast te leggen...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Gelukkig wel, ja! Daarom gaan we de Betuweroute aanleggen!

De heer **Stellingwerf** (RPF): ...en dat betekent dat een grote druk ontstaat op het reizigersvervoer.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik wil u echt dringend verzoeken om deze motie niet in stemming te brengen en om haar eventueel aan te houden tot het beleidskader. U hoeft mij geen boodschappen mee te geven; ik weet heel goed hoe zorgvuldig ik met het reizigersvervoer moet omgaan. Wij hebben daar een heel belangrijk verkeers- en vervoersdoel mee. Overigens hebben we ook een heel belangrijk verkeers- en vervoersdoel met het goederenvervoer over het spoor. U hebt hier allen staan huilen toen de PTT besloot van het spoor af te gaan naar de weg. Maar dan moet u niet het omgekeerde verhaal houden, dat het goederenvervoer dus altijd ondergeschikt is.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Dat kon in ieder geval ook 's nachts. Ik zal in ieder geval uw verzoek overwegen om te bezien op welk moment deze motie in stemming dient te worden gebracht.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik hoop dat het nooit nodig zal zijn, omdat we het naar mijn mening aan het einde van de rit wel met elkaar eens zullen zijn.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

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

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Regels inzake plannen op het terrein van het verkeer en het vervoer (Planwet verkeer en vervoer) (25337).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De heer **Reitsma** (CDA): Mevrouw de voorzitter! Het wetsvoorstel dat wij nu bespreken, is al verschillende keren via algemene overleggen en akkoorden in de Kamer aan de orde geweest. Daarom heeft mijn fractie er geen behoefte aan alle punten nog eens uitgebreid aan de orde te stellen.

Wij vinden het op zich een goede zaak dat er helderheid komt over de bestuurlijke ordening op het terrein van het verkeer en vervoer. Een evenwichtige verdeling tussen enerzijds de taken van het Rijk en anderzijds die van provincies en gemeenten is prima. Mijn fractie heeft steeds het signaal afgegeven dat een planstructuur niet te zwaar mag zijn, iets waarin de minister redelijk geslaagd is. Als je die structuur te zwaar maakt, loop je het risico van een geweldige bureaucratie en personeelsverslindende activiteiten, terwijl wij diezelfde middelen graag in de infrastructuur willen stoppen. In die zin roep ik provincies en gemeenten op, hun werk waar nodig zorgvuldig te doen, maar overtollige dingen achterwege te laten. Ik neem aan dat de minister dat signaal aan provincies en gemeenten zal afgeven. Want ook zonder die planstructuur hebben de meeste provincies en gemeenten nu al behoefte aan het maken van bepaalde plannen. Daarom zeggen wij tegen de gemeenten dat wij het niet wenselijk vinden in deze wet een planplicht op te nemen. Dat wil niet zeggen dat zij geen plannen mogen maken. Ik kan mij voorstellen dat dit voor heel grote gemeenten, omdat rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid elkaar overlappen, heel functioneel en nuttig kan zijn. Maar ik neem aan dat zij er zelf van overtuigd zijn om plannen te maken.

Omdat wij op dit punt geen verplichting in de wet willen, zijn wij het erover eens dat een zorgplicht voldoende is. Maar nogmaals, die zorgplicht mag er wat ons betreft via de regelgeving die daarop volgt, niet toe leiden dat het alsnog een quasi-planplicht wordt. Dat zou afwijken van de filosofie die ik net heb neergelegd. Laat het maar over aan de gemeenten zelf. Bovendien heeft het Rijk voldoende financiële instrumenten om signalen af te geven aan de gemeenten over wat zij wel of niet moeten doen in het belang van de hoofdinfrastructuur in Nederland.

Terecht wordt het bestuurlijk instrument van de aanwijzing opgenomen in de wet. Mijn fractie twijfelt wel of deze aanwijzing voldoende is, zeker ten opzichte van de provincies. Immers, via de huidige regelgeving kan uitvoering niet worden afgedwongen. Opneming in de wet gaat inderdaad verschrikkelijk ver, maar er zit voor ons dus toch een probleem. Ik heb nagedacht over een verdere amendering, maar dat blijkt geweldig moeilijk te zijn. Een mogelijkheid is dat de minister, bij het in gebreke blijven van een provinciaal bestuur, het provinciaal verkeers- en vervoersplan vaststelt. Dat is een vergaande maatregel. Je zou je ook kunnen voorstellen dat wanneer een gemeente niets doet in het kader van haar zorgplicht en het toch van groot belang is voor het Rijk dat er wel wat gebeurt, een provincie als het ware die taak overneemt. Als je dat echter in de wet zet, is dat zeer vergaand. Daarom heb ik op dit moment nog geen amendement ingediend, maar ik wil hierop toch een reactie van de minister horen. Zoals het nu in de wet staat, heb ik er namelijk toch wat twijfels over of het beoogde doel wordt bereikt.

Ik noem in dit verband een voorbeeld. Jarenlang is er gediscussieerd over de Oostboog. Eerlijk gezegd was dat een drama. Iedereen in Nederland, zeker hier in het parlement, vindt dat die Oostboog er vijf jaar geleden al had moeten komen. Er was ook financiering voor geregeld. Echter, omdat een gemeente het niet wil en wij als Rijk onvoldoende instrumenten hebben om het toch door te zetten, schuift zo'n investeringsproject dat 2 km tot 3 km spoor omvat, tien jaar op. Ik weet niet of je met de voorliggende wet meer instrumenten krijgt om het

Reitsma

aan te pakken, maar feit is wel dat er in dezen een groot zorgpunt blijft liggen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De Oostboog betreft een tracébesluit dat is gebaseerd op de oude wet. Inmiddels hebben wij daar natuurlijk de Tracéwet voor.

De heer **Reitsma** (CDA): Het is dus de vraag of met de planwet en de aangepaste wetten na genoemd drama inmiddels voldoende instrumentarium voorhanden is om dat soort problemen aan te pakken. Moet je in deze wet de aanwijzing zwaarder maken? Als de minister zegt dat zij mijn zorg op dit punt kan wegnemen, vervalt mijn argument voor het verzwaren van die aanwijzing, juist ook omdat het nogal te maken heeft met de uitvoering.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Op zichzelf heeft de heer Reitsma hier wel een serieus punt te pakken. Waar er sprake is van de aanleg van infrastructuur waar meerdere overheden bij betrokken zijn, is de Tracéwet van toepassing en is er verder geen probleem. Het Rijk is opdrachtgever. Waar de provincie of de gemeente dat is, kan dat probleem zich wel voordoen, omdat de Tracéwet dan niet van toepassing is.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De Oostboog is een rijkstraject, waarbij onder de oude WRO sprake was van een niet te hanteren aanwijzingsbesluit. In de nieuwe Tracéwet zit natuurlijk wel degelijk een te hanteren en ook gehanteerde aanwijzing.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Maar...

De **voorzitter**: Ik wil even tussenbeide komen. Wij zijn nu nog bezig met de eerste termijn van de zijde van de Kamer. Het lijkt mij niet goed dat wanneer de heer Reitsma zijn verhaal houdt, u met de minister in discussie gaat.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De heer Reitsma geeft volgens mij een ongelukkig voorbeeld, te weten de Oostboog, voor een op zichzelf terecht punt, namelijk dat de Tracéwet wel iets regelt voor de rijksprojecten, maar niet voor gemeentelijke en provinciale projecten.

De heer **Reitsma** (CDA): Collega Van Gijzel heeft gelijk met de Oostboog. Ik had de wijziging van de Tracéwet er even niet bij betrokken, maar ik kan eenzelfde casus bedenken waar die niet van toepassing is. En dan blijft het probleem wel. Vandaar dat ik de minister vraag om hierop nader in te gaan.

Mijn volgende punt betreft de gebundelde uitkering. Via het VERDI-akkoord heeft de minister besloten om die gebundelde doeluitkering over te hevelen naar Provincie- en Gemeentefonds. Als Kamer hebben wij overigens geen instrument om dit via het wetsvoorstel te amenderen, maar de minister weet dat mijn fractie vanaf het begin – de inkt onder het VERDI-akkoord was nog niet eens droog – al tegen de minister heeft gezegd dat wij er niets voor voelden. Wij hebben daar twee bezwaren tegen.

Het eerste is dat het ons geen goede zaak lijkt om middelen uit de rijkskas te halen en die over te hevelen naar Gemeente- en Provinciefonds. Nu hebben wij in ieder geval de zekerheid dat redelijk wat middelen in de infrastructuur gestopt worden. Als andere overheden de mogelijkheid krijgen om die middelen te besteden, kunnen zij besluiten om deze niet meer aan de infrastructuur te besteden. Er zouden aan zo'n overheveling in ieder geval goede criteria verbonden moeten worden.

Ons tweede bezwaar is dat de keuze voor overheveling naar Gemeente- en Provinciefonds een dusdanige versnippering tot gevolg kan hebben, dat je je kunt afvragen of daarmee bepaalde vraagstukken van infrastructurele aard aangepakt kunnen worden. Daarom roepen wij de minister op om in dit debat terug te komen op haar voornemens die zij via het VERDI-akkoord wil realiseren. Wij verzoeken haar de gebundelde doeluitkering te handhaven, in ieder geval de oormerking. Dan is het voor ons minder belangrijk voor welk model gekozen wordt. Of dat nu het huidige model is of een model waarbij de middelen via de provincies en de kadernetgebieden worden verstrekt. In het laatste geval moeten de middelen echter wel geoormerkt zijn.

□

De heer **Remkes** (VVD): Voorzitter! Ik heb weinig opmerkingen over het

voorgelagde wetsvoorstel. De VVD-fractie kan steun geven aan deze wettelijke basis voor een samenhangend integraal verkeers- en vervoersbeleid van de drie betrokken overheden. Wij hebben het destijds, toen het VERDI-akkoord aan de orde was, al toegejuicht dat deze koers is ingeslagen. Wij hebben toen aangegeven dat wij dat akkoord in hoofdlijnen kunnen ondersteunen. Wij hebben toen ook al niet onder stoelen of banken gestoken dat wij op zichzelf zeer gelukkig zijn met de koerswijziging die deze minister heeft gekozen met betrekking tot het beleid voor de vervoerregio's.

Steun is er ook van de kant van de VVD-fractie voor het sobere karakter van de planfiguur en van deze wet en wat mij betreft vanzelfsprekend ook voor het achterwege laten van de planverplichtingen voor gemeenten. Dat laat onverlet – en ik zeg dat met collega Reitsma – dat gemeenten natuurlijk wel een zekere zorgplicht hebben. Maar dat hoeft niet tot uitdrukking te komen in het verplicht maken van een periodiek verkeers- en vervoersplan. Overigens zullen veel gemeenten dat natuurlijk vanuit hun eigen autonome beleidsopvatting vrijwillig wel doen.

Voorzitter! Ik heb op een gegeven ogenblik tegen die achtergrond met gemengde gevoelens de toelichting op het wetsvoorstel gelezen, omdat daaruit de indruk zou kunnen ontstaan dat er toch weer iets via een achterweg zou kunnen komen dat kan leiden tot een soort planverplichting, ook al werd dat dan met zoveel woorden ontkend, met name waar gesproken wordt over een zichtbaar verkeers- en vervoersbeleid. Die vrees is in de nota naar aanleiding van het verslag weggenomen.

Ik wil twee kanttekeningen maken. In de eerste plaats deed de redenering waarom wel de beleidsdoelen bereikbaarheid en leefbaarheid genoemd worden in de wet, terwijl verkeersveiligheid niet genoemd wordt, wat geforceerd aan. In het verlengde van die redenering zou je ook kunnen zeggen dat bereikbaarheid onder leefbaarheid valt. Ik werd door de beantwoording op dat punt niet echt overtuigd. Maar als het kennelijk de bedoeling is om het daaronder te vatten en geen bewuste keuze om het achterwege te laten, is het ons een stap te ver om een amendement in te dienen. Overigens hadden de beleidsdoelen wat mij

Remkes

betreft best weggelaten mogen worden, zeg ik er voor de duidelijkheid bij. De tweede kanttekening betreft de aanwijzing op planniveau waar geen sancties aan gekoppeld zijn. Wij kunnen daar vooralsnog mee instemmen, tenzij in de toekomst blijkt dat dit echt een onvolkomenheid is. Dan zal daar wettelijk in moeten worden voorzien. Wij gaan er vooralsnog van uit dat dat niet nodig is, maar wij sluiten dat in de toekomst niet uit.

Voorzitter! Wij betuigen dus steun aan het wetsvoorstel. Anders is het gesteld met het voorstel in de brief van 14 april 1997. Het gaat daar om de middelen voor de kleine infrastructuur, de projecten tot 25 mln., die op basis van 50/50 over het Provincie- en Gemeentefonds verdeeld moeten worden. Wij hebben afgesproken, zoals de minister heeft aangegeven, dat dat voornemen behandeld wordt bij de bespreking van deze wet. Laat er echter geen misverstand over bestaan dat de VVD-fractie bepaald niet overtuigd is dat het om een goed voorstel gaat, en wel om de volgende vier redenen.

1. De evaluatie van de BNA-groep heeft uitgewezen dat de systematiek van de gebundelde doeluitkering uitstekend werkt. Er zijn positieve resultaten; het loopt goed. De vraag is dan waarom je het moet veranderen. In de nota naar aanleiding van het verslag wordt cryptisch gezegd: "De uitgevoerde evaluatie brengt mij tot de overtuiging dat de ingeslagen weg van decentralisatie de juiste is." Dat hoeft niet per se te leiden tot het voorstel zoals dat in de brief van 14 april vorig jaar is neergelegd.

2. De storting van aanzienlijke middelen, honderden miljoenen, in het Gemeente- en Provinciefonds geeft geen zekerheid dat deze middelen ook ten behoeve van infrastructurele investeringen zullen worden ingezet. Collega Reitsma wees daar al op.

3. Een dergelijke manier van handelen leidt tot versnippering. In een aantal gevallen leidt dit tot suboptimale besluitvorming, wat wij onwenselijk vinden.

4. In het advies van de Raad voor de financiële verhoudingen wordt de vraag gesteld waar de 50/50 precies op is gebaseerd. Ik begrijp wel ongeveer hoe deze verdeling tot stand is gekomen. Dat is gewoon handjeklap in het kader van het VERDI-akkoord geweest. Dat kan

soms nuttig zijn, maar waar wij op andere plekken uitvoerig met elkaar discussiëren over de meest juiste objectieve verdelingsgrondslag over de gemeenten, geldt dit ook als het gaat om de verdeling van middelen over Provincie- en Gemeentefonds. Wij zijn het op zichzelf eens met de aanbeveling van de Raad voor de financiële verhoudingen dat het wenselijk is dat er eerst een kostengeoriënteerd onderzoek plaatsvindt voordat dit voornemen in de praktijk handen en voeten krijgt.

