

Vergaderjaar 2014–2015

32 862

Wijziging van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en enige andere wetten in verband met de totstandkoming van een basisnet (Wet basisnet)

O

VERSLAG VAN EEN MONDELING OVERLEG

Vastgesteld 23 maart 2015

De commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening (IMRO) van de Eerste Kamer¹ heeft op 10 februari 2015 een mondeling overleg gevoerd met Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus en Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieubeheer over:

- **het verslag van een schriftelijk overleg inzake Bewust Omgaan met Veiligheid (Nadere uitwerking toezegging T01793) (32 862, N);**
- **de bijlage bij het verslag schriftelijk overleg 32 862, brief van 18 december 2014 (29 517, nr. 92);**
- **het verslag van een schriftelijk overleg inzake nadere uitwerking toezegging T01793 (32 862, M);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, d.d. 10 juli 2014, inzake de beleidsnota «Bewust Omgaan met Veiligheid: Rode Draden» (32 862, L);**
- **de beleidsnota Bewust Omgaan met Veiligheid: Rode Draden (bijlage bij 32 862, L);**
- **de brief van de WRR d.d. 26 juni 2014 (bijlage bij 32 862, L);**
- **de brief van de Rli d.d. 26 juni 2014 (bijlage bij 32 862, L);**
- **de nota Toepassing van MKBA's bij I en M (bijlage bij 32 862, L);**
- **Conference Report Explicitly dealing with safety: learning from excellence in Europe (bijlage bij 32 862, L);**
- **Toezegging Uitwerking maatschappelijke kosten-batenanalyse (32 862) (T01793);**
- **Wet basisnet (32 862).**

¹ Samenstelling:

Holdijk (SGP), Van der Linden (CDA), Essers (CDA), Kox (SP), Slagter-Roukema (SP), Engels (D66), Thissen (GL), Nagel (50PLUS), Duthler (VVD), Hermans (VVD), Huijbregts-Schiedon (VVD) (*vice-voorzitter*), Koffeman (PvdD), Schaap (VVD), Flierman (CDA), Van Boxtel (D66), Ester (CU), Ter Horst (PvdA), De Lange (OSF), Martens (CDA), Reynaers (PVV) (*voorzitter*), Schouwenaar (VVD), Vlietstra (PvdA), Vos (GL), Van Beek (PVV), Duivesteijn (PvdA), Koning (PvdA), Kops (PVV), Meijer (SP), Van Zandbrink (PvdA)

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening,
Reynaers

De griffier van de commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening,
De Boer

Voorzitter: Reynaers
Griffier: De Boer

Aanwezig zijn vier acht leden der Eerste Kamer, te weten Kops, Martens, Meijer, Reynaers, Schaap, Schouwenaar, en Slagter-Roukema en Van Zandbrink.

en Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus en Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieubeheer, die vergezeld zijn van enkele ambtenaren van hun ministerie.

Aanvang 15.04 uur.

De **voorzitter**: Dames en heren, ik heet u allemaal van harte welkom bij dit mondeling overleg van de commissie Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening. Een bijzonder woord van welkom aan beide bewindslieden, mevrouw Schultz van Haegen, de Minister van I en M, en mevrouw Mansveld, Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, geflankeerd door hun medewerkers. Het onderwerp van dit mondeling overleg is het afwegingskader veiligheidsmaatregelen en in het bijzonder de toezegging die in het verleden is gedaan. Ik doel op toezegging T01793, de uitwerking van de kosten-batenanalyse. Daarover heeft een uitgebreid schriftelijk overleg plaatsgevonden, in meerdere fasen. Dat heeft geresulteerd in een laatste brief, d.d. 2 februari 2015. Mede naar aanleiding daarvan bleek er bij diverse fracties in deze Kamer behoefte te zijn aan een mondeling overleg. Om die reden zitten wij hier vandaag samen.

Ik begin met een huishoudelijke mededeling. Er wordt een verslag gemaakt van deze bijeenkomst.

Ik verzoek iedereen die het woord neemt, en krijgt, om door de microfoon te spreken.

Ik doe even een korte inventarisatieronde om te bekijken welke fracties nu precies een inbreng leveren vandaag. Aan de hand daarvan kunnen we een inschatting maken. We hebben ongeveer een uur de tijd, misschien iets langer, en daar wil ik het graag bij houden.

Ik begin rechts van mij, bij de heer Schaap.

De heer **Schaap** (VVD): Ik wil inderdaad graag iets zeggen.

De voorzitter: Ik zie dat alleen de heer Schaap en mevrouw Martens een inbreng leveren. Ik geef dan het woord allereerst aan de heer Schaap.

De heer **Schaap** (VVD): Voorzitter. Ik had een creatief moment en met de hulp van een paar goede adviseurs kwam ik vervolgens tot een idee waarvan je dan hoopt dat het later als briljant wordt geëvalueerd. Ik kom allereerst even te spreken over de voortgang. Ik ben eigenlijk wel een beetje benieuwd naar hoe het erbij staat. Toen ik mijn inbreng leverde, heb ik twee dingen genoemd. Ten eerste: als je in een risicoanalyse duikt, dan blijkt dat er aan de gevolgenkant van alles gaande is, mondiaal maar ook hier in Nederland. Daarbij kun je je afvragen of de klassieke benadering nog wel klopt. In die klassieke benadering gaat het vooral over overlijdensrisico's, enkelvoudig en als groep, en op het punt van schade over schade binnen het getroffen domein. Is er niet veeleer sprake van nieuwe vormen van schade: economische schade, maar ook ontwrichting in fysieke zin? Ik noem als voorbeeld infrastructuur – kijk naar de spoorwegen – maar ook bedrijven die allemaal «just in time» invullen, terwijl er maar iets hoeft te ontsporen om hele processen tot stilstand te brengen. Dat was te zien bij catastrofes als de tsunami in Japan en de overstroming in Bangkok. Binnen een paar dagen deden zich wereldwijde effecten voor. Moet dat niet worden meegenomen in die hele veiligheids-

benadering? Dat is hier gedefinieerd als: misschien moet dat in die verticale sfeer worden gezocht.

Ten tweede: hoe vergelijk je de risicodomeinen onderling? Zitten we niet per ongeluk in het ene domein veel meer te investeren dan in het andere omdat we nog van oude benaderingen uitgaan? Zouden we niet iets moeten bedenken om vergelijkbaarheid mogelijk te maken en zouden we niet moeten kijken of we in de sfeer van investeren – beheersmaatregelen – wat moeten doen? Met name op dat tweede punt ben ik benieuwd naar de stand van zaken.

Er is nog een interessant aspect bijgekomen, waarvan ik niet zeker weet of het bij dit domein hoort, namelijk terrorisme. Dat geeft in de emotionele sfeer een geweldige ontwrichting. Er hoeft maar een heel klein beetje te gebeuren en iedereen heeft het erover en gaat er bijna fysiek op reageren. Het werkelijke risico is redelijk beperkt en de kans dat er wat gebeurt, is bijna nul. Toch moeten ongelooflijk verregaande maatregelen worden genomen, vergeleken met de andere domeinen. Het is heel lastig om dat allemaal mee te nemen. Dit is een buitengewoon kostbare en maatschappelijk complexe zaak en daarom dacht ik: daar zou je toch eens wat mee moeten doen. Maar goed, dat is ook overgenomen. Dat vertrouwen heb ik dus wel. De vraag is hoe ver het daarmee staat. Misschien kunnen we daarover vanmiddag van gedachten wisselen. Het is met de laatste brief wel een beetje duidelijk geworden dat men ermee bezig is.

De **voorzitter**: Gelet op het aantal sprekers lijkt het mij handig om de twee sprekers even allebei te laten spreken. Daarna krijgen de bewindspersonen de gelegenheid om daarop te antwoorden. Het woord is aan mevrouw Martens.

Mevrouw **Martens** (CDA): Dank u voorzitter, en vooral ook dank aan de bewindslieden voor het serieus omgaan met de toezegging. Er is namelijk nogal wat verschenen: het WRR-rapport, het rapport van de Rli en de nota Bewust Omgaan met Veiligheid: Rode Draden. Daaruit blijkt dat er een heel denkproces op gang is gebracht. Voorheen was er natuurlijk ook wel wat gedaan, maar het is geïntensiveerd. Het is ook weer een actueel thema geworden, gelet op de VNG-publicatie, het initiatief van Dijkzema van meer ruimte voor water en de ontwikkelingen in de zorg. Het leeft gewoon. Het is wel heel complex, wat duidelijk wordt uit de stukken, niet alleen omdat rationale argumenten een rol spelen, maar vooral ook vanwege de emotionele argumenten. De toezegging is mede in mijn richting gedaan, waarschijnlijk omdat ik gevraagd heb of voor de norm een integraler afwegingskader mogelijk is. In de eerste correspondentie leek het te gaan over de kosten-batenanalyse: moeten we alleen de economische of ook de maatschappelijke elementen daarin meenemen? In latere stukken ging het vaak ook over de zuiverheid van het proces. Mijn vraag ging evenwel vooral over de norm. Zelfs binnen Infrastructuur en Milieu zijn er zoveel verschillende normen. Wat accepteert je als norm, als geaccepteerd risico? Bij de ene wetgeving is dat 10^{-5} , bij de andere 10^{-6} , en bij weer een andere 10^{-10} . De vraag is hoe je dat kunt berekenen. Wat is de logica achter die verscheidenheid? Is er geen integraal afwegingskader te maken? Daarnaast zijn er nog de verschillende departementen, wat het natuurlijk nog complexer maakt. In de politiek denken wij zelf heel gecompartmenteerd. Ministers worden ook afgerekend op hun beleidsterrein. Het departement van OCW moet binnen de begroting blijven. Het gaat daarbij niet om de gevolgen voor Justitie of VWS. Dat maakt het extra lastig. Decompartimentering is wat mij betreft echter wel iets wat wij als samenleving zouden moeten nastreven. Wat de norm betreft, ben ik blij dat in het rapport Bewust Omgaan met Veiligheid staat dat de berekeningen tamelijk willekeurig zijn. Dat is ook in het debat aan de orde geweest. Letterlijk staat in het rapport: «Het effect van de veiligheidsmaatregelen kan niet goed worden verwerkt in de

risicoberekeningen door gebrek aan ervaringsgegevens met betrekking tot de maatregelen.» Dat leidt natuurlijk tot de vraag of een norm als 10^{-8} zinvol is. Wat kun je daar nu eigenlijk mee? Ook wordt in het rapport gezegd dat de normen innovaties tegenhouden. Als wetgeving zodanig wordt beperkt dat er alleen aan de norm wat moet worden voldaan, dan ontbreekt ook elke stimulans om te innoveren. Nog erger is de constatering dat de normen: soms ook tegen de veiligheid ingaan. Als de norm vooral in het aantal tonnage zit, zoals het geval is bij het vervoer volgens basisnet, dan kun je er nog een paar gevaarlijke stoffen bij doen als je toch nog ruimte over hebt, aldus het rapport. Dat nodigt dus eigenlijk uit. De vraag is of het dan zelfs niet contraproductief is. Dat wordt allemaal beschreven in dit document. Ik vond dat interessant, alsook de visie dat het bij die hele normering veel meer om politieke keuzes gaat dan om rationale of wetenschappelijke argumenten. Hoe gaan de Minister en de Staatssecretaris om met deze inzichten? Is er bijvoorbeeld gedacht aan het opstellen van één norm? Dat lees ik niet terug in de stukken. Zou het dan mogelijk zijn om de laagste norm – dat is bij water 10^{-4} of elders lees ik 10^{-5} – als uitgangspunt te nemen? Dan ben je al iets op weg en kun je de meerkosten van al die extreem hoge normen in andere sectoren stoppen. Deelt de Staatssecretaris de opvatting dat daarin een besparing te halen is die wellicht nuttig kan zijn? De groepsnorm is helemaal moeilijk te berekenen. Is het een idee om die gewoon te laten vallen? Zou dat ook niet interessant zijn in het kader van de Omgevingswet? Daarbij wordt ook over dat soort dingen nagedacht. Zou dat een idee zijn?

Ik stel deze vragen mede in het licht van de focus op normen en procedures en wat die met de samenleving doet. Als je alles protocollert en op normen zet, dan schakel je eigenlijk ook het nadenken over de eigen verantwoordelijkheid uit. Je schakelt uit dat mensen zelf moeten nadenken. Dat gebeurt ook in de zorg. Als alles protocollen is, heb je dan nog wel de denkoriëntatie om creatiever te denken en met de uitzonderingen rekening te houden? Daarmee kom ik op mijn eerste vraag. Hoe werken de inzichten over de berekeningen, over de normen et cetera door in het denken op het ministerie en bij eventuele nieuwe wetgeving?

Ik kom bij mijn tweede vraag. Ook bij BZK is een ontwikkeling gaande. Ook daar is er de erkenning dat er wordt overgereageerd en wordt er een visie ontwikkeld op het omgaan met risico's. Is daar al iets over te zeggen? Het betreft een ander ministerie, dus ik weet niet of ik deze bewindspersonen daarmee overvraag, maar ik ben er wel benieuwd naar. Is daar ook een bereidheid om bovencompartimenteel te denken?

Dan kom ik bij mijn derde vraag. Wij kennen ook het onderzoek onder burgers, het Kennisdocument Burgers over risico's en incidenten. Wat blijkt? Als je burgers vraagt «wil je het veiliger», dan zeggen ze natuurlijk ja. Als je burgers echter de eerlijkere vraag voorlegt «dit is het risico, we kunnen dat doen, maar dat kost zoveel; het treinkaartje of het buskaartje wordt duurder of de belasting gaat omhoog, wil je dat?», dan zeggen ze allemaal nee. Burgers zijn dus bereid om daarover genuanceerder te denken dan het lijkt. Hebben de Minister en de Staatssecretaris misschien het lef – en kan het politiek gezien ook? – om niet alleen te zeggen «u vraagt, wij draaien» en met de emotionele ratio mee te gaan? Welke kansen of beperkingen zien zij om mensen te confronteren met het gegeven dat wij moeten leren omgaan met de onzekerheid en met veiligheid, ook met het oog op de kwaliteit van de samenleving? Voor mij is deze discussie een groter vraagstuk dan een discussietje naar aanleiding van het basisnet. Het heeft voor mij ten principale te maken met een visie op welke samenleving wij willen. Als je de kwaliteit van de samenleving wilt opbouwen, dan heb je ook vertrouwen nodig. Wij zien nu dat tegenover vertrouwen niet zozeer wantrouwen staat als wel een overdreven verwachting ten aanzien van veiligheid en zekerheden. Als je de dijken steeds hoger maakt wordt de ramp bij een dijkdoorbraak ook veel groter. Houden wij niet een cultuur van alertheid en creatief denken

tegen? De vraag is wat er nodig is om niet alleen maar de risico's zo veel mogelijk af te dekken en zo de veiligheid te vergroten, maar ook de kwaliteit van de samenleving verder op te bouwen. Hoe staan wij daarin? Misschien kunnen deze drie vragen worden beantwoord.

De **voorzitter**: Dank u wel, mevrouw Martens. Ik kijk nog heel even rond of er inmiddels al prangende vragen zijn van andere fracties. Zo niet, wie van de bewindspersonen mag ik dan het woord geven?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik zal eerst algemeen reageren, ook op mijn eigen terrein. De Staatssecretaris heeft met de Kamer al de discussie gevoerd over het basisnet. Zij zal op vragen aangaande haar eigen terrein reageren en op een aantal punten misschien nog breder.

Allereerst gaat het er natuurlijk om of je een eenduidig veiligheidsbeleid hebt. In principe wel, want veiligheidsbeleid gaat altijd over het reduceren van risico's en het vergroten van veiligheid. Voer je dat op alle terreinen hetzelfde uit? Nee, omdat er achter het reduceren van risico's en het vergroten van veiligheid ook een vraagstuk zit van maatschappelijk draagvlak en maatschappelijke kosten. Dat moet je ook meewegen in je beleid. Dat kan per terrein verschillen; ik zal zo kijken of ik daarvan voorbeelden kan geven. Soms heeft het ook te maken met de verdeling van je verantwoordelijkheden. In het programma Bewust Omgaan met Veiligheid is bekeken hoe je zo veel mogelijk rationele overwegingen kunt maken met de middelen die je hebt.

Er is gevraagd hoe het verder gaat. In de tweede fase wordt bekeken naar wat je nog meer zou kunnen doen dan alleen te kijken naar risico's in het kader van aantallen doden. Wij voeren op een aantal beleidsterreinen ook al ander beleid, bijvoorbeeld het waterbeleid, waarbij wij niet alleen het aantal mensen die het risico lopen om te overlijden als gevolg van een ramp als uitgangspunt nemen. Sterker nog, in het verleden ging het daar niet eens over bij het waterbeleid, maar ging het over de kans dat een dijk doorbrak, ongeacht het risico dat zich daarna voordeed. Uitgangspunt is nu ook: wat is je fysieke schade, wat is de economische schade, wat is de schade aan je vitale infrastructuur? Dat is inmiddels een element in de risicobenadering. De Staatssecretaris zal iets zeggen over het omgevingsveiligheidsbeleid, dat nu ook veel meer daarop geënt is. In de tweede fase gaan we bekijken of dat ook bij de andere veiligheidsvraagstukken een rol moet spelen.

Ik denk niet dat je bij voorbaat moet zeggen dat je dat allemaal hetzelfde moet doen of dat je één norm moet hanteren, omdat het heel erg kan verschillen. Kijk alleen al naar de weg. Er geldt een zwaardere eis voor de tunnel dan voor de weg zelf. Waarom? Wij gaan ervan uit dat als er zich in de tunnel een ongeval voordoet, zich daar een groepsrisico kan voordoen met ernstigere gevolgen dan als zich een ongeval op de weg voordoet. Het klinkt misschien raar dat je op de weg een hoger overlijdensrisico hebt dan in een tunnel, maar de gevolgen daarvan kunnen uiteindelijk groter zijn. Het gaat niet alleen over de individuele kans, maar uiteindelijk ook over de kans voor een groep en de kans op maatschappelijke ontwrichting. Maatschappelijke ontwrichting bij water is ook essentieel. Bij een gasramp of een brand kun je groepen nog een bepaalde kant op evacueren en dan zijn ze ver genoeg weg van de brand of van het gas. Bij water loopt de hele boel onder en is de ontwrichting veel groter en ook veel langduriger. Dat zijn elementen die kunnen meespelen bij de vraag hoe vaak een ramp zich mag voordoen. Een waterramp zal zich misschien heel weinig voordoen, maar wij stellen er heel hoge eisen aan. Want als een waterramp zich voordoet, is het meteen goed fout. Daarom heb je verschillen in normen.

De heer **Schaap** (VVD): Even over die weg en die tunnel. Bij de tunnel is het iets hoger: 10^{-6} en 10^{-7} of 10^{-5} en 10^{-6} ; ik weet het niet precies.

Mevrouw **Martens** (CDA): 10^{-10} .

De heer **Schaap** (VVD): 10^{-10} zelfs. Grotere gevolgen in risicotermen betekent dus dat je een kleinere kans wilt, waarbij het product van die twee voor zowel de weg als de tunnel hetzelfde is. In die zin zou je wel met één norm kunnen werken. Je wilt hetzelfde risiconiveau halen op de weg en in de tunnel. Aangezien de gevolgen groter zijn, wil je de kans kleiner hebben. Dus het product blijft hetzelfde.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voor een individueel overlijden zou je eenzelfde norm kunnen hanteren, maar je moet vervolgens rekening houden met wat er zou kunnen gebeuren. Dat gaat vaak niet alleen om de aanhanger van een auto of vrachtauto die schaarst, maar vervolgens ook om alles wat erop botst omdat het er niet meer uit kan, om de brand of de rookontwikkeling die ontstaat, en om de hulpverleners die vervolgens naar binnen moeten in een vuurzee, in een hel zoals ze zelf zeggen.

Mevrouw **Martens** (CDA): Dan gaan ze niet naar binnen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja, maar het zijn wel hulpverleners. Dat zijn elementen die je meeweegt. Bijvoorbeeld bij waterbeleid zeg je: het hele land krijgt eenzelfde basisveiligheid, alleen zijn er bepaalde plekken waar inmiddels zo veel mensen wonen die niet goed weg kunnen of waar vitale infrastructuur staat, een kerncentrale of noem maar wat op, waarvan we niet willen dat die wordt beschadigd, dat we daar bovenop nog extra eisen stellen. Ik vind dat je zo'n weloverwogen keuze kunt maken.

Mevrouw **Martens** (CDA): De Minister legt nu uit waarom er verschillen zijn. Ik denk dat we allemaal begrijpen waarom ze er zijn, waarom ze tot stand gekomen zijn. Alleen laten deze documenten zien dat die eigenlijk een hoge mate van willekeur hebben. De vraag is of ze qua kosten en baten nog zinvol zijn. Geeft dit ook aanleiding om na te denken over de vraag of bijvoorbeeld het groepsrisico eigenlijk wel zo zinvol is? Het is bovendien een nationale kop, want dat vraagt Europa helemaal niet. Is die 10^{-10} een zinvolle norm? Of moet je het juist anders zien? Daarover zou ik wat meer willen horen, temeer daar ik ook las dat er een nieuw instrument in ontwikkeling is op het gebied van groepsrisico's. Naast de uitleg over hoe het tot stand is gekomen – ik denk dat ik het wel een beetje begrepen heb – ben ik juist benieuwd naar het nieuwe. Zijn er al elementen te schetsen van dat nieuwe beleid? Of gaat het eigenlijk gewoon door, omdat op het ministerie de conclusie is: laten we maar doorgaan, want we hebben nu eenmaal altijd al zo gedacht?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik denk dat de Staatssecretaris straks iets meer zal zeggen over fase 2 en nieuwe instrumenten of misschien kan dat ambtelijk. Bij de Omgevingswet, waar ik zelf verantwoordelijk voor ben, hebben wij ook die discussie over groepsrisico. Wij zijn aan het nadenken over de vraag hoe wij hem daar wel in kunnen hebben staan maar hoe wij hem dan een andere invulling kunnen geven, zodat hij meer ruimte biedt. Er zit natuurlijk altijd een ontstaansgeschiedenis aan vast, ook hieraan. Voor de verkeersveiligheid hebben wij bijvoorbeeld geen norm maar wel een soort wensbeeld afgesproken, namelijk dat er in 2020 nog maar 500 verkeersdoden mogen zijn. Dat is heel veel, maar het gaat om allemaal individuele gevallen of soms om twee of drie mensen tegelijkertijd. Als er een vliegtuig op de

Bijlmer valt en er in een keer 40 mensen overlijden, dan is dat een nationale ramp. Daar zit ook zeker emotie in, maar het leidt ook tot maatschappelijke ontwrichting, tot angst en tot de herbouw van een hele wijk. Groepsrisico gaat dus niet alleen over de vraag of het om meer mensen gaat dan een individu, maar ook over het ontwrichtingseffect dat iets teweeg kan brengen. Dat zou je echt moeten kunnen meewegen in je risicobeleid. Die term zou ik dus niet willen laten vervallen, maar daar zou je wel op een nuchtere manier naar moeten kijken. Wij hebben in 2012 een treinongeluk gehad waarbij één persoon is overleden. Dat leidde tot een enorme discussie omdat dat nooit voorkwam, terwijl het op de weg veel vaker voorkomt. Daarvan hebben wij niet gezegd: nu gaan wij alles dichtregelen vanwege de maatschappelijke emotie. Dus er is een verschil tussen de emotie die je hebt en het ontwrichtende effect. Bij water kan er een enorm ontwrichtend effect zijn dat soms maanden of jaren kan aanhouden. Dat moet je uiteindelijk mee kunnen wegen.

Er werd gevraagd: als je normen stelt, is dat dan wel goed voor het veiligheidsdenken? Voor bijna alle beleidsterreinen geldt dat Nederlanders denken: de overheid regelt het wel; zij stelt normen, dus kan mij nooit wat gebeuren, en als mij wel wat gebeurt, ben ik boos, want hoe kon dat gebeuren? Aan de andere kant denkt men ook: waar bemoeit de overheid zich mee? Balkons die van panden vallen, zijn daar een voorbeeld van. Aan de ene kant willen wij niet dat de overheid zich met al die dingen bemoeit. Aan de andere kant, als er een balkon naar beneden valt en je erop staat, dan wil je eigenlijk wel dat er regels waren. Ook dat is een complexiteit. Dat veiligheidsdenken en veiligheidsbewustzijn zijn voor ons ook belangrijke uitgangspunten.

