

Vergaderjaar 1995–1996

24 659

Wet advies en overleg verkeer en waterstaat

Nr. 5

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 16 juli 1996

Algemeen

Met belangstelling heeft de regering kennis genomen van de door de leden van de verschillende fracties over het wetsvoorstel gemaakte opmerkingen en gestelde vragen. Ik ga hieronder op deze opmerkingen en vragen in en zal daarbij terwille van een logische volgorde, waar nodig afwijken van de indeling van het verslag.

Advies en overleg

De leden van de fracties van de VVD, D66 en het GPV hadden gevraagd naar de redenen voor een wettelijke regeling van de overlegorganen verkeer en waterstaat en waarom deze is opgenomen in het onderhavige wetsvoorstel.

Een wettelijke regeling van advies én overleg op het terrein van verkeer en waterstaat bestaat sinds 1992. Destijds is hiervoor mede op aandrang van de Tweede Kamer der Staten-Generaal gekozen omdat het wenselijk werd geacht het overleg met belangengroepen te omkleden met waarborgen voor bestendigheid, gelijkwaardigheid en representativiteit. Ik acht deze waarborgen nog steeds van belang. Ik hecht zeer aan zorgvuldig overleg bij de voorbereiding van beleidsvoornemens. Naar mijn mening zou van het intrekken van deze regeling kort na het invoeren ervan een verkeerd signaal uitgaan naar de in de overlegorganen vertegenwoordigde organisaties. Dit daargelaten dat de aanleiding voor het onderhavige wetsvoorstel gelegen is in de herziening van het adviesstelsel. Een van de oogmerken daarbij is weliswaar scheiding van advies en overleg, maar in de sinds 1992 bestaande wettelijke regeling van advies en overleg op het gebied van verkeer en waterstaat was die scheiding reeds aangebracht.

Ik heb er om redenen van overzichtelijkheid voor gekozen ook in het onderhavige wetsvoorstel zowel advies als overleg te regelen. De regeling van de nieuwe Raad voor verkeer en waterstaat is in overeenstemming met het bij de Eerste Kamer aanhangige wetsvoorstel Kaderwet adviescolleges (EK 1995–1996 24 503). De huidige regeling van overleg wordt gehandhaafd. Regeling in één wetsvoorstel laat de reeds bestaande scheiding tussen advies en overleg onverlet.

De leden van de VVD-fractie hadden in dit verband gevraagd of ook andere ministeries voorstellen overlegorganen wettelijk te regelen.

Ik wil hier volstaan met er op te wijzen dat, mede op aandringen van de Tweede Kamer der Staten-Generaal, een wetsvoorstel van de minister van Binnenlandse zaken aanhangig is bij de Raad van State voor een wettelijke regeling van het overleg tussen het kabinet en minderheden.

De leden van de SGP-fractie hadden gevraagd of alle huidige overlegorganen op het terrein van verkeer en waterstaat weer zullen worden ingesteld.

De beantwoording van deze vraag maakt onderdeel uit van een evaluatie van de huidige overlegorganen die naar verwachting in september 1996 zal zijn afgerond. Als de evaluatie daartoe aanleiding geeft, zal ik overwegen zonodig het aantal of de taakgebieden van de overlegorganen aan nieuwe behoeften of inzichten aan te passen.

De leden van de GPV-fractie hadden gevraagd om meer duidelijkheid over de functie van de overlegorganen. Ook hadden zij gevraagd naar de relatie met het (kabinetsstandpunt) over de besluitvorming rond grote infrastructurele projecten. In het bijzonder vroegen zij of het de bedoeling is de overlegorganen in een vroeg stadium van het beleidsproces te betrekken en of de minister met de GPV-fractie van mening is dat dit laatste kan bijdragen aan een zorgvuldige belangenafweging bij grote projecten.

Het overleg met de overlegorganen heeft, in onderscheid met onafhankelijke advisering door adviesorganen, de functie representatieve belangenorganisaties te horen over beleidsvoornemens.

