

## 503

### **Besluit van 18 september 1992 tot instelling vaste commissies van de Raad voor verkeer en waterstaat en organen voor het geïstitutionaliseerd overleg over het beleid inzake verkeer en waterstaat (Besluit advies en overleg verkeer en waterstaat)**

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 18 mei 1992, nr. 92/11386, Directie Juridische Zaken;

Gelet op de artikelen 8, tweede lid, 30 en 42 van de Wet Raad voor verkeer en waterstaat (Stb. 1992, 146), artikel 6 van de Wet Autovervoer Goederen (Stb. 1987, 97), artikel 6 van de Wet Goederenvervoer Binnenscheepvaart (Stb. 1951, 472) en artikel 3, tweede lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (Stb. 1985, 626);

De Raad van State gehoord (advies van 8 september 1992, no. W09.92 0219);

Gezien het nader rapport van Onze voornoemde Minister van 9 september 1992, nr. 92/21470, Directie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **Artikel 1**

Onder de Raad voor verkeer en waterstaat ressorteren de volgende vaste commissies:

a. de Vaste commissie waterbeheer en Noordzee-aangelegenheden, die adviezen van de raad of onderdelen daarvan voorbereidt die betrekking hebben op het beleid ten aanzien van het kwantitatieve en het kwalitatieve waterbeheer, met inbegrip van het beheer van drooggevallen gronden, alsmede op het beleid ten aanzien van de Noordzee in al zijn aspecten;

b. de Vaste commissie verkeersinfrastructuur, die adviezen van de raad of onderdelen daarvan voorbereidt die betrekking hebben op het infrastructuurbeleid ten aanzien van land-, scheepvaart- en railwegen, luchtvaartterreinen en havens, alsmede over het hiermee verband houdende beleid ten aanzien van de verkeersafwikkeling, met inbegrip van alle daaraan verbonden aspecten voor zover deze niet de veiligheid op de weg betreffen;

c. de Vaste commissie personenvervoer, die adviezen van de raad of onderdelen daarvan voorbereidt die betrekking hebben op het beleid ten aanzien van het bedrijfsmatig vervoer van personen;

d. de Vaste commissie goederenvervoer, die adviezen van de raad of onderdelen daarvan voorbereidt die betrekking hebben op het beleid ten aanzien van het vervoer van goederen met inbegrip van het vervoer van gevaarlijke stoffen;

e. de Vaste commissie oppervlaktedelfstoffen, die adviezen van de raad of onderdelen daarvan voorbereidt die betrekking hebben op het beleid ten aanzien van de voorziening in oppervlaktedelfstoffen;

f. de Vaste commissie post en telecommunicatie, die adviezen van de raad of onderdelen daarvan voorbereidt die betrekking hebben op het beleid ten aanzien van post- en telecommunicatie.

## **Artikel 2**

Er zijn de volgende organen voor het geïnstitutionaliseerd overleg over onderdelen van het beleid inzake verkeer en waterstaat:

a. het Permanent overlegorgaan waterbeheer en Noordzee-aangelegenheden, waarin overleg wordt gevoerd over het beleid ten aanzien van het kwantitatieve en het kwalitatieve waterbeheer, met inbegrip van het beheer van drooggevallen gronden, alsmede over het beleid ten aanzien van de Noordzee in al zijn aspecten;

b. het Permanent overlegorgaan verkeersinfrastructuur, waarin overleg wordt gevoerd over het infrastructuurbeleid ten aanzien van land-, scheepvaart- en railwegen, luchtvaartterreinen en havens alsmede over het hiermee verband houdende beleid ten aanzien van de verkeersafwikkeling, met inbegrip van alle daaraan verbonden aspecten voor zover deze niet de veiligheid op de weg betreffen;

c. het Permanent overlegorgaan personenvervoer, waarin overleg wordt gevoerd over het beleid ten aanzien van het bedrijfsmatig vervoer van personen;

d. het Permanent overlegorgaan goederenvervoer, waarin overleg wordt gevoerd over het beleid ten aanzien van het vervoer van goederen met inbegrip van het vervoer van gevaarlijke stoffen;

e. het Permanent overlegorgaan oppervlaktedelfstoffen, waarin overleg wordt gevoerd over het beleid ten aanzien van de voorziening in oppervlaktedelfstoffen;

f. het Permanent overlegorgaan post en telecommunicatie, waarin overleg wordt gevoerd over het beleid ten aanzien van post- en telecommunicatie;

g. het Permanent overlegorgaan verkeersveiligheid, waarin overleg wordt gevoerd over het beleid ten aanzien van de veiligheid op de weg.

## **Artikel 3**

Artikel 3, tweede lid, van het Besluit Rijksmilieuhygiënische commissie (Stb. 1984, 373) wordt vervangen door:

2. In afwijking van het eerste lid wordt de commissie niet gehoord over maatregelen en voornemens die worden behandeld in de Centrale Landinrichtingscommissie, ingevolge artikel 7 van de Landinrichtingswet, behoudens in die gevallen waarin van de zijde van een Onzer Ministers die in de commissie vertegenwoordigd is, tegen de maatregel of het voornemen bezwaar wordt gemaakt op grond van het regeringsbeleid op het gebied van de milieuhygiëne.

## **Artikel 4**

Artikel 24, tweede lid, van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 (Stb. 627)\* wordt vervangen door:

2. Van het bepaalde in artikel 3, eerste lid, van de wet wordt afgeweken voor wat betreft de maatregelen en plannen die worden behandeld in de Centrale Landinrichtingscommissie, ingevolge artikel 7 van de Landinrichtingswet, behoudens in die gevallen waarin van de zijde van een Onzer Ministers die in de Rijksplanologische Commissie vertegenwoordigd is, tegen de maatregel of het plan bezwaar wordt gemaakt op grond van het regeringsbeleid inzake de ruimtelijke ordening.