Ik neem weer even mijn eigen portefeuille: water. Wij doen alles aan preventie: nog een nieuw deltaprogramma. Wij gaan aan de voorkant werken in plaats van optreden nadat er iets misgaat. Maar de natuur is soms sterker dan de mens. Dus uiteindelijk wil ik mensen ook bewust maken van het feit dat ze in een bijzonder land leven. 30% van ons grondgebied ligt onder NAP. 60% is overstromingsgevoelig. 70% van ons bruto nationaal product wordt daar verdiend. Dus als er wat gebeurt, wees je dan bewust van wat je moet doen en van wat je kansen zijn. Je kunt de A4 en de A44 niet op, want je staat onder water. Je moet omhoog evacueren in plaats van opzij. Daar hebben wij een programma voor gemaakt: overstroomik.nl. Daar kun je precies zien hoe hoog het water komt waar je woont, waar je heen moet en waar je niet heen moet. Dat veiligheidsdenken is essentieel. Dat zit er bij de luchtvaart heel sterk in. Op andere terreinen kan dat verder versterkt worden. Dat zal vast in fase 2 aan de orde komen.

Volgens mij heb ik de vragen in algemene zin zo'n beetje beantwoord. Er werd nog gevraagd wat ik weet over BZK en het omgaan met risico's. In het verleden zat het bij VROM. Toen heette het ook omgaan met risico's. Dat zit nu bij ons. Zij hebben een apart programma. Dat richt zich volgens mij vooral op gemeenten, maar ook dat weet men hiernaast misschien beter.

Dat was het zo'n beetje in het algemeen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. De voortgang. Als je onder andere kijkt naar de Omgevingswet, dan zie je dat milieubeleid steeds meer aan de voorkant gewogen wordt. Dat past uitstekend in de Omgevingswet. Het gevolg daarvan is dat de verschillende factoren op een beter moment in de breedte worden gewogen. Dat zijn economische factoren en veiligheidsfactoren. Het beste voorbeeld op dit moment is het spoor. Wij willen het spoor nog intensiever laten berijden. Dat betekent dat veiligheid ineens tegenover capaciteit en betrouwbaarheid komt te staan. Die weging is heel ingewikkeld. Als wij het beter willen gaan doen en meer treinen op het spoor willen laten rijden, wat is dan het effect op veiligheid? Met name de Onderzoeksraad Voor Veiligheid heeft daar al op

gewezen. Hoe vaak ik het ook meld, men slaat niet aan op het woord «veiligheid» totdat er een ongeluk gebeurt. Dan gaat men veiligheid op het spoor emotioneel anders wegen dan capaciteit en betrouwbaarheid. Wij moeten veel transparanter gaan maken welke stap welke effecten heeft. Iedereen wil eigenlijk het liefste naast een hoofdstation wonen, ook in de middle of nowhere. Iedereen wil eigenlijk dat de trein 200 km per uur rijdt, dat er nooit een wissel stukgaat en dat hij ook nog veilig aankomt, maar op een gegeven moment gaan die begrippen schuren. Ik vind het belangrijk dat die vraagstukken veel meer naar de voorkant worden gehaald bij de omgevingsveiligheid, de Omgevingswet en ruimtelijkeordeningsprocessen. Daarmee worden ze uit de spanning gehaald dat veiligheid op zich een issue is. Het is immers een bredere afweging. Zo moet er ook rekening worden gehouden met economische belangen, milieubelangen en schaarste. Ik vind het belangrijk dat er integraler wordt nagedacht over veiligheid.

Een interessante toevoeging is terrorisme. Dankzij het WRR-traject zijn er twee punten aan de lijst toegevoegd. Een van die punten is security versus safety. Ik geef maar even het voorbeeld van de chemische industrie omdat ik het te ingewikkeld vind om het voorbeeld van de MH17 te gebruiken. Dat is een heel afschuwelijke ramp. Ik vind het niet gemakkelijk om daar objectief over te spreken. De veiligheid in de chemische sector hebben wij altijd heel technisch aangevlogen. Klopt het allemaal? Staat de tank goed? Wat zit erin? Weten wij dat? Maar je kunt je ook afvragen of daar bewust iets mis kan gaan. Kan iemand dat saboteren? Dan kom je op het securityverhaal: hoe vul je dat in? Nu dat is toegevoegd aan het denken wordt dat ook meegenomen.

Door het traject dat wij met veiligheid hebben gelopen, hebben wij ook een zijspoor genomen. Het woord «veiligheid» heeft net als «gezondheid» veel percepties en kent ook een emotionele kant. Wij kijken nu hoe wij net als bij het begrip veiligheid meer kaders kunnen geven aan het begrip «gezondheid», om een en ander in een betere structuur te leiden. Daar zijn wij net mee begonnen. Wij hebben de Gezondheidsraad om advies gevraagd in de trend van veiligheid. Dit is een zijspoor, maar wat voortgang betreft laat dit zien dat wij proberen om de begrippen die moeilijk te pakken zijn en waar voor een deel emotie aan zit, integraler te benaderen.

Op de norm is de Minister voor een deel al ingegaan. De norm biedt natuurlijk ook zekerheid aan bedrijven. Die geeft een verankering, een bedrijfszekerheid. In die zin staat het innovatie juist niet in de weg omdat het ook een basis geeft. Dat is de andere kant daarvan.

Mevrouw **Martens** (CDA): In het rapport staat juist dat de normen innovatie in de weg staan. Daarom vroeg ik hoe er wordt omgegaan met de conclusies uit dit rapport. De normen suggereren namelijk veiligheid, maar als je aan de normen voldoet, hoef je niet meer te innoveren, want dat wordt niet beloond en wat schiet je er dan eigenlijk mee op? Dat lees ik in het rapport.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat begrijp ik, maar normen zijn ten eerste niet bevroren, in die zin dat je moet nadenken over de vraag: wat is een norm? Ten tweede geven ze een houvast, een bodem, in die zin dat je ernaar kunt streven. Door de bedrijfszekerheid die ze bieden, staan ze innovatie juist niet in de weg. Die conclusie bekijk ik van twee kanten.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Als ik even mag aanvullen. Je hebt een norm en je hebt de uitvoering: hoe kom je tot die norm? Vroeger zeiden wij bij de horeca: je mag geen surfplank in de gang hebben staan, want de mensen moeten kunnen vluchten; je mag niet dit, je mag niet dat. Uiteindelijk is gezegd: je moet ervoor zorgen dat je brandveilig bent en dat iedereen goed geëvacueerd kan worden. Volgens

mij zit daar de innovatie in. Je moet dus wel een harde norm hebben. Het moet duidelijk zijn waar je aan moet voldoen. Voor de wijze waarop je daar komt, kun je volgens mij slimme dingen bedenken als bedrijf of organisatie.