In de memorie van toelichting bij het onderhavige wetsvoorstel heb ik aangegeven dat waar de Raad voor verkeer en waterstaat adviseert over hoofdlijnen van beleid, de overlegorganen zullen worden geraadpleegd over operationele beleidsvoornemens. Daaraan heb ik toegevoegd dat ook over meer algemene onderwerpen overleg kan worden gepleegd, terwijl bovendien informeel overleg aan belang wint in de fase dat beleidsvoornemens nog niet operationeel zijn.

Het kabinetsstandpunt inzake besluitvorming over grote infrastructurele projecten houdt in dat vooralsnog geen aanpassing plaatsvindt van de wettelijke regeling van de besluitvormingsprocedures. Wel acht het kabinet het van belang grote infrastructurele projecten te starten met een verkenningsfase. In die fase moet een openbaar debat plaatsvinden over de probleemanalyse en mogelijke oplossingsrichtingen. Het oogmerk van dit open voorbereidingsproces is mede het versterken van het maatschappelijk draagvlak voor grote projecten. Een informele betrokkenheid van de overlegorganen in de verkenningsfase past naar mijn mening in de bovengeschetste uitgangspunten. Deze betrokkenheid kan echter, gelet op die uitgangspunten en de fase van het beleidsproces, niet het karakter hebben van formeel overleg over operationele beleidsvoornemens. Zij staat bovendien los van de adviesfunctie van de Raad voor verkeer en waterstaat, uit te oefenen in een vroegtijdig stadium van het beleidsvormingsproces.

Raad voor verkeer en waterstaat en Transportongevallenraad

De leden van de fracties van de PVDA en D66 hadden gevraagd naar de verhouding tussen de nieuwe Raad voor verkeer en waterstaat en de nog te vormen Transportongevallenraad. De leden van de PVDA-fractie voegden daaraan toe het wenselijk te vinden dat de Transportongevallenraad, vanuit zijn specifieke kennis, ook (preventieve) adviezen kan uitbrengen.

Advisering in de zin van artikel 79 Grondwet (Gw) aan de regering en de

Staten-Generaal ten behoeve van beleid en wetgeving, ook met betrekking tot de verkeersveiligheid, zal tot de taak behoren van de nieuwe Raad voor verkeer en waterstaat. Met inwerkingtreding van de Herzieningswet adviescolleges (TK 1994–1995 24 232), beoogd op 1 januari 1997, wordt de huidige Raad voor de Verkeersveiligheid opgeheven.

De wettelijke taak van de in voorbereiding zijnde Transportongevallenraad is gericht op het onderzoeken van oorzaken van transportongevallen. Indien de uitkomst van een onderzoek daartoe aanleiding geeft, kan de Transportongevallenraad daaraan wel concrete veiligheidsaanbevelingen verbinden. De bevindingen en aanbevelingen van de Transportongevallenraad zijn naar hun aard geen adviezen in de zin van artikel 79 Gw, maar kunnen uiteraard relevant zijn voor zowel advisering over als voorbereiding van beleid en wetgeving. De bevindingen en aanbevelingen van de Transportongevallenraad zullen daarbij naar verwachting worden betrokken.

De leden van de fractie van de RPF hadden in dit verband geïnformeerd hoe kan worden gegarandeerd dat de adviserende werkzaamheden van de op te heffen Raad voor de Verkeersveiligheid adequaat worden overgenomen door de nieuwe Raad voor verkeer en waterstaat. De leden van de fractie van de SGP hadden daar de vraag aan toegevoegd op welke wijze de integratie van kennis en expertise op het terrein van de verkeersveiligheid binnen de nieuwe Raad concreet gestalte zal krijgen.

De verkeersveiligheid zal een expliciete en vaste plaats krijgen in het adviesprogramma van de Raad voor verkeer en waterstaat. De Raad zal periodiek zelfstandig adviezen over verkeersveiligheid uitbrengen. Zowel in de samenstelling van de Raad als van het secretariaat zal worden voorzien in voldoende deskundigheid op het terrein van de verkeersveiligheid.

De leden van de SGP-fractie hadden, in verband met de onderzoektaken van de Raad voor de Verkeersveiligheid, welke zullen overgaan naar de Transportongevallenraad, nog geïnformeerd naar de voortgang van de wetgeving aangaande de Transportongevallenraad.