#### **Artikel 5**

Het Uitvoeringsbesluit autovervoer goederen 1988 (Stb. 209)<sup>2</sup> wordt als volgt gewijzigd:

- a. In artikel 36, derde lid, vervallen de woorden «en de Advies-Commissie».
- b. In artikel 37, vierde lid, vervallen de woorden «en de Advies-Commissie».
- c. Hoofdstuk III, paragraaf 2, vervalt.
- d. In artikel 86, eerste en derde lid, vervallen telkens de woorden «de Advies-Commissie en».
- e. In artikel 104, eerste lid, vervallen de woorden «de Advies-Commissie en».
- f. Artikel 108 wordt als volgt gewijzigd:
  - 1°. In het eerste lid vervalt «de Advies-Commissie gehoord,»;
  - 2°. In het tweede lid vervalt «alsmede de Advies-Commissie».
- g. In artikel 114, eerste lid, vervalt «, gehoord de Advies-Commissie,».
- h. Artikel 127, eerste lid, wordt vervangen door:
  1. De vergunningbewijzen en de inschrijvingsbewijzen worden verstrekt door de bevoegde Rijksinspecteur tegen betaling van een door Onze Minister vast te stellen bedrag per bewijs. In geval van vergunningbewijzen hoort Onze Minister hiertoe de Raad.

#### **Artikel 6**

Het Uitvoeringsbesluit Goederenvervoer Binnenscheepvaart (Stb. 1954, 7)<sup>3</sup> wordt als volgt gewijzigd:

- a. Paragraaf 3 vervalt.
- b. Artikel 26 wordt als volgt gewijzigd:
  - 1°. In het eerste en derde lid vervalt telkens «,de Adviescommissie gehoord,»;
  - 2°. Het vijfde lid vervalt.
- c. Artikel 53 wordt als volgt gewijzigd:
  - 1°. In het eerste lid vervalt «, de Adviescommissie gehoord,»;
  - 2°. Het vierde lid vervalt.

#### **Artikel 7**

Het Besluit Voorlopige raad van advies inzake post en telecommunicatie (Stb. 1988, 599) wordt ingetrokken.

#### **Artikel 8**

Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden gesteld.

<sup>1</sup> Laatstelijk gewijzigd bij Koninklijk besluit van 27 april 1992, Stb. 196

<sup>2</sup> Laatstelijk gewijzigd bij Koninklijk besluit van 12 september 1990, Stb. 485

<sup>3</sup> Laatstelijk gewijzigd bij Koninklijk besluit van 1 februari 1984, Stb. 14

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van het bepaalde in artikel 25a, vijfde lid jo vierde lid, onder b, van de Wet op de Raad van State

## Artikel 9

Dit besluit kan worden aangehaald als: Besluit advies en overleg verkeer en waterstaat.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst en dat daarvan afschrift zal worden gezonden aan de Raad van State.

's-Gravenhage, 18 september 1992

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
J. R. H. Maij-Weggen

Uitgegeven de *negenentwintigste* september 1992

De Minister van Justitie a.i.,  
C. I. Dales

### § 1. Inleiding

Het onderhavige besluit strekt ter uitvoering van de artikelen 8, tweede lid, 30 en 42 van de Wet Raad voor verkeer en waterstaat (Stb. 1992, 146). Bij deze wet wordt een nieuw adviesorgaan ingesteld, de Raad voor verkeer en waterstaat, die, gesteund door vaste commissies, het gehele beleidsterrein van verkeer en waterstaat bestrijkt. Daarnaast wordt in die wet het overleg met belanghebbenden, maatschappelijke organisaties, lagere overheden en, in enkele gevallen, met de meest betrokken andere departementen opnieuw gestructureerd. Terwijl steeds overleg zal worden gevoerd over operationele beleidsvoornemens, zal de advisering door de raad en zijn commissies vooral betrekking hebben op onderwerpen van meer strategische betekenis voor het beleid van verkeer en waterstaat.

Wat betreft de adviesstructuur in genoemde wet wordt bepaald dat onder de nieuwe raad zogenoemde vaste commissies ressorteren (zie artikel 8, eerste lid). Ingevolge artikel 8, tweede lid, wordt evenwel de instelling van deze commissies aan een algemene maatregel van bestuur overgelaten.

Wat betreft de overlegstructuur schrijft artikel 30 van genoemde wet voor dat bij algemene maatregel van bestuur organen worden ingesteld voor het geïnstitutionaliseerde overleg over onderdelen van beleid van verkeer en waterstaat.

Artikel 42 van de Wet Raad voor verkeer en waterstaat voorziet nog in de mogelijkheid dat bij of krachtens algemene maatregel van bestuur nadere regels worden gesteld omtrent de samenstelling, inrichting en werkwijze van de overlegorganen. Nu er in de loop van de parlementaire behandeling die tot meergenoemde wet heeft geleid, voor is gekozen deze aspecten niet in een uitvoeringsregeling doch in de wet zelf te regelen, vervult deze bepaling thans vooral een reserve-functie. Om hieronder nog nader te vermelden redenen is vooralsnog van bedoelde mogelijkheid dan ook geen gebruik gemaakt.

Voorts strekt het onderhavige besluit tot aanpassing van een viertal algemene maatregelen van bestuur aan de Wet Raad voor verkeer en waterstaat, te weten het Besluit Rijksmilieuhygiënische Commissie (Stb. 1984, 373), het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 (Stb. 627), het Uitvoeringsbesluit autovervoer goederen 1988 (Stb. 209) en het Uitvoeringsbesluit Goederenvervoer Binnenscheepvaart (Stb. 1954, 7).

### § 2. Vaste commissies

De vaste commissies van de raad hebben tot taak adviezen van de raad of onderdelen daarvan, die betrekking hebben op hun werkteerrein, voor te bereiden (zie artikel 9 van meergenoemde wet). De verhouding van deze commissies tot de raad, alsmede hun samenstelling, inrichting en werkwijze is in de wet zelf geregeld. Korthedshalve zij hier verder naar verwezen.

In het algemeen zal een vaste commissie een volledig raadsadvies voorbereiden. Indien een advies van de raad echter het werkteerrein van meer dan een vaste commissie betreft, zal de voorbereiding door een vaste commissie slechts betrekking kunnen hebben op een onderdeel van het advies. Vaak zal een advies dan overigens door de betrokken vaste commissies in onderling overleg kunnen worden voorbereid.

Daarnaast bieden de artikelen 12 en volgende van meergenoemde wet de raad de mogelijkheid een tijdelijke commissie in te stellen ter voorbereiding van een advies over een aangelegenheid die niet tot het werkterrein van een vaste commissie behoort of die meer dan een vaste commissie betreft.

