

Vergaderjaar 1995–1996

24 659

Wet advies en overleg verkeer en waterstaat

Nr. 4

VERSLAG

Vastgesteld 10 mei 1996

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹, belast met het voorbereidend onderzoek van dit voorstel van wet, heeft de eer van haar bevindingen als volgt verslag uit te brengen. Onder het voorbehoud dat de regering de gestelde vragen en opmerkingen tijdig zal hebben beantwoord, acht de commissie de openbare beraadslaging over dit wetsvoorstel genoegzaam voorbereid.

De leden van de fractie van de Partij van de Arbeid hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel. Zij constateren dat de in 1992 tot stand gekomen Raad voor verkeer en waterstaat door de herziening van het adviesstelsel voor een belangrijk deel kan doorgaan op de huidige weg. Verkeer en Waterstaat kent immers reeds een geïntegreerde advisering en een scheiding van advies en overleg.

De meest wezenlijke verandering is, in de optiek van deze leden, de veranderende samenstelling van commissies. Deze leden stellen vast dat het wegvallen van de externe leden met specifieke deskundigheid zal worden gecompenseerd door het inhuren van externe expertise. Is dit evenwel niet een stuk duurder dan de huidige situatie?

De Raad voor de Verkeersveiligheid zal worden opgeheven. De leden van de PvdA-fractie vragen hoe de verhouding tussen de nieuwe Raad voor verkeer en waterstaat en de nog te vormen Transportongevallenraad wordt. Deze leden achten het wenselijk dat de Transportongevallenraad, vanuit zijn specifieke kennis, ook (preventieve) adviezen kan uitbrengen.

De leden van de CDA-fractie hebben met instemming kennis genomen van het voorliggende wetsvoorstel. Deze leden hebben begrepen dat de tijdelijke commissie comptabiliteitsvoorschriften ten gevolge van dit wetsvoorstel wordt opgeheven. Kan de minister aangeven op welke wijze de werkzaamheden van de tijdelijke commissie na opheffing worden voortgezet?

De leden van de VVD-fractie hebben kennis genomen van het onderhavige wetsvoorstel. Deze leden zijn verheugd over de voortvarendheid waarmee de regering gestalte geeft aan de uitvoering van de voornemens betreffende de wetten ter inrichting van het nieuwe adviesstelsel. Integratie van de bestaande raden zal naar hun oordeel een meer

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), ondervoorzitter, Van den Berg (SGP), Lilipaly (PvdA), Biesheuvel (CDA), voorzitter, Reitsma (CDA), Versnel-Schmitz (D66), Van Gijzel (PvdA), Leers (CDA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Van Rooy (CDA), Poppe (SP), Van 't Riet (D66), Duivesteijn (PvdA), H. G. J. Kamp (VVD), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), Roethof (D66), M. B. Vos (GroenLinks), Verkerk (AOV), Van Zijl (PvdA), Van Waning (D66), Keur (VVD), Hofstra (VVD), Assen (CDA).
Plv. leden: Blaauw (VVD), Schutte (GPV), Van Gelder (PvdA), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Dankers (CDA), Jeekel (D66), Swildens-Rozendaal (PvdA), Terpstra (CDA), Huys (PvdA), Korthals (VVD), Esselink (CDA), vacature (CD), Hillen (CDA), H. Vos (PvdA), Remkes (VVD), Leerkes (U55+), Witteveen-Hevinga (PvdA), Augusteijn-Esser (D66), Rosenmöller (GroenLinks), Boogaard (Groep Nijpels), Valk (PvdA), Hoekema (D66), Klein Molekamp (VVD), Te Veldhuis (VVD), Van der Linden (CDA).

inhoudelijke samenhang in de beleidsadvisering terweeg kunnen brengen. De oprichting van de nieuwe Raad voor verkeer en waterstaat sluit in belangrijke mate aan bij het algemeen regeringsbeleid tot sanering van de bestaande adviesorganen en tot instelling van adviesorganen zoveel mogelijk per departement of per beleidscluster.

Bij de schriftelijke inbreng betreffende de instelling van een Staatscommissie voor waterstaatswetgeving heeft de VVD-fractie dan ook een kritische houding ingenomen.

De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat de regering onvoldoende beargumenteert waarom de Staatscommissie voor waterstaatswetgeving niet kan worden ondergebracht in de Raad voor verkeer en waterstaat.

De leden van de VVD-fractie zijn met de minister van mening dat de Raad voor verkeer en waterstaat zijn waarde heeft bewezen.

De instelling van de nieuwe Raad voor verkeer en waterstaat draagt bij tot een sober adviesstelsel, geconcentreerd op hoofdlijnen van beleid en aangestuurd vanwege door de politiek geformuleerde vragen. Voornoemd regeringsbeleid is op hoofdlijnen door de VVD-fractie bij de behandeling van de Kaderwet, 2 april jl., onderschreven.

De voorgestelde werkwijze lijkt de leden van de VVD-fractie een juiste weg. De leden onderschrijven het belang van geïntegreerde adviesaanvragen, die vervolgens leiden tot een gezamenlijk advies van de betrokken adviesraden. Het doel om hiermee ondermeer verkokering te voorkomen acht de VVD-fractie een punt van voortdurende aandacht.

Deze leden gaven bij de Herziening van de adviesstructuur aan dat zij belang hecht aan de scheiding van advisering en overleg. In het onderliggende wetsvoorstel is de minister voornemens het mogelijk te maken dat via een algemene maatregel van bestuur organen kunnen worden ingesteld voor geïnstitutionaliseerd overleg over onderdelen inzake verkeer en waterstaat. De VVD-fractie heeft hier enkele vragen over.

Waarom wordt in de onderhavige wet, die bedoeld is voor de oprichting van een raad voor advies, tevens wettelijk het overleg geregeld. Waarom moet overleg überhaupt wettelijk worden geregeld?

Verschillende ministeries hebben al een voorstel gedaan omtrent de herziening van haar adviesstructuur. De diverse wettelijke voorstellen van de in te stellen raden zijn al naar de kamer gestuurd. Kan de minister aangeven of ook andere ministeries voorstellen om overlegorganen wettelijk te regelen?

De leden van de fractie van D66 hebben met belangstelling kennis genomen van dit wetsvoorstel.

Tijdens de behandeling van de Kaderwet adviescolleges in de Tweede Kamer der Staten Generaal is een amendement aangenomen waarin gesteld wordt dat de minister van Binnenlandse Zaken als coördinerend bewindspersoon de voorstellen van de afzonderlijke ministers medeondertekend. Dit is bij dit wetsvoorstel niet gebeurd. De leden van de fractie van D66 willen op deze omissie de aandacht vestigen.

In het voorliggende wetsvoorstel worden advies en overleg op het gebied van Verkeer en Waterstaat geregeld. De D66-fractie heeft altijd het standpunt ingenomen dat de kluwen van advies en overleg moet worden ontrafeld. Dit was ook één van de redenen voor de gehele herziening van het adviesstelsel. Waarom is in dit wetsvoorstel advies en overleg samengevoegd? Is het überhaupt noodzakelijk dat overleg wettelijk wordt vastgelegd?

Ook de leden van de fractie van D66 vragen hoe de nieuwe Raad voor verkeer en waterstaat zich zal gaan verhouden met de toekomstige Transportongevallenraad?

De leden van de fractie van D66 zijn verheugd dat de adviesraden van V&W, VROM en landelijk gebied de verkokering proberen te doorbreken, door meer samen te werken.

In de toelichting op de wet wordt aangegeven dat het totale aantal leden van de raad en van de commissie af zullen nemen van 60 tot naar verwachting 12. Ondanks deze beperking in het aantal leden blijft het totale budget gelijk, namelijk 3 mln gulden. De D66-fractie zou graag willen weten welke zaken onder het budget vallen. Zijn personele kosten hier niet in meegenomen?

De leden van de RPF-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het voorliggende wetsvoorstel. In de serie instellingswetten is deze een vreemde eend in de bijt, omdat het grootste deel van de wet aparte bepalingen inzake overleg betreft.

Deze leden hebben de indruk dat de inrichting van het nieuwe adviesstelsel voor het beleidsterrein van Verkeer en Waterstaat relatief weinig ingrijpende gevolgen heeft, gelet op het feit dat de advisering inzake dit beleidsterrein al in 1992 sterk is versoerd. Zij informeren in dit verband hoe kan worden gegarandeerd dat de adviserende werkzaamheden van de op te heffen Raad voor de Verkeersveiligheid adequaat wordt overgenomen door de nieuwe Raad voor verkeer en waterstaat.

Wat betreft de samenstelling van de raad vragen de leden van de RPF-fractie naar de gevolgen van het aanvaarde amendement onder nummer 24 bij de Kaderwet adviescolleges (24 503), betreffende het vereiste van inzicht in de maatschappelijke verhoudingen. Zal dit in de praktijk naar verwachting bijdragen tot (meer) politieke en levensbeschouwelijke pluriformiteit in de advisering? Zo nee, wat is dan de materiële betekenis van het bepaalde in dit amendement? Aansluitend vragen zij waarom de raad bij voorkeur uit niet meer dan 12 personen zal bestaan. Wordt met dat uitgangspunt wel voldoende recht gedaan aan de veelheid van beleidsterreinen die vallen onder het ministerie van Verkeer en Waterstaat?

De minister stelt in de memorie van toelichting dat de begroting voor wat betreft de advisering nauwelijks zal wijzigen ten opzichte van die van de voorgaande jaren en dat het budget in de nieuwe structuur de 3 mln. niet zal overschrijden. De leden van de RPF-fractie zouden dit graag nader onderbouwd zien. Is het uitgesloten dat er overschrijdingen plaatsvinden ten gevolge van onvoorzien veelvuldige externe advisering? Geldt een plafond voor de uitgaven in verband met externe advisering?

De leden van de RPF-fractie vragen welke concrete voorbereidingen reeds plaatsvinden met het oog op de inwerkingtreding van de onderhavige wet. Meer in het algemeen informeren zij naar de stand van zaken met betrekking tot de instellingswetgeving.

De leden van de SGP-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het wetsvoorstel en de bijbehorende toelichting. Zij constateren dat het wetsvoorstel noodzakelijk is in het kader van de herziening van de adviesstructuur. Tegelijkertijd kan worden vastgesteld dat de wijzigingen op het terrein van verkeer en waterstaat van beperktere betekenis zijn aangezien de versoering van de advisering reeds in 1992 zijn beslag heeft gekregen.

Met de regering hechten de leden van de SGP-fractie veel waarde aan samenhangende advisering aangaande de verschillende taakvelden van verkeer en waterstaat. Nu de Raad voor de Verkeersveiligheid wordt opgeheven, vragen deze leden op welke wijze de integratie van kennis en expertise op dit specifieke terrein binnen de nieuwe Raad voor verkeer en waterstaat concreet gestalte zal krijgen. In verband met de onderzoekstaken van de Raad voor de Verkeersveiligheid zijn deze leden geïnteresseerd in de voortgang van de wetgeving aangaande een nieuwe raad voor de transportveiligheid.

De leden van de SGP-fractie kunnen instemmen met de voorgestelde bepalingen aangaande de overlegorganen, mede gezien het feit dat het gaat om een voortzetting van de huidige situatie. In dit verband vragen zij of alle huidige overlegorganen weer zullen ingesteld.

De leden van de GPV-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het onderhavige wetsvoorstel. Zij constateren met instemming dat de functies van advies en overleg gescheiden blijven en dat gestreefd wordt naar de bevordering van een integraal beleid. Deze leden stellen enkele vragen over het hoofdstuk over de overlegorganen.

De leden van de GPV-fractie constateren dat in de voorgestelde wet behalve de adviesstructuur ook het overleg met betrokkenen wordt geregeld, conform de bestaande wet. Een argumentatie voor het feit dat het overlegstelsel ook na de inwerkingtreding van de Kaderwet adviescolleges nog geregeld moet worden in de Wet advies en overleg verkeer en waterstaat ontbreekt echter. In de nota naar aanleiding van het verslag van de Kaderwet adviescolleges wordt opgemerkt dat in «bijzondere gevallen» een wettelijke regeling van het overlegstelsel op een bepaald terrein wordt voorgesteld (Tweede Kamer, vergaderjaar 1995–1996, 24 503, nr. 5, blz. 6). Deze leden vragen in welke zin het beleidsterrein van verkeer en waterstaat een bijzonder geval is. Een verwijzing naar de toelichting op de huidige wet achten deze leden niet voldoende, aangezien het hele stelsel van adviesorganen gewijzigd is. Wat is de meerwaarde van de wettelijke regeling van het overlegstelsel in het kader van de Kaderwet adviescolleges?

De leden van de GPV-fractie constateren dat de minister in de memorie van toelichting op twee gedachten lijkt te hinken waar het gaat om de rol van de overlegorganen in het beleidsproces. De overlegorganen zouden zich enerzijds vooral bezig houden met operationele beleidsvoornemens, maar kunnen anderzijds ook overleg plegen over strategische beleidszaken. Deze leden vragen om meer duidelijkheid over de functie van de overlegorganen. Hoe is wat dat betreft de relatie met (het kabinetsstandpunt over) de besluitvorming rond grote infrastructurele projecten? Is het de bedoeling om de overlegorganen bij dergelijke projecten structureel in een vroeg stadium van het beleidsproces te betrekken? Is de minister met de leden van de GPV-fractie van mening dat het vroegtijdig betrekken van overlegorganen – naast het adviesorgaan – bij de beleidsontwikkeling, bij kan dragen aan een zorgvuldige belangenafweging bij grote projecten?

De voorzitter van de commissie,
Biesheuvel

De griffier van de commissie,
Coenen