Het wetsvoorstel inzake de Transportongevallenraad is thans aanhangig bij de Raad van State.

Het budgettaire kader voor de Raad voor verkeer en waterstaat

De leden van de PVDA-fractie hadden gevraagd of het wegvallen van de commissies van de huidige Raad voor verkeer en waterstaat en het compenseren van de deskundigheid van de leden van die commissies door het inhuren van externe deskundigheid, niet een stuk duurder is dan de huidige situatie.

De leden van de fractie van D66 hadden in dit verband geconstateerd dat het totale budget van de Raad gelijk blijft, ondanks het feit dat het aantal leden afneemt van 60 tot naar verwachting 12. Deze leden wilden weten welke kosten onder dit budget vallen en of personele kosten hier niet onder vallen.

De leden van de RPF-fractie zagen graag nader onderbouwd waarom de begroting voor wat betreft de advisering naar verwachting niet de huidige 3 miljoen gulden zal overschrijden en vroegen of overschrijdingen ten gevolge van onvoorzien veelvuldige externe advisering uitgesloten zijn. Zij vroegen voorts of er een plafond geldt voor uitgaven in verband met externe advisering.

In de memorie van toelichting bij het onderhavige wetsvoorstel heb ik aangegeven dat het budgettaire beslag van de nieuwe Raad voor verkeer en waterstaat dat van de huidige Raad naar verwachting niet zal

overstijgen. Ter onderbouwing hiervan voeg ik daaraan het volgende toe. Ik ga daarbij tevens in op de overige vragen over het budgettaire kader. De omvang van de adviestaak van de Raad ondergaat met uitzondering van de toevoeging van het beleidsgebied verkeersveiligheid, geen wijziging. Bij de wettelijke regeling van advies en overleg in 1992 is het adviesstelsel van Verkeer en Waterstaat reeds aanzienlijk versoberd. In de nieuwe situatie zal als gevolg van het vervallen van de vaste commissies de werkwijze van de Raad wel de nodige aanpassing behoeven. Het totale budget van de Raad van bijna 3 miljoen gulden per jaar, waarvan thans circa 1,2 miljoen wordt besteed aan personele uitgaven en circa 1,7 miljoen aan materiële uitgaven, zal daardoor in de nieuwe situatie anders worden besteed. De overgang naar de nieuwe Raad voor verkeer en waterstaat brengt mee dat de uitgaven voor de vaste commissies van de huidige Raad (ca. 0,8 miljoen) komen te vervallen. Daar staat tegenover dat het secretariaat, onder meer vanwege de integratie van de advisering over verkeersveiligheid, enige uitbreiding zal moeten ondergaan. Voorts zal de nieuwe Raad door het wegvallen van de vaste commissies meer dan thans externe deskundigheid moeten inhuren. Ik heb op dit moment geen aanwijzingen dat de werkwijze die in het kader van het adviesprogramma van de nieuwe Raad verwacht zal worden, een hogere raming nodig maken in de begroting van mijn ministerie. Dit sluit uiteraard niet uit dat ontwikkelingen in de adviesbehoeften daartoe op enig moment aanleiding kunnen geven. Een en ander staat vanzelfsprekend steeds onder voorbehoud van goedkeuring van de begrotingswetgever.

Overige vragen en opmerkingen

De leden van de PVDA-fractie hadden begrepen dat de Tijdelijke commissie comptabiliteitsvoorschriften ten gevolge van dit wetsvoorstel wordt opgeheven en vroegen of de minister kon aangeven op welke wijze de werkzaamheden van deze tijdelijke commissie na opheffing worden voortgezet.

De Tijdelijke commissie comptabiliteitsvoorschriften heeft reeds op 1 januari van dit jaar opgehouden te bestaan. Haar werkzaamheden zijn overgenomen door een commissie van de Unie van Waterschappen.