Mevrouw **Martens** (CDA): Dan gaat het meer over definitie – het moet veilig zijn – dan over 10^{-8} , waarvan de berekeningen volgens mij moeilijker zijn. Dat lees ik in het rapport.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat ben ik niet met u eens. Ik noem het voorbeeld van water. Als wij zeggen dat 10^{-5} het basisniveau is, dan kun je op heel veel plekken kiezen voor dijken, maar je kunt op plekken ook kiezen voor Ruimte voor de Rivier. Je kunt zelfs kiezen voor een ruimtelijke oplossing en alles op een terp zetten. Er zijn dus verschillende manieren om tot die norm te komen. We geven partijen de vrijheid om aan te tonen dat ze de veiligheid kunnen garanderen en daar hun eigen weg in te kiezen. Dat is volgens mij heel belangrijk voor onze maatschappij.

De heer **Schaap** (VVD): Even een bijval van een oud dijkbeheerder. Je kiest voor dijken, maar dat is een vaag begrip. Je kunt al je inventiviteit loslaten op de vorm van die dijk. Het gaat dan om de vraag hoe je die op de handigste manier zo veilig mogelijk krijgt, maar ook op de goedkoopste manier. Een norm dwingt dus juist tot innovaties. Dat gaat altijd door. Ik ben het dus niet eens met die clausule in het rapport. Datzelfde geldt voor tunnels. Je kunt zeggen dat die een bepaald veiligheidsniveau moeten hebben en dat men dan maar moet kijken hoe men daar komt. Dat kan bijvoorbeeld ook door niet met 120 km per uur door de tunnel te jakkeren, maar 80 km per uur te gaan rijden. Ik weet niet of het heel erg is dat ik dit zeg.

Staatssecretaris **Mansveld**: Een norm is natuurlijk ook een middel om een bepaald doel te halen. Ik vind het belangrijk dat we bekijken wat we dan als norm moeten stellen. Als een bedrijf het heel goed doet, moet dat dan niet de nieuwe norm worden en moeten alle bedrijven die daaronder zitten, daar dan beter in worden? Dat soort vraagstukken kun je op allerlei manieren invullen. Dat geldt ook voor veiligheidsmaatregelen.

Mevrouw Martens stelde de interessante vraag: wat is nu de eerlijke norm? Dat is heel ingewikkeld. We leven in een ontzettend veilige samenleving. Als je van de laatste tree van de trap glijdt als je op sokken loopt, is dat een huis-tuinenkeukenongelukje. Maar mensen willen op andere gebieden en grote mate van veiligheid. Ik zal een voorbeeld noemen dat betrekking heeft op het spoor. Er komt een nieuw veiligheidssysteem, ERTMS. Iedereen vergeet voor het gemak dat dat een veiligheidssysteem is en kijkt naar de capaciteitsvergroting. Men wil meer en sneller rijden en korter op elkaar gaan rijden en men zegt dat dat kan, omdat er een nieuw veiligheidssysteem is. Dat is een ingewikkelde discussie, maar totdat dat nieuwe systeem er komt, rollen we een geperfectioneerd actueel systeem uit. Dat kost 120 miljoen. Dat besluit is na een ongeluk genomen. De Tweede Kamer wilde dat graag. We zien dat dan vervolgens gevraagd wordt of er met die 120 miljoen en die uitrol van het verbeterde systeem, geen schijnveiligheid is gecreëerd en of het echt nodig is.

Mevrouw Martens verbond het aan het woord «lef». Dat vond ik wel interessant. Op het moment dat ik zeg dat het schijnveiligheid zou kunnen zijn en dat we misschien 40 miljoen moeten investeren op een aantal cruciale punten en dat we verder moeten wachten op een nieuw systeem, omdat het niets toevoegt, en er de volgende dag een ongeluk zou plaatsvinden, krijg je een heel ingewikkelde discussie.

Ik heb daarom gezegd: laten we het in stappen doen. Laten we eerst kijken wat het effect van de eerste stap is en daarna wat het effect van de tweede stap is. U voelt hem al aankomen: we gaan de tweede stap en de vervolgstappen zeer waarschijnlijk niet zetten, aangezien men met alle kennis die men nu heeft en met die bewustwording, beseft dat het misschien niet nodig is. Ik denk wel dat je de discussie op die manier moet voeren. Besturen door te zeggen «zo is het en niet anders» gaat niet, omdat er ook sprake is van emotie en een beleving. Ik denk dat hier een lange adem nodig is en we steeds moeten aangeven wat het woord «veiligheid» inhoudt. Het is belangrijk om dat steeds opnieuw te doen, want daardoor komt er een zeker bewustzijn bij mensen.

Mevrouw **Martens** (CDA): Ik vind het een heel mooi voorbeeld. U probeert om iets te doen met die risicoreflexregelgeving, die ontzettend moeilijk te hanteren is, ook politiek. De media zit er namelijk ook bovenop. Ik snap dan ook de hele complexiteit van het probleem. Maar tegelijkertijd hoop ik dat wij als politici een beetje moed hebben en daarvoor moet je meer met elkaar optrekken. Iedereen of een partij kan daar individueel mee scoren, maar dat is volgens mij niet goed voor de samenleving. Je ziet ook dat onze buurlanden daar heel anders op reageren. Duitsland en België gaan heel anders om met risico's. Als er een ongeluk is gebeurd, zeggen ze: het is heel erg; hoe gaan we dit opvangen voor de mensen? Ze komen echter niet met nieuwe regels of meer controle et cetera. Ik vind het dan ook een heel mooie stap dat de Staatssecretaris zegt: we gaan niet meteen alles doen, maar we doen het stap voor stap, want meer is nog niet haalbaar. Dan komt er een bewustzijn dat het andere, alles afwegende, misschien niet meer zo nodig is overdreven zou zijn of achterhaald. Mijn compliment daarvoor.

Staatssecretaris **Mansveld**: Verder is het zo dat als burgers invloed hebben op iets, ze het veiligheidsniveau te laag inschatten en onderschatten, maar het op het moment dat ze er geen invloed op hebben, enorm overschatten. Dat is dan sturen op emotie. Wij weten wel dat sturen op emotie een kwestie van rust en tijd is.