Voorzitter! Wij hebben dus een stellige voorkeur om voorlopig de gebundelde doeluitkering te handhaven – er is al eerder sprake geweest van een jaar uitstel –, het kostenonderzoek te verrichten en op basis daarvan een nieuwe discussie met elkaar te hebben.

Voorzitter! Het kan zo zijn dat dit in het VERDI-akkoord geregeld is. Ik begrijp in dat geval de positie van de minister wel. Dat is een akkoord tussen drie partijen. De minister kan daarom niet op een achternamiddag van één onderdeel weer afstand nemen. De Kamer heeft echter in deze discussie wel haar eigen verantwoordelijkheid. De Kamer kan niet amenderen. Mocht de reactie van de minister in haar beantwoording echter niet bevredigend zijn, dan zullen wij met een motie komen.

□

De heer **Van der Vlies** (SGP):
Mevrouw de voorzitter! Ik vervang mijn fractiegenoot Van den Berg omdat hij in het buitenland is en ik spreek mede namens de fractie van de RPF.

Wij zijn blij dat met de Planwet verkeer en vervoer uitwerking wordt gegeven aan de afspraken in het convenant VERDI. De planstructuur op het gebied van verkeer en vervoer krijgt hierdoor een wettelijke basis waarmee helderheid wordt geschapen in de bestuurlijke ordening op dit terrein. Het verkeers- en vervoersbeleid wordt hiertoe ingebed in de bestaande bestuurlijke organisatie, waardoor de vorming van een extra functionele bestuurslaag wordt voorkomen. Zoals bekend, was dit ook de inzet van de motie die mijn collega Van den Berg in 1990 heeft ingediend en die breed door de Kamer werd gesteund. Wij volden en voelen niets voor aparte vervoerregio's. Intussen introduceert dit wetsvoorstel wel een extra

planverplichting voor de diverse overheidsniveaus. Dat betekent dat een forse planmatige overlegstructuur wordt gecreëerd met veel horizontaal overleg en verticaal afstemmingsberaad. Dit lijkt ons niettemin de beste oplossing. Het introduceren van een planverplichting vereist echter wel een uitdrukkelijke motivering. Wij hebben de indruk dat de toelichting en motivering wat dat betreft steviger zou moeten. Bij dezen nodig ik de minister uit daar nog iets aan te doen.

Het zal duidelijk zijn dat de fractie van de SGP instemt met de bedoeling van dit wetsvoorstel. Op enkele onderdelen hebben wij echter nog wel wat vragen en wensen.

Aansluitend bij mijn inleidende opmerkingen over vervoerregio's en de bestuurlijke organisatie, maak ik een opmerking over de kaderwetgebieden. Eerlijk gezegd, zien wij liever dat de bijzondere positie van de kaderwetgebieden wordt beëindigd. De desbetreffende taken kunnen toch gewoon worden geïntegreerd in een normale bevoegdheidsverdeling tussen provincies en gemeenten? Ik verneem hierover graag de visie van de regering.

Een ander punt is de tendens naar integratie van de verschillende plannen met een ruimtelijke dimensie, met name op provinciaal niveau: het milieubeleidsplan, het waterhuishoudingsplan, het streekplan. Past het provinciaal verkeers- en vervoersplan ook niet in dat rijtje? Kan het onderscheid tussen wel en geen bezwaar en beroep tegen niet essentiële onderdelen van het provinciaal verkeers- en vervoersplan respectievelijk het streekplan daarvoor een belemmering zijn? Hoe staat het op rijksniveau met het streven naar de integratie van plannen?

In de toelichting wordt geconstateerd: "wat de verkeersveiligheid betreft, moet de conclusie uiteraard zijn dat dit een onderdeel is van het integrale verkeers- en vervoersbeleid". Merkwaardigerwijs is de volgende conclusie dat "het niet gewenst is om nu al in de wet vast te leggen dat het daarmee ook een essentieel onderdeel is". Wij vinden dat de regering wat al te makkelijk kiest voor een zo beperkt mogelijke regeling. Op zichzelf hebben wij begrip voor het uitgangspunt van terughoudende regelgeving, maar als

Van der Vlies

het gaat om verkeersveiligheid, achten de fracties van de SGP en de RPF dat bij voorbaat en te allen tijde een essentieel onderdeel van het verkeers- en vervoersbeleid. Om de verantwoordelijkheid daarvoor van de overheid c.q. van de wetgever te onderstrepen, willen wij pleiten voor benoeming van dit aspect in de wet als essentieel onderdeel. Is de minister daartoe alsnog bereid?

Bij de verkeersveiligheid merk ik trouwens nog op dat wij veel waarde hechten aan voetgangers- en fietsersvriendelijkheid van verkeersmaatregelen. Voor alle duidelijkheid: dat heeft niets te maken met het aansprakelijkheidsvraagstuk. Het belang van voetgangers- en fietsersvriendelijkheid geldt ook voor het mobiliteitsvraagstuk als zodanig. Wij hebben meermalen laten blijken dat wij vinden dat de mogelijkheden van de fiets nog onvoldoende worden benut. Wij spreken daarom de hoop uit dat de nieuwe structuur voor het "Verkeer en vervoer: regionaal, decentraal en integraal", een belangrijke impuls zal geven aan met name de mobiliteitsmogelijkheden van de fiets. Ik denk daarbij met name aan vrijliggende fietspaden en zo. In dit verband is ook de overheveling van de middelen naar het Provincie- en Gemeentefonds relevant. Daar kom ik zo nog op.

Het karakter van het nationaal verkeers- en vervoersplan is dat van een PKB. Het is dus een ruimtelijk plan. Daardoor is ook de relatie tussen de begrippen "essentieel onderdeel" en "concrete beleidsbeslissing" zoals bedoeld in het wetsvoorstel tot wijziging van de WRO, relevant. Met deze terminologie wordt onder meer helderheid geschapen over de mogelijkheden van bezwaar en beroep. Het begrip "concrete beleidsbeslissing" is echter alleen relevant voor het nationaal verkeers- en vervoersplan, niet voor het provinciaal noch voor het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan. Dat betekent, aldus de nota naar aanleiding van het verslag, dat voor wat betreft het provinciaal verkeers- en vervoersplan bezwaar en beroep kan worden ingesteld tegen zowel essentiële onderdelen als tegen andere, niet essentiële onderdelen, voorzover zo'n onderdeel een besluit is in de zin van artikel 1.3 Algemene wet bestuursrecht. Dat roept toch wel vragen op. Zoals bekend, is het bij het streekplan zo dat na veel jurisprudentie

duidelijkheid bestaat over het feit dat bezwaar en beroep alleen mogelijk is tegen essentiële onderdelen. Nu geldt bij het provinciaal verkeers- en vervoersplan opeens weer dat ook bezwaar en beroep mogelijk kan zijn tegen niet essentiële onderdelen. Is dat niet anders, of anders gezegd, helderder te regelen, zo is onze vraag.

Door met name de fracties van SGP en PvdA is de vraag gesteld of niet een mobiliteitstoets kan worden ontwikkeld om mobiliteitseffecten van beslissingen buiten de vervoerssector tijdig in beeld te brengen en daar het beleid adequaat op af te stemmen. De minister zegt dat dit in feite al gebeurt via overleg en samenhangende benadering, bijvoorbeeld in het Vinex-beleid. Ik ontken dat niet, maar toch vraag ik mij af of wij bij een zo belangrijk item als mobiliteit niet de expliciete garantie in moeten bouwen, dat beleidsbeslissingen die een fors effect kunnen hebben op de mobiliteit van tevoren goed op die effecten worden getoetst. Wij moeten ervoor zorgen dat wij zeker op dit terrein niet achter de feiten aanlopen. Wij hebben ons beraden over een amendement, maar deze planwet is wellicht niet het meest geschikte kader voor zo'n mobiliteitstoets. Daarom nodig ik de regering uit om een dergelijk beleidsinstrument op een geschikte wijze te ontwikkelen.

In het verslag hebben wij kritische vragen gesteld over de in artikel 12 bedoelde constructie van de bestuurlijke overeenkomsten en de door de minister in te stellen commissie. In de eerste plaats is het de vraag waarom het nodig is dat de bestuurlijke overeenkomst als zodanig in de wet wordt geregeld, artikel 12, lid 1. Dat kan toch maar beter helemaal achterwege blijven. In de tweede plaats heb ik een vraag over de commissie die in het tweede lid van dat artikel wordt geïntroduceerd. Tot deze commissie kunnen de betrokken bestuursorganen zich wenden, voor het geval bestuurlijke overeenkomsten niet tot stand komen. Maar wat voor commissie is dat? Welke taken en bevoegdheden heeft die commissie? Daarover wordt met geen woord gerept.

Ook de Raad voor het binnenlands bestuur, nu de Raad voor het openbaar bestuur, heeft de vinger gelegd bij het ontbreken van een voorziening voor conflicten over

interpretaties en uitvoering van een bestuurlijke overeenkomst. De regering stelt in reactie hierop dat zij ervan uitgaat dat in de betreffende overeenkomsten zelf dergelijke voorzieningen worden getroffen. Ons oordeel hierover is echter: óf je regelt zoiets wel en dan compleet en goed, óf je regelt het helemaal niet. Ik nodig de minister dus uit tot een heldere keuze. Overigens hebben wij ook de vraag gesteld of deze constructie ertoe kan leiden dat de gang naar de burgerlijke rechter moet worden gemaakt en wat de regering van een dergelijke rechtsgang tussen overheden onderling vindt. Is het niet beter om hiervoor een afzonderlijke oplossing te creëren, bijvoorbeeld een speciale voorziening bij de Raad van State.

Onze fracties zijn er zeer mee ingenomen dat de regering vasthoudt aan het zo snel mogelijk overhevelen van de gebundelde doeluitkering naar het Provincie- en Gemeentefonds. Wij achten dat van het grootste belang om volledig recht te doen aan de uitgangspunten van VERDI, regionaal, decentraal en integraal, en om de provincies en gemeenten in staat te stellen hun verantwoordelijkheid ten volle te nemen. De regering voelt dus niet voor uitstel, zo zegt zij in de nota naar aanleiding van het verslag. Het is alleen inmiddels januari 1998. De overheveling had dus al een feit moeten zijn. Kan het nu alsnog dit jaar of pas per 1 januari a.s.?

Mijn collega Van den Berg heeft twee amendementen ingediend die eigenlijk voor zichzelf spreken, en voor hen die hem kennen, is het ook vanzelfsprekend dat hij die amendementen heeft ingediend. Het ene amendement betreft het bij het overleg op provinciaal en gemeentelijk niveau betrekken van wegbeheerende waterschappen. Het belang daarvan is evident. Dat is door de minister ook royaal erkend. Maar het lijkt ons, alles afwegende, beter dit ook expliciet in de wet neer te schrijven. Het tweede amendement betreft het thema "aanwijzing slechts na overleg". Het wetsvoorstel creëert enkele aanwijzingsbevoegdheden. Het is een algemeen erkend beginsel van rechtszekerheid dat alvorens een aanwijzing wordt gegeven, overleg wordt gevoerd tussen de betreffende bestuursorganen. De minister zegt dat er in het algemeen al veel overleg zal zijn gevoerd over de totstandkoming van het plan, zodat

Van der Vlies

een extra overlegverplichting niet nodig is. Ik ben het op zichzelf met haar eens dat er geen behoefte bestaat aan een extra overlegverplichting, maar dat bedoelt het amendement ook niet. Maar het is wel van belang dat zo'n zorgvuldigheidswaarnborg rond zoets ingrijpends als een aanwijzing wettelijk goed is verankerd. Vandaar het amendement op stuk nr. 8.

□

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Voorzitter! Bij de behandeling destijds van het tweede structuurschema Verkeer en vervoer heeft eigenlijk iedereen toen onderkend dat het van buitengewoon grote betekenis is om de SVV-doelstellingen te bereiken, om tot een samenhangende planning en uitvoering te komen van een integraal verkeers- en vervoersbeleid, op regionale en ook op landelijke schaal. Toen was de gedachte om te komen tot vervoerregio's. Ik ga niet herhalen wat de afwegingen destijds waren, maar in ieder geval is wel duidelijk dat het belangrijk is om intergemeentelijk, ook op provinciaal niveau, tot afstemmingen te komen met betrekking tot de uitvoering en de planontwikkeling.

Uiteindelijk is alles neergelegd in het VERDI-convenant. Vandaag bespreken wij eigenlijk de wettelijke invulling van de afspraken die destijds zijn gemaakt. Wij kunnen zien dat dit op zichzelf een afsluiting in de vorm van een wet is van een discussie die jarenlang heeft geduurd. Op zichzelf is dat te prijzen. Eigenlijk is er vanaf 1989 over gesproken. Hoewel je het sec niet zou zien aan het wetsvoorstel, is het als zodanig in dat opzicht toch redelijk ingrijpend. Het is goed dat het er ligt. Het bindt de drie overheidslagen aan de uitvoering van het structuurschema Verkeer en vervoer, waarvoor tot nu toe eigenlijk nog geen goed wettelijk kader geboden is. Toch maak ik een paar opmerkingen.

Is de wet misschien in een aantal opzichten te optimistisch? Wij zijn in de afgelopen jaren vaak geconfronteerd met lastige problemen, waarbij niet zomaar op voorhand duidelijk is dat gemeenten, samenwerkende gemeenten of zelfs provincies bereid zijn gemakkelijk SVV-elementen tot uitvoering te brengen. De weg die nu is gekozen, is er toch eentje van

meer bestuurlijke samenwerking en minder centrale sturing. Op zichzelf is dat terecht. De minister heeft zelf echter naar ik meen bij de laatste begrotingsbehandeling nog een opmerking gemaakt over bijvoorbeeld parkeerbeleid. Op dat terrein verloopt de samenwerking buitengewoon lastig. Ik zou in de casus van het parkeerbeleid van haar willen horen hoe dit wetsvoorstel daarbij echt hulp kan bieden.

Er is kritiek geweest, met name van de Vereniging van Nederlandse gemeenten, dat er te veel sprake zou zijn van een top-downbenadering. Met andere woorden, het is de klassieke opzet van de wet. Van bovenaf worden dingen afgesproken, die naar beneden druppelen en eventueel ook nog met aanwijzingen worden gelardeerd. Op zichzelf begrijp ik wel dat het wetsvoorstel zo is opgebouwd, maar ik vind toch wel dat de Vereniging van Nederlandse gemeenten een punt heeft.

Het flankerend beleid behelst op nationaal niveau bijvoorbeeld benzineaccijnzen en dat soort zaken. Dergelijke regelingen hebben wel degelijk een impact op gemeentelijk en provinciaal niveau. In dat opzicht is er wel degelijk sprake van een wisselwerking, waarin het wetsvoorstel als zodanig niet voorziet. Ik denk niet dat wij dit snel kunnen repareren, maar er zou op een of andere manier meer aandacht moeten zijn voor het tot stand brengen van een wisselwerking van beneden naar boven, in plaats van alleen van boven naar beneden.