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

Ik moge voor de beantwoording van deze vraag verwijzen naar de Nota naar aanleiding van het verslag bij het voorstel van wet tot wijziging van de Waterstaatswet 1900 in verband met de instelling van de Staatscommissie voor de waterstaatswetgeving (TK 1995-1996 24 637) die ik onlangs aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal heb doen toekomen.

De leden van de D66 fractie hadden de aandacht gevestigd op de omissie dat het onderhavige wetsvoorstel niet is mede-ondertekend door de minister van Binnenlandse Zaken, zoals gevorderd door de Kaderwet adviescolleges.

Daargelaten nog dat het onderhavige wetsvoorstel reeds bij de Tweede Kamer aanhangig was gemaakt vóór de openbare behandeling van het voorstel voor genoemde Kaderwet, betreft het amendement Scheltema-De Nie en Rehwinkel (Kamerstukken II, 1995/96, 24 503, nr. 7) een wetsvoorstel dat het Staatsblad nog niet heeft bereikt en waarvoor de inwerkingtreding is voorzien met ingang van 1 januari 1997. De regering is van mening dat het wettelijk voorschrift om te voorzien in mede-ondertekening van toepassing is op toekomstige, vanaf die datum in te stellen adviescolleges. De desbetreffende instellingsregelingen kunnen in dat geval namelijk worden gezien als een wijziging van het alsdan per 1

januari 1997 voltooide nieuwe adviesstelsel, waarvoor de Kaderwet vanaf die datum gelding zal hebben. De regering ziet het voorschrift inzake de mede-ondertekening dan ook vooral als een waarborg om toekomstige wildgroei van het adviesstelsel tegen te gaan. In 1996 bestaat geen enkele behoefte aan mede-ondertekening door de Minister van Binnenlandse Zaken. De gehele operatie van de herziening van het adviesstelsel, waaronder ook de wetsvoorstellen tot inrichting van het nieuwe adviesstelsel vallen, wordt immers reeds gecoördineerd door de Staatssecretaris van Binnenlandse Zaken, J. Kohnstamm.

De leden van de RPF-fractie hadden gevraagd naar de gevolgen van het aanvaarde amendement onder nummer 24 bij de Kaderwet adviescolleges (TK 1995–1996 24 503) betreffende het vereiste van inzicht van leden van adviescolleges in de maatschappelijke verhoudingen. Aansluitend hadden zij gevraagd waarom de Raad bij voorkeur uit niet meer dan 12 leden zal bestaan. Wordt, zo vroegen deze leden, met dat uitgangspunt wel voldoende recht gedaan aan de veelheid van beleidsterreinen die vallen onder het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

De hierbedoelde uitgangspunten voor omvang en samenstelling van advies-organen zijn door de regering met instemming van de Tweede Kamer der Staten-Generaal vastgelegd in het, thans bij de Eerste Kamer der Staten-Generaal aanhangige, wetsvoorstel Kaderwet adviescolleges. Voor een toelichting op die uitgangspunten moge ik naar de kamerstukken volgend op dit wetsvoorstel verwijzen. Het onderhavige wetsvoorstel is in overeenstemming met de uitgangspunten van de Kaderwet adviescolleges voor omvang, samenstelling en werkwijze van adviesorganen. Een beperkte omvang behoeft naar mijn mening, gelet op die uitgangspunten, niet in de weg te staan aan een brede oriëntatie op het gehele terrein van verkeer en waterstaat en een ook maatschappelijk gezien evenwichtige advisering.

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

De beoogde instellingsdatum van de nieuwe Raad voor verkeer en waterstaat, 1 januari 1997, is in het onderhavige wetsvoorstel zelf opgenomen. Dit houdt verband met de voorziene opheffing op die zelfde datum van de huidige Raad als gevolg van de Herzieningswet adviescolleges.

Gelijktijdig met de parlementaire behandeling van de onderscheiden wetsvoorstellen vinden daarom met het oog op een tijdige invoering nu reeds de nodige voorbereidingen plaats. Dit betreft bijvoorbeeld werving en selectie van voorzitter en leden van de Raad voor verkeer en waterstaat, alsook reorganisatie van het secretariaat, met inbegrip van integratie van de deskundigheid op het gebied van verkeersveiligheid.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink.