

Vergaderjaar 2004–2005

27 482

Nieuwe algemene regels over de aanleg, het beheer, de toegankelijkheid en het gebruik van spoorwegen alsmede over het verkeer over spoorwegen (Spoorwegwet)

29 893

Veiligheid van het railvervoer

Nr. 116

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 8 maart 2005

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 27 januari 2005 overleg gevoerd met minister Peijs van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 30 november 2004, houdende het rapport van bevindingen betreffende de zelfevaluatie van de Inspectie Verkeer en Waterstaat, divisie Rail (27 482/29 893, nr. 98).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Van Hijum** (CDA) vindt dat het kabinet met deze kadernota aantoonbaar dat veiligheid op de rails een van de beleidsprioriteiten is. De consistentie van het beleid wordt bevorderd doordat veiligheidsrisico's per doelgroep worden geanalyseerd en als basis dienen voor beleidsmaatregelen. De vertaling naar concreet beleid vindt de heer Van Hijum evenwel niet altijd even overtuigend. Zo zijn de afwegingen binnen de verschillende deelgebieden niet altijd even duidelijk: hoe worden veiligheidsbelangen en optimale risicoreductie vergeleken met andere belangen, welke mate van veiligheid willen we garanderen en wat mag dat kosten? Juist die altijd lastige afwegingen vormen de politieke kernvragen. Ook impliceert een risicobenadering het stellen van prioriteiten, maar daarin zijn ook inconsistenties aan te treffen: wordt in het beleid rond de beperking van slachtoffers bij spoorwegovergangen bijvoorbeeld wel geïnvesteerd in de punten met de hoogste veiligheidsrisico's? De kadernota biedt geen algemeen inzicht in de totale kosten voor het realiseren van de normen; ook is onduidelijk wie deze kosten dragen. De heer Van Hijum vermoedt dat de uitvoering van de nota zal leiden tot beduidend meer administratieve lasten; veelzeggend is het voornemen om zelfs beleid te ontwikkelen voor miniatuur- en modelspoorwegen. In hoeverre wordt getracht onnodige bureaucratie te voorkomen, bijvoorbeeld door te werken met doel- in plaats van middelvoorschriften? Waarom is niet gekozen voor convenanten, waarbij prestaties en doelen worden afgesproken? Wellicht kan het plan ook aan het Adviescollege toetsing administratieve lasten (Actal) worden voorgelegd. Het aantal ongelukken bij overwegen is de afgelopen jaren sterk gedaald, mede door de ombouw van aantal automatische knipperlichtinstallaties

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Atsma (CDA), Van Gent (GroenLinks), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Oplaat (VVD), Geluk (VVD), voorzitter, Dijsselbloem (PvdA), Depla (PvdA), Van As (LPF), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Bruls (CDA), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD), Van Hijum (CDA).

Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Vos (GroenLinks), Smeets (PvdA), De Ruiter (SP), Slob (ChristenUnie), Aptroot (VVD), Szabó (VVD), Van Dijken (PvdA), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Van Winsen (CDA), Halsema (GroenLinks), Jager (CDA), Vergeer (SP), Ten Hoopen (CDA), Van Haersma Buma (CDA), Bakker (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Van Beek (VVD), Dubbelboer (PvdA), Van den Brink (LPF), Luchtenveld (VVD), Buijs (CDA).

(AKI's) naar slagboombeveiliging. De grootschalige aanleg van ongelijkvloerse kruisingen die de minister lijkt na te streven, is zeer duur en kan ten koste gaan van andere waardevolle zaken, zoals de exploitatie van regionale spoorlijnen (bijvoorbeeld de lijn Leeuwarden–Harlingen) en het regionale wegen- en fietsnetwerk. De heer Van Hijum pleit voor een integrale gebiedsgerichte benadering; de schijnbaar strikte toepassing van ongelijkvloerse oplossingen dient te worden genuanceerd.

Het grote aantal roodlichtpassages of stoptonende-sein(STS)-passages vormt een belangrijke risicofactor; ook de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) wijst hierop. De toename baart de heer Van Hijum zorgen. Voor de aanpak van hotspots wordt op korte termijn 40 mln gereserveerd, maar de vraag rijst of dit geen slechte investering is als op lange termijn wordt overgegaan tot het Europese systeem ERTMS/ETCS. Gebrekkige kwaliteit van de infrastructuur is evenzeer een belangrijke risicofactor. Het doelmatig functioneren van infrabeheerder ProRail is al eerder besproken; de heer Van Hijum pleit voor concrete prestatieafspraken tussen minister en ProRail over het aantal beïnvloedbare storingen. De veiligheid van baanwerkers en rangeerders is zeer belangrijk, maar de discussie daaromtrent behoeft nuance. De effecten van de experimenten op dit terrein moeten helder in beeld worden gebracht en goed tegen elkaar worden afgewogen. Is het bijvoorbeeld echt nodig om delen van het spoor geheel buitendienst te stellen tijdens inspectie en de uitvoering van klein onderhoud? Is het niet mogelijk om hierbij gebruik te maken van moderne meettechnieken en video? Hoe verhouden zich de extra kosten van nachtelijk onderhoud ten opzichte van de kosten van verstoorde treindiensten? De uitkomsten van alle experimenten dienen met de Kamer te worden besproken voordat definitieve keuzes worden gemaakt.

De heer Van Hijum vindt het belangrijk om het op het spoor gerichte anti-terrorismebeleid te koppelen aan het Nationaal Alerteringsstelsel; daarbij dient duidelijk te worden gemaakt wat in de verschillende fasen van burgers wordt verwacht. Tot slot vraagt de heer Van Hijum of de succesvolle experimenten tegen zwartrijden in het noorden kunnen worden uitgebreid naar de rest van het land. Hij vraagt de minister tevens om de Kamer per brief te informeren over de uitvoering van de motie-Van Hijum/Dijksma inzake de aanpak van zwartrijders.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks) ziet nog vele mogelijkheden tot verbetering van de veiligheid van het spoorvervoer. Uit de kadernota spreekt te weinig daadkracht: deze bevat te veel oud nieuws, te veel constatering, studies, kaders, visies en overige voornemens, maar te weinig daadwerkelijke ingrepen. Uit de financiële paragraaf blijkt bovendien dat alle maatregelen moeten worden betaald uit het huidige budget.

Mevrouw Van Gent ziet, na de grote ongelukken in Roermond, Amsterdam en Roosendaal, weinig vooruitgang in het beleid rond treinbeveiliging. De minister heeft duidelijke aarzelingen over het Europese systeem ERTMS/ETCS, maar daarmee dreigt ze kansen te missen.

Uit het zoveelste rapport blijkt de gebrekkige staat van onderhoud van de infrastructuur. Wat denkt de minister hieraan te doen? Mevrouw Van Gent pleit voor extra budget voor de vervanging van de zwakke plekken in het spoorweginfrastructuur. Zorgwekkend is de tendens dat steeds minder NS'ers, dus steeds minder mensen in functie, op stations en in treinen aanwezig zijn, terwijl vandalisme slechts kan worden bestreden door adequaat toezicht en surveillance. Materialen die bij het spoor rondslingeren vanwege onderhoud en verbouwingen dienen verplicht te worden opgeruimd of opgeborgen.

Mevrouw Van Gent maakt zich zorgen over de grootschalige opheffing van spoorwegovergangen die Infrabeheerder ProRail nastreeft onder het motto «de beste overweg is geen overweg». Zij wijst in dit verband op de motie-Duyvendak-Hostrá-Boelhouwer, die strekte tot het behoud en de promotie van wandel- en fietsroutes rond het spoor. In tegenstelling tot de

expliciete toezegging van de minister is deze motie niet verwerkt in het railveiligheidsbeleid. De overdreven daadkracht van ProRail bij het afsluiten en opheffen van overwegen leidt tot volstrekt onzinnige uitwasen, zoals rond de bijzonder rustige regionale lijn Winsum–Roodeschol.

Mevrouw **Roefs** (PvdA) vindt dat de kadernota goede initiatieven bevat, maar ook dat vele voorstellen onvoldoende hard zijn. Om te voorkomen dat alles bij goede bedoelingen blijft, is er behoefte aan meer concrete maatregelen en een adequate planning met duidelijke termijnen. Wanneer is het plan van ProRail voor veiligheidsmanagement gereed en wanneer is VW zover? Een aantal veiligheidsnormen voor risicodragers zijn gehaald, andere niet. Veel werkzaamheden rond het spoor worden uitgevoerd op het laagste en dus goedkoopste veiligheidsniveau. Meer veiligheid voor spoorwerkers kost geld en gaat ten koste van dienstverlening aan reizigers. Mevrouw Roefs vraagt de minister om een duidelijke keuze te maken.

De afsluiting van spoorwegovergangen heeft mede geleid tot de grote daling in het aantal slachtoffers op overwegen, maar nu blijkt het beleid door te slaan. Omdat de meeste ongelukken op overgangen snelverkeer betreffen, is een gedeeltelijke afsluiting (die dus niet geldt voor voetgangers, fietsers en ruiters) vaak een veel betere optie. Zo wordt eveneens de verdere versnippering van het landschap tegengegaan en een groot aantal extra autokilometers ten gevolge van grootschalige afsluiting van overgangen beperkt. Mevrouw Roefs heeft de indruk dat tussen ProRail en VW is afgesproken om het aantal overgangen niet te vergroten. Daardoor worden lagere overheden vaak tot keuzes gedwongen die ten koste gaan van recreatieve en ecologische belangen. Bovenregionale en nationale belangen spelen daarbij kennelijk geen rol.

Mevrouw Roefs wijst erop dat onderhoudsinspanningen aan de spoorinfrastructuur zijn achtergebleven bij de vergroting van de capaciteit en de kilometerprestaties van het materieel; er is duidelijk onvoldoende werkplaatscapaciteit en een gebrek aan vakkundig personeel en onderdelen. Welke oplossingen biedt de kadernota? Wat zal het verscherpte toezicht van de Inspectie Verkeer en Waterstaat concreet inhouden? Wat is de stand van zaken rond de STS-stuurgroep? Waarom wordt, al dan niet gefaseerd, het nieuwe Europese systeem ERTMS/ETCS alleen ingevoerd bij de Betuwelijn en HSL en niet op andere drukke trajecten? De veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt bevorderd door een adequate databank van vervoergegevens; wat is de stand van zaken?

Mevrouw **Gerkena** (SP) is van mening dat de kadernota een aantal belangrijke verbeteringen aankondigt, zoals het uitgaan van risiconormen. Toch getuigt de kadernota van weinig visie; maatregelen lijken tezeer gebaseerd op incidenten. Vooral de veiligheid van baanwerkers en rangeerders behoeft snelle verbetering. Welke effecten verwacht de minister van het Normenkader Veilig Werken en wordt dit geëvalueerd? Mevrouw Gerkena wijst erop dat concurrentie op het spoor de veiligheid kan ondermijnen. De afweging tussen veiligheid en andere belangen is uiteraard altijd moeilijk. Een rigide toepassing van het uitgangspunt «de beste overweg is geen overweg» en de minimalisering van het aantal spoorwegovergangen die daarvan het gevolg is, levert recreatieve en ecologische bezwaren op. Een bijkomend nadeel is de grondige wijziging van bestaande verkeersstromen; rond Naarden en Bussum kan men daarover meepraten. Mevrouw Gerkena pleit voor maatwerk en een maximale reductie van het aantal spoorkruisingen.

De tunnelveiligheid is nog steeds niet goed geregeld. Waar blijft het langverwachte standpunt van de minister hieromtrent en hoe verhoudt dit zich met de kadernota? Bij het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor is vaak sprake van onaanvaardbare risico's. Hoe denkt het kabinet de veiligheid van het vervoer van ammoniak te vergroten? Machinisten zelf signa-

leren meer veiligheidsproblemen: gedeelde rijwegen om de punctualiteit te verbeteren, de soms slechte zichtbaarheid van seinen door een verkeerde opstelling of sneeuw, steeds vaker achter elkaar rijden op hetzelfde baanvlak, kortere opleidingen en minder praktijkdagen, vollere diensten met weinig rust. Hoe beziet de minister deze signalen? Het ministerie lijkt te weinig grip te hebben op de materie. Zo worden de problemen met STS gebagatelliseerd als louter technisch of menselijk falen. Vanaf het jaar 2000 is herhaaldelijk een onderzoek toegezegd naar roodlichtpassages; eind 2001 zou er een RailNed-onderzoek zijn gereedgekomen, maar dat is nooit naar de Kamer gezonden. Mevrouw Gerkens krijgt de sterke indruk dat onwelkome onderzoeksresultaten gewoon worden achtergehouden. De minister stelt zich ook laks op ten aanzien van de adviezen van de Raad voor de Transportveiligheid en de wijze waarop die worden nageleefd. Artikel 70 van de Wet Raad voor de Transportveiligheid stelt dat niet-bestuursorganen binnen een jaar op aanbevelingen dienen te reageren, maar NS en ProRail hebben dat duidelijk nagelaten bij het rapport naar aanleiding van het ongeval bij Dordrecht. De minister zegt er niets aan te kunnen doen en sanctiemogelijkheden te ontberen, maar dat klopt niet: artikel 87 van dezelfde wet biedt de minister de mogelijkheid tot het opleggen van, weliswaar bescheiden, geldboetes.