De heer **Schaap** (VVD): Ik wil nog even terugkomen op de voortgang, die horizontale integratie en de normvergelijking tussen de verschillende compartimenten. Er is gezegd: daar werken we aan. Er zijn twee rapporten gekomen en een voortgangsbrief. Ik ben benieuwd hoe het daar nu mee staat en wat de volgende stappen zullen zijn.

Staatssecretaris **Mansveld**: Er komt in ieder geval na twee jaar een evaluatiemoment. Dan kunnen we zien wat de voortgang is. Ik moet even aan mijn buurman vragen wat de actuele stand is. Mag hij hier ook spreken?

De **voorzitter**: Dat mag.

De heer **Torbijn**: Dank u wel. Het is een grote eer om hier ook eens het woord te mogen voeren. Ik wil eerst even zeggen dat dit een enorme impuls heeft gegeven, ook aan de beleidsvernieuwing binnen het departement. De discussie is gestart toen het ging om het basisnet. Die discussie werd gehouden binnen het ministerie, maar ook met alle stakeholders daarbuiten en met de hele wetenschap – de WRR is net al genoemd – en eigenlijk iedereen die op een of andere manier bezig is met het risicobeleid. Dat heeft ertoe geleid dat we binnen het departement hebben gekozen voor een projectmatige aanpak. Voor zover I en M erover gaat – dat is heel breed – leggen we alle beleidsonderwerpen, te beginnen met de externe veiligheid, de omgevingsveiligheid, langs de lat van dat afweegkader dat in de brochure Rode Draad staat. Daar staan tien punten

in. Het idee is dat je bij alle beleidsdomeinen al die tien punten op dezelfde systematische manier langsloopt. Ik pik er even de maatschappelijke kosten-batenanalyse uit. Een van de lessen uit het verleden is dat dat misschien wat onevenwichtig en soms niet altijd even goed gebeurde en al helemaal niet over de domeinen heen. Daar zijn we nu mee bezig. De externe veiligheid loopt daarbij voorop. Daarover is inmiddels ook een brief verschenen.

De Staatssecretaris heeft net toegelicht dat er hele nieuwe elementen in dat risicobeleid naar boven komen als je al die domeinen vergelijkt. Dat doen we ook met alle afdelingen binnen het ministerie. We kijken over de grenzen heen en vragen: hoe doen jullie dat bij het waterbeleid, hoe doen jullie dat bij het milieubeleid, hoe doen jullie dat bij spoor? Dat is een tweejarprogramma en daar rapporteren wij uiteraard regelmatig over. Er worden ook allerlei seminars, ook met externen, gehouden. De wetenschap is er ook zeer in geïnteresseerd en werkt graag mee. Dat geldt ook voor de adviesorganen. Dat is heel mooi.

De Wet basisnet werd net genoemd. Daar is het een beetje mee begonnen en dat is een voorbeeld van dat nieuwe denken. En dat misschien wel zonder dat we of, laat ik voor mijzelf spreken, zonder dat ik in de gaten had wat er aan de hand was. Het is namelijk in feite een afsprakenkader met het bedrijfsleven, de vervoerders van met name gevaarlijke stoffen, de andere overheden, de gemeenten die bijvoorbeeld langs het spoor willen bouwen en het departement, die zorgt voor de regeltjes en die Wet basisnet. Die partijen hebben samen een evenwicht gevonden in de groei van het transport – dat is ook een maatschappelijk doel – maar ook in een toename van de veiligheid. Het bedrijfsleven heeft, met een beetje een technische term, warme-BLEVE-vrij rijden ingevoerd, dus dat je niet treinwagonnetjes waarvan het ene in brand kan vliegen en het andere kan exploderen, achter elkaar schakelt, om het even op zijn janboerenfluitjes te zeggen. Dat heeft in de risicoberekeningen een enorm effect. Dan zakt die kans namelijk met bij wijze van spreken 100, dat is 10^{-2} . Bij die normen moet je dus ook een beetje met verstand kijken waar het nu eigenlijk over gaat.

De norm 10^{-6} werd net al genoemd, en 10^{-5} bij water, voor bijvoorbeeld de chemische industrie. De kans is een van de elementen. Het element bronbeleid is nog niet echt genoemd, maar is zeker voor het milieu wel erg van belang, juist om die bedrijven te stimuleren en een positieve prikkel te geven, zodat zij wat doen aan die veiligheid. Met zo'n norm kun je dan bijvoorbeeld een kleinere ruimtelijke zone krijgen. Dus die 10^{-6} is een harde norm, maar is in die zin flexibel dat het van het bronbeleid afhangt waar die terechtkomt in een ruimtelijk plan.

Als je een heel veilig bedrijf zou weten te maken en je de veiligheid binnen de muren van het bedrijf houdt – als er dus niks mis kan gaan als er wat ontploft – heb je een heel klein 10^{-6} -contourtje. Als je echter een minder veilig bedrijf hebt, dan is het opeens heel groot en moet je een afweging maken als je daar huizen wilt gaan bouwen. Dat hele verhaal komt in die ruimtelijke plannen terecht, maar die 10^{-6} op zichzelf is geen gegeven van alles of niets. Daar kun je ook mee ontwerpen. Het stimuleert bedrijven dus om het veilig te doen en dan hebben ze ook minder last, als ik het zo mag zeggen, van die omgeving. Gemeenten kunnen dan bijvoorbeeld meer huizen bouwen en in het buitengebied kan er meer vervoerd worden. Dat is wel degelijk een prikkel voor het bedrijfsleven. Dit terwijl het er op zichzelf ook veiliger op wordt. Dat proberen we eigenlijk in die nieuwe aanpak bij al die sectoren langs te lopen. Zijn er bepaalde mogelijkheden die we vroeger misschien niet kenden of herkenden? Dat is een beetje de stand van zaken.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Er komt dus wel een heroverweging voor een aantal terreinen. Ik ben zelf bezig met legionella, waarvoor na de gebeurtenissen in Bovenkarspel heel veel maatregelen

zijn genomen. Nu kun je je afvragen of ze nog wel zo zinvol zijn bij sportclubs, politiebureaus, brandweer en dergelijke. Er zijn overal spelregels die aangeven hoe vaak je moet controleren en wat je moet doen. Er moet wel heel veel misgaan om het nog te krijgen. De vraag is dus of het niet op een andere manier ingericht kan worden. Het beleid staat dus ook niet stil. We kijken met een nuchtere blik naar sommige dingen die zijn ontstaan.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik wil nog een ding toevoegen. Er is een basaal verschil in hoe er in de luchtvaart en hoe er op het spoor wordt gedacht over veiligheid. Als je de luchtverkeersleiding en de treinverkeersleiding de dialoog met elkaar laat aangaan over de vraag waarom ze handelen zoals ze handelen in het sturen van de vlieg- of spoorweg, dan is de meerwaarde daarvan dat het denken over veiligheid wordt ontwikkeld in specifieke sectoren die daar op dit moment significant anders mee omgaan.

