

99ste vergadering

Woensdag 15 september 2004

Aanvang 10.15 uur

Voorzitter: Cornielje

Tegenwoordig zijn 110 leden, te weten:

Van Aartsen, Aasted Madsen-van Stiphout, Adelmund, Albayrak, Algra, Arib, Van As, Azough, Van Baalen, Bakker, Balemans, Van Beek, Blok, Van Bochove, Boelhouwer, Van Bommel, Bos, Brinkel, Bruls, Buijs, Bussemaker, Van de Camp, Cornielje, Çörüz, Crone, Depla, Dezentjé Hamming, Van Dijk, Dijkma, Douma, Dubbelboer, Duyvendak, Eerdmans, Eijnsink, Ferrier, Van Fessem, Geluk, Van Gent, Gerkens, De Haan, Halsema, Van der Ham, Haverkamp, Heemskerk, Hessels, Van Heteren, Van Hijum, Hirsi Ali, Hofstra, Ten Hoopen, Huizinga-Heringa, Joldersma, Jonker, Kant, Karimi, Koenders, Koomen, Koopmans, Koşer-Kaya Kraneveldt, De Krom, Lambrechts, Lazrak, Leerdam, Luchtenveld, Mastwijk, Van Miltenburg, Mosterd, De Nerée tot Babberich, Van Nieuwenhoven, Noorman-den Uyl, Van Oerle-van der Horst, Omtzigt, Ormel, De Pater-van der Meer, Rijpstra, Rouvoet, Samsom, Slob, Smeets, Smilde, Snijder-Hazelhoff, Spies, Van der Staaij, Sterk, Straub, Stuurman, Szabó, Tichelaar, Timmer, Timmermans, Tjon-A-Ten, Van Velzen, Vendrik, Verbeet, Verburg, Verdaas, Vergeer, Vietsch, Visser, Van der Vlies, Bibi de Vries, Klaas de Vries, Van Vroonhoven-Kok, Waalkens, Weekers, Weisglas, Wilders, Van Winsen en De Wit,

en mevrouw Peijs, minister van Verkeer en Waterstaat, de heren Hoogervorst, minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, en De Graaf, vice-minister-president, minister voor Bestuurlijke Vernieuwing en Koninkrijksrelaties.



De **voorzitter**: Ik deel aan de Kamer mede dat zijn ingekomen berichten van verhindering van de leden:

Blom, Van Heemst en Waalkens, wegens bezigheden elders;

Bussemaker, Van Heteren en Smeets, wegens bezigheden elders, alleen voor de middag- en avondvergadering;

Jan de Vries, wegens verblijf buitenslands, ook morgen.

Deze berichten worden voor kennisgeving aangenomen.

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Regels met betrekking tot het verstrekken van een brede doeluitkering aan provincies en regionaal openbare lichamen ten behoeve van de uitvoering van een integraal verkeer- en vervoerbeleid (Wet BDU verkeer en vervoer) (29469).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.



De heer **Van Hijum** (CDA): Voorzitter. De CDA-fractie is blij met het wetsvoorstel dat voorligt. De kern van dit voorstel is dat verschillende uitkeringen op het gebied van verkeer en vervoer ± infrastructuur, verkeersveiligheid, openbaar vervoer, verkeersmanagement ± worden gebundeld. Decentrale overheden worden hierdoor beter in staat gesteld om zelf te bepalen hoe zij de bereikbaarheid in hun gebied willen verbeteren. Beleid en geld worden

dus in één hand gebracht. Wij verwachten dat het geld hierdoor ook effectiever en efficiënter kan worden ingezet in de regio's.

Het wetsvoorstel is in overeenstemming met ons uitgangspunt van subsidiariteit, ofwel verantwoordelijkheden leggen daar waar ze thuishoren. Ook in het licht van het actieprogramma Andere overheid juichen wij dit wetsvoorstel toe. Financieringsstromen worden gebundeld, er wordt gedereguleerd en de verantwoordingslast wordt verminderd. Kan de minister verzekeren dat er niet allerlei nieuwe informatie- en verantwoordingsverplichtingen voor in de plaats treden?

Het wetsvoorstel sluit aan op de Planwet verkeer en vervoer. Op basis van de provinciale en regionale beleidsplannen stellen de ontvangers van de uitkering jaarlijks een bestedingsplan op. Zij moeten gemeenten daar actief bij betrekken. Het voorstel laat terecht ruimte om een deel van de uitkering door te decentraliseren naar clusters van gemeenten. Hierdoor worden regionaal maatwerk en prioriteitstelling op basis van de meest ernstige knelpunten mogelijk. Deze nieuwe rolverdeling vereist echter niet alleen een goed samenspel tussen provincies en regio's aan de ene kant en gemeenten aan de andere kant, maar ook tussen provincies en regio's onderling en met het rijk. Sommige files ± dat staat ook in de hoofdlijnennota Mobiliteit ± kunnen beter te lijf worden gegaan met een investering in het onderliggende wegennet dan in bijvoorbeeld het hoofdwegennet. Dat samenspel zal goed georganiseerd moeten worden. Kan de minister aangeven hoe dat samenspel tussen rijk en decentrale

Van Hijum

overheden concreet gestalte gaat krijgen?

De verdeling van het BDU-budget is volgens mijn fractie nog een punt van aandacht. In de huidige verdeelsleutel is aansluiting gezocht bij de verdeelsleutels van de nu bestaande financieringsstromen. Hierdoor vinden nagenoeg geen herverdeeleffecten plaats. Op termijn zal er een nieuwe sleutel worden vastgesteld, gebaseerd op structuurkenmerken. Welke procedure wil de minister hierbij doorlopen en wanneer moet deze verdeelsleutel operationeel zijn? Hoe verhoudt het mogelijke herverdeeleffect zich tot de meerjarige verplichtingen die de regio's willen aangaan? Het kan regio's voor dilemma's plaatsen.