De heer **Hofstra** (VVD) wijst op de relatief grote veiligheid van het spoor als vervoersmodaliteit. De bekostiging van de maatregelen uit bestaande budgetten stemt hem tot tevredenheid, al heeft hij de indruk dat een aantal grote kostenposten wat verhullend zijn weergegeven. Hij doelt met name op de automatische treinbeïnvloedingssystemen (ATB) en de overwegenproblematiek, die beide grote investeringen zullen vergen. De heer Hofstra wil verder weten waar het lang verbeide wetsvoorstel over tunnelveiligheid blijft. Ook hij herinnert aan de motie-Duyvendak c.s. en pleit voor maatwerk bij de aanpak van overwegenproblematiek: er zijn er vele landelijke overwegen die zonder veiligheidsrisico's gewoon kunnen worden gehandhaafd.

De heer Hofstra vraagt aandacht voor het probleem van suïcide rond het spoor. Hij heeft weinig vertrouwen in grootschalige afscherming; afscherming biedt hoogstens soelaas in de buurt van psychiatrische instellingen. Het probleem hoort volgens hem overigens niet thuis bij railinfrastructuur, maar bij volksgezondheid.

In hoeverre worden sancties toegepast als machinisten door rood rijden? Is het probleem van onzichtbare of slecht zichtbare seinen na alle investeringen definitief opgelost? Tot slot vraagt de heer Hofstra naar de zienswijze van de minister omtrent het spoor als potentieel doel voor terroristische aanslagen. Hij is het zeer eens met het voorstel om het toezicht over te hevelen van de arbeidsinspectie naar de IVW.

Het antwoord van de minister

De **minister** benadrukt dat het negeren van de STS het belangrijkste veiligheidsrisico op het spoor vormt. In weerwil van de vele onderzoeken, de vele maatregelen die zeker in deze kabinetsperiode zijn genomen en de gereserveerde 40 mln blijft het rijden door rood op het spoor stijgen. De sector heeft een goed plan van aanpak ontwikkeld. Zodra het ministerie dit plan ontvangt, zal het naar de Kamer worden doorgezonden. Dit kan binnen drie maanden het geval zijn. Inmiddels is aangevangen met de technisch eenvoudigere maatregelen, de sector is verzocht om de implementatie te versnellen. Maatregelen in de sfeer van de ATB-kwiteerfunctie bieden volgens de minister geen praktische oplossing, nieuwe technische oplossingen wel. Het nieuwe technische systeem kan 1000 hotspots inclusief emplacementen bedienen. Dit kan grotendeels binnen het budget worden gerealiseerd. Het nieuwe Europese systeem ERTMS/ETCS wordt

aangelegd op de Betuweroute, op de lijn Utrecht–Amsterdam en op de HSL. Toepassing op het hele net is kostbaar en voor de korte termijn niet uitvoerbaar. Uiteraard zal op de lange termijn een integratie met het Europese systeem noodzakelijk zijn.

De minister ontkent de aantijgingen dat zij geen duidelijke keuzes maakt. Zo staat voor haar de veiligheid van baanwerkers voorop. Zonder maatregelen als afsluiten (van overigens één baanvak) lopen zij het grote risico van 1 op 3000 op een fataal ongeval. Op dit moment wordt overlegd met de arbeidsinspectie over de overheveling van het toezicht op baanwerkers naar de IVW. Het is de bedoeling dat dergelijk toezicht zo veel mogelijk terecht komt bij één toezichthouder. In het buitenland zijn treinvrije perioden voor onderhoud heel normaal. Als de experimenten bevredigend zijn, worden ze omgezet in concreet beleid. Inderdaad impliceert de risicobenadering het stellen van prioriteiten en dus ook het maken van afwegingen en keuzen, zoals tussen veiligheid en andere belangen. Marginale opbrengsten van extra investeringen worden altijd bij de afwegingen betrokken, in het besef dat een reductie van de veiligheidsrisico's tot nul nooit een haalbare optie zal zijn. Als de doelstellingen zijn gehaald, zal worden ingezet op stabilisatie en handhaving.