Artikel 1 van het onderhavige besluit voorziet in de instelling van een zestal vaste commissies van de raad. De instelling van deze zes vaste commissies blijft daarmee binnen de marge van het daaraan in artikel 8, derde lid, gestelde maximum van acht. Vermeldenswaard daarbij is dat in de loop van de parlementaire behandeling die tot meergenoemde wet heeft geleid, is gestreefd naar een zo groot mogelijke beperking in het aantal in te stellen vaste commissies van de raad.

Terwijl in de memorie van toelichting bij het oorspronkelijk ingediende wetsvoorstel (dat nog een maximum stelde van tien vaste commissies) nog werd uitgegaan van de instelling van acht commissies, is de Tweede kamer meegedeeld dat dit aantal zou worden teruggebracht, aanvankelijk tot zes (kamerstukken II, 1989-1990, 21 199, nr. 5, blz. 17) en later tot vijf (kamerstukken II, 1990-1991, 21 199, nr. 9, blz. 13).

Daar staat tegenover dat nadien is besloten ook de advisering inzake het post- en telecommunicatiebeleid in het kader van de Raad voor verkeer en waterstaat te doen plaatsvinden. In de aan de Eerste Kamer uitgebrachte memorie van antwoord bij het betreffende wetsvoorstel (kamerstukken I, 1991-1992, 21 199, nr. 28b) werd deze mogelijkheid reeds aangekondigd.

Zoals uit artikel 1 blijkt, zijn de aandachtsvelden waarop de commissies werkzaam zullen zijn, tamelijk breed geformuleerd. Aldus kan met een relatief beperkt aantal vaste commissies het gehele beleidsterrein van verkeer en waterstaat worden bestreken (afgezien van enkele specifieke terreinen waarvoor naast de Raad voor verkeer en waterstaat afzonderlijke adviescolleges worden gehandhaafd; zie kamerstukken II, 1988-1989, 21 199, nr. 3, blz. 10-11 en nr. 5, blz. 4-7 en 21-22). Daarnaast is het aandachtsveld van elk van de vaste commissies zodanig omschreven dat de voorbereiding van de adviezen van de raad ter zake reeds zo veel mogelijk in een relevant breder samenhangend kader kan plaatsvinden.

Tot het beleidsveld van de *Vaste commissie waterbeheer en Noordzee-aangelegenheden* (zie artikel 1 onder a) behoren, behalve laatstbedoelde aangelegenheden, zowel de waterhuishouding als de bestrijding van de waterverontreiniging. Met de bundeling van deze onderwerpen, die tot nu toe werden behandeld door drie verschillende commissies van de Raad van de Waterstaat alsmede door de Commissie Grondwaterbeheer, is een integrale benadering verzekerd. Daarmee wordt bovendien de lijn doorgetrokken die is uitgezet in de Derde Nota Waterhuishouding (kamerstukken II, 1988-1989, 21 150, nrs. 1-2) waar het gaat om het in samenhang bezien van het kwantitatieve en het kwalitatieve waterbeheer. Ook het terrein waarvoor deze commissie wordt ingesteld dient ruim te worden opgevat. Zo beslaat het mede het beleid ten aanzien van de waterkeringen alsmede bij voorbeeld de financiering van de bestrijding van waterverontreiniging.

Op het terrein van het vervoer zullen twee vaste commissies werkzaam zijn, te weten de *Vaste commissie personenvervoer* en de *Vaste commissie goederenvervoer*, met inbegrip van het vervoer van gevaarlijke stoffen (artikel 1, onder c en d). Wat betreft de eerstgenoemde



vaste commissie zij daarbij aangetekend dat het taakveld van deze commissie zich niet uitstrekt tot het particuliere personenvervoer, doch beperkt is tot het bedrijfsmatig vervoer van personen, met dien verstande dat ook de samenhang met het particuliere personenvervoer daarbij aan de orde kan komen. Beide commissies zullen de beleidssectoren van het vervoer over de weg, per rail, door de lucht en over het water integraal, – d.w.z. met inbegrip van alle daaraan verbonden aspecten – bestrijken. Dit neemt overigens niet weg dat aspecten van het beleid inzake het personen – resp. goederenvervoer ook buiten deze vaste commissies aan de orde kunnen komen waar een brede benadering van het aandachtsveld van een andere vaste commissie dit vereist.

Hierbij valt met name te denken aan de *Vaste commissie verkeersinfrastructuur* (artikel 1, onder b). Aan het infrastructuurbeleid en het daarmee verband houdende beleid ten aanzien van de verkeersafwikkeling zijn vele aspecten verbonden. Zo dient reeds bij de voorbereiding van de adviezen van de raad ter zake ook rekening te worden gehouden met de beïnvloeding van de keuze van de vervoerwijze (de zgn. «modal split»), die uitgaat van beleidsbeslissingen inzake de verkeersinfrastructuur en de verkeersafwikkeling. Overigens zullen bij de voorbereiding van de raadsadviezen inzake het «modal split»-beleid uiteraard ook de Vaste commissies goederenvervoer en personenvervoer een belangrijke rol vervullen.

De Vaste commissie verkeersinfrastructuur zal het gehele terrein bestrijken van het rijksbeleid ten aanzien van verkeersinfrastructuur: zowel de rail- en de vaarwegen, met inbegrip van de havens, als de luchtvaartterreinen en de wegen te land. De breedte van het door deze commissie te bestrijken beleidsveld zal aldus overeenstemmen met de integratie van het rijksbeleid ten aanzien van de infrastructuur, die is beschreven in deel e van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (kamerstukken II, 1990–1991, 20 922, nr. 103–104, blz. 17).

In verband hiermee is het werkterrein van deze commissie zodanig omschreven dat dit niet alleen het beleid ten aanzien van de fysieke infrastructuur omvat, maar ook het daarmee verband houdende beleid ten aanzien van het gebruik dat hiervan wordt gemaakt. Bij dit gebruik gaat het met name om de reeds genoemde verkeersafwikkeling.