De omvang van het totale BDU-budget wordt jaarlijks vastgesteld tijdens de begroting. Daar gaan wij het vandaag niet over hebben. Het aspect van meerjarige zekerheid is daarbij voor onze fractie wel van belang, want wij spreken nu over het systeem. Decentrale overheden gaan meerjarige verplichtingen aan, zoals concessies aan OV-bedrijven en de uitvoering van grote projecten. Schommelingen in het budget gaan dan al snel ten koste van de werkelijke beslissingsvrije ruimte. In de memorie van toelichting geeft de minister aan een inspanningsverplichting te hebben om in de begroting voor het jaar $x + 1$ zo min mogelijk af te wijken van eerdere indicaties in de meerjarenramingen. In de nota naar aanleiding van het verslag wordt gesteld dat de flexibiliteit van de begroting niet moet worden geblokkeerd. Niet kan worden gegarandeerd, zo stelt de minister in de nota, dat in tijden van budgettaire krapte de BDU verkeer en vervoer volledig kan worden ontzien. De regering wil de BDU als onderdeel van de begroting van Verkeer en Waterstaat in gelijke mate laten profiteren of lijden onder de wijzigende financiële randvoorwaarden in de begroting. Samen de trap op en samen de trap af, zo is dus eigenlijk de systematiek. Dat lijkt onze fractie redelijk, zolang de afgesproken financiële middelen maar in overeenstemming blijven met de ambities die worden geformuleerd, ook in de nota Mobiliteit. Mijn vraag is of de minister kan toezeggen dat die ambities gelijke tred zullen houden met de beschikbare middelen.

Om mogelijke schommelingen te kunnen opvangen, acht mijn fractie het van belang dat de budgetflexibiliteit zo groot mogelijk is. Artikel 9 maakt het voor gedeputeerde staten en het dagelijks bestuur van een regio mogelijk om een deel van de uitkering te reserveren, om zo fluctuaties in het budget te kunnen opvangen en te kunnen sparen voor projecten. Hierbij is echter een termijn van maximaal drie jaar opgenomen. De minister kan budget terugvorderen bij het overschrijden van deze termijn, tenzij wordt gespaard voor een groot project. Die mogelijkheid is gecreëerd, zo stelt de memorie van toelichting, om onbepert sparen zonder enig zicht op besteding van middelen te voorkomen. Daarmee is het een vangnet voor extreme situaties, zo wordt verder gesteld.

De CDA-fractie acht het niet waarschijnlijk dat deze situatie zich daadwerkelijk gaat voordoen. Bovendien past deze bepaling naar ons oordeel niet in de beoogde verhouding tussen het rijk en decentrale overheden. Uiteraard moet verantwoording over de besteding van middelen worden afgelegd, maar die verantwoording loopt vooral langs de lijn van de NVVP-monitor. Daarbij wordt verantwoording afgelegd over prestaties, over wat er met het geld is gedaan en of de beoogde effecten daadwerkelijk zijn bereikt. Daarbij kan ook de omvang van het budget worden gezien. Onze fractie stelt daarom bij amendement voor om de beperking die het huidige wetsvoorstel hier oplegt, te schrappen.

De regering voorziet dat op termijn budgetten voor regionale treindiensten \pm de contractsectorlijnen \pm en de exploitatiebijdrage sociale veiligheid aan de BDU zullen worden toegevoegd. Op welke termijn kan de Kamer voorstellen hiertoe verwachten? De CDA-fractie gaat ervan uit dat het budget voor de contractsector, zoals eerder toegezegd, in zijn geheel wordt overgeheveld naar de regio's. Kan de minister aangeven in hoeverre de bereidheid van de regio's om de lijnen over te nemen, wordt belemmerd door het mogelijke herverdeeleffect dat kan uitgaan van integratie in de BDU? Welke zekerheden kan de minister de regio's op dit punt bieden?

□

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Voorzitter. De wet BDU is het resultaat van een onderhandelingsproces gedurende een aantal jaren tussen de verschillende overheden. De PvdA-fractie kan zich vinden in de uitkomst die nu voorligt. De wet past \pm collega Van Hijum merkte het al terecht op \pm in ons streven om meer verantwoordelijkheid te leggen bij de regio. Die kent het beste de problemen in de eigen regio en is ook het beste in staat om die problemen op te lossen. Het maakt het ook mogelijk om verschillende verkeersproblemen, zoals veiligheid en leefbaarheid, breder aan te pakken, waardoor een integrale afweging plaats kan vinden en maatwerk geleverd kan worden. Ofwel: beslissen en betalen in één hand.

Naar de mening van de PvdA-fractie moet daarbij wel als voorwaarde worden gesteld, dat het budget voldoende moet zijn en dat het geen verkapte bezuinigingsoperatie wordt. Nu het openbaar vervoer in feite ook onder deze regeling komt, geldt dat de afwegingen die op provinciaal niveau gemaakt moeten worden, niet automatisch ertoe leiden dat de keuze valt op het handhaven van openbaar vervoer zoals dat er nu nog is. Dat baart ons wel zorgen. Ik zou overigens niet willen voorstellen om aan andere overheden een bepaalde verdeling voor te schrijven. Wij hebben die vrijheid gegeven en die andere overheden worden ook door democratische bestuursorganen gecontroleerd.

Er zou het een en ander gezegd kunnen worden over de verdeelsleutel. Het lijkt mij goed om eerst eens te kijken hoe dit loopt, en op enig moment \pm na drie tot vier jaar \pm een overzicht van de minister te krijgen waarin zij aangeeft hoe het is gegaan. Het zou plezierig zijn als de minister zou toezeggen dat er over circa drie jaar een notitie naar de Kamer komt, waarin de uitwerking van de verdeelsleutel in beeld wordt gebracht.

Het is merkwaardig dat met deze wet is begonnen zonder dat er een verkeersvisie aan ten grondslag lag. Een nota Mobiliteit wordt dus wel node gemist bij de behandeling van dit wetsvoorstel. Zo zijn er geluiden dat het rijk bij lightrailprojecten meer verantwoordelijkheden naar zich toe



De heer Boelhouwer (PvdA)

© M. Sablerolle ± Gouda

wil trekken. Hoe zal dit doorwerken in de doeluitkering?

Een ander probleem waar al op wordt gepreludeerd, is dat wordt overwogen om een aantal problemen op het hoofdwegennet af te wikkelen via het onderliggend wegennet. Als die afwikkeling meer via het onderliggend wegennet zal verlopen, moet de BDU onvoorwaardelijk worden aangepast. Ik vraag aan de minister om een toezegging dat het budget voor de BDU zal worden uitgebreid indien uit de nota Mobiliteit naar voren komt dat de problemen op het hoofdwegennet zullen worden afgewikkeld via het onderliggend wegennet. De regio's die die afwikkeling dan mede voor hun rekening moeten nemen, moeten er dan extra geld bij krijgen.