Mevrouw **Slagter-Roukema (SP)**: Ik vind het heel leuk om er zo over te praten, omdat ik het idee heb dat we wat naar elkaar luisteren en wat meedenken. Ik zit hier meer met mijn gezondheidspet op en een beetje als huisarts. Ik was benieuwd hoe daartegen wordt aangekeken. Legionella is net genoemd. Kennelijk doet I en M, en uiteraard ook VWS, daar wat mee. Voor mij is roken zo iets: ik vind dat heel erg gevaarlijk. Daar zijn ook heel veel gezondheidsrisico's bij te bedenken. De maatregelen in de ruimtelijke ordening ten aanzien van roken vind ik zeer ontoereikend. Het is heel goed om te streven naar maximaal 500 doden door verkeersongevallen, maar wat mij dan puzzelt heeft te maken met de discussie van net over wat wel en wat niet toelaatbaar is, wat de norm is et cetera. Kortom: hebben jullie vanuit jullie kennis handvatten om stoppen met roken nog beter te kunnen faciliteren?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zag vanmorgen of gisteren een filmpje op YouTube van een Russische jongen die over gebouwen heen en door bergen sneeuw springt en die zich vervolgens ook nog in brand steekt en naar beneden springt. Volgens mij moet je een onderscheid maken tussen enerzijds onveiligheid die je jezelf toedient door onveilig te leven en anderzijds onveiligheid die kan ontstaan door activiteiten om je heen waar jij slachtoffer van kunt worden. Bij roken kijken we natuurlijk naar dat laatste. Je mag niet roken in openbare gebouwen en in kroegen. Het wordt ontmoedigd qua prijs. Ook kun je je niet meer met een sigaret in de buurt van kinderen vertonen, zonder boos te worden aangekeken. Als je echter, bijvoorbeeld hier beneden in het hokje, je eigen longen wilt gaan aantasten, dan vind ik dat een vraag die een individu zichzelf moet stellen. Voor verkeersongevallen geldt hetzelfde: wij ontmoedigen te hard rijden door boetes uit te delen. We halen elementen weg die tot een verkeersongeval kunnen leiden, zoals bomen langs de weg waar je ernstige schade van kunt krijgen. Als er echter iets gebeurt omdat je er midden in de nacht toch voor zou kiezen om even op het gas te trappen, dan vind ik daar ook een element van eigen verantwoordelijkheid in zitten. Ik schakel die twee dingen dus gelijk: eigen verantwoordelijkheid en de risico's die je daarmee neemt en vervolgens de risico's die je voor anderen veroorzaakt.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb zelf een tijd gerookt toen ik in Canada woonde. Daar voelde ik me geestelijk mishandeld door de manier waarop mensen met mij omgingen. Inmiddels is dat ook de norm in Nederland geworden. In dat opzicht kan ik erg meebewegen. Ik begrijp het ook en ik heb net met de rokers buiten staan praten. Roken, obesitas, alcoholconsumptie: het zijn allemaal zaken die te maken hebben met leefkwaliteit. Dat merkte ik in mijn portefeuille Milieu. Kwaliteit van leven is echter

breder dan alleen omgevingsvraagstukken. Het gaat ook om hoe je daar zelf mee omgaat. De rol vanuit de overheid ligt in dit geval niet bij ons maar bij een collega, maar ik zelf geloof erg in preventie en voorlichting, omdat ik denk dat mensen pas ander gedrag gaan vertonen als ze er zelf van overtuigd zijn dat ze dat niet meer moeten doen of als iets een verslaving is en mensen daarvoor behandeld moeten worden.

Mevrouw **Martens** (CDA): In een tunnel moet je langzamer gaan rijden als er iets gevaarlijks aan de hand is. Ongelukken kun je niet voorkomen, maar ik denk dat het wijst op verschillen in normen dat we in de gezondheidszorg zo veel meer accepteren dan in een tunnel. Dit terwijl er op het gebied van de gezondheidszorg misschien wel veel meer winst te behalen is dan op het gebied van de tunnelveiligheid. Bij de behandeling van de tunnelveiligheidswet en de Wet basiswet werd gesteld dat die wetten nog niet eens zozeer op veiligheid gericht zijn als wel op het beëindigen van de discussies tussen de verschillende participanten en het bieden van helderheid aan hen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De tunnelveiligheidswetgeving ging inderdaad over standaardisering, omdat je anders te maken zou krijgen met een normverschil. Dan zou je de burgemeester van Utrecht wel om een watermistinstallatie vragen en de burgemeester van Maastricht bij de A2-tunnel niet. Wij wilden voorkomen dat er eindeloze discussies zouden plaatsvinden over de vraag of iets veilig genoeg is of niet; daarom hebben we een standaard gemaakt. Standaardiseren doen we natuurlijk ook op andere plekken. Er zijn ook snelheidsbeperkende maatregelen en als er file is, wordt de tunnel vaak afgesloten. De meeste mensen remmen vanzelf af, maar er zijn nog steeds individuen die gewoon denken: het is donker, er is niemand op de weg en het kan. Dan zie je vaak dat het niet goed gaat.

De **voorzitter**: Dan denk ik dat we tot een afronding kunnen komen. We lopen tegen de tijdslimiet aan. Ik dank de Minister, de Staatssecretaris en de medewerkers van het ministerie graag hartelijk voor hun komst en de toelichting. Ik denk dat de discussie wel verheldering heeft gebracht. Dat was ook nodig, want ergens onderweg constateerden we toch dat de Kamer en het ministerie langs elkaar heen aan het schrijven waren. Het is goed dat we daar vandaag even over hebben kunnen praten. De commissie heeft besloten om op 24 februari aanstaande even terug te kijken op deze bijeenkomst.

Sluiting 15.00 uur.