In artikel 1 onder b is slechts de veiligheid op de weg van de door laatstgenoemde vaste commissie te bestrijken aspecten uitgezonderd. Gelet op de vele raakvlakken die dit onderwerp heeft met tal van beleidsvelden buiten het terrein van verkeer en waterstaat en op het feit dat het verkeersveiligheidsbeleid in belangrijke mate ook in het kader van die beleidsvelden moet worden gerealiseerd, is de Raad voor de verkeersveiligheid als afzonderlijk adviesorgaan voor dit onderwerp gehandhaafd. Verkeersveiligheidsaspecten van de infrastructuur zelf zullen echter wel in de Vaste commissie verkeersinfrastructuur aan de orde moeten komen.

Het taakveld van de *Vaste commissie oppervlakedelfstoffen* (artikel 1 onder e) ziet op het beleid ter zake van de voorziening in oppervlakedelfstoffen zoals zand, grind en mergel ten behoeve van bouw en industrie. Dit beleid betreft niet alleen de winning van oppervlakedelfstoffen, maar ook de daarbij op landelijk niveau te maken afweging tussen de behoefte aan de genoemde grondstoffen enerzijds – ook waar in deze behoefte kan worden voorzien door gebruik van alternatieve materialen en hergebruik van afvalstoffen – en de nadelen van ontgronden, zoals aantasting van milieu-, natuur- en landschapswaarden, anderzijds.

De *Vaste commissie voor post en telecommunicatie* (artikel 1, onder f) zal de adviezen van de Raad voorbereiden op het terrein dat tot nu toe werd bestreken door de Voorlopige raad van advies inzake post en telecommunicatie. De adviestaak van deze Voorlopige raad had met name betrekking op de hoofdlijnen van beleid inzake post en telecommunicatie alsmede op de technologische ontwikkelingen op dat terrein in relatie tot de maatschappelijke toepassingsmogelijkheden daarvan. Een en ander sluit aan bij de strategische advisering waarin de Raad voor verkeer en waterstaat over de hele linie zal voorzien.

Sinds de instelling van de Voorlopige raad op 1 januari 1989 is het belang van de advisering op het terrein van de post en telecommunicatie verder toegenomen. Dit is met name een gevolg van de voortgaande ontwikkeling van de informatie- en telecommunicatietechnologie die van grote betekenis is voor de maatschappelijke en economische ontwikkeling in het algemeen en voor die van verkeer en vervoer in het bijzonder.

Het beleid inzake post en telecommunicatie, dat tot de kerntaken van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat behoort, vertoont een zodanige samenhang met de overige beleidsterreinen van dit ministerie, met name op het infrastructurele vlak, dat het om redenen van efficiency geboden is de advisering ter zake voort te zetten in het kader van de Raad voor verkeer en waterstaat.

Daaraan doet niet af dat het onderhavige beleidsterrein ook voor andere ministeries, met name die van Economische Zaken resp. van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur, van grote betekenis is. In verband hiermee verdient het de aandacht dat de Wet Raad voor verkeer en waterstaat er in voorziet dat de raad ook andere ministers desgevraagd of uit eigen beweging kan adviseren, volgens dezelfde procedure die ten aanzien van de advisering door de Voorlopige raad van advies inzake post en telecommunicatie gold.

In dat verband is voorts van belang dat de positie van de vaste commissies van de Raad voor verkeer en waterstaat zodanig is dat een herkenbare advisering ten aanzien van de onderscheiden beleidsterreinen is gewaarborgd. Zo is de Raad voor verkeer en waterstaat bij voorbeeld gehouden bij zijn adviezen de rapporten te voegen die ter voorbereiding daarvan door de betrokken vaste commissie zijn opgesteld (zie artikel 21, eerste lid, van genoemde wet).

Bovendien verzekert de aanwezigheid van specifieke deskundigheid inzake post en telecommunicatie in de secretariële ondersteuning van raad en commissies dat een volwaardige advisering op dit terrein zal worden gehandhaafd.

Aan bepaalde aspecten van het beleid inzake verkeer en waterstaat zal, in meer of mindere mate, in alle vaste commissies aandacht moeten worden gegeven. Zo dwingt met name de voltooiing van de Europese interne markt ertoe dat nationale en internationale aspecten integraal worden meegenomen bij de voorbereiding van de raadsadviesgeving over de verschillende aandachtsvelden. De vorming van belangrijke onderdelen van het nationale beleid op het terrein van verkeer en waterstaat kan immers steeds minder los worden gezien van de ontwikkeling van beleid en regelgeving ter zake op het niveau van de Europese Gemeenschap.

Voorts verdient het milieu, gelet op de toenemende zorg over de toestand daarvan, de volle aandacht van de vaste commissies waar hun werkzaamheden daarmee raakvlakken vertonen.



Ten slotte mag worden verwacht dat ook de toenemende betekenis van de toepassing van de telematica (de combinatie van telecommunicatie, informatie en automatisering) in de verkeers- en vervoerssector in de werkzaamheden van de betreffende vaste commissies erkenning zal vinden. De inbreng van de Vaste commissie post en telecommunicatie ten behoeve van de advisering van de Raad voor verkeer en waterstaat, zal op dit punt uitermate bevruchtend kunnen werken.

### **§ 3 Overlegorganen**

De nieuwe overlegstructuur strekt ertoe dat het overleg dat met belanghebbenden wordt gevoerd over beleidsvoornemens en beleidsuitwerking op het terrein van verkeer en waterstaat, geïnstitutionaliseerd in de nieuwe organen zal plaatsvinden. Dit geldt ook voor het overleg met belanghebbenden op deelterreinen van verkeer en waterstaat waarop dat overleg tot dusver nog niet in enig geïnstitutionaliseerd kader plaatsvond.

Met deze nieuwe structuur wordt beoogd dat de opvattingen van belanghebbenden – waaronder in dit verband de opvattingen van maatschappelijke organisaties en van betrokken lagere overheden mede worden begrepen – steeds kenbaar zullen zijn. Verzekerd wordt dan ook dat deze opvattingen telkens bij het besluitvormingsproces betrokken zullen worden. Met het oog hierop zal er mede naar worden gestreefd de nieuwe organen representatief samen te stellen. Dit betekent dat in beginsel alle opvattingen die zijn verbonden met de bij een bepaald beleidsterrein betrokken belangen, in het desbetreffende orgaan naar voren kunnen komen.

Er wordt een strikte scheiding aangebracht tussen de advisering door onafhankelijke deskundigen en het overleg met belanghebbenden. Tot dusver vond dit overleg vaak plaats in het kader van de in de oude structuur bestaande adviesorganen. De waardevolle contacten met belanghebbenden die in deze op te heffen adviesorganen «oude stijl» participeerden, zullen in het kader van de nieuwe overlegorganen moeten worden behouden en uitgebouwd.

De overlegorganen zullen enerzijds zijn samengesteld uit vertegenwoordigers van belanghebbenden en anderzijds uit departementale ambtenaren. Zij zullen primair fungeren als ontmoetingsplaats tussen vertegenwoordigers van belanghebbenden en van de beleidsvoerende centrale overheid. In de naamgeving van de onderscheiden organen, vermeld in artikel 2, is dit tot uitdrukking gebracht: met het begrip permanent overlegorgaan wordt aangegeven dat het overleg en de uitwisseling van informatie tussen belanghebbenden en overheid over het door de overheid te voeren beleid op geïnstitutionaliseerde wijze zal plaatsvinden, waarbij de gelijkwaardigheid van de gesprekspartners voorop staat.

Opgemerkt zij nog dat het ministerie in de overlegorganen operationele beleidsvoornemens aan de orde zal stellen, terwijl over onderwerpen met een meer strategisch karakter advies zal worden gevraagd aan de Raad voor verkeer en waterstaat. Dit laat onverlet dat over sommige onderwerpen zowel advies zal worden ingewonnen als overleg zal worden gevoerd.

Het vorenstaande legt de vertegenwoordigers van belanghebbenden in een overlegorgaan geen beperkingen op.

Terwijl artikel 31, eerste lid van de wet meebrengt dat zij er aanspraak op kunnen maken structureel te worden betrokken bij beleidsaangelegenheden op hun terrein, vloeit uit artikel 37, tweede lid onder b, voort dat het ministerie tot het voeren van overleg is gehouden indien een derde van bedoelde vertegenwoordigers dat wenst. Laatstbedoelde verplichting van het ministerie tot het voeren van overleg is niet beperkt tot operationele beleidsvoornemens, maar kan betrekking hebben op alle onderwerpen op het terrein van het overlegorgaan.

Voor een nadere toelichting op het karakter van het in de permanente overlegorganen te voeren overleg – ook in relatie tot het karakter van de advisering door de Raad voor verkeer en waterstaat – alsmede op de in meergenoemde wet neergelegde regeling van samenstelling, inrichting en werkwijze van de in te stellen overlegorganen, wordt korthedshalve verwezen naar de betreffende kamerstukken (kamerstukken II, 1990–1991, 21 199, nr. 9, blz. 3–6 en 8–11, resp. nr. 10, blz. 5–6).

Zoals blijkt uit artikel 2, worden overlegorganen ingesteld voor een zevental aandachtsvelden op het terrein van verkeer en waterstaat. In een aantal gevallen zijn deze velden vrij breed en zal veel van het te voeren overleg slechts betrekking hebben op een deel van het veld. Voor elk van de betrokken velden geldt evenwel dat het met het oog op een samenhangende beleidsvorming gewenst is dat in elk geval ook breed overleg wordt gevoerd over aangelegenheden die de volle omvang van het beleidsveld raken.

Daarnaast wordt in artikel 39 van de Wet Raad voor verkeer en waterstaat de mogelijkheid geopend dat overleg dat slechts betrekking heeft op een deel van het aandachtsveld van een overlegorgaan, plaatsvindt in daartoe op verzoek van het overlegorgaan in te stellen deelorganen. Het in deze laatste gremia te voeren overleg zal het in een overlegorgaan gevoerde overleg kunnen vervangen, indien de uitkomsten van eerstbedoeld overleg uitsluitend het betrokken deelterrein betreffen.

Hoe het te voeren overleg in de overlegorganen en in de in te stellen deelorganen zich in de praktijk zal ontwikkelen, zal in hoge mate afhangen van de specifieke kenmerken van de onderscheiden beleidsterreinen. Van betekenis is voorts dat binnen sommige overlegorganen sprake zal zijn van een zekere mate van continuïteit van de tot dusver bestaande situatie, terwijl de overlegstructuur voor andere terreinen een nieuwe situatie schept. De wettelijke regeling biedt een stramien waarin enkele essentiële elementen zijn vastgelegd.

Een en ander betekent dat de ontwikkeling van de toekomstige overlegpraktijk zich niet volgens een gedetailleerde blauwdruk zal voltrekken. Mochten zich in dit verband ontwikkelingen voordoen die minder wenselijk voorkomen, dan kan alsnog gebruik worden gemaakt van de door artikel 42 van de wet geboden mogelijkheid bij of krachtens algemene maatregel van bestuur nadere regels te stellen omtrent de samenstelling, inrichting en werkwijze van de permanente overlegorganen. Met het oog hierop zal, mede in verband met de gewenste representativiteit van de vertegenwoordiging van de zijde van belanghebbenden in de overlegorganen, in de komende periode met name moeten worden gelet op het benutten van de mogelijkheid deelorganen in te stellen en, indien dat het geval is, op de wijze waarop deze functioneren.

In artikel 2 van het onderhavige besluit wordt bepaald welke overlegorganen er zijn. De beleidsvelden waarvoor deze organen worden ingesteld, stemmen overeen met de velden waarvoor bij artikel 1 van het

onderhavige besluit vaste commissies in het leven worden geroepen. Daarnaast wordt een overlegorgaan ingesteld voor het veld van de verkeersveiligheid.

Voor enkele ministeries is het beleid dat in het onderhavige overlegorganen voorwerp van bespreking is, van zo directe betekenis dat het zinvol is dat zij, naast het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, rechtstreeks betrokken zijn bij het daarin te voeren overleg met belanghebbers in economische en ideële zin. Deze ministeries zijn hieronder, bij de toelichting op de instelling van de onderscheiden overlegorganen, met name vermeld. Daarnaast zullen vertegenwoordigers van de Minister van Financiën, op grond van diens algemene financiële verantwoordelijkheid, de bijeenkomsten van de permanente overlegorganen kunnen bijwonen.

In aanvulling op hetgeen hiervoor reeds is opgemerkt ten aanzien van het taakveld van de betrokken vaste commissie, wordt hier nog vermeld dat het in het *Permanent overlegorgaan waterbeheer en Noordzee-aangelegenheden* (artikel 2, onder a) te voeren overleg met belanghebbers in beginsel al het beleid inzake de «natte waterstaat» omvat, dat wordt gevoerd door het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat alsmede het beleid met betrekking tot Noordzee-aangelegenheden dat genoemd Directoraat-Generaal alsook het Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken regardeert.

Wat betreft Noordzee-aangelegenheden zal het in dit orgaan te voeren overleg voorts in belangrijke mate betrekking hebben op onderwerpen waarvoor de Minister van Verkeer en Waterstaat een coördinerende verantwoordelijkheid draagt. In voorkomende gevallen zal het overlegorgaan daarnaast gebruik kunnen maken van de door het artikel geboden mogelijkheid om zich ook tot andere ministers te richten. Omgekeerd bestaat de mogelijkheid dat ook overlegorganen op het terrein van andere departementen zich tot de betrokken minister zullen richten. In dat geval zal de Minister van Verkeer en Waterstaat, als coördinerend minister voor Noordzee-aangelegenheden, met zijn betrokken ambtgenoten overleggen over de te volgen procedure.

In het Permanente overlegorgaan waterbeheer en Noordzee-aangelegenheden zullen ook ambtenaren zitting nemen die zijn aangewezen door de Ministers van Economische Zaken, van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij alsmede van Defensie.

Wat betreft het *Permanent overlegorgaan verkeersinfrastructuur* (artikel 2, onder b) zij hier, in aanvulling op hetgeen hiervoor reeds is gezegd over het taakveld van de vaste commissie op dit terrein, nog vermeld dat in dit overlegorgaan in elk geval ook de tracénota's ten behoeve van de aanleg van infrastructurele voorzieningen van nationale betekenis (rijkswegen, railwegen e.d.) aan de orde zullen worden gesteld.

Gezien het brede werkterrein van dit orgaan, is het bepaald niet ondenkbaar dat voor het overleg over het beleid inzake de onderscheiden infrastructuuraspecten deelorganen worden ingesteld. Daarbij zal er voor moeten worden gewaakt dat het overleg niet te zeer wordt versnipperd. Omdat dit overleg mede dient plaats te vinden in het licht van een integraal verkeers- en vervoerbeleid, zal hoe dan ook een zware rol zijn weggelegd voor het plenaire overlegorgaan.

Ook in dit overlegorgaan zullen de Ministers van Economische Zaken, van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer alsmede van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij mede vertegenwoordigd zijn.

Het *Permanente overlegorgaan personenvervoer* (artikel 2, onder c) zal een kader bieden voor een geïntegreerd overleg, waar er tussen de verschillende takken in het bedrijfsmatig personenvervoer raakvlakken bestaan. Daarnaast zal er stellig behoefte bestaan aan specifiek overleg ter zake van het vervoer van personen met luchtvaartuigen, met schepen of met weg- en railvoertuigen. Dit specifieke overleg zal desgewenst in deelorganen kunnen worden gevoerd. Gelet ook op het belang van, in elk geval, het overleg met de openbare vervoerbedrijven (NS en stads- en streekvervoerders) ligt het in de rede dat hiervoor deelorganen zullen worden ingesteld.

Wat betreft het overleg inzake het bedrijfsmatig personenvervoer over de weg en per rail is voorts van betekenis dat de instelling van het permanente overlegorgaan aansluit bij artikel 70 van de Wet personenvervoer (Stb. 1987, 175). Laatstbedoelde bepaling bevat een algemene overlegverplichting ter zake van voorstellen van wet, algemene maatregelen van bestuur en ministeriële regelingen op het terrein van het openbaar vervoer, het besloten busvervoer en het taxivervoer. De Minister van Verkeer en Waterstaat moet daarover in elk geval overleg voeren met door hem aan te wijzen organisaties van werkgevers en werknemers in het openbaar vervoer, besloten busvervoer en taxivervoer, met representatieve organisaties die de belangen van gebruikers van dit vervoer behartigen, en met vertegenwoordigingen van provincies en gemeenten.

Het Permanente overlegorgaan personenvervoer biedt de structuur waarin laatstbedoeld overleg in het algemeen zal plaatsvinden, en zal dan ook zodanig zijn samengesteld dat genoemde groeperingen hierin vertegenwoordigd zullen zijn. Een en ander neemt niet weg dat in sommige gevallen los van het orgaan overleg met bepaalde, meer rechtstreeks belanghebbenden zal worden gevoerd indien dit niet van wezenlijke invloed is op de beleidsvorming ter zake van bij voorbeeld het bedrijfsmatig personenvervoer met weg- en railvoertuigen.

Ten aanzien van het goederenvervoer zal het overleg over beleidsaanlegenheden ter zake van de verschillende sectoren van het goederenvervoer worden gebundeld in het *Permanente overlegorgaan goederenvervoer* (artikel 2, onder d), zodat deze sectoren ook in het overleg met de daarbij betrokken belanghebbenden in samenhang kunnen worden gezien. Het aandachtsveld van dit overlegorgaan is bewust ruim omschreven, zodat ook nieuwe ontwikkelingen in de vervoerstechniek, zoals de verdere toepassing van het transport per buisleiding, daarin besproken kunnen worden.

Voor zover in dit orgaan het gestructureerde overleg plaatsvindt over beleidsaangelegenheden met betrekking tot het goederenvervoer over de weg, over binnenwateren en per spoor, neemt het de facto de taak over van de Adviescommissie Goederenvervoer, die bij de inwerkingtreding van de Wet Raad voor verkeer en waterstaat wordt opgeheven.

Voor het overleg ter zake van het goederenvervoer over de weg en over binnenwateren is voorts van betekenis dat de instelling van dit overlegorgaan aansluit bij de algemene overlegverplichting die is neergelegd in artikel 6 van de Wet Autovervoer Goederen (Stb. 1987, 97) respectievelijk in artikel 6 van de Wet Goederenvervoer Binnenscheepvaart (Stb. 1951, 472). (Deze artikelen zijn bij de Wet Raad voor verkeer en waterstaat in de betrokken wetten ingevoegd.)



Behalve voor het overleg inzake de sector van het zogenoemde «inland-transport», biedt het orgaan ook een formele structuur voor het overleg inzake het goederenvervoer over zee en door de lucht, die tot nu toe ontbrak. Het overlegorgaan zal dan ook zodanig zijn samengesteld dat de belanghebbenden in de vijf genoemde sectoren hierin zijn vertegenwoordigd. Gelet op de breedte van het gebied en op de te verwachten navenant grote omvang van het overlegorgaan, zal ook hier naar verwachting gebruik moeten worden gemaakt van de mogelijkheid om deelorganen in te stellen.

In dit overlegorgaan zal tevens het overleg met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvinden, dat tot nu toe onder meer werd gevoerd in de Vaste commissie voor vervoersaangelegenheden van het Centraal Advieslichaam voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Gelet op het belang van dit onderwerp is dit apart in de omschrijving van het taakveld van het onderhavige overlegorgaan vermeld. Dit laat onverlet dat ook andere aspecten van het goederenvervoer, zoals het sociale en het veiligheidsaspect in dit orgaan aan de orde kunnen komen.

Het is de bedoeling dat in het onderhavige overlegorgaan niet alleen beleidsaangelegenheden van nationale aard op het gebied van het goederenvervoer aan de orde komen, maar ook van internationale aard. Gezien de toenemende vervechting van beide, met name in Europees verband, is dit niet meer dan logisch. Het scheiden van nationale en internationale aspecten van het goederenvervoerbeleid wordt niet alleen steeds kunstmatiger, maar doet ook afbreuk aan een adequate beleidsvorming, mede gezien de grensoverschrijdende concurrentieverhoudingen waarmee thans moet worden gerekend.

Zoals in de toelichting op het taakveld van de Vaste commissie oppervlakedelfstoffen reeds is opgemerkt, betreft het beleid ter zake van de voorziening in oppervlakedelfstoffen niet alleen de winning ervan, maar ook de afweging tussen de behoefte aan zand, grind en mergel voor bouw en industrie (gelet ook op de mogelijkheden van gebruik van alternatieve materialen en hergebruik van afvalstoffen) enerzijds en de aantasting van milieu-, natuur-, en landschapswaarden anderzijds. De onderscheiden belanghebbenden bij een en ander zullen in het *Permanent overlegorgaan oppervlakedelfstoffen* (artikel 2, onder e) vertegenwoordigd zijn.

Wat de vertegenwoordiging van de zijde van de overheid betreft, zullen in dit overlegorgaan ook ambtenaren zitting nemen die zijn aangewezen door de Ministers van Economische Zaken, van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Het *Permanent overlegorgaan post en telecommunicatie* (artikel 2, onder f) zal het kader bieden voor het overleg met belanghebbenden bij het beleid inzake post en telecommunicatie zoals dat voorbereid wordt door de Hoofddirectie telecommunicatie en post van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Dit overleg zal worden gevoerd met onder meer de Koninklijke PTT Nederland NV in haar hoedanigheid van marktpartij en met andere belanghebbenden op het terrein van post en telecommunicatie zoals aanbieders en gebruikers van diensten op dit terrein en consumentenorganisaties.

Onder meer gelet op de economische betekenis van het elektronisch gegevensverkeer, resp. op de betekenis van het gebruik van bepaalde



telecommunicatievoorzieningen voor het mediabeleid, zullen in het onderhavige overlegorgaan ook ambtenaren zitting nemen die zijn aangewezen door de Minister van Economische Zaken, resp. van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur.

De beleidsterreinen post en telecommunicatie hebben een zeer uiteenlopend karakter. Ook de daarbij betrokken belanghebbenden en organisaties zijn niet dezelfde. Gezien deze diversiteit wordt er op gewezen dat het overlegorgaan de Minister van Verkeer en Waterstaat kan verzoeken deelorganen in te stellen voor resp. post en telecommunicatie.

Uit hetgeen hiervoor is opgemerkt ten aanzien van de gesprekspartners van de overheid vloeit voort dat het onderhavige overleg over post en telecommunicatie strikt gescheiden moet worden gezien van het overleg tussen de Minister van Verkeer en Waterstaat en de PTT in diens hoedanigheid van concessiehouder, zoals vastgelegd in artikel 62, eerste en tweede lid, van de Wet op de telecommunicatievoorzieningen (Stb. 1988, 520) en artikel 25, eerste lid, van de Postwet (Stb. 1988, 522). Laatstbedoeld overleg over de specifieke concessierelatie tussen de PTT en de Staat blijft gehandhaafd.

Dit geldt ook voor het overleg dat de PTT zelf voert met de belanghebbenden bij de vervulling van haar concessietaken, welk overleg is geregeld in artikel 8, tweede lid onder c, van de Wet op de telecommunicatievoorzieningen resp. artikel 5, tweede lid onder b, van de Postwet.

Wat het *Permanent overlegorgaan verkeersveiligheid* (artikel 2, onder g) betreft, kan worden opgemerkt dat het reeds bestaande overleg ter zake van de veiligheid op de weg in beginsel geen wijziging zal ondergaan. Dit overleg wordt tot nu toe gevoerd in de Permanente contactgroep voor de verkeersveiligheid, die is geregeld in de, thans in te trekken, ministeriële regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 4 februari 1986.

Het nieuwe overlegorgaan zal het in genoemde contactgroep gevoerde overleg voortzetten aangezien deze tot taak heeft om de opvattingen en standpunten ter kennis van de Minister van Verkeer en Waterstaat te brengen, die bestaan bij de in het orgaan vertegenwoordigde lagere overheden, particuliere organisaties en instellingen inzake de hoofdlijnen en ontwikkeling van het verkeersveiligheidsbeleid.

In het Permanent overlegorgaan verkeersveiligheid zullen ook vertegenwoordigers van de Ministers van Justitie en van Binnenlandse Zaken zitting hebben.

Vermelding verdient ten slotte dat in de memorie van toelichting (§ 3.3) bij het voorstel van wet dat heeft geleid tot de Wet Raad voor verkeer en waterstaat, is aangegeven dat ook de *Nationale Havenraad* als onderdeel van de onderhavige overlegstructuur is gedacht. Bij nader inzien blijkt het echter ongewenst om de Nationale Havenraad in de voorliggende regeling van het genstitutionaliseerde overleg onder te brengen.

De specifieke taken van de Nationale Havenraad, zoals neergelegd in artikel 3 van het Besluit Nationale Havenraad van 7 mei 1986 (Stb. 238), brengen mee dat niet gezegd kan worden dat in de Havenraad primair overleg wordt gevoerd tussen de rijksoverheid en de belanghebbenden bij het door die overheid te voeren beleid. Veeleer wordt het overleg dat binnen de Nationale Havenraad plaatsvindt, getypeerd door de coördinatie van beslissingen tussen de verschillende overheden en bedrijven

die in samenwerking bij zeehavenaangelegenheden zijn betrokken. Gelet hierop kan het overleg in de Nationale Havenraad niet worden aange-merkt als overleg in de zin van artikel 30 van de Wet Raad voor verkeer en waterstaat. Derhalve wordt het Besluit Nationale Havenraad als basis voor dit orgaan gehandhaafd.

#### **§ 4 Artikelen**

De artikelen 3 en 4 strekken ertoe artikel 3, tweede lid, van het Besluit Rijksmilieuhygiënische commissie, resp. artikel 24, tweede lid, van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985, te wijzigen. In bedoelde artikelen was erin voorzien dat de behandeling van maatregelen, plannen en voornemens in de Raad van de Waterstaat – evenals ten aanzien van de Centrale Cultuurtechnische Commissie, resp. de Centrale Landinrichtingscommissie het geval is – in de plaats kon treden van de behandeling in de Rijksmilieuhygiënische Commissie resp. Rijksplanologische Commissie. In de nieuwe advies- en overlegstructuur op het terrein van verkeer en waterstaat bestaat geen behoefte aan het voortzetten van deze zgn. RMC/RPC-vervangende functie. De Centrale Cultuurtechnische Commissie is overigens inmiddels vervangen door de Centrale Landinrichtingscommissie.

De artikelen 5 en 6 strekken tot het aanbrengen van enkele aanpassingen van technische aard in het Uitvoeringsbesluit autovervoer goederen 1988, resp. het Uitvoeringsbesluit Goederenvervoer Binnenscheepvaart. Deze aanpassingen vloeien voort uit de opheffing van de Adviescommissie Goederenvervoer, die is voorzien in de artikelen 44 en 45 van de Wet Raad voor verkeer en waterstaat.

Met betrekking tot artikel 8 wordt nog opgemerkt dat in elk geval gebruik zal worden gemaakt van de in dit artikel voorziene mogelijkheid van getrapte inwerkingtreding ten aanzien van het terrein van post en telecommunicatie. De vaste commissie resp. het overlegorgaan op dit terrein zullen eerst gaan functioneren op 1 januari 1993, wanneer het tijdelijke besluit tot instelling van de Voorlopige raad voor post en telecommunicatie afloopt. Het komt wenselijk voor dat laatstgenoemde voorlopige raad zijn instellingstermijn kan voltooien.

#### **§ 5 Deregulering**

In het kader van het streven naar deregulering is het onderhavige besluit bezien in het licht van de Aanwijzingen inzake de toetsing van ontwerpen van wet en van algemene maatregel van bestuur (Stcrt. 1985, 18).

Met het besluit wordt een aantal nieuwe organen ingesteld. De mogelijkheid tot instelling van vaste commissies die adviezen van de Raad voor verkeer en waterstaat op hun werkterrein voorbereiden, resp. tot instelling van organen voor het geïnstitutionaliseerd overleg, is voorzien in de wet die de instelling van die raad regelt. Ten aanzien van de samenstelling, inrichting en werkwijze van bedoelde commissies en overlegorganen verschaft die wet een volledige regeling.

Voorts is in de opeenvolgende van regeringszijde ingediende stukken ten behoeve van de parlementaire behandeling van het betreffende voorstel van wet het aantal van de in te stellen commissies resp. overlegorganen aangekondigd, evenals het werkterrein waarop zij zich zullen begeven. Voor een bespreking van de dereguleringsaspecten van een en ander moge naar die stukken worden verwezen. Met het onderhavige

besluit is alleen nader invulling gegeven aan hetgeen daarin is opgemerkt over de omschrijving van het werkterrein van de betrokken commissies en overlegorganen.

Wat betreft de vaste commissies zij nog opgemerkt dat er van is uitgegaan dat elk van deze commissies zoveel mogelijk een samenhangend perspectief moet bieden dat het traditionele (sub)sectorale blikveld ontstijgt.

De mogelijkheden van de raad om de samenhang in het geheel van zijn advisering op het terrein van verkeer en waterstaat in het oog te houden, zijn daardoor optimaal.

Ook voor de overlegorganen geldt dat daaraan in het onderhavige besluit een geïntegreerd taakveld wordt opgedragen, dat, afgezien van het overlegorgaan voor het terrein van het verkeersveiligheidsbeleid, correspondeert met de omschrijving van het werkterrein van de vaste commissies.

Dit brengt mee dat veel van het tot nu toe versnipperd met belanghebbenden gevoerde overleg kan worden kortgesloten, waarbij de (sub)sectorale aspecten van het beleid in een samenhangend geheel kunnen worden gezien. Voor bepaalde belanghebbenden kan dit een besparing van tijd en energie betekenen, terwijl andere belanghebbenden – met wie tot nu niet of slechts op ad hoc basis werd gesproken – voor het eerst de gelegenheid krijgen om in een vroegtijdig stadium bij het beleid te worden betrokken.

Van een en ander mag voorts een belangrijke stimulans worden verwacht voor een samenhangende departementale beleidsvorming. De winst die aldus voor het besluitvormingsproces wordt verkregen, weegt ruimschoots op tegen de lasten.

Bedacht moet daarbij ook worden dat de lasten wegvallen zoals die waren verbonden aan de advisering c.q. aan het overleg zoals dit tot dusver in een veelheid van organen was georganiseerd (gekoppeld aan advisering door onafhankelijke deskundigen), dan wel informeel of ad hoc plaatsvond. Van extra lasten, verbonden aan de nieuwe opzet, in vergelijking tot de lasten in de oude situatie zal daarom ook geen sprake zijn.

Al met al kan het besluit uit het oogpunt van deregulering dan ook positief worden beoordeeld.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
J. R. H. Maij-Weggen