De heer **Van Hijum** (CDA): De vraag is of de oplossing waar de heer Boelhouwer nu over spreekt, moet leiden tot een aanpassing van het wetsvoorstel en de verdeling van de BDU. Je zou ook een praktische oplossing kunnen kiezen door met elkaar om de tafel te gaan zitten om te bekijken waar je de euro's het beste kunt uitgeven.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Ik stel ook geen wetswijziging voor, maar ik vraag aan de minister om de toezegging dat zij het budget voor de BDU zal verhogen als uit de nota

Mobiliteit blijkt dat een deel van de problemen op het hoofdwegennet moet worden opgelost via het onderliggend wegennet. Dit is logisch en past ook in de geest van de wet die nu voorligt. Ik vraag daarom niet om een wetswijziging, maar om boter bij de vis. Ik hoop dat de minister dit wil toezeggen. Als hier toch onduidelijkheid over blijft bestaan, zal ik wellicht een motie indienen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Ik zal duidelijk zijn: mijn fractie is niet gelukkig met deze wet. De gedachte: decentraal wat decentraal kan en centraal wat centraal moet, spreekt ons aan, maar wij hebben de overtuiging dat nu een aantal zaken die centraal zouden moeten worden geregeld, decentraal worden geregeld. Daardoor wordt het veel moeilijker om een samenhangend, integraal verkeers- en vervoersbeleid op nationale schaal te voeren. Het rijk heeft de ambitie om een aantal milieudoelstellingen te behalen en het is daar ook verantwoordelijk voor. Een groot probleem is bijvoorbeeld de CO₂-uitstoot door het verkeer die fors moet worden verminderd. Welke grip heeft de rijksoverheid daar dan nog op als een belangrijk deel van het verkeersbeleid bij de regio's ligt? Hetzelfde

geldt voor de luchtkwaliteitsdoelstelling die wij van Europa in 2010 moeten halen en waar wij al zo'n groot probleem mee hebben, vooral in de stedelijke gebieden. Hoe kan het rijk zijn verantwoordelijkheid waarmaken als het geen zeggenschap meer heeft? Het verkeersveiligheidsbeleid is gelukkig ook nationaal beleid. Hoe kunnen de grote ambities die de minister heeft, worden waargemaakt? Hoe kan zij de grip houden op vooral de meer fysieke maatregelen?

Mijn fractie denkt dus dat dit een stap te ver is. Wij kunnen wel meegaan in de gedachte, maar als wij een afweging maken van de consequenties, komen wij tot de conclusie dat wij hiermee te veel kwijt raken.

Op blz. 6 van de memorie van toelichting schrijft de minister in reactie op de vraag waarom niet wordt gekozen voor het gemeentefonds en provinciefonds dat zij verwacht dat een discussie in de Kamer over de financiering van het integrale verkeers- en vervoersbeleid moeilijker kan worden als op de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat uitsluitend de financiering van rijkswegen en hoofdspoorwegen is opgenomen en de overige uitgaven via het provincie- en gemeentefonds lopen. Nu wordt het geld echter in een keer in de grote put van de BDU gestort. Ook dan wordt een integrale afweging op dit niveau veel moeilijker.

Het andere probleem dat wij signaleren, heeft betrekking op de democratische controle. Dit is een zwaarwegend argument. Ging het allemaal naar provincies en gemeenten waar een volwaardige vertegenwoordigende democratie functioneert ± hopelijk in de toekomst ook nog met referendum-mogelijkheden ± dan zou je nog kunnen zeggen: vooruit. Het grote probleem is echter dat de bulk van het geld naar de kaderwetgebieden gaat, straks de WGR Plus. Daar is de democratische controle zeer gemankeerd en de afstand tussen burger en bestuurder is enorm. Dit moeten wij echt niet willen.

De heer Boelhouwer zei al dat het curieus is dat wij deze wet behandelen, terwijl er geen verkeers- en vervoersplan, een visie, ligt. Wij tasten in het duister. Het SVV 2 is nu nog actief, dus ik neem aan dat de minister voor zover zij nog iets toetst

Duyvendak

of wat dan ook, zich baseert op de doelstellingen die daarin zijn geformuleerd. Zij schrijft dat zij op afstand nog wel iets kan, maar dit is een ongelukkige constructie.

De middelen zullen worden verdeeld volgens structuurkenmerken. Verder weten wij niet zoveel meer. De minister heeft toegezegd dat er een lichte voorhangprocedure zal worden gevolgd. Ik vind dat te weinig. Ik vind dat de Kamer hier volwaardig over moet kunnen spreken en dring daarom aan op een veel zwaardere voorhangprocedure voor het vastleggen van de structuurkenmerken.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

□

Minister **Peijs**: Voorzitter. Met het wetsvoorstel wordt een belangrijke stap gezet in de decentralisatie. Er is een lang traject aan voorafgegaan. Het wetsvoorstel is een uitwerking van de kabinetsstandpunten die zijn ingenomen naar aanleiding van twee interdepartementale beleidsonderzoeken. Het ene vond plaats naar de afwegingsmechanismen bij investeringen in de infrastructuur en het andere naar de decentralisatie van de exploitatie van het OV. Het wetsvoorstel heeft op zichzelf niets met de nota Mobiliteit te maken. Ik wil dat hier even duidelijk maken. Het voorstel is in lijn met de kabinetsvisie Andere overheid en het bijbehorende, gelijknamige actieprogramma. Daarin wordt wat betreft specifieke uitkeringen gesteld dat het kabinet een slagvaardiger overheid wil, niet alleen op rijksniveau, maar ook decentraal. Decentrale overheden leveren een belangrijke bijdrage aan het oplossen van maatschappelijke problemen. Een voorwaarde is daarbij dat zij de ruimte krijgen voor lokaal maatwerk. Concreet wordt gezien of uitkeringen kunnen worden opgeheven, overgeheveld of worden samengevoegd tot één brede doeluitkering. De BDU verkeer en vervoer is een voorbeeld van de laatste categorie.

Ten minste vijf specifieke uitkeringen van Verkeer en Waterstaat worden samengevoegd tot één brede doeluitkering zonder schotten. Het uitgangspunt is dat beslissen en betalen in één hand komt. Iedere regio kan dankzij het wegvallen van

de schotten tussen de diverse budgetten zijn eigen optimale mix van maatregelen samenstellen voor het op maat oplossen van de verkeers- en vervoersproblemen in de regio. Ook voor de burger wordt de besluitvorming transparanter, omdat de mix niet de resultante is van vijf of meer subsidierelaties tussen Rijk en regio, maar van een eigen, integrale afweging binnen de regio. Daardoor weet die burger als er iets verkeerd gaat, op wie hij moet stemmen bij een volgende verkiezing. Het wetsvoorstel zal veel helderheid brengen in de regio. Afschuifsystemen zijn er niet meer bij.