Minister Jorritsma-Lebbink: Hoe bedoelt de heer Van Gijzel dat? Ik kom dadelijk wel op de wisselwerking van beneden naar boven. Ik vind de accijnzen echter een boeiend voorbeeld. Bedoelt de heer Van Gijzel dat gemeenten invloed zouden moeten hebben op de hoogte van de accijnzen?

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Nee, dat moet natuurlijk de rijksoverheid doen, maar je zou kunnen discussiëren over de mate waarin dat moet. Laat ik dat nog maar even niet doen. Ik wil het voorbeeld van de accijnzen behandelen op de volgende manier.

Er zijn in het SVV afspraken gemaakt over prijsontwikkeling in globale zin. Dat leidt tot bepaalde verwachtingen over het mobiliteitsbeleid in ons land. Vervolgens gebeurt dat niet en dat ontstaan er

grote problemen op het uitvoeringsniveau van gemeenten en provincies. Er is dan niet voorzien in een terugkoppeling. Een deel van wat de rijksoverheid zou moeten doen – waar niemand terecht een aanwijzing voor kan geven – wordt niet uitgevoerd, maar is wel van een enorme impact op de uitvoering op gemeentelijk en provinciaal niveau. Je kunt niet simpel zeggen: wij zijn de baas. Er is sprake van een wederzijdse beïnvloeding die via deze wet in ieder geval niet tot stand komt.

Er is gekozen voor de zorgplicht in plaats van voor de planplicht. Uit de schriftelijke voorbereiding mag duidelijk zijn dat de fractie van de PvdA geen tegenstander van een planplicht op gemeentelijk niveau. Ik snap dat gekozen is voor een zo gering mogelijke planstructuurverplichting, maar ook bij de vervoerregio's moeten plannen op gemeentelijk niveau worden gemaakt. Ook het CDA heeft hierover in de schriftelijke voorbereiding een vraag gesteld. Komt de zorgplicht in de buurt van een soort planverplichting? Met andere woorden, aan beleid dat zichtbaar en herkenbaar moet zijn, moet een plan ten grondslag liggen. Je voert toch geen beleid zonder te weten waar je mee bezig bent? In het beleidsplan dienen de hoofdelementen van het nationale beleid de dragers te zijn.

Het argument dat je dit van kleine gemeenten niet kunt verwachten, vind ik niet valide. Gemeenten kunnen door de provincie via een aanwijzing gedwongen worden beleid tot stand te brengen. De minister stelt zelf dat, als blijkt dat gemeenten te klein zijn voor deze taak, ze kennis kunnen inhuren.

De VNG vraagt in verband met aanwijzing op planniveau het woord "inhoud" te wijzigen in "uitwerking". Volgens de VNG moet de aanwijzing plaatsvinden op planniveau en niet op uitwerkingsniveau. Ik meen dat er een misverstand is ontstaan bij de VNG. Men gaat ervan uit dat de tekst van de wet ertoe kan leiden dat de provincies concrete aanwijzingen kunnen geven bij concrete projecten. Dat wil de VNG niet, maar dat staat de minister ook niet voor ogen.

Wij spreken hier over de totstandkoming van plannen, maar het gaat natuurlijk ook om de uitvoering en de juridische grondslag op basis waarvan de uitvoering kan plaatsvinden. De Wet op de ruimtelijke

Van Gijssel

ordering is de grondslag op basis waarvan gemeentelijke en provinciale infrastructurele projecten tot stand gebracht kunnen worden. Ik hoor erg veel klachten van provincies en gemeenten. Het is geen adequaat planfiguur om tot snelle besluitvorming en uitvoering te komen. Wij hebben voor rijksprojecten een nieuwe procedure in werking gebracht die veel adequater is en het mogelijk maakt alles aan termijnen te binden, zodat de termijn van 4,6 jaar niet wordt overschreden. Het is aardig als we met elkaar kunnen bezien of op de een of andere manier een versnelling mogelijk is voor die gemeentelijke en provinciale projecten.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik snap het niet goed. Er bestaat een normale procedure – een snelle of langzame – voor wensen van een provincie of gemeente. Het kan via een streekplan of bestemmingsplan geregeld worden. Als men echt iets wil, kan dit echter relatief snel gebeuren.

De heer Van Gijssel (PvdA): Eigenlijk hebben zij dezelfde planfiguur als wij hadden voor de Tracéwet. Wij waren dan op het landelijk niveau bezig, maar uiteindelijk komt het via de Wet op de ruimtelijke ordening in bestemmingsplannen en dergelijke terecht. Het probleem is dat dit niet aan termijnen gebonden is. Het grote verschil met de Tracéwet is dat wij de inspraak, voorbereiding, uitvoering en dergelijke voor de planfase aan maximale termijnen gebonden hadden.

Minister Jorritsma-Lebbink: Als een gemeente graag iets wil, bepaalt zij toch zelf de termijn waarbinnen zij iets doet? Als een gemeente iets niet wil, zet zij dat ook niet in het bestemmingsplan. Ik heb van de gemeenten nog nooit de klacht gehoord dat zij iets niet snel kunnen.

De heer Van Gijssel (PvdA): Er is anderhalf jaar geleden een bijeenkomst geweest bij Haaglanden, waar vrijwel alle gemeenten en provincies aanwezig waren. Er is toen een heel manifest opgesteld en ik heb het ze later opnieuw horen zeggen. Zij vinden dat zij niet een juridisch-planologisch instrument hebben waarmee zij snel dit soort projecten tot uitvoering kunnen brengen.

De heer Remkes (VVD): Maar dan gaat het niet over puur gemeentelijke plannen, maar over bovengemeentelijke plannen. Daar ligt inderdaad een apart probleem.

De heer Van Gijssel (PvdA): Het gaat om gemeentelijke, bovengemeentelijke of provinciale plannen voorzover zij niet ondervangen worden door de Tracéwet. De Tracéwet gaat alleen over rijksprojecten. De heer Remkes gaf een voorbeeld van iets wat je tussen twee gemeenten wilt aanleggen, wat een probleem bij de afstemming kan opleveren. Er zijn echter meer van dat soort voorbeelden te geven. Het lijkt mij verstandig om daar eens heel zorgvuldig naar te kijken. Dat heeft niet met deze wet te maken, maar een adequaat instrumentarium voor gemeenten en provincies om dat wat wij in de wet proberen te regelen ook tot uitvoering te brengen, is wel een punt.

Over de toetsing aan het ruimtelijke beleid heeft de Raad van State en hebben anderen die wij gevraagd hebben om een reactie, opmerkingen gemaakt. De Vereniging van Nederlandse gemeenten zegt eigenlijk dat het uitgangspunt "gelijke monniken, gelijke kappen" zou moeten gelden. Als de gemeenten en de provincies moeten toetsen aan ruimtelijk beleid, zou de rijksoverheid dat ook moeten doen. Het antwoord van de minister dat het een PKB zou zijn, is niet helemaal afdoende, want, zo zegt de VNG, men heeft op gemeentelijk niveau ook gewoon te spreken over integraal bestuur en men toetst dus al aan het ruimtelijke beleid op basis van integraal bestuur. Wat mij betreft zou de lijn die de Raad van State heeft voorgesteld, om altijd te toetsen aan ruimtelijk beleid, de voorkeur hebben. Ik krijg echter graag een toelichting van de minister op dit punt.

Het gaat in het algemeen om redelijk gecompliceerde en veelomvattende plannen die een lange voorbereidingstijd vragen. Wat is er nu te veel gevraagd, als zoveel belangen van verschillende groepen in het geding zijn, die in een aantal opzichten ook zeer ingrijpend zijn, om de inspraak te verlengen tot acht weken, zoals wij dat ook bij de Tracéwet hebben gedaan? Ik overweeg om hierover een wijzigingsvoorstel in te dienen.

De discussie over "belanghebbende" en "eenieder" doet zich onder andere bij artikel 10 voor. Om redenen van beknoptheid heeft de minister artikel 3.4 en artikel 3.12 van de Algemene wet bestuursrecht overgenomen. In die artikelen wordt gesproken over de belanghebbende. Er ontstaat wel een rare planfiguur, want in artikel 10 zelf staat dat voor eenieder ter inzage wordt gelegd, terwijl bezwaar, voorbereiding en betrokkenheid openstaat voor belanghebbenden. Dat wringt dus. Ik zie ook niet het voordeel daarvan. Wij zijn er iedere keer van uitgegaan, ook in het verleden bij andere wetten, dat zowel bezwaar als voorbereiding voor eenieder mogelijk zou moeten zijn. Ook hier overweeg ik een wijzigingsvoorstel in te dienen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Wilt u werkelijk verdergaan dan de Algemene wet bestuursrecht?

De heer Van Gijssel (PvdA): Wij hebben dat heel vaak gedaan. Wij hebben dat ook bij de Tracéwet gedaan. Daarbij hebben wij die discussie ook gevoerd.

Minister Jorritsma-Lebbink: Nee. Voorzover ik weet, is dat niet zo.

De voorzitter: Ik verzoek u om niet inhoudelijk te reageren, maar alleen een vraag te stellen in deze termijn.

De heer Van Gijssel (PvdA): Ik meen dat het nog een amendement van – en nu moet ik niet al te arrogant worden – Van Gijssel en Versnel-Schmitz was over de begrippen "belanghebbende" en "eenieder". Op zichzelf is daar ook niets tegen. Het gekke is dat de minister in de tekst opneemt dat het voor eenieder ter inzage moet worden gelegd. Wat heeft dat voor zin als alleen de belanghebbenden er iets mee aankunnen?

Dan over de mobiliteitstoets. De minister spreekt daar in buitengewoon positieve bewoordingen over in de nota naar aanleiding van het eindverslag. Vervolgens zien wij daar niets van terug. Ik denk dat het in dit kader niet tot uitwerking hoeft te komen, maar de minister is er wel lovend over. Zij wil de toets in de toekomst eigenlijk gewoon als instrument gaan hanteren. Hoe ziet zij dat dan? Hoe zou een mobiliteitstoets kunnen worden uitgewerkt in

Van Gijssel

het juridisch-planologisch instrumentarium?

Anderen, met name de heer Van der Vlies en de heer Remkes, hebben ook iets gezegd over de verkeersveiligheid. Niet alleen de Nederlandse voetgangersvereniging, maar ook andere organisaties hebben er in hun inbreng op gewezen dat bereikbaarheid en leefbaarheid twee belangrijke pijlers zijn in het verkeers- en vervoersbeleid. De veiligheid en in het bijzonder de verkeersveiligheid zijn echter wel in het geding bij het opstellen en uitwerken van plannen. Het zou goed zijn als wij daar specifieke aandacht voor vragen, mede gelet op de niet geringe taakstelling uit het SVV van moeite die wij hebben met de realisering daarvan. Wij willen daarmee aangeven dat wij dit punt van buitengewoon groot belang vinden.

Hierbij spelen nog een paar dingen een rol. De heer Van der Vlies heeft al iets gezegd over de fietsers. Mijn opmerking betreft met name kinderen en ouderen. Ik weet wel dat het moeilijk is om er echt handen en voeten aan te geven, maar ik vind het een schande dat wij in het verkeers- en vervoersbeleid zo weinig aandacht hebben voor de positie van het kind en de verkeersveiligheid, zoals ik al eens heb gezegd bij een begrotingsbehandeling. Wij moeten ons realiseren wat de effecten zijn. Ik heb al eens eerder de cijfers gegeven. Kinderen in stedelijk gebied zijn in de afgelopen tien jaar voor de helft minder buiten gaan spelen. Dat is maar voor 15% herleidbaar tot de computer, de video en de televisie. De rest komt alleen door de onveiligheid op straat. Ik vind dat een buitengewoon zorgelijk punt in de kwaliteit die wij, als samenleving, de kinderen in het stedelijke gebied bieden.

Wat de monitoring en verantwoording betreft is er wel iets geregeld met betrekking tot het Rijk, maar niks met betrekking tot de provincies en de gemeentes. Op zichzelf is er veel voor te zeggen om de zaak ook daar toetsbaar te maken. Bij de provincies moet toetsbaar worden wat het plan was en wat er gerealiseerd is. Dat betekent dat de monitoring van de planelementen goed in de gaten moet worden gehouden om er verantwoording over af te leggen. Bij gemeentes is er misschien nog wel meer noodzakelijk, omdat daarvoor in de wet geen planverplichting

voorzien wordt. Het meten van de resultaten en het afleggen van verantwoording is daar een nog veel belangrijker element geworden, omdat het niet concreet voor iedereen zichtbaar gemaakt is in het plan.

Met de middelen voor de kleine infrastructuur, via het Provinciefonds en het Gemeentefonds, heeft mijn fractie geen problemen. Wij delen de opvatting dat wij sturen via het beleidsmatig instrument, het planelement, en dat wij niet sturen via de middelen. Het is in dat opzicht terecht dat de gouden koorden doorgesneden worden.

De conclusie is dat wij op hoofdlijnen kunnen instemmen met het voorstel. Het is belangrijk dat wij snel aan de slag kunnen gaan. Op een aantal punten overwegen wij met wijzigingsvoorstellen te komen.

□

De heer **Schutte** (GPV): Voorzitter! De wet die wij vandaag behandelen, kan een belangrijke bijdrage betekenen aan een meer integraal verkeers- en vervoersbeleid. Met het wetsvoorstel wordt de bestaande planningspraktijk voorzien van een wettelijke basis.

Het voorstel is opgezet als raamwerk. Wat dat betreft heeft de minister er verstandig aan gedaan zich in de nota naar aanleiding van het verslag niet te laten verleiden om bepaalde inhoudelijke accenten aan te brengen. Daarmee zou de wet een te sterke politieke lading krijgen. De politieke invulling van het verkeers- en vervoersbeleid is met name een zaak van politieke afweging. Die afweging kan naar plaats en tijd verschillen.

Overigens is mij niet helemaal duidelijk geworden welke plaats de verkeersveiligheid in de praktijk van het nieuwe planstelsel zal innemen. Het Meerjarenprogramma verkeersveiligheid zal, naar ik aanneem, deel uitmaken van het structuurschema Verkeer en vervoer. Maar blijft daarnaast ook de jaarlijkse voortgangsrapportage verschijnen?

Al is het niet wenselijk om in de wet politieke accenten in het verkeers- en vervoersbeleid aan te geven, wel is het van groot belang dat wij de effecten van de wet zo goed mogelijk proberen in te schatten. Dat geldt vooral voor de verhouding van het beleidsveld met andere beleidsterreinen. Dat brengt

mij bij het volgende. Een bijzonder aspect van het wetsvoorstel is dat er weinig expliciet wordt gezegd over de relatie met het ruimtelijkebeleidsveld. Wij kunnen inderdaad constateren dat het nationaal verkeers- en vervoersplan een ruimtelijk plan is – een PKB – en dat ook op provinciaal en gemeentelijk bestuursniveau de plannen afgestemd moeten worden op de ruimtelijke plannen daar. Wat zal dit in de praktijk betekenen?

Volgens goed gebruik moeten verkeers- en vervoersplannen, voorzover zij ruimtelijke consequenties hebben, een uitwerking van de ruimtelijke plannen zijn. Dit geldt op alle bestuursniveaus. Op dit punt ben ik echter niet helemaal gerust. Zal het primaat altijd bij het ruimtelijke beleid liggen? Zal het verkeers- en vervoersbeleid volgend zijn of zal het, met het economische beleid, richting geven aan het ruimtelijke beleid? Op grond van economische belangen en verkeersbelangen wordt in de praktijk gevraagd om bepaalde ruimtelijke oplossingen. Ik denk aan de corridorgedachte en aan concrete zaken zoals de aanleg van snelwegen om te voldoen aan de vraag naar een goede ontsluiting van economisch belangrijke locaties. Leidt dit soort leidinggevende principes echter altijd tot een goed afgewogen ruimtelijke ordening? Hiervan ben ik niet overtuigd.

Een gevaar van het planstelsel van de wet is dat het te veel een eigen leven gaat leiden. Kan de minister aangeven hoe deze wet op het ministerie van VROM, bij de RPD, is ontvangen? Het is in ieder geval duidelijk dat de Raad voor de ruimtelijke ordening in zijn in 1996 verschenen advies "Wisselwerking tussen verstedelijking en infrastructuur" zeer kritisch was over de verhouding tussen de ruimtelijke planning en de verkeersplanning. In het ruimtelijke beleid zou men meer rekening moeten houden met de verkeersimplicaties van het beleid, maar over de planning van infrastructuur wordt een veel kritischere toon gebruikt. De RARO constateerde een neiging om infrastructuur naar behoefte uit te breiden en aan te passen, waarbij het ruimtelijke orderingsbeleid als een gegeven wordt beschouwd, zonder dat men zich ertoe geroepen voelt er zelf over mee te discussiëren. Te vaak zou men uit zijn op het vergelijken van tracés in plaats van het vergelijken

Schutte

van ruimtelijke plannen waarop deze tracés zijn gebaseerd. Deze woorden van de RARO geven uitdrukking aan de vrees die in de afgelopen tijd meer is geuit: waar is het primaat van de ruimtelijke ordening, facetbeleid bij uitstek, gebleven? Worden economie en verkeer richtinggevend of blijft het uitgangspunt een integrale afweging tussen verschillende beleidsaspecten, waarbij ook zaken zoals wonen, recreëren, natuur en milieu een belangrijke rol spelen?

Deze vragen zijn in algemene zin aan de orde, maar zijn ook meer concreet relevant voor het eerste nationaal verkeers- en vervoersplan dat eraan komt. Er is immers reeds een begin gemaakt met de voorbereiding van het SVV-3, waarvan deel 1 volgend jaar gereed moet zijn. Hoe verhouden deze voorbereidingen zich tot de ontwikkelingen in het ruimtelijke beleid? Wat betekent dit voor de contacten met het departement van VROM?

Ook vraag ik de minister in te gaan op de te verwachten effecten op provinciaal niveau. Wat betekent het nieuwe planstelsel voor de verhoudingen daar met het ruimtelijkebeleidsveld? In veel provincies is men ver gevorderd met de afstemming van de planning voor ruimtelijke ordening, milieu en water. In hoeverre is de provinciale organisatie echter berekend op een afstemming met het verkeersbeleid?

Een opvallend element in het wetsvoorstel is de term "essentieel beleidsonderdeel". Dit is een nieuwe juridische term in een rijtje waarin al voorkomen de concrete beleidsbeslissingen die in de Wet op de ruimtelijke ordening moeten worden opgenomen, en het besluit in de zin van artikel 1.3 van de Algemene wet bestuursrecht. Het is vanzelfsprekend van groot belang dat in verkeers- en vervoersplannen nadrukkelijk kan worden aangegeven wat hierin essentieel is. Toch rijzen bij mij op dit punt de nodige vragen. Ik kan mij niet aan de indruk onttrekken dat de neiging om de plannen een zekere hardheid te geven, leidt tot een wildgroei aan begrippen, wettelijke termen die moeten aangeven hoe belangrijk een bepaalde beleidsuitspraak wel is. Wat zijn hiervan echter precies de consequenties? Op deze vraag is in de schriftelijke voorbereiding niet voldoende ingegaan. Wel wordt opgemerkt dat in een nationaal verkeers- en

vervoersplan een essentieel beleidsonderdeel en een concrete beleidsbeslissing soms samenvallen, maar niet altijd. Ook wordt opgemerkt dat in een provinciaal verkeers- en vervoersplan zo'n essentieel beleidsonderdeel kan samenvallen met een besluit in de zin van artikel 1.3 van de Algemene wet bestuursrecht, maar dat dit niet altijd het geval is. Hoe moet ik mij dit nu voorstellen? Wat is precies de juridische consequentie van een zogenaamd essentieel beleidsonderdeel en hoe verhoudt deze juridische uitwerking zich tot die van de concrete beleidsbeslissing en het genoemde besluit?

Het wetsvoorstel dat wij behandelen, sluit aan bij de decentralisatietendens die zich ook op het terrein van verkeer en vervoer voordoet. Deze ontwikkeling biedt goede perspectieven voor regionaal en lokaal maatwerk. Nu is echter niet alleen maatwerk een groot goed, maar ook integraliteit, sterke afstemming en eenheid in de planning van infrastructuur, verkeersveiligheid en openbaar vervoer. Een gevaar van decentralisatie is dat de integraliteit van het beleid op de achtergrond raakt. In het wetsvoorstel wordt hierop ingespeeld. Ik denk aan het belang dat wordt gehecht aan overleg en aan het gegeven dat afspraken tussen overheden niet worden vastgelegd in convenanten, waarvan de status vaak onduidelijk is, maar in bestuursovereenkomsten. Ook is het goed dat de wet een aanwijzingsbevoegdheid bevat. Hiermee wordt een belangrijke veiligheidsklep ingebouwd. De uitwerking van deze aanwijzingsbevoegdheid roept echter vragen op. De aanwijzing wordt geïntroduceerd als ultimatum remedium, maar dan ook echt als laatste redmiddel. Er wordt immers geen sanctiebepaling, bijvoorbeeld inplaatstreding, aan gekoppeld? Kan de minister nog eens toelichten waarom inplaatstreding in de Wet op de ruimtelijke ordening wel op zijn plaats is maar in de Planwet verkeer en vervoer niet? Het is juist dat de verkeers- en vervoersplannen van vooral de lokale overheid sterk uitvoeringsgericht zijn. Maar komt in de ruimtelijke ordening de nadruk ook niet steeds meer te liggen op de uitvoering? Het is een groot goed dat de uitvoering steeds meer centraal is komen te staan, maar dat doet niets

af aan het belang van deugdelijke plannen.

Het grote vertrouwen dat de minister heeft in andere overheden deel ik graag met haar. De eigen verantwoordelijkheid van de verschillende bestuurslagen en het bestuurlijk overleg mogen niet op de achtergrond raken. Het uitgangspunt is dan ook dat gebruikmaking van de aanwijzingsbevoegdheid niet nodig zal zijn. Mij gaat het echter om de vraag of de aanwijzingsbevoegdheid niet aan kracht inboet wanneer op voorhand duidelijk is dat er geen sanctiebepaling aan gekoppeld wordt. Graag krijg ik hierop een reactie van de minister.

□

Mevrouw **Van 't Riet** (D66):
Mevrouw de voorzitter! De Planwet verkeer en vervoer regelt de integrale plan- c.q. besluitvoering op het terrein van verkeer en vervoer tussen de drie bestuurslagen en de onderlinge afstemming. Hiermee wordt uitvoering gegeven aan het VERDI-convenant waarmee de Kamer al eerder heeft ingestemd. Wij hebben dan ook al vaak over dit onderwerp van gedachten gewisseld en ik wil het nu niet al te lang maken.

Ik kijk toch even terug. Toen ik in de Kamer kwam, speelde de discussie nog over de vervoerregio's. Uit het lokale bestuur voortkomend, heb ik ook daar de discussie intensief meegevoerd. Ik heb er in elk overleg met de minister op gewezen dat in de intergemeentelijke samenwerking nogal wat vastgestelde verkeers- en vervoersplannen liggen die beleidsmatig zeer de moeite waard zijn. Ik vind daarvan in deze stukken niets terug, en ik vind het jammer wanneer de bestuurskracht die daar jarenlang is ingestoken, verloren gaat. Ik zou graag zien dat de daadkracht van de provincie een inzet is voor de vormgeving van regionale plannen. Het zou veel werk besparen als het niet overgedaan werd en het geeft ook krediet aan de mensen die eraan gewerkt hebben.

Voorzitter! Voor D66 zijn er nog een paar punten onderbelicht die ik wil nagaan. Deze planwet is in ieder geval niet voor 1 januari gerealiseerd. De belofte aan de provincies en andere decentrale overheden is dus niet gehouden. Welke datum heeft de minister precies voor ogen

Van 't Riet

waarop het wel kan? Is dat 1 juni 1998 of 1 januari 1999?

De centrale regie gaat nu gevoerd worden door een nationaal verkeers- en vervoersplan, het SVV-3, of gaat dat NVVP heten? Over die benaming zou ook eens duidelijkheid moeten komen. Dit plan zal het kader vormen waarbinnen alle overheden hun plannen in beleid moet uitwerken. De minister geeft in de nota naar aanleiding van het verslag aan dat de voorbereiding voor het SVV-3 van start is gegaan. Als de planwet in werking treedt, is het SVV-3 waarschijnlijk nog niet klaar. Kan het SVV-2 in de tussentijd beschouwd worden als het nationaal verkeers- en vervoersplan waarop de overheden hun beleidsplannen afstemmen? Mij lijkt dat vanzelfsprekend, maar het staat niet als zodanig in de stukken. Of moet de provincie en de gemeente nu eerst het SVV-3 afwachten voordat zij hun toekomstige verkeers- en vervoersbeleid in beleidsplannen kunnen neerleggen? Graag krijg ik daar duidelijkheid over, want die wordt in de artikelen en in de toelichting niet gegeven.

In de Kaderwet bestuur in verandering is een concreet aantal beleidsterreinen opgesomd die in de regionale verkeers- en vervoersplannen aan de orde moeten komen. Hoe verhoudt zich dat tot het toekomstige NVVP? Het NVVP kan mogelijk andere uitgangspunten of beleids-terreinen aan de orde stellen. Staat het NVVP overigens in hiërarchie boven de in de kaderwet genoemde regionale verkeers- en vervoersplannen?

Voorzitter! Het punt dat de heer Schutte nadrukkelijk aan de orde heeft gesteld, wil ik ook aanstippen. Het gaat om de toetsing aan de ruimtelijke plannen. Ook de Raad van State stelt daar een vraag over. De minister laat het beleidsterrein ruimtelijke ordening bewust weg. Dit lijkt een beetje op de discussie die wij al sinds de Romeinen voeren: maken wij eerst een beleidskader waarin wij de ruimtelijke organisatie gaan inrichten, of leggen wij eerst de weg aan. Ik denk dat de Romeinen eerst de weg aanlegden. Die stammenstrijd voeren wij al eeuwig. Maar goed, de uitleg van de minister aan de vraag van de Raad van State is dat het een PKB is en dat daarom die toetsing hoeft plaats te vinden. Toch is daar enige onduidelijkheid over en daarom krijg ik nog graag een reactie daarop.

Voorzitter! Het volgende, principiële punt heb ik ook al eerder aan de orde gesteld. Indien een gemeente onvoldoende rekening houdt met essentiële onderdelen van het nationaal plan of de provinciale uitwerking daarvan, kan de provincie de betreffende gemeente de verplichting opleggen om een verkeers- en vervoersplan te maken. Dat wordt ook geconstateerd in de toelichting op pagina 11 als een zeer zwaar bestuursinstrument, dat diep in de autonomie van de gemeente treedt. Zo voel ik het ook.

Maar wat is de sanctie? Er is geen sanctie. Dat zou een financiële sanctie kunnen zijn, maar los daarvan vind ik deze intentie niet goed. De aanwijzing zou niet aan de orde hoeven te zijn en hoeft volgens mij ook nu nog niet geformuleerd te worden. In mijn ervaring heeft juist op lokaal niveau het verkeers- en vervoersbeleid de afgelopen jaren veel meer vorm gekregen in ervaring en bestuurskracht dan bij de provincie. Zij kunnen nog wel van elkaar leren. Ik zie dat de heer Remkes het er niet mee eens is, maar zo voel ik het zelf wel. Mocht het de spuigaten uitlopen en de toetsing aan de nationale beleidsplannen en de regionale plannen niet op orde zijn, dan kan altijd nog de wet worden gewijzigd of aangepast. Maar dan moet je het ook serieus doen en aan sancties denken.

De heer **Remkes** (VVD): Maar in een planfiguur spreekt het toch voor zichzelf dat er een aanwijzingsfiguur bij hoort, los van de vraag welke overheid nu precies wat meer competent is.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ja, alleen in uiterste instantie.

De heer **Remkes** (VVD): Het gebruik maken daarvan!

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Maar ook het opnemen in de wet en dan mag het geen loze kreet zijn. Dat is het nu wel. Bovendien getuigt het van een redelijk aanmatigende houding naar de lokale overheden. Ik ga er namelijk van uit dat zij de beginselen van toetsing aan nationaal en regionaal beleid ook vormgeven. Deze beginselen zijn ook in de wet opgenomen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het is wel curieus, want dan had u op

zichzelf niet met het VERDI-convenant moeten instemmen. Dat is er natuurlijk wel een uitvloeisel van.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat heb ik ook uitdrukkelijk als kanttekening aan de orde gesteld.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): In de Wet op de ruimtelijke ordening kennen wij wel de stok achter de deur. Van vele kanten is juist de kritiek dat de aanwijzing een te geringe stok achter de deur is. U zegt dat de wet alsnog gewijzigd moet worden als het echt fout gaat. Ik neem een willekeurige gemeente als voorbeeld: het gaat in Utrecht niet goed. Dan zouden wij hier de wet aanpassen omdat het in de stad Utrecht niet goed gaat? Dat ziet u toch niet gebeuren!

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Nee, maar dat is ook niet wat ik bedoel. Bovendien is het ondenkbaar dat het in de stad Utrecht slecht zou gaan! Als het een structureel verschijnsel is dat de gemeenten niet voldoen aan de verplichting om een verkeers- en vervoersplan te maken dat een toetsing aan het nationaal en het provinciaal plan kan doorstaan, kan gedacht worden aan een aanwijzing. Nu is echter een aanwijzing geformuleerd die helemaal geen consequenties heeft. Het is een soort dreiging boven de markt. Ik denk erover om een amendement in te dienen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het blijft om twee redenen vreemd. In de eerste plaats moet je ergens toetsen of het wel uitgevoerd wordt. Wie gaat dat doen, op welk moment en wanneer leidt dat tot wetswijziging? In de tweede plaats moet u ook niet zeggen dat er geen aanwijzing vanuit de rijksoverheid naar de provincie geregeld moet worden.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Dat is ook denkbaar! Dan kom je inderdaad in de discussie over de planwet-verplichting. Ik ben ook van mening dat je zomin mogelijk moet komen aan overheden met een eigen autonomie, een eigen verantwoordelijkheid en die ook gekozen bestuurders hebben. Het instrument van aanwijzing vind ik sowieso vrij arbitrair. Een aanwijzing van provincies aan gemeenten vind ik volstrekt buiten de orde.

Van 't Riet

Wat betreft de overheveling van de gebundelde doeluitkering kan ik meegaan met de gedachte, in die zin dat het toch iets meer gedecentraliseerd moet zijn dan nu. De 50/50-verdeling is mijns inziens niet goed, omdat het wel heel erg wordt versnipperd over alle lokale overheden. Onze bedoeling is om de gebundelde doeluitkering vooralsnog, maar dan wel in heel nauw overleg tussen de gemeenten, te centraliseren en de verdeling te laten bij de provincies en de BON-gebieden.

De **voorzitter**: Hoelang denkt de minister nodig te hebben voor de beantwoording? Ik vraag dit in verband met de schorsing voor de lunchpauze. Het is de bedoeling dat wij na die schorsing beginnen met de behandeling van een ander onderwerp.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik wil wel proberen dat zo snel mogelijk te doen, maar ik weet niet of ik dat in een halfuurtje red. Maken wij het onderwerp dan niet later af?

De **voorzitter**: Jawel. Volgens de planning zou dit onderwerp sowieso na de wijziging van het Reglement van orde behandeld worden. Wij zijn eerder met dit wetsvoorstel begonnen, omdat op het moment waarop eigenlijk met de wijziging van het Reglement van orde had moeten worden aangevangen, het Presidium nog in vergadering bijeen was. Maar als wij dit wetsvoorstel nog voor de lunchpauze kunnen afhandelen, zou dat heel mooi zijn. Minister, probeert u het; collega's, probeer zomin mogelijk te interrumperen.

□

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Het is misschien goed in het kort aan te geven waarom de planwet er is gekomen. In het VERDI-convenant is een aantal afspraken gemaakt over de herverdeling van taken en bevoegdheden op het gebied van verkeer en vervoer over de drie bestuurslagen, en over het helder maken van de verantwoordelijkheden op dit punt. Op 13 maart 1997 heb ik de intentieverklaring met de Kamer besproken. Sindsdien is heel hard gewerkt aan de uitwerking van de gemaakte afspraken. De heer Reitsma heeft

terecht gezegd dat wij nu een heldere bevoegdheidsverdeling hebben, en dat wij een niet al te zwaar wetsvoorstel hebben gemaakt. Hierin worden verplichtingen opgelegd aan overheden aan alle kanten – Rijk, provincie en gemeenten – maar ook jegens elkaar, maar niet zo ingewikkeld en zwaar dat wij daar een flinke hoeveelheid bureaucratie op leggen. Die nieuwe wetgeving was al onderdeel van de afspraken. Verder was er de op 1 januari jl. in werking getreden wijziging van de Wet personenvervoer, waarbij de bevoegdheden voor het interlokaal vervoer gedecentraliseerd zijn. Ten slotte noem ik de overheveling van de gebundelde doeluitkering voor kleine infrastructuur, welk onderwerp ter bespreking voorligt. Ik ben blij dat al deze onderwerpen nog in deze kabinetsperiode ter discussie komen. Daarmee kan een proces van regionalisering van integraal verkeers- en vervoersbeleid worden afgerond en kunnen wij, maar ook de andere overheden, werkelijk aan de slag. Dat doet mij des te meer genoegen, omdat hiermee een degelijk alternatief voor het concept van de vervoerregio is neergelegd, dat ook voldoet aan de uitgangspunten van dit kabinet. Overigens moeten de taken zoals die oorspronkelijk in de vervoerregio werden vervuld, nu óf door gemeenten óf door provincies worden vervuld, en dat zal ook gebeuren.

Voorzitter! Bovendien ben ik begonnen met de voorbereiding van het SVV-3, waarvan ik de Kamer heb toegezegd dat het in 1999 zal worden aangeboden. Ik hecht er grote waarde aan als dit het eerste nationaal verkeers- en vervoersplan in de zin van de planwet kan zijn. Ik kan de Kamer overigens melden dat de bestuurlijke begeleidingsgroep inmiddels is ingesteld, en dat provincies en gemeenten zeer geïnteresseerd zijn in medewerking aan de voorbereiding van het NVVP.

De heer Van der Vlies vroeg naar de achtergronden van het wetsvoorstel. In alle discussies over structuren die wij de afgelopen jaren hebben gevoerd, is eigenlijk nooit het uitgangspunt van versterking van het integraal verkeers- en vervoersbeleid op regionaal niveau een punt van discussie geweest. Ook de gedachte van onderlinge samenwerking binnen en tussen de bestuurslagen, ieder vanuit zijn eigen verantwoorde-

lijkheid – welke gedachte lag besloten in het concept voor de vervoerregio – is nooit uit beeld geweest. Ieder was er voldoende van overtuigd dat de verkeers- en vervoersproblemen zich met name op regionaal niveau manifesteren, en dat maatregelen van de ene overheid invloed hebben op die van de andere, zodat problemen het beste in onderlinge samenhang kunnen worden aangepakt. De vraag was meer hoe dat georganiseerd moest worden. Gaandeweg heeft de gedachtevorming zich daarover verdiept. Wij denken minder in termen van hiërarchische relaties tussen overheden en meer in termen van partnership. Wij begrijpen dat volwassen bestuurlijke verhoudingen betekenen dat wij de verantwoordelijkheden zowel bestuurlijk als financieel daar moeten leggen waar de problemen zich voordoen. Wij snappen beter dat als wij van de ander iets verwachten, wij moeten zorgen voor zoveel mogelijk draagvlak. Dat betekent iets voor de wijze van voorbereiding van beleid. Wij zijn er meer en meer van overtuigd geraakt dat de onderlinge samenhang tussen beleid en uitvoering en dus ook de onderlinge afhankelijkheid er is en dat dit impliceert dat wij met elkaar afspraken moeten maken. Wij denken meer in termen van zakelijke verhoudingen, hetgeen betekent dat afspraken niet vrijblijvend zijn.

Dat alles heeft zijn weerslag gevonden in onder meer dit wetsvoorstel. Zo noem ik het provinciaal verkeers- en vervoersplan als regionaal integratiekader, de betrokkenheid van de andere overheden bij de voorbereiding van het NVVP en het PVVP, het benoemen van essentiële onderdelen van beleid, waarbij iedere overheid zich verplicht dit in zijn eigen beleid uit te werken, en het elkaar erop aan kunnen spreken wanneer dit niet gebeurt. In het uiterste geval kan gebruik worden gemaakt van het middel van een aanwijzing, als een stok achter de deur om vrijblijvendheid te voorkomen. Verder is er nog de mogelijkheid van het sluiten van bestuurlijke overeenkomsten en het gezamenlijke monitorstelsel.

Er is gevraagd of wij de planwet wel nodig hebben om dit alles te bereiken. Ik ben van mening van wel, al was het maar omdat het vragen van een verkeers- en vervoersplan buiten de experimentfase niet

Jorritsma-Lebbink

mogelijk is zonder een wettelijke basis. Hetzelfde geldt voor het in medebewind roepen van andere overheden. Ook is de planwet nodig om de verantwoordelijkheden helder te maken en om instrumenten te hebben om elkaar te kunnen aanspreken.

In deze filosofie past natuurlijk ook de overheveling van de GDU naar Provincie- en Gemeentefonds. Bezig zijnde met een planwet en die afrondend, behoort het natuurlijk niet zo te zijn dat financiële koorden bepalend zijn als sturingsinstrument; dat zijn bestuurlijke elementen. Overheden maken afspraken met elkaar vanuit hun eigen verantwoordelijkheid. De wijze van financiering is ook een verantwoordelijkheid van die overheid zelf. Natuurlijk snap ik dat er angst bestaat – een aantal leden van deze Kamer hebben die hier ook uitgesproken – voor versnippering van de financiële middelen. Dat was overigens de reden waarom ik gezegd heb niets tegen het regionale mobiliteitsfonds te hebben. Maar aan de andere kant moeten we het ook niet overdrijven. De middelen die gemeenten via de overheveling van de GDU naar het Gemeentefonds ter beschikking krijgen, vormen slechts een heel klein deel van het totale bedrag dat gemeenten jaarlijks uit eigen middelen aan verkeer en vervoer besteden, middelen overigens die in het verre verleden naar diezelfde gemeenten zijn overgeheveld. De kaderwetgebieden niet meegerekend, gaat het om circa 95 mln. in verhouding tot 3 mld. dat de gemeenten zelf besteden aan investeringen op dit vlak. Kortom, het regime zoals neergelegd in de planwet en de beleidsbrief overheveling GDU, vergt het nodige van de verschillende besturen in hun onderlinge verhoudingen. Dat zal best een groeiproces zijn, maar ik ben ervan overtuigd dat het de moeite waard is om die weg in te gaan.

De heer **Reitsma** (CDA): Uw verhaal klinkt mooi, dat de provincies en gemeenten zich binden aan een plan of een zorgplicht. Dat binden geeft echter geen enkele garantie dat er voldoende middelen worden ingezet. Daar hebben wij op rijksniveau namelijk ervaring mee opgedaan. Het budgetrecht is aan de betrokken gemeenteraad of provinciale staten. Als er bij nader inzien andere

prioriteiten zijn, gaan deze middelen mogelijkerwijs naar geheel andere doelen, plan of geen plan.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Er zijn twee vragen over de GDU. De eerste is de vraag of er feitelijk wel overgeheveld moet worden. De tweede is de vraag of de overheveling niet te versnipperd is. Ik meen dat deze Kamer altijd de uitgesproken opvatting had dat doeluitkeringen slechts tijdelijk zouden mogen bestaan. Zo is het overigens ook in het besluit op het Infrastructuurfonds geregeld. Specifieke uitkeringen moeten een basis hebben en op enig moment moet het normaal overgaan. Dat betekent dat deze uitkeringen niet te lang mogen lopen. Ik zal in dit verband ook ingaan op de vraag van de heer Remkes of het nu al moet ingaan of nadat het ijkpuntenonderzoek heeft plaatsgevonden. Maar principieel ben ik van mening dat een doeluitkering zo kort mogelijk zou moeten bestaan en dat andere overheden aan hun verplichtingen hebben te voldoen in de wetenschap dat zij die verantwoordelijkheden dragen.

De heer **Remkes** (VVD): Dat is een algemeen bestuurlijke notie, die inderdaad als algemeen bestuurlijke leidraad heel verstandig is. Maar dat wil niet zeggen dat er in sommige specifieke situaties niet overtuigende en doorslaggevende argumenten kunnen zijn om het even niet te doen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is een bekend verhaal. Ik heb zelf verschillende malen aangegeven, toen wij besloten gelden over te hevelen naar de regio, dat het niet verstandig was en dat die gelden beter specifiek bestemd konden worden. Overigens spreekt de commissie voor Binnenlandse Zaken van deze Kamer voortdurend uit dat het juist wel voor alle regelingen zou moeten gelden en dat er weinig redenen zijn om daar uitzonderingen op te maken. Wij stellen nu de planwet vast. Daarmee hebben wij een extra beleidsinstrument om provincies en gemeenten te houden aan hun verplichtingen terzake van het integrale verkeers- en vervoersbeleid. Dan vind ik het vreemd om een specifieke uitkering te handhaven ten opzichte van provincies en gemeenten die geoormerkt is en aan

de andere kant een bestuurlijk instrument in werking te stellen. Wij weten immers dat het geld dat via de specifieke kant gaat nog geen tiende is – en in sommige gevallen nog geen honderdste – van het totaal aan geld dat nodig is om dat provinciale of gemeentelijke beleid uit te kunnen voeren. Dat wringt een beetje.

Dan kom ik bij de tweede vraag in het kader van de GDU over de 50/50-verdeling waar een aantal leden ongelukkig mee is. Dat is natuurlijk een bestuurlijke keuze. Ik heb daarover een afspraak gemaakt met provincies en gemeenten en ik voel mij daaraan gebonden. Overigens is terecht opgemerkt dat de Kamer wat dat betreft een eigen verantwoordelijkheid heeft. Als de Kamer daar andere opvattingen over heeft, moet mij dat duidelijk gemaakt worden. Dan moet ik bezien hoe ik daar verder mee omga.

De heer **Reitsma** (CDA): Dit is een uitnodiging aan de Kamer om te reageren. Volgens mij is de Kamer bij het algemeen overleg over VERDI ruim anderhalf jaar geleden redelijk helder geweest. Toen hebben wij al aangegeven dat wij er op voorhand niet voor waren en dat wij daarover met u van gedachten wilden wisselen, aangezien het budgetrecht bij de Kamer ligt. Er zijn namelijk voldoende argumenten om het niet te doen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb alleen maar aangegeven dat ik mij gebonden voel aan die bestuurlijke afspraak. Het is een bestuurlijke keuze. U heeft aangegeven dat u er nader over wilde praten. Ik heb de bereidheid getoond om de GDU nog niet over te hevelen, hoewel ik daartoe het recht had, per 1 januari jl., omdat u had gezegd dat u dit wilde bespreken bij de behandeling van de planwet. Ik heb nog niet gemerkt dat daarover uitgesproken opvattingen in de Kamer leven. Ik heb nu de meningen van individuele fracties gehoord, die nogal wat uiteenlopen. De heer Van der Vlies vindt mijn voorstel prima. Mevrouw Van 't Riet aarzelt. De heer Reitsma vindt dat er überhaupt geen sprake kan zijn van overheveling. De heer Remkes wil de ijkpuntdiscussie afwachten en hij wil het ook weer anders. Ik heb nog geen eenduidige opvatting uit deze Kamer gehoord. Die hoor ik dan graag.

Jorritsma-Lebbink

Nogmaals, ik vind dat er een verdedigbaar verhaal ligt voor de 50/50-verdeling. Daarbij realiseer ik me dat het bij het deel dat naar de gemeenten gaat kleine bedragen betreft, maar het gaat hierbij ook om kleine onderdelen van het totaal dat individuele gemeenten aan dit soort zaken uitgeven.