Het wetsvoorstel sluit aan bij het streven van het kabinet uit het Hoofdlijnenakkoord om te komen tot een vermindering van bestuurslasten en bureaucratie. De heer Van Hijum vroeg of er allerlei informatiesystemen bijkomen. Dat is niet het geval. Het aantal wordt heel duidelijk verminderd. Vroeger moest je op ieder van die vijf ontschotte gebieden informatie en verantwoording verstrekken. Het zal allemaal totaal anders gaan. Het wetsvoorstel levert een aanzienlijke vermindering van de bestuurslast en van de bureaucratie op. Het op basis van plannen per onderwerp aanvragen van subsidies is met het voorstel vervallen. Binnen Verkeer en Waterstaat is in het verlengde van het actieprogramma Andere overheid het programma Beter geregeld gestart. Daarin staat de verbetering van de regelgeving op het gebied van het ministerie centraal. De manier waarop de decentralisatie in het wetsvoorstel is geregeld, sluit goed aan op dit programma. De rechtmatigheid van de uitgaven ten laste van de BDU zal via een evenzo eenvoudig mogelijk model worden verantwoord.

De informatie die nodig is voor de evaluatie en de bijstelling van het beleid ± ik begrijp heel goed dat dit speciaal de belangstelling heeft van de Kamerleden ± en voor het ontwikkelen van nieuw gezamenlijk beleid, wordt verkregen via de nota Mobiliteit. Dat is de relatie met die nota. Omdat wij het vandaag alleen over het systeem hebben, maakt dat even niet uit. De ambities die wij binnen het systeem hebben, zijn wij al aan het bespreken met de decentrale overheid in het kader van de nota Mobiliteit. Het is niet zo dat er niets ligt. De decentrale overheden

weten uit de nota Mobiliteit al precies wat de ambities zijn. Juist in de periode van begin juli tot nu zitten wij in een gezamenlijk traject om te praten over de ambities en de essentiële onderdelen van de nota Mobiliteit. De decentrale overheden komen daarbij heel speciaal aan bod.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dat vind ik een gekke situatie. Wij praten over het wetsvoorstel en moeten ermee instemmen, terwijl wij de nota niet kennen. De decentrale overheden kennen hem daarentegen wel allemaal al. Met hen wordt erover gesproken. Was het niet eleganter geweest om te wachten met de behandeling van het wetsvoorstel, totdat wij de nota zouden kennen en er als Kamer over zouden hebben gediscussieerd?

Minister **Peijs**: Dat wil eigenlijk niemand. Iedereen wil dat de wet op 1 januari 2005 in werking treedt. Dat is niet alleen wat wij willen, het is ook wat de decentrale overheden willen. Wij willen toch zo snel mogelijk via de tijdelijke sleutel toe naar de structuurkenmerken. Iedereen erkent immers dat de specifieke kenmerken van regio's daarin veel beter tot hun recht zouden komen. Alles wat wij op dit ogenblik voor ons uitschuiven, brengt dat tijdstip naar achteren. Ik denk dat u daarin ook de decentrale overheden niet aan uw zijde zult vinden. Bovendien moeten wij bedenken dat wij het vandaag hebben over het systeem. Als de Kamer later precies weet wat er in de nota Mobiliteit aan essentiële onderdelen staat, zullen wij het bij het besluit hebben over de formule en bij de ministeriële regeling over het geld. Er is dus nog ruim de tijd om de zaak te bezien. Het systeem legt niets vast op het gebied van ambities. Het systeem zegt alleen in grote lijnen hoe wij het gaan doen. Hoe dat precies wordt ingevuld via de sleutel en straks bij ministeriële regeling, komt later nog aan de orde. Tegen die tijd weet de Kamer ook precies wat de essentiële onderdelen zijn.

Bij de geschetste opbouw van de verantwoording en de informatie-uitwisseling is een evenwicht gevonden tussen maximaal decentraliseren en het gezamenlijk realiseren van prioriteiten in het verkeer en het vervoersbeleid, waarover wij het dus eens zijn met

Peijs

de decentrale overheden. Het gezamenlijk optrekken van Rijk en regio bij het oplossen van de verkeers- en vervoersproblemen is nodig, omdat de problemen op Rijksniveau en op decentraal niveau sterk zijn verweven, evenals de vervoerssystemen over de weg en over het spoor.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Vandaag hebben wij het inderdaad over het systeem. Betekent dat dan ook dat als er in de nota Mobiliteit op een andere manier wordt omgegaan met de problematiek regionaal versus nationaal wegennet, dat de bijstelling of de aanpassing of het beschikbaar komen van geld vanuit het vandaag besproken systeem logischerwijs compleet wordt medeaangepast?

Minister **Peijs**: Voorzitter. Mag ik het volgende voorstel doen. De heer Boelhouwer wil hierover eventueel een motie indienen. Als hij dat doet, stel ik voor dat de motie wordt aangehouden tot de nota Mobiliteit er ligt. Ik denk namelijk dat zijn zorgen door de nota Mobiliteit weggenomen zullen worden. Daar heb ik geen enkele twijfel over, al is het natuurlijk aan hem ter afweging. Ik denk dat wij die discussie daar kunnen voeren en dat er geen enkele twijfel over zal blijven bestaan dat dit ook in overeenstemming met de decentrale overheden goed geregeld is. Het is niet zo dat wij nu ineens vanuit het Rijk het gehele onderliggende wegennet gaan aanleggen. Wij hebben de BDU nou juist zodat de regio zelf kan kijken waar de knelpunten liggen. Ik denk dat de heer Boelhouwer doelt op situaties waarin het onderliggende wegennet een reactie kan veroorzaken op het hoofdwegennet. Daar hebben wij ook al bij de begroting van dit jaar een enveloppe voor gemaakt. Wij zijn namelijk van mening dat als wij het er samen over eens zijn dat het onderliggende wegennet de moeilijkheden veroorzaakt die wij aantreffen op het hoofdwegennet, dat wij daar dan ook samen naar gaan kijken. Alleen doen wij dat dit jaar ook al en dat beleid zetten wij ook na de nota Mobiliteit voort. Daarover zijn wij het eens met de regio's en wij hebben er in de N 201 ook al een voorbeeld van. Wij gaan dus samen met de decentrale overheden na waar de moeilijkheden zich voordoen en wat daarvan de

oorzaak is. Over de spitsstroken die wij bij Zeist aan het aanleggen zijn, gaan wij bijvoorbeeld in overleg met de regio. Wij zien dat bij Zeist het spoor moeilijkheden veroorzaakt op de A12. Dan gaan wij dus met de regio praten over de vraag of wij iets kunnen doen om het probleem met het spoor op te lossen. De overheid participeert dus in de oplossing van dat probleem. Ik denk dat de nota Mobiliteit u gerust zou stellen, maar misschien moeten wij die discussie dan voeren. Dat zal echter niets afdoen aan het systeem en dat is waar wij het vandaag over hebben.

Voorzitter. De minister blijft verantwoordelijk voor het systeem. De sturing geschiedt echter niet meer via specifieke subsidies, maar via de doorwerking van de essentiële onderwerpen van de nota Mobiliteit en de plannen van de decentrale overheden. De heer Duyvendak sprak zijn bezorgdheid erover uit of wij niet de grip verliezen op het hoofdwegennet en de samenhang tussen het hoofdwegennet en het net van onderliggende wegen. Dat doen wij niet. U moet niet vergeten dat er gesprekken zijn ingebouwd waarin de ambtenaren van provincies en gemeenten samenkomen met Rijkswaterstaat, juist om daarover te praten. Dat hebben wij nu al en dat gaat gewoon door. Dus de samenhang tussen hoofdwegennet en onderliggend wegennet bewaken wij nu reeds en dat zal in de toekomst niet anders zijn.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het gaat mij niet alleen om het wegennet, het gaat natuurlijk ook om het openbaar vervoer en de relatie daartussen. Als dit werkelijkheid zou worden, hoe zou je dan als Rijksoverheid in al die gebieden een fors modal shift-beleid van de auto naar het openbaar vervoer kunnen realiseren?

Minister **Peijs**: Als dat een van de ambities is, dan maak je daar in de essentiële onderdelen van de nota Mobiliteit afspraken over. Daar wordt bij de decentrale overheden op toegezien. Dan wordt er samen naar hun plannen gekeken en deze moeten de instemming hebben van de minister. Als die plannen er jarenlang toe zouden leiden dat de doelen niet worden gehaald, dan grijp je in.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks):

Maar je krijgt niet van tevoren de plannen te zien? Wil je die niet eerst toetsen?

Minister **Peijs**: Wij krijgen wel de plannen te zien. De plannen die de provincies maken in de kaderwetgebieden behoeven de instemming van de minister.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Alle bestedingen van gelden behoeven vooraf de toestemming van de minister?

Minister **Peijs**: Nee, niet de bestedingen van de gelden. Een provincie maakt een plan. De besteding van gelden geschiedt door de provincie en de gemeenten die in dat gebied liggen. Zij maken samen een bestedingsplan. De plannen in grote lijnen behoeven de toestemming van de minister en tegelijkertijd monitoren wij de uitvoering. Als dat verder uit elkaar gaat lopen, hebben wij de mogelijkheid om in te grijpen teneinde dat bij te stellen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik heb een ander voorbeeld. Uw verkeersveiligheidsbeleid gaat vooral inzetten op fysieke maatregelen die dus geld kosten, rotondes en dat soort dingen. Hoe zou u dat, als u daarvoor zou kiezen, in dit systeem afdwingen bij de lagere overheden?

Minister **Peijs**: Voorzitter. Als er één onderdeel is van het beleid waarvan ik zeker niet betwijfel of de decentrale overheden erbovenop zullen zitten, dan is het wel het verkeersveiligheidsbeleid. Bijna iedere regio heeft een regionale verkeersveiligheidsorganisatie die door de eigen burgers wordt afgerekend op de verkeersveiligheid. Wij hebben heel duidelijke plannen en de essentiële onderdelen over verkeersveiligheid laten geen enkele ruimte voor misverstand. Er staat in dat wij over een aantal jaren het aantal slachtoffers gereduceerd moeten hebben tot een bepaald aantal. Ik zou daar graag onder zitten, het liefst op nul, maar ik denk dat wij daar reëel in moeten zijn. Het is een strenge eis en daar moet iedereen op zijn eigen terrein aan meewerken. Als er nou ergens één terrein is waar ik mij geen zorgen over maak, maar waar ik uiteraard heel streng op zal letten, is dat wel de verkeersveiligheid.

Voorzitter. De verdeelsleutel wordt dus uitgewerkt in een AMvB. Naar

Peijs

aanleiding van het verzoek en het verslag van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat is in de nota van wijziging geregeld dat deze AMvB de voorhangprocedure zal volgen. In het verslag is gevraagd om een korte voorhang en dat hebben wij graag gehonoreerd.

Dan heb ik nog een aantal vragen niet beantwoord. Ik heb de heer Boelhouwer al gevraagd om met zijn bezorgdheid even de nota Mobiliteit af te wachten. Ik denk dat deze hem volledig gerust zal stellen. Voorts vraagt hij een notitie over de werking van de sleutel en de BDU. Wij zijn vast van plan om met een dergelijke notitie te komen. Dat doen wij, akkoord. Wij moeten kijken wat de beste evaluatieperiode zou zijn, tussen drie of vijf jaar. Wij gaan dat zeker evalueren en komen daarmee vanzelfsprekend naar de Kamer.

Ik denk dat ik heb beantwoord waarom wij deze wet behandelen zonder de nota Mobiliteit. Deze wet heeft daarmee geen directe samenhang, al komt er straks natuurlijk wel een afgeleide samenhang.

De heer Duyvendak heeft een vraag gesteld over de democratische controle binnen de kaderwetgebieden. Daarbij gaat het om verlengd lokaal bestuur. De bestuurders opereren daarin met een mandaat van hun gemeenteraden en ik denk dat zij bij allerlei belangrijke besluiten door hun eigen gemeenteraden danig aan de tand zullen worden gevoeld, want het beleid dat zij in de kaderwetgebieden voeren is van onmiddellijk belang voor de gemeenten die in het desbetreffende gebied liggen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Eerder in uw betoog hebt u gezegd dat er zou worden gedecentraliseerd. Bevalt het de kiezer niet, dan kan hij de bestuurder daarop afrekenen. Dat is echter precies het probleem met die kaderwetgebieden. Ik ben enigszins politiek geïnteresseerd, maar ik zou echt niet weten wie zich in mijn regio ± ik woon in Amsterdam ± daarmee bezig houden, wanneer zij daarover vergaderen, wat de besluiten zijn en wie waarvoor verantwoordelijk is. Hoe moet dat dan wel niet zijn voor gewone burgers? De afstand wordt te groot en er is geen controle meer mogelijk.

Minister **Peijs**: Als ik u was zou ik de

fractie van uw partij in de gemeenteraad van Amsterdam daarop aanspreken en vragen: hoe zit dat, wie gaat daarover en hoe kan ik mijn onvrede of juist mijn grote vreugde kenbaar maken op dit gebied? Ik ben er vast van overtuigd dat u, als u hier problemen mee hebt, die weg zult vinden.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): In de gemeenteraad van Amsterdam is het nog wel duidelijk wie de wethouders zijn, welke fracties de meerderheid hebben, wie er verantwoordelijk zijn en wie aan het college deelnemen. In de kaderwetgebieden wordt dat voor burgers echter een amorphe massa. Zij zien het niet meer en weten niet meer wie er verantwoordelijk zijn voor de keuzes. Het beleid gaat zich dan onttrekken aan het zicht en aan het debat en dat is niet goed voor de verhouding tussen de burger en de politiek.

Minister **Peijs**: In de grote steden is in bijna alle gevallen de wethouder voor verkeer en vervoer de portefeuillehouder voor het kaderwetgebied. Ik denk dat die bestuurder dus heel gemakkelijk is te vinden en dat deze bij verkiezingen heel gemakkelijk op zijn beleid kan worden afgerekend.

Het probleem dat de heer Duyvendak noemde betreffende de CO₂-uitstoot en de luchtkwaliteit is onder de Wet BDU niet anders dan nu. Ook nu is het een zaak van lokaal beleid en ook nu worden gemeenten en provincies daarop afgerekend. Dat verandert natuurlijk niet met de BDU.

De heer Van Hijum vroeg wanneer de regionale treindiensten en de sociale veiligheid in de BDU worden opgenomen. Welnu, de sociale veiligheid wordt per 1 januari 2005 meegenomen in de BDU. De treindiensten kunnen wij niet opnemen voordat zij zijn overgegaan. Voor zover zij zijn overgegaan, worden zij meteen opgenomen per 1 januari 2005, maar anders per 1 januari 2006. In de tijdelijke verdeelsleutel van de BDU worden de gelden voor de regionale treindiensten toegekend aan de betrokken regio's. Er vindt dus geen herverdeling plaats als gevolg van de integratie. Er staan binnen de BDU geen schotten, dus als de regio's het geld dat zij voor de regionale treindiensten krijgen aan iets anders willen uitgeven, dan kan dat. Alleen moeten zij voor de dingen waarvoor

zij geld krijgen daarna natuurlijk niet meer bij ons aankloppen.

Wij zien geen terughoudendheid bij de regio's vanwege de BDU. De regio's zijn volop in gesprek met de decentrale overheden. Zij hebben daar heel veel belangstelling voor en er is geen bezorgdheid over de BDU. Anders zouden wij dat vanzelfsprekend hebben gehoord.

De heer Van Hijum vroeg mij ook of ik kon toezeggen dat de ambities van de nota Mobiliteit gelijke tred zullen houden met de beschikbare middelen. Welnu, de decentrale overheden zitten daar zelf bij. Wij hebben, daartoe verplicht volgens de Planwet, niet voor niets de overlegperiode van de decentrale overheden op geen enkele wijze willen verkorten. Die staat zoals deze in de wet is voorgeschreven. Er is uitgebreid overleg gevoerd en als de nota Mobiliteit straks naar het kabinet gaat, hebben de decentrale overheden ingestemd met de essentiële onderdelen, waar alle ambities in staan. Ook staan hierin de middelen die tot 2020 voor de BDU zullen worden uitgetrokken.

Ook is de vraag gesteld hoe de herverdeeffecten zich verhouden tot de langlopende verplichtingen van de regio. Wij hebben daarvoor één goede regeling bedacht. Als straks de structuurkenmerken de leidraad worden voor de sleutel, moeten wij schokken vanzelfsprekend vermijden. Wij moeten ruim de tijd nemen om het verschil tussen de ene en de andere periode geleidelijk te overbruggen. Het kan niet zo zijn dat een regio plotseling, van de ene op de andere dag, miljoenen minder ontvangt.

De heer Van Hijum stelde ook voor om de driejarentermijn te schrappen, met als argument: als je toch wilt decentraliseren, doe het dan echt. Ik heb daar geen moeite mee en wil het best toezeggen. Via de monitoring en de herziening van de formule na vijf jaar zou dat kunnen worden gezien. Als een regio nooit iets uitgeeft en alleen maar geld oppot, heeft deze kennelijk te veel geld gekregen. Bij de volgende sleutel zou dat kunnen worden herzien, tenzij men kan aangeven dat men ergens voor spaart, maar dat staat dan in de plannen. De termijn van drie jaar wil ik dus best laten vallen. In alle vorige versies van GDU en dergelijke heeft deze termijn gestaan en daarom staat deze hier ook. Gezien de nieuwe verhoudingen heb ik er

Peijs

echter geen bezwaar tegen om de decentrale overheden het volle vertrouwen te geven en niet aan een termijn van drie jaar vast te houden. Ik neem dus het amendement op stuk nr. 11 over.

De **voorzitter**: Het amendement-Van Hijum (stuk nr. 11) is overgenomen.

De heer **Van Hijum** (CDA): Voorzitter. Ik dank de minister voor haar heldere beantwoording en voor het overnemen van het amendement. In reactie op het betoog van de heer Duyvendak benadruk ik dat het stelsel ook staat of valt met het vertrouwen dat de decentrale overheden die taak naar behoren zullen uitvoeren. Er worden zaken op afstand gezet en er worden verantwoordelijkheden decentraal neergelegd en dat gaat ermee gepaard dat wij er vertrouwen in hebben dat de decentrale overheden het verkeer- en vervoerbeleid uitermate serieus nemen en dat zij aspecten als duurzaamheid, verkeersveiligheid en dergelijke ook zelf tot hun verantwoordelijkheid rekenen.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Voorzitter. Ik dacht dat ik een heel duidelijke vraag had gesteld. Als uit de nota Mobiliteit naar voren komt dat het Rijk het onderliggende wegennet nodig heeft om de problematiek op het rijkswegennet mede op te lossen, moet er navent meer geld uit de BDU beschikbaar komen. Als die taak bij de regionale overheden komt te liggen, moeten zij het geld krijgen dat zij nodig hebben om die taak uit te voeren. Ik had gehoopt dat de minister op die vraag gewoon "ja" zou antwoorden. Er volgde echter een betoog waarin al werd gepreludeerd op het feit dat ik daarover een motie zou gaan indienen, die dan vervolgens bij de nota Mobiliteit mee zou moeten worden bekeken. Ik denk dat dit niet juist is. Wij hebben het nu over dit wetsvoorstel en als de minister gewoon ja zegt, hoef ik geen motie in te dienen. Zo simpel is het. Ik moet echter in tweede termijn een motie indienen, terwijl de minister mogelijk alsnog ja zou kunnen antwoorden op mijn heel duidelijke vraag. Ik dien de motie dus in, maar

als de minister in haar termijn gewoon ja antwoordt op mijn vraag, dan zal ik de motie alsnog intrekken.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat (concept)plannen betreffende de nota Mobiliteit mogelijk meer verantwoordelijkheid neerleggen bij de regio's om het wegverkeer beter te laten doorstromen;

voorts overwegende dat de Wet Brede Doeluitkering (BDU) verschillende rijksmiddelen bundelt ten gunste van deze decentralisatie;

verzoekt de regering, bij uitvoering van de Wet BDU de parameters die voortvloeien uit toekomstig mobiliteitsbeleid als richtsnoer te laten functioneren bij de beoogde decentralisatie, zodat er meer financiële middelen beschikbaar kunnen komen voor decentrale overheden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Boelhouwer. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 12 (29469).

De heer **Van Beek** (VVD): Voorzitter. Kan collega Boelhouwer uitleggen wat deze motie met deze wet te maken heeft? Hij maakt nu wel een heel grote sprong voorwaarts.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): De minister maakt zelf de cesuur tussen de nota Mobiliteit en deze wet. In mijn ogen regelt deze wet het systeem. Ik wil de duidelijkheid hebben dat dit systeem impliceert dat toekomstig beleid tot aanpassing van de Brede Doeluitkering leidt. Dat is mijn simpele vraag.

De heer **Van Beek** (VVD): Dat heeft niets met deze wet te maken. Deze wet brengt een aantal reeds bestaande geldstromen bij elkaar en ontschot ze. De wet doet geen uitspraken over de hoogte van die geldstromen noch over de toepassing ervan. Dat stelt de heer Boelhouwer nu ineens ter discussie.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Door de discussies die vooraf zijn gegaan voor de totstandkoming van deze wet vragen de decentrale overheden zich af wat zij kunnen verwachten van het toekomstige beleid. Wat betekent dat voor de Brede Doeluitkering? Ik vind dat de Kamer op zijn minst aan de minister mag vragen of het toekomstige beleid dat door deze wet totstandkomt, doorwerkt in de geldstroom en of er aanpassingen zullen volgen. Het lijkt mij zeer vanzelfsprekend dat dit gebeurt, vandaar dat ik aan de minister vraag om die vraag gewoon met "ja" te beantwoorden.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. De reactie van de minister op mijn twee kernbezwaren tegen deze wet heeft mij niet kunnen overtuigen. Ik denk dat de minister de polsstok te kort maakt, terwijl de wens bestaat om een landelijk samenhangend verkeers- en vervoersbeleid te kunnen voeren. Hierdoor kunnen wij minder ver springen en minder ambities hebben dan het geval was als er een ander systeem werd gevolgd. Dat is geen kwestie van vertrouwen in de andere overheden, mijnheer Van Hijum. Het is een kwestie van efficiënt en slagvaardig kunnen besturen.

De heer **Van Hijum** (CDA): Het gaat natuurlijk om de verwachtingen die je hebt. De heer Duyvendak gaat ervan uit dat de rijksoverheid in zijn eentje efficiënt en slagvaardig kan besturen door doelen te stellen en uit te voeren. De vraag is of het niet veel beter is om regionale, decentrale overheden medeverantwoordelijk te maken en om daar heldere resultaatafspraken mee te maken. Dat wordt met het huidige systeem in feite voorgesteld. Op die manier kun je je doelen beter verwezenlijken. Ik vind dat dit wel degelijk getuigt van niet al te veel vertrouwen in decentrale overheden.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De heer Van Hijum vindt dat er helderder resultaatafspraken te maken zijn met de andere overheden, terwijl ik vind dat de afspraken die op basis van dit systeem te maken zijn, niet hard en helder genoeg zijn om de landelijke ambities waar te maken. Ze zijn te zwak, ze zijn niet goed af te rekenen,



De heer Duyvendak (GroenLinks)

© M. Sablerolle ± Gouda

ze zijn niet goed hard te maken. Dat is de kern van het meningsverschil tussen de heer Van Hijum en mij.

Mijn tweede bezwaar dat helaas overeind blijft, is het punt van de gebrekkige democratische controle. Ik moet zeggen dat ik er in verband met de Kaderwetgebieden, straks de WGR+ gebieden, sterk aan hecht dat verkeers- en vervoersbeleid daar wordt gemaakt waar de burger er grip op heeft. Nu neemt de afstand tussen burger en bestuur toe. Dit probleem doet zich op meer terreinen voor. Het probleem dat de regio's eigenlijk te groot zijn voor de gemeentegrenzen en te klein voor de provincie moeten wij in het kader van de bestuurlijke en politieke vernieuwing echt bespreken. Ik maak mij er grote zorgen over als er zo veel geld naar die gebieden gaat. Ik denk dat er op termijn brokken van komen.

□

Minister **Peijs**: Voorzitter. In reactie op de vragen en opmerkingen van de heer Boelhouwer merk ik op dat gemeenten en provincies geld krijgen uit het Gemeentefonds en uit het Provinciefonds. Ook hebben zij opcenten en de Brede Doeluitkering. Wij hebben daarbij nog een envelop voor lokale en regionale doeleinden. De decentrale overheden waren altijd al verantwoordelijk voor het

onderliggende wegennet. Ik maak mij er dus niet zo veel zorgen over. Wij behandelen samen de echte problemen. Wat heb ik aan een rijksweg die verstopt is met files als de regionale overheden geen geld hebben om daar iets aan te doen? Ik heb u zojuist hetzelfde gezegd en praktische voorbeelden gegeven van de echte problemen waarover wij overleggen met de decentrale overheden. Die overleggen verlopen uitstekend en vloeiend. Ik snap ook wel dat de decentrale overheden liever hebben dat ik het gehele budget van het ministerie van Verkeer en Waterstaat overhevel naar de regio's. Op dit ogenblik praten wij echter niet over het geld, maar over het systeem. Zodra de ministeriële regeling ter sprake komt, praten wij over het geld dat op grond van een sleutel, een formule wordt verdeeld. Die formule bespreken wij dan ook. Nu hebben wij het alleen over het systeem. Zodra de nota Mobiliteit en de rest klaar zijn, kunnen wij de zorgen van de heer Boelhouwer verwijzen naar het land der overbodige zorgen. Dat zal hij straks zien. Tot nu toe zijn de decentrale overheden het tegendeel van ontevreden. Ik denk dus dat ik daar maar even op af ga. Als ik een decentrale overheid was, zou ik ook in de krant laten zetten dat ik meer geld wilde hebben. Laat ik dat vooropstellen. Wij spelen hierin allen

onze rol. Mijns inziens doen de decentrale overheden dat zeer goed. Wij zullen echter pas over het geld praten naar aanleiding van de nota Mobiliteit. Daarin wordt een overall budget vastgesteld over de verdeling waarvan nog zal worden gepraat.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Ik vind dit toch enigszins flauw. De minister haalt het voorbeeld aan van rijkswegen die vol staan. Als wij het decentrale wegennet mede willen gebruiken om de doorstroming op de rijkswegen, dus op het hoofdsysteem tot stand te brengen, betekent dit dat de minister aan de decentrale overheden vraagt om te investeren in het onderliggende wegennet. Als de minister dit rijksprobleem wil oplossen via het decentrale wegennet, moet zij geld bijleggen. Ik vraag de minister alleen maar om te zeggen dat dit inderdaad logisch is, dat dit volgt uit het beleid en dat de decentrale overheden op dit moment nog helemaal niet om meer geld vragen. Dat is niet aan de orde, maar die suggestie wekt de minister wel.

Minister **Peijs**: Voorzitter. Ik verbaas mij toch wel over deze discussie. Het kan toch niet zo zijn dat wij zo ongeveer om toestemming moeten vragen om iemand die het hoofdwegennet wil verlaten, van het onderliggende wegennet gebruik te laten maken? Daar krijgt men toch al dat geld voor, voor het op peil houden van dat stelsel? Daar zijn toch de opcenten voor, daar is toch het wegefonds voor dat gevoed wordt uit het Provinciefonds en het Gemeentefonds? Wij zitten er toch samen in, wij zijn toch samen aan het proberen om een samenhangend wegennet tot stand te brengen? Provincie en gemeente zijn er ook nu al voor verantwoordelijk, en als er gezamenlijke knelpunten zijn, dan zullen wij helpen om die weg te nemen. Maar dit hebben wij ook al bij de vorige begrotingsbehandeling met elkaar besproken.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Voorzitter. Ik trek mijn motie niet in.

De **voorzitter**: Dit lijkt mij een overbodige opmerking ...

Minister **Peijs**: Voorzitter. Ik verzoek de heer Boelhouwer dan wel, zijn motie aan te houden tot de behandeling van de nota Mobiliteit,

Peijs

want tegen die tijd weten wij waar wij het over hebben. Vandaag praten wij niet over geld, dus ik kan geen ja of nee zeggen.

Voor het verwezenlijken van mijn landelijke ambities kan ik ook zonder de wet BDU niet zonder decentrale overheden. Die moeten wij samen verwezenlijken. Wij doen met deze wet niets anders dan een systeem opzetten waarmee wij straks geldstromen kunnen verdelen om precies dezelfde landelijke ambities te verwezenlijken. Er is geen enkel verschil, decentrale overheden moeten er nu ook al aan meehelpen. De heer Duyvendak gaf zelf al het voorbeeld van de verkeersveiligheid. Dat is een heel goed voorbeeld, daarbij werken wij samen aan een plan en de plannen van de decentrale overheden moeten passen in de essentiële onderdelen van de nota Mobiliteit.

De kaderwetgebieden zijn niet uitgevonden in verband met deze wet, die bestaan al. Als men daarover wil discussiëren, dan zullen wij daar minister Remkes bij moeten betrekken, want ik denk dat het te ver gaat om dat aan de hand van deze wet te doen.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.



De **voorzitter**: Ik stel voor, op een nader te bepalen moment over het wetsvoorstel te stemmen. Het zal in verband met prinsjesdag niet volgende week dinsdag zijn, dus het zal waarschijnlijk de week daarna worden.

Minister **Peijs**: Is het echt niet mogelijk om de stemmingen vroeger te houden? Het zou heel erg zijn als dat niet kon, want dan halen wij de datum van 1 januari nooit. Dat zou echt een ramp zijn.

De **voorzitter**: Wij zullen bekijken wat wij kunnen doen om die termijn te halen.

Minister **Peijs**: Ik zou u er zeer erkentelijk voor zijn als het lukte.

De **voorzitter**: Wij doen ons best.

Aldus wordt besloten.

De vergadering wordt van 11.14 uur tot 14.00 uur geschorst.

Voorzitter: Weisglas

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 Kamer zich met de voorstellen heeft verenigd.

Regeling van werkzaamheden

De **voorzitter**: Op verzoek van de D66-fractie benoem ik in:

de commissie voor de Rijksuitgaven:
- het lid Bakker tot lid in de bestaande vacature;
- het lid Dittrich tot plaatsvervangend lid in plaats van het lid Bakker;

de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties:
- het lid Koşer-Kaya tot plaatsvervangend lid in de bestaande vacature;

de vaste commissie voor Onderwijs, Cultuur en Wetenschap:
- het lid Bakker tot plaatsvervangend lid in plaats van het lid Van der Laan;

de vaste commissie voor Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse Zaken:
- het lid Van der Laan tot plaatsvervangend lid in plaats van het lid Bakker;

de vaste commissie voor Buitenlandse Zaken:
- het lid Van der Laan tot lid in de bestaande vacature;

de vaste commissie voor Defensie:
- het lid Van der Laan tot plaatsvervangend lid in plaats van het lid Lambrechts;

de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer:
- het lid Koşer-Kaya tot plaatsvervangend lid in de bestaande vacature;

de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat:
- het lid Bakker tot lid in de bestaande vacature;

de vaste commissie voor Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit:
- het lid Van der Laan tot plaatsver-

vangend lid in de bestaande vacature;

de vaste commissie voor Financiën:
- het lid Bakker tot lid in de bestaande vacature;
- het lid Dittrich tot plaatsvervangend lid in plaats van het lid Bakker;

de vaste commissie voor Economische Zaken:
- het lid Bakker tot lid in plaats van het lid Van der Laan;
- het lid Dittrich tot plaatsvervangend lid in de bestaande vacature;

de vaste commissie voor Sociale Zaken en Werkgelegenheid:
- het lid Koşer-Kaya tot plaatsvervangend lid in plaats van het lid Dittrich;

de vaste commissie voor Volksgezondheid, Welzijn en Sport:
- het lid Koşer-Kaya tot lid in plaats van het lid Lambrechts;

de themacommissie technologiebeleid:
- het lid Van der Laan tot lid in de bestaande vacature;

het Presidium:
- het lid Van der Laan tot plaatsvervangend lid in de bestaande vacature.

Ik stel voor, toestemming te verlenen tot het houden van wetgevings- c.q. notaoverleg met stenografisch verslag op:

maandag 27 september van 10.15 uur tot 18.00 uur van de vaste commissie voor Onderwijs, Cultuur en Wetenschap over "de Koers BVE" (27451);

maandag 4 oktober van 10.15 uur tot 19.30 uur van de vaste commissie voor Onderwijs, Cultuur en Wetenschap over "de Koers PO/VO";

maandag 4 oktober van 16.00 uur tot 23.00 uur van de vaste commissie voor Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit over de agenda Vitaal platteland (29576);

maandag 8 november van 11.00 uur tot 18.00 uur van de vaste commissies voor Defensie, voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en voor Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit gezamenlijk over de planologische kern-