Voorzitter! Ik kom nu bij de vragen over de relatie met de ruimtelijke ordening. De vraag van de heer Van Gijssel was misschien wel het meest uitgesproken, namelijk of niet in de wet moet worden opgenomen dat altijd wordt getoetst aan het ruimtelijke beleid. De heer Schutte heeft zelfs een heel betoog gehouden over de vraag of het verkeersbeleid een gevolg moet zijn van ruimtelijk beleid, of dat het ruimtelijke beleid een gevolg van het verkeersbeleid is. Ik denk dat geen van beide het geval is, maar dat het beleid integraal hoort te geschieden. Laat ik een voorbeeld noemen. Waarom zijn we ooit begonnen met de compacte stad en het dichter bij elkaar brengen van wonen en werken? We deden dat omdat inmiddels duidelijk was geworden dat, als we zouden doorgaan met het uit elkaar halen van wonen en werken, dit geweldige gevolgen voor de mobiliteit zou hebben. In die tijd volgde mobiliteitsbeleid op ruimtelijk beleid. Bij de ruimtelijke ordening in de jaren zestig is nauwelijks gekeken naar de gevolgen van het ruimtelijke ordeningsbeleid voor de mobiliteit. Steden als Purmerend en Almere zijn bedacht. Men had de wens en ook goede hoop dat de bedrijven daar naartoe zouden gaan, maar niemand heeft ooit echt nagedacht over de consequenties voor het mobiliteitsbeleid. We maakten toen een ruimtelijkeordeningsbeleid waaruit het mobiliteitsbeleid volgde. Ik hoop dat we vandaag de dag de situatie hebben bereikt waarin we dingen samen doen. Natuurlijk wordt ruimtelijkeordeningsbeleid beïnvloed door het feit dat dit gevolgen heeft voor het verkeers- en vervoersbeleid. Als ik naar het huidige SVV kijk, blijkt dat dit structuurschema Verkeer en vervoer gemaakt is op basis van het algemene ruimtelijke beleid, neergelegd in de Vierde nota ruimtelijke ordening. Er is dus wel degelijk een wisselwerking tussen de twee.

De heer **Schutte** (GPV): Voorzitter! Hoe past in dit verhaal het voorbeeld

dat de RARO in zijn rapport van oktober 1996 noemt, namelijk de tracédiscussie over de HSL-Zuid?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik moet u bekennen dat ik de opmerking van de RARO daarover niet ken.

De heer **Schutte** (GPV): Het betreft de slotkreet van het rapport van 1996, waar werd gezegd dat de discussie meer over de tracés ging dan over de ruimtelijke gedachtegang achter de tracédiscussie.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik ben het daar volstrekt mee oneens. We hadden een verkeers- en vervoerskundig probleem op te lossen. Hoe zorgen we dat bij het kiezen van die oplossing het ruimtelijke beleid in dit land niet gefrustreerd wordt? Ik hoor altijd schampere opmerkingen over een tunnel onder het Groene Hart. Waarom komt dat ding er? Omdat wij het Groene Hartbeleid niet wensen te doen interfereren met het verkeers- en vervoersbeleid. We zeggen: dan moet je het dus ontzien. Er is hier dus wel degelijk sprake van een integratie van ruimtelijk beleid en verkeers- en vervoersbeleid. Waarom wordt bij Zoetermeer geen station gebouwd? Omdat dat een negatieve consequentie op het ruimtelijke beleid zal hebben. De neiging bestaat om de baas te willen zijn. Daar moeten we nu toch eigenlijk eens een keer vanaf. Ik vind dat je dit soort dingen gezamenlijk behoort op te lossen. Dat betekent dat noch de een noch de ander voorgeeft, maar dat je zaken moet integreren en er integraal beleid op moet voeren. Overigens stond de HSL zelf al in de Vierde nota ruimtelijke ordening, als een oplossingsmogelijkheid voor het verkeers- en vervoersprobleem. De tracékeuze komt daarna. Het heeft mij zeer gespeten dat het bij de discussie over de HSL alleen maar daarover ging. Ik geloof niet dat dat aan mij lag.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Ik kom nog even terug op de toetsing van het ruimtelijke beleid.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik kom nog op uw vraag of in de wet niet moet worden opgenomen dat altijd getoetst wordt aan het ruimtelijke beleid. Het NVVP is een planologische kernbeslissing en dus een ruimtelijk plan in de zin van de Wet

op de ruimtelijke ordening. Afstemming, sterker nog, meewerking aan de totstandkoming, is dus absoluut gewaarborgd. De minister van VROM ondertekent de planologische kernbeslissing mede. Zo werkt dat. De provinciale en gemeentelijke verkeers- en vervoersplannen zijn niet per definitie ruimtelijke plannen. Daarom moet dan wel een afstemmingsbepaling worden opgenomen met de ruimtelijke ordening. Dat kan niet anders, omdat het daarbij ook kan gaan over andere zaken dan de ruimtelijke ordening. Uiteraard zijn gedeputeerde staten en burgemeester en wethouders integraal bestuur, maar integraliteit is daarmee niet gewaarborgd. Milieuwetgeving kent overigens ook een afstemmingsbepaling.

Opnemen dat de afstemming met de ruimtelijke ordening op nationaal niveau geregeld moet worden, suggereert dat dit anders niet zo is. Ik kan zeggen dat juist mijn collega van VROM er moeite mee heeft dat als een bepaling in dit wetsvoorstel op te nemen, omdat het suggereert dat het anders niet gebeurt. Ook het huidige SVV is een op het ruimtelijke beleid afgestemd structuurschema. De suggestie mag niet worden gewekt dat wij dat nu nog moeten gaan regelen, want dat is allang geregeld.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): In de praktijk hebben wij het meegemaakt bij de Vinex en het structuurschema Verkeer en vervoer. Toen zijn wij een paar keer geconfronteerd met het probleem dat het eigenlijk andersom zou moeten. De minister zegt nu in wezen dat het nationaal verkeers- en vervoersplan een PKB is en dat de ruimtelijke toetsing dus heeft plaatsgevonden omdat de minister van VROM erbij betrokken is geweest. Ik geloof wel dat er een persoonlijke binding is, maar het is toch de vraag of er ook een inhoudelijke toetsing heeft plaatsgevonden aan het integrale ruimtelijke beleid. Als de minister dat zegt, kan dat wel zo zijn, maar dat geldt dan mutatis mutandis voor provincies en gemeenten. Dan is of de gedeputeerde of de wethouder op basis van collegiaal bestuur mede betrokken bij het opstellen van het regionaal verkeers- en vervoersplan.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Onze plannen zijn PKB's. Een PVVP of een gemeentelijk plan is niet per saldo

Jorritsma-Lebbink

een ruimtelijk plan. Daarom moet die afstemmingsbepaling daar wel in. Er bestaat overigens volstrekte overeenstemming met provincies en gemeenten over het feit dat het er in moet, ook al om de wethouder voor verkeers- en vervoerszaken een entree te geven.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De VNG maakt er een kanttekening bij.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De VNG wil helemaal geen verplichtingen.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De VNG maakt daar een kanttekening bij. Van mij mag het overal gebeuren en wordt ook op rijksniveau het ruimtelijke beleid toegevoegd. De minister zegt dat dit automatisch gebeurt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Bij ons is het bij wet geregeld.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Het is in het juridisch planfiguur zo geregeld dat het een onderdeel is van de Wet op de ruimtelijke ordening. Maar of die ruimtelijke toetsing integraal plaatsvindt...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat vind ik een verdachtmaking. Dat suggereert dat de mogelijkheid bestaat dat ambtenaren van Verkeer en Waterstaat een complete planologische kernbeslissing in elkaar draaien zonder dat bijvoorbeeld de RPD daar op welke manier dan ook bij betrokken was en dat aan het eind van de rit de minister van VROM zo gek zou zijn om een handtekening daaronder te zetten terwijl dat niet integraal getoetst zou zijn. Overigens is de Kamer degene die aan het eind van de rit bepaalt of dat in voldoende mate is gebeurd.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Zeker, maar dan is het ook geen bezwaar om het op te nemen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het is een volstrekt overbodige bepaling. Zij suggereert namelijk dat iets wat er allang is, er niet zou zijn. Daarom heb ik er ook bezwaren tegen. Daarmee wordt wetgeving opgetuigd met bepalingen die volstrekt overbodig zijn. Wij zouden wetten toch zo sober mogelijk houden? Juist mijn collega van VROM – ik meld het nog maar een keer – heeft bezwaren

tegen het opnemen van zo'n bepaling, omdat dit suggereert dat het bij andere PKB's niet aan de orde is. Zou een project-PKB dan niet integraal ruimtelijk behoeven te worden getoetst? Natuurlijk moet dat. Elke PKB behoort ruimtelijk integraal te worden getoetst, of het nou om het NVVP gaat of om welke andere PKB dan ook. Dat moeten wij niet apart in de wet opnemen, want het is gewoon zo.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ik ondersteun het betoog van de heer Van Gijzel in dezen. Het geeft in ieder geval duidelijkheid. Waarom zeg ik dat? Ik ben het van harte eens met de minister dat integraal moet worden getoetst, zowel door VROM als door Verkeer en Waterstaat, maar de praktijk is toch vaak een andere.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Hoezo? Vertel mij eens waar dan.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Daar wil ik een voorbeeld van geven. De discussie over het Groene Hart werd alleen maar gevoerd door, zeg maar, de ruimtelijke orderingskant.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar nu wordt het interessant.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): De discussie over Vinex en Vinax. Waarom is de component Verkeer en vervoer daarbij zo weinig aan de orde?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Daar ben ik blij mee. Maar dan moeten wij in de Wet op de ruimtelijke ordening opnemen dat voor elke planologische kernbeslissing overeenstemming moet zijn met het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Ja, beide kanten.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het werkt aan het eind van de rit natuurlijk toch zo. Ik was het met u eens dat het in de begindiscussie over het Groene Hart eigenlijk helemaal niet over verkeer ging, terwijl dat een belangrijk onderdeel is. Ik ben overigens geheel gerustgesteld, want uiteindelijk wordt het ook een PKB en dan zal verkeer en vervoer daar voldoende bij betrokken zijn. Wij hebben natuurlijk ook de nodige beleidsvisies gemaakt en uit doen gaan ter voorbereiding van

integraal ruimtelijk beleid. Maar het gaat mij veel te ver om nu net te doen alsof dat niet voldoende in de wet geregeld is. Het is voldoende geregeld. Als mensen willen samenwerken, gebeurt dat ook. Als wij dat onvoldoende doen, wijs ik erop dat de Kamer aan het eind van de rit een PKB vaststelt. Dan stuurt de Kamer ons maar terug.

Wij hebben die verplichting en provincies hebben die verplichting. Ik vind eerlijk gezegd dat het niet aanvaardbaar is als wij iedereen verplichtingen opleggen jegens elkaar en één overheidsniveau geen enkele verplichting krijgt en alleen maar rechten zou hebben. Dat kan dus niet. Ik vind eerlijk gezegd dat de VNG daar iets te ver in gaat. De VNG heeft overigens ook het VERDI-convenant ondertekend. Natuurlijk hebben wij gezegd dat niet iedere gemeente een plan hoeft te maken. Kleine gemeenten hoeven geen compleet plan te maken, maar zij moeten wel voldoen aan de zorgplicht.

Er zijn een paar vragen gesteld over de aanwijzingsbevoegdheid. Allereerst ga ik in op de vraag of er een sanctie op een aanwijzing moet komen. Als wij niet oppassen, verwordt de planwet te veel een soort sanctiemiddel. De planwet is bedoeld om elkaars verantwoordelijkheden vast te leggen. Je moet sancties opnemen om aan het eind van de rit, als er echt geen andere mogelijkheid meer is, een mogelijkheid te hebben tot correctie. Je moet niet onderschatten wat het betekent als een provincie een gemeente een aanwijzing geeft om zo'n plan op te stellen. Het feit dat een gemeente dat moet doen, is een buitengewoon grote straf. Dat komt namelijk in de publiciteit. Dat komt ook in de gemeenteraad. Er ontstaat dus een grote discussie onderling over wat er fout is gedaan en hoe dat beter kan. Met andere woorden, het instrument van de aanwijzingsbevoegdheid van onze kant richting de provincie en van de provincie richting de gemeente is natuurlijk niet zonder betekenis. Je moet dat ook pas in uiterste instantie doen. Ik vind het eerlijk gezegd een heel zwaar middel, waarmee wij uiterst terughoudend moeten zijn. Maar je kunt het niet missen. Als er helemaal geen sanctie is, hoef je ook geen wet te maken. Dat is de andere kant van de medaille.

Jorritsma-Lebbink

De **voorzitter**: Ik vraag de leden om heel kort te interrumperen en de rest te bewaren voor de tweede termijn.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De praktijk rondom een aanwijzing kan natuurlijk ook wel eens zijn dat gemeenten er trots op zijn dat zij een aanwijzing krijgen. Als een gemeente bijvoorbeeld geen betaald parkeren wil introduceren, roept de provincie dat het moet. Dan komen er grote stukken in de krant dat er in het winkelcentrum van het dorp geen betaald parkeren is.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Je kunt een aanwijzing geven. De aanwijzing leidt ertoe dat men een plan maakt. Het lastige is dat een plan nog steeds geen garanties geeft op uitvoering. Die plicht kun je ook niet opleggen. Daar zijn wij in de schriftelijke discussie ook uitgebreid op ingegaan. Ik weet niet goed hoe je voor alle andere zaken een sanctie kunt opnemen. In het ergste geval gebeurt er wat bij de Wet op de ruimtelijke ordening aan de orde is. Je kunt dan zeggen dat de provincie of het Rijk een plan maakt, maar dat helpt je in dit geval niet. Want er ligt alleen een plan en je kunt niet de verplichting opleggen om dat uit te voeren. In die zin heb ik de neiging om hetzelfde te zeggen als de heer Remkes. Dat hebben wij niet vooraf besproken, want zo doen wij dat niet. Ik heb de neiging om te zeggen: "Laten wij dat nou eens proberen." In het nieuwe SVV worden de beleidsonderdelen van essentieel belang vastgelegd. Die moeten worden overgenomen en uitgevoerd. Als daarin wordt vastgelegd dat parkeerbeleid een essentieel belang is, een essentieel onderdeel van beleid, en daarna blijkt dat er helemaal aan de onderkant niets gebeurt, dat bij een aantal gemeenten niets gebeurt of dat die bepaling zelfs wordt gebruikt zoals de heer Van Gijzel net aangaf, dan moeten wij nadenken over een ander instrument. Dan moet je je afvragen of de bevoegdheid voor dat soort beleid nog wel aan de gemeente voorbehouden kan blijven. Wij hebben het dan echter over iets anders dan over hetgeen nu in de planwet gebeurt.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Ik denk dat wij het in hoge mate eens zijn, maar het tempert een beetje het straffklimaat dat de minister schetste.

Het is heel beroerd voor sommige gemeenten, maar in een aantal situaties kunnen zij het als een soort beloning zien.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: In de meeste gevallen vindt een gemeente het niet leuk als zij een aanwijzing van een provincie krijgt, laat staan dat de provincie het leuk vindt als zij een aanwijzing van het Rijk krijgt. Dat geldt zeker bij beleid waarover men het van tevoren met elkaar eens geworden was.

De heer **Reitsma** (CDA): De essentiële vraag voor de minister is of wij nog verder moeten gaan met de aanwijzing of niet. Collega Remkes heeft het niet zo geformuleerd, maar de minister zegt dat wij eventueel zelfs de bevoegdheid naar een ander niveau moeten trekken. Dat lijkt mij een vergaande maatregel. Dan zou ik nog liever een soort aanwijzing in de wet opnemen om de planverplichting naar een hoger niveau te trekken, in plaats van de bevoegdheden terug te nemen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik zeg nu eerst even niets. Ik vind dat wij het maar eens moeten gaan proberen. Dat zei de heer Remkes ook. Of er ooit een sanctie moet komen en hoe die sanctie moet zijn, moeten wij dan maar eens bekijken. Is het echt nodig? Ik heb mij nu geconcentreerd op het parkeerbeleid. Toen wij met kaderwetgebieden en stadsprovincies aan de slag gingen, hadden wij besloten dat in die gebieden het parkeerbeleid niet bij de gemeenten zou blijven. Het zou naar het niveau van de kaderwetgebieden gaan. Die ontvallen ons nu. Wij krijgen ongetwijfeld straks een nieuwe discussie over de taakverdeling tussen provincies en gemeenten. Laat er daar maar besloten worden. Het heeft op zichzelf niet zoveel met de planwet te maken, maar meer met de omstandigheid dat men niets uitvoert. Dat is iets anders dan een plan vaststellen.

Ik moet er overigens niet aan denken dat de provincie het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan zou moeten vaststellen. Daarvoor ontbreken natuurlijk de middelen en de kennis bij de provincie. Zij moet echter de gemeente wel de aanwijzing kunnen geven dat het moet gebeuren. Als er geen onderlinge verplichtingen opgenomen worden, heb ik geen

behoefte aan een planwet. Het gaat nu juist om het vastleggen van verplichtingen jegens elkander. Het lijkt bijna de huwelijkswetgeving wel.

Kortom, ik heb er moeite mee om nu als sanctie voor het niet nakomen van de aanwijzing op te nemen, dat het hoger bestuur in de plaats treedt van het lager bestuur, juist omdat wij het probleem daar echt niet mee oplossen. De kans dat de lagere overheid het plan dan uitvoert, is dan, volgens mij althans, minimaal, nul. Uitvoering door de hogere overheid voert te ver. De ingreep in de gemeentelijke autonomie is dan te groot. Bovendien is de hogere overheid er eigenlijk ook niet voor toegerust.

Een aantal leden heeft gevraagd of op onderdelen toch niet essentialia in de wet genoemd zouden moeten worden. Specifiek is de verkeersveiligheid genoemd, onder anderen door de heer Van der Vlies. Ik ben er niet voor om in de wet op te nemen wat de essentialia van het verkeersbeleid zijn. Het wetsvoorstel regelt alleen de procedure en niet de inhoud. De procedure om te komen tot een gezamenlijk gedragen verkeers- en vervoersbeleid wordt geregeld. De beste plaats om vast te stellen dat het verkeersveiligheidsbeleid essentieel is – dat ben ik met de Kamer eens – is in het nationaal verkeers- en vervoersplan. Overigens, in het huidige SVV is verkeersveiligheid een belangrijk onderdeel. Bij het vaststellen van dat plan moet de politieke beslissing vallen dat verkeersveiligheid essentieel is. Dan kan dit ook plaatsvinden in samenhang met de rest van het beleid. Inhoudelijk ben ik het met u eens dat verkeersveiligheid buitengewoon essentieel is. Je moet dit alleen niet in een procedurele wet opnemen.

Dit geldt ook voor het parkeerbeleid. Als dit verheven wordt tot essentieel onderdeel van beleid, hetgeen ik verwacht, heeft dit consequenties voor alles wat daaronder valt. Voor fietsen geldt hetzelfde. U weet dat wij al jarenlang een strijd voeren over het fietsbeleid. Sommige Kamerleden vinden dat er daar op rijksniveau aan moet worden gewerkt, maar ik roep steeds dat dit typisch onder een andere overheid valt. Als gemeenten, provincie en Rijk met elkaar vaststellen dat het fietsbeleid een essentieel onderdeel is van het verkeersbeleid, wordt daarmee ook vastgelegd dat

Jorritsma-Lebbink

gemeenten daar hard aan moeten werken.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De discussie komt voort uit artikel 2. Daarin is sprake van bevordering van bereikbaarheid en leefbaarheid. Deze twee componenten staan ook in het SVV als twee hoofddraggers. Het is voor mij de vraag in hoeverre je verkeersveiligheid kunt scharen onder leefbaarheid.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dit hoort bij leefbaarheid en bereikbaarheid.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Op zichzelf is er bij leefbaarheid en bereikbaarheid een soort kwalificatie gegeven. Ik heb er geen bezwaar tegen om daar veiligheid aan toe te voegen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Of om die andere twee er ook uit te gooien. Het zou dan, eerlijk gezegd, nog meer mijn voorkeur hebben om leefbaarheid en bereikbaarheid er ook uit te gooien.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): In wezen is dat correct.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Laten we dan afspreken dat ik daar een kleine nota van wijziging voor opstel. Zo wordt een discussie over wat wel of niet essentieel is, voorkomen. Deze zaken worden vastgelegd in het NVVP.

De heer Van der Vlies vroeg naar de integratie van plannen. Integratie van plannen op provinciaal niveau blijft zeker tot de mogelijkheden behoren. Het gaat nu te ver om dit in de wet op te nemen. Afstemmingsbepalingen horen er wel in. Op rijksniveau is het denken over de nota Leefomgeving een voorbeeld van integratie. Wij zijn steeds bezig geweest met het zwaluwstaarten van allerlei PKB's. Je moet ervoor oppassen dat dit niet leidt tot eindeloos uitstel van allerlei onderdelen van beleid.

Er liggen wat amendementen van de heer Van den Berg die door de heer Van der Vlies zijn toegelicht. In het amendement op stuk nr. 7 wordt gevraagd ook met waterschappen overleg te voeren. Dat is een volstrekt overbodig amendement. In de wet worden nadrukkelijk alleen de bestuursorganen genoemd die belast zijn met integraal bestuur. Natuurlijk

heeft er overleg plaats met alle andere belanghebbenden, maar dat hoeft niet in de wet met name genoemd te worden. De waterschappen zijn in dezen uitsluitend wegbeheerder. Ze bemoeien zich niet met allerlei onderdelen van het verkeers- en vervoersbeleid. Natuurlijk moet overleg worden gevoerd met de waterschappen, net zoals met de politie in verband met de handhaving, en de industrie als het over de inrichting van bedrijventerreinen gaat. Het is vanzelfsprekend dat met de waterschappen over dit onderwerp wordt gesproken. Daarom hoeft het niet in de wet te worden vastgelegd. Het kan geen kwaad, maar ik vind het een bel aan de kerstboom.

De heer **Van der Vlies** (SGP): Het kan geen kwaad, maar dan kun je het ook omkeren: wat is er dan tegen? Het gaat om het wegbeheer en nu niet om wat er op de weg gebeurt. De minister noemt de politie als voorbeeld, maar dan gaat het over dingen die op zo'n weg gebeuren. Het wegbeheer, waarover in een belerende omgeving door anderen beslist wordt, kan uitstraling hebben naar de wegvakken en de wijze van gebruik van wegen die in beheer zijn bij de waterschappen. Daarom werd verondersteld dat het nuttig zou zijn als dit genoemd wordt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De reden waarom het niet in de wet hoeft, is dat het waterschap geen integraal bestuur is. Het waterschap is een functioneel bestuur en bemoeit zich dus ook maar met een deel, in dit geval met wegbeheer. Verkeers- en vervoersbeleid is meer dan alleen het wegbeheer. Natuurlijk moet er met waterschappen overleg worden. Als het gaat over afstemmen van het totale beleid, liggen ook waterwegen altijd in gemeenten. In die zin zijn zij dus onderdeel van het integrale bestuur en moeten gemeenten met elkaar afstemmen. Natuurlijk behoren in de voorbereiding van de eigen plannen of voornemens de waterschappen betrokken te worden, zeker het waterschap als wegbeheerder. Ik heb er een probleem mee om het in de wet vast te leggen, omdat de afstemming over de plannen hoort te geschieden tussen gemeentebesturen.

Het andere amendement betreft een soort voorbereidingsprocedure.

Alvorens een aanwijzing wordt gegeven, zou daarover overleg moeten worden gevoerd. Dat is een beetje dubbelop. Ik vind dat je altijd moet oppassen dat je wetten niet te veel optuigt. In de artikelen 6 en 10 is de voorbereidingsprocedure opgenomen, waarin uitdrukkelijk het vooroverleg met andere bestuursorganen is geregeld. Al in die fase zal duidelijk worden dat de hogere overheid zo zwaar hecht aan een onderdeel, dat eventueel een aanwijzing volgt. Een aanwijzing geef je dus niet ins Blaue hinein of wordt niet plotseling bedacht. Die geef je, nadat je na lang overleg tot de conclusie bent gekomen dat je er niet uitkomt. Ik heb dus het gevoel dat dit overbodig is.

De heer Van der Vlies heeft een vraag gesteld over de bestuurlijke overeenkomst en de commissie. De bestuurlijke overeenkomst is in de wet opgenomen om te benadrukken dat het een wenselijk instrument is. Het is niet strikt nodig, maar het is een wenselijk instrument. De commissie is bewust niet nader geregeld. Die is een club van wijze mensen om vastgelopen overleg over het afsluiten van bestuurlijke overeenkomsten weer op gang te brengen. Voor het niet nakomen van de bestuursovereenkomst is overigens bewust geen voorziening getroffen. De heer Van der Vlies heeft nog gevraagd naar het karakter van het plan beroep en bezwaar. Het begrip "concrete beleidsbeslissing" speelt alleen bij het nationaal plan, omdat dit tegelijkertijd een ruimtelijk plan is. Tegen besluiten in de zin van de AWB kan bezwaar en beroep worden ingesteld, ook op provinciaal niveau. Het moet dan een min of meer concreet besluit zijn. Dat hoeft helemaal niet samen te vallen met het begrip "essentieel onderdeel". Het kan ook een heel belangrijke doelstelling zijn.

De heer Van Gijzel heeft gevraagd of de inspraaktermijn niet verlengd zou moeten worden tot acht weken. Mijns inziens is daar geen aanleiding toe. In het wetsvoorstel is gewoon aangesloten bij de Algemene wet bestuursrecht. Voorzover ik kan overzien, is dat voldoende. De rechtsbescherming is wat mij betreft op die manier voldoende gewaarborgd.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Mijn betoog was dat het een redelijk gecompliceerd plan is, met veel

Jorritsma-Lebbink

verschillende aspecten en veel betrokkenen, en dat het dus verstandig zou zijn om een lange inspraaktermijn mogelijk te maken, temeer omdat het een lange voorbereiding is en je niet op de inspraak zou moeten beknibben. Ik heb het voorbeeld gegeven van de Tracéwet, waarbij wij ook een termijn van acht weken hebben gekozen. Dat geldt ook in de Wet op de ruimtelijke ordening. Aangezien het in die wetten op die manier geregeld is, zou ik het heel logisch vinden om het in deze wet overeenkomstig te regelen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Wij hebben het wel over andere zaken dan in de Tracéwet zijn geregeld. Het gaat over een gemeentelijk of provinciaal plan.

De heer Van Gijzel (PvdA): Waar het bij de Tracéwet om iets tamelijk simpels gaat, één project met soms gecompliceerde elementen erin, gaat het hier om een totaalpakket van verkeers- en vervoersplannen die in een samenhangend plan ondergebracht worden. Ik vind het logisch om daarvoor het draagvlak onder de bevolking zo groot mogelijk te krijgen en dus ook de betrokkenheid van de bevolking zo groot mogelijk te maken. Dat betekent dus een ruimere inspraak.

Minister Jorritsma-Lebbink: Daar ben ik het op zichzelf niet mee oneens. Wij hebben echter in de AWB algemene uitgangspunten opgenomen. Ik ben er huiverig voor om vervolgens in elk wetsvoorstel daarna andere termijnen op te nemen dan in de Algemene wet bestuursrecht is afgesproken. Wij kijken op dit moment juist of veel van de ruimtelijke en milieuwetgeving niet nog meer afgestemd moet worden op de AWB en of dus termijnen niet verkort moeten worden. Wij waren immers met elkaar van mening dat wij moeten oppassen voor stroperigheid in de regelgeving. Ik heb het gevoel dat hier echt voldoende tijd in zit.

De heer Van Gijzel (PvdA): Daarom is het op zichzelf een goed uitgangspunt. Ik zou dit niet willen loslaten. Wij hebben natuurlijk wel de beoordeling bij afzonderlijke wetten, terwijl het in dit geval niet gaat om stroperigheid in de uitvoering, maar om een zeer gedegen voorbereiding

van een plan, waarbij de uitvoering niet in het geding is en ook geen vertraging hoeft op te leveren. Gelet op het feit dat wij de betrokkenheid van de bevolking hierbij essentieel vinden, moet je daar ruimschoots de tijd voor nemen. Het gaat soms om een voorbereiding van een jaar of anderhalf jaar. Dan is een termijn van acht weken niet lang.

Minister Jorritsma-Lebbink: Het grote verschil met een hele hoop andere dingen is dat het niet alleen de voorbereiding betreft. Het gaat veel verder. Er heeft dan allang een democratische discussie plaatsgevonden. Men bereidt zulke dingen ook politiek voor, in gemeenteraden en provinciale staten. Het is niet zo dat het moment waarop een plan formeel ter inzage wordt gelegd, het eerste moment is waarop de bevolking iets hoort over het plan. Ik heb daarom de indruk dat de termijn van de AWB echt wel voldoende is. Ik heb er toch wat problemen mee dat wij in elke wet een andere termijn zetten.

De heer Van Gijzel (PvdA): In de Wet op de ruimtelijke ordening hanteren wij ook een termijn van acht weken. Dat geldt ook voor de Tracéwet. In de wet die nu aan de orde is, ligt het nog gecompliceerder.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik vind het voldoende.

Ik heb er echt grote bezwaren tegen om te introduceren dat iedereen bezwaar en beroep mag aantekenen. De terinzagelegging is altijd voor eenieder bedoeld, want je moet natuurlijk wel kunnen constateren dat je belanghebbende bent. Overigens, in de AWB is geregeld dat een belanghebbende ook een groep kan zijn. Met andere woorden, een milieugroepering of een bewonersgroepering wordt ook als belanghebbende beschouwd. Zeker voor provinciale en gemeentelijke plannen zou ik er problemen mee hebben als Jantje uit Den Bosch bezwaar en beroep mag aantekenen tegen het provinciaal verkeers- en vervoersplan van de provincie Groningen. Daar heb ik bezwaar tegen. Dat zou echt veel te ver gaan. De stichting Natuur en milieu, de Vogelbescherming en de Nederlandse voetgangersvereniging mogen wel degelijk bezwaar en beroep aantekenen tegen onderdelen van plannen, want zij worden als

belanghebbenden beschouwd. Ik vind dat individuele burgers die niet komen uit het gebied waar het plan op slaat, niet mogen meedoen in de beroeps- en bezwarenprocedures. Die discussie hebben wij ook bij de AWB gehad. Toen is aan mijn standpunt vastgehouden.

De heer Van Gijzel (PvdA): Bij de Tracéwet niet, dacht ik. Voor het streekplan en bestemmingsplan is het geregeld dat het voor eenieder geldt. Ook bij het nationaal verkeers- en vervoersplan is dat het geval. De minister geeft nu het voorbeeld van iemand uit Den Bosch en een plan uit Groningen. Ik ben wel gevoelig voor dat argument. Ik zal er daarom over nadenken of ik een amendement kan formuleren waarin wij dit probleem kunnen voorkomen. Ik vind wel dat er op zichzelf een ruime mogelijkheid moet zijn voor beroep of bezwaar. Dat iedereen uit een ander gebied zomaar beroep of bezwaar kan indienen, is misschien wel wat heel ruim geformuleerd.

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! Het monitoren gaan wij gezamenlijk vormgeven om de angst te voorkomen dat wij niet kunnen volgen wat er gebeurt. Provincies, gemeenten en Rijk maken samen één monitoringsysteem. Ik heb er niet voor gekozen om dit bij wet te regelen, omdat ik monitoren op zichzelf een taak en verantwoordelijkheid vind van de individuele bestuurslagen. Die verantwoordelijkheid hebben wij separaat, maar wij doen het vervolgens wel gezamenlijk, omdat dat uit praktische overwegingen veel handiger is. Je gaat dan immers op dezelfde dingen letten. Met andere woorden, wij ontwerpen gezamenlijk een stelsel voor de vormgeving van de monitoring. Wat dat betreft is er voldoende helderheid.

Ten slotte ga ik in op een opmerking van de heer Schutte. In de bestuurlijke begeleidingsgroep ter voorbereiding van het nationaal verkeers- en vervoersplan en het SVV-3 is het ministerie van VROM volop vertegenwoordigd, evenals het ministerie van Economische Zaken, de provincies en de gemeenten.

De voorzitter: Het is inmiddels tien voor half drie. Ik heb eigenlijk het plan om de vergadering nu te schorsen. Wij kunnen de behandeling nu onder één voorwaarde

Jorritsma-Lebbink

afmaken, namelijk als bij wijze van spreken iedereen afziet van een tweede termijn. Zijn er meerdere sprekers in tweede termijn, dan schorsen wij eerst de vergadering en dan ronden wij na de lunchpauze de behandeling af. Ik zie dat de heer Remkes de enige is die zich voor de tweede termijn meldt. Hij krijgt de gelegenheid in tweede termijn het woord te voeren. Wij moeten wel afspreken dat wij in tweede termijn niet allemaal uitgebreid gaan interrumperen.

De heer **Remkes** (VVD): Mevrouw de voorzitter! Er is een punt waarop ik terugkom, omdat naar mijn mening het antwoord van de minister hierover weinig overtuigend was, namelijk dat van de GDU-middelen. Het is mij een waar genoegen op haar vrij uitdrukkelijke verzoek in te gaan. Mede namens mevrouw Van 't Riet en de heer Reitsma dien ik dan ook de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

kennisgenomen hebbende van het voornemen tot overheveling van de gelden ten behoeve van de kleine infrastructuur (GDU) naar het Provinciefonds en het Gemeentefonds op basis van een 50/50-verdeling;

overwegende, dat dit kan leiden tot versnippering van de financiële middelen, hetgeen de meest wenselijke regionale prioriteitenstelling in het kader van het verkeers- en vervoersbeleid kan belemmeren, terwijl tegelijkertijd niet de zekerheid wordt geboden dat deze middelen blijvend voor infrastructurale doeleinden worden aangewend;

voorts overwegende, het terzake uitgebrachte advies van de Raad voor de financiële verhoudingen;

is van mening dat bedoelde middelen vooralsnog in de vorm van gebundelde doeluitkering aan de provincies en kaderwetgebieden dienen te worden uitgekeerd, waarbij de jaarlijkse prioriteitenstelling van de provincies in het kader van de

besteding van het beschikbare budget nadrukkelijk tot stand komt na overleg met de betrokken gemeentebesturen en de provincies ook de mogelijkheid hebben de middelen gedeeltelijk door te decentraliseren naar de inliggende grote gemeenten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Remkes, Van 't Riet en Reitsma. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 9 (25337).

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik verbaas mij een beetje over deze motie; ik had een heel andere verwacht. Begrijp ik het nu goed dat de indianers ervoor kiezen dat middelen niet meer rechtstreeks naar gemeenten gaan, maar uitsluitend naar provincies en kaderwetgebieden?

De heer **Remkes** (VVD): Het gaat uitdrukkelijk om de GDU-middelen. Het woord "vooralsnog" slaat op het onderzoek dat er moet komen. Op basis van het onderzoek kunnen wij nader met elkaar discussiëren. Zolang deze discussie niet heeft plaatsgevonden, moet het gewoon een doeluitkering aan de provincies blijven en willen wij het dus houden zoals het is.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: U hebt gelijk: deze middelen gaan nu naar de provincie. U wilt dus niets aan de systematiek wijzigen totdat de ijkpuntennota door de Raad voor de financiële verhoudingen is uitgebracht.

Ik ben het met de overwegingen van de motie niet eens. Er wordt gesproken van versnippering, maar de GDU-middelen die worden toegevoegd aan de bedragen die gemeenten en provincies zelf aan verkeers- en vervoersbeleid uitgeven, vormen slechts een klein deel van het totaal. Provincies en gemeenten gebruiken deze om hun plannen sneller uit te voeren.

Als de motie wordt aangenomen, zou ik zeggen: als het moet, dan moet het maar. Ik vind het wel jammer dat wij dan langer doorgaan met een gebundelde doeluitkering, dus met een specifieke uitkering. Wij

gaan dan langer dan noodzakelijk is door met gecentraliseerde, geoormerkte middelen, terwijl wij daarnaast een bestuurlijk middel hebben. Dat is mijn bezwaar tegen de motie en in deze zin ontraad ik dan ook de aanneming ervan.

De heer **Remkes** (VVD): Ik neem aan dat de motie wel wordt uitgevoerd als zij wordt aangenomen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het is gebruikelijk dat ik dan zo spoedig mogelijk laat weten of en op welke manier ik de motie uitvoer.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Hoeveel vertrouwen heeft de heer Remkes eigenlijk in de provincies en gemeenten? Het uitgangspunt is decentralisatie, overdracht van bevoegdheden en niet vasthouden aan de gouden koorden. De heer Remkes doet dit nu toch. Waarop is zijn wantrouwen in de provincies en gemeenten gebaseerd?

De heer **Remkes** (VVD): Er is geen sprake van wantrouwen. Ik heb samen met u ook niet gepleit voor planverplichtingen voor gemeenten, want ik heb zeer veel vertrouwen in de gemeenten. Ik heb in eerste termijn de vier overwegingen voor deze motie genoemd. Deze hoeft ik nu niet te herhalen; zij lijken mij volstrekt helder.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik ga ervan uit dat de nota van wijziging de Kamer uiterlijk dinsdag voor de stemmingen bereikt zal hebben.

Ik stel dan ook voor, aanstaande dinsdag te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt van 14.25 uur tot 15.10 uur geschorst.

Voorzitter: Bukman

De **voorzitter**: De ingekomen stukken staan op een lijst die op de tafel van de griffier ter inzage ligt. Op die lijst heb ik voorstellen gedaan over de wijze van behandeling. Als aan het einde van de vergadering daartegen geen bezwaren zijn ingekomen, neem ik aan dat de

Voorzitter

Kamer zich met de voorstellen heeft verenigd.

Regeling van werkzaamheden

De **voorzitter**: Het kabinet heeft mij verzocht bij de behandeling van de wijzigingen van het Reglement van orde het punt inzake het "Vragen van inlichtingen aan kabinet(s)formateurs" (punt D van 25118, nr. 2) op een later tijdstip afzonderlijk aan de orde te stellen. De minister-president wil er graag bij zijn als dit punt wordt besproken.

Het is een goed gebruik om aan redelijke verzoeken van kabinetszijde gehoor te geven. Ik heb dat dan ook gedaan en ik heb de woordvoerders daarvan op de hoogte gesteld.

Mevrouw **Sipkes** (GroenLinks): Voorzitter! Ik werd hierover inderdaad om 13.30 uur gebeld, dat wil zeggen een halfuur voordat wij dit onderwerp oorspronkelijk zouden behandelen, en het heeft mij nogal verbaasd. Immers, het voorstel dat hier ligt, gaat over het vragen van informatie aan de formateur c.q. informateur. Ik begrijp niet zo goed wat de regering daar verder mee te maken heeft.

De **voorzitter**: Ik had op mijn strepen c.q. mijn strot kunnen gaan staan, een formeel standpunt kunnen nemen en zeggen dat het over het Reglement van orde gaat waarmee het kabinet verder niets heeft uit te staan. Maar als de minister-president graag bij zo'n debat aanwezig wil zijn, vind ik dat hoffelijkheid moet voorgaan boven het eventuele formele gelijk. Vandaar!

Mevrouw **Sipkes** (GroenLinks): Voorzitter! Ik weet dat als de regering de wens te kennen geeft om hierover met de Kamer te praten, wij dat uit hoffelijkheid natuurlijk altijd toestaan. Maar het voorstel waar het hier om gaat, heeft niets te maken met ministeriële verantwoordelijkheid of iets anders. Wat dat betreft vind ik het uitermate vreemd en uiterst onhoffelijk, ook van de zijde van de regering, om dit een halfuur voor een gepland debat te verzoeken.

De **voorzitter**: Ik heb het telefoontje kort voor 13.30 uur, toen u werd ingelicht, gekregen. Het Presidium was toen bijeen en wij hebben

dienovereenkomstig besloten. Ik vond het een honorabel verzoek en ik heb het ingewilligd. Indien u meent dat ik dat niet had mogen doen, neem ik daar kennis van, maar ik vond dat ik het wel mocht doen. Wij zijn het dus oneens.

De heer **Van Middelkoop** (GPV): Ik wil u bijvallen, voorzitter. Ons Reglement van orde is natuurlijk allereerst een zaak van onszelf. Maar hoe je het ook wendt of keert, er zijn natuurlijk rechten en plichten van ministers en staatssecretarissen mee gemeoid. Daar waar wij het bij andere gelegenheden op prijs stellen dat de minister als adviseur van de Kamer aanwezig is, bijvoorbeeld bij de behandeling van een initiatiefwet, heb ik er geen enkel bezwaar tegen wanneer de minister-president aangeeft erbij te willen zijn. Ik heb dat sowieso al niet, maar zeker niet bij dit onderwerp. Ik wil uw hoffelijkheid dan ook onderstrepen.

De heer **Marijnissen** (SP): Voorzitter! Formeel moet ik mij aansluiten bij mevrouw Sipkes. Het wekte ook bij mij ook enige bevreemding om, nog korter voor aanvang van het debat, namelijk een halfuur, te horen dat dit onderdeel was afgevoerd. Ik begrijp dat dit uit hoofde van hoffelijkheid is gebeurd en ik heb daar niet zoveel problemen mee.

Een inhoudelijk argument kan zijn dat het met betrekking tot de ministeriële verantwoordelijkheid misschien niet eens zo onaardig is om ook een vertegenwoordiger van het kabinet erbij te hebben. Immers, als wij spreken over de informatie, de formatie en de rol van de Koningin daarin, is het helemaal niet verkeerd om de rol van de ministeriële verantwoordelijkheid op dat punt te bezien.

Mijn enige vraag is: wanneer mogen wij dat debat in aanwezigheid van de minister-president tegemoet-zien?

De **voorzitter**: In de eerste plaats ben ik blij dat u mij bijvalt en in de tweede plaats kan ik u zeggen dat het debat zo spoedig mogelijk, indien mogelijk volgende week, zal plaatsvinden. Dat laatste hangt een beetje af van de agenda van de minister-president.

De heer **Koekkoek** (CDA): Voorzitter! Ik wil graag uw beslissing ondersteunen en zou daar nog één

aspect bij willen noemen. Het is zonder meer waar dat ministeriële verantwoordelijkheid is gemeoid met het vragen van inlichtingen aan een formateur of een informateur, maar de ministers – en dus ook de minister-president – bevinden zich bovendien in de positie om de Kamer van advies te dienen, ook als de Kamer haar eigen regels vaststelt. Wanneer daar behoefte aan bestaat, gebiedt de hoffelijkheid zeker om die gelegenheid te geven!

De heer **Cornielje** (VVD): Voorzitter! Ik wil uw beslissing ondersteunen, al was het alleen maar omdat ikzelf voornemens was de regering om een oordeel te vragen over het nieuwe artikel 11a. Het komt de VVD-fractie wat dat betreft goed uit dat het debat nu ook kan plaatsvinden in aanwezigheid van de minister-president.

De heer **Rehwinkel** (PvdA): Voorzitter! Ook ik ondersteun uw beslissing en ik sluit mij aan bij de argumentatie van de heer Marijnissen. Dat laatste gebeurt niet heel erg vaak en nu het kan, doe ik het dan ook graag!

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Voorzitter! Er zijn vaak formele regels, maar er is ook zoiets als hoffelijkheid. Ik ben erg blij dat u de hoffelijkheid laat prevaleren. Inhoudelijk sluit ik mij aan bij de opmerkingen van de heer Van Middelkoop.

De **voorzitter**: In dit geval heb ik de hoffelijkheid laten prevaleren. Dat is niet altijd zo! Wij zijn het in belangrijke mate met elkaar eens hierover.

Het woord is aan de heer Schutte.

De heer **Schutte** (GPV): Voorzitter! Gisteravond gaf het televisieprogramma Reporter een beeld van de activiteiten van de Stichting Doen, een organisatie die werkzaam is onder de paraplu van de Postcode-loterij. Het programma riep het beeld op van een wel heel ruime interpretatie van de begrippen "goede doelen" en "algemeen belang", twee begrippen die centraal staan in de Wet op de kansspelen. Bovendien zou er sprake zijn van een verwevenheid van belangen tussen beide stichtingen en commerciële bedrijven, welke vragen oproept. Op zichzelf zijn deze vragen niet geheel nieuw; het jaarverslag van het