Het overwegenbeleid is duidelijk succesvol; het aantal dodelijke slachtoffers is in twintig jaar gedaald van 70 naar 14, mede door het sluiten van overwegen. Door de vele investeringen was in 2004 het aantal slachtoffers op overwegen lager dan ooit. De motie-Duyvendak c.s. wordt gewoon uitgevoerd. De minister is bereid om de situatie op de lijn Winsum-Roodeschol te onderzoeken, maar wijst er wel op dat het daar geen openbare, maar private overgangen betreft. Het algemene beleid heeft als uitgangspunt dat nergens de situatie wordt verslechterd (wat doorgaans betekent: geen nieuwe gelijkvloerse overwegen) en bestaande overgangen in het buitengebied die te voet of met de fiets kunnen worden overgestoken, niet worden gesloten. Ook dient ProRail altijd te overleggen met wandelaars-, fietsers- en ruitersbelangenverenigingen. Met de provincie Friesland is overeenstemming gevonden over de situatie in Franeker: daar komt een ongelijkvloerse kruising en de overheid levert daaraan een bijdrage. Saneringsvoorstellen worden overigens nooit opgelegd aan gemeenten; ze zijn altijd het resultaat van overleg tussen ProRail en de wegbeheerder, dus meestal de gemeente. De minister ontkent dat bovenlokale belangen bij die besprekingen geen enkele rol spelen. Volgens haar biedt de kadernota alle betrokken partijen voldoende mogelijkheden om in het overwegbeleid flexibel en rekening te houden met alle belangen. Desgevraagd zal de Kamer een brief ontvangen waarin het beleid inzake overwegen nogmaals wordt uiteengezet, evenals de wijze waarop ProRail daarmee om dient te gaan. Het meerjarenplan van ProRail wordt ook aan de Kamer doorgezonden.

De branche is per brief geïnformeerd over het toezicht op de railveiligheid door de IVW. IVW, ProRail en de vervoerders zijn betrokken bij de nadere regelgeving met betrekking tot het toezicht op basis van de nieuwe Spoorwegwet. Een en ander zal een sluitend stelsel van regelgeving en handhaving opleveren en wordt betrokken bij de evaluatie van de Spoorwegwet. De veiligheidseisen rond Lightrail zijn strenger geworden dan voorheen vanwege de samenloop van risico's, bijvoorbeeld afkomstig van zwaarder vervoer. Dit is conform EU-regelgeving. Het ministerie probeert regio's zo veel mogelijk bij te staan bij de oplossing van problemen. De minister erkent dat niet het hele spoorwegnet kan worden beveiligd. Toch lenen sommige plekken zich beter voor zaken als vandalisme. Op die plekken vindt cameratoezicht plaats, wordt de toegankelijkheid beperkt en is er meer persoonlijke surveillance. Ook doet de NS meer aan voorlichting op scholen en bij uitgaanscentra; de financiële situatie van de NS maken overheidssteun hiervoor niet echt noodzakelijk. De Inspectie houdt toezicht op de bezigheden van ProRail en de aannemers. Dezen zijn verplicht om materialen op te ruimen, maar de praktijk leert dat dit wel

eens moeilijkheden oplevert. Met Justitie en het openbaar ministerie worden de mogelijkheden van snellere opsporing en vervolging bekeken. Er is reeds een Bureau handhaving, evenals eenzelfde officier van justitie voor vandalismebestrijding op alle drie de vervoersmodaliteiten binnenvaart, spoor en weg. De Inspectie, ProRail en NS zijn op dit moment bezig met een inventarisatie van de ernst en omvang, bijvoorbeeld door het koppelen van de verschillende databanken.

Van een integrale gebiedsgerichte benadering is al sprake, waar mogelijk worden verkeersveiligheid en spoorveiligheid integraal aangepakt. Met de decentrale overheden, ProRail en de hele spoorsector worden geografische pakketten samengesteld. Vele inspanningen zijn gericht op de verbetering van de onderhoudsstaat van het spoor. Tot 2007 vindt een enorme inhaalslag plaats, in 2006 komt er een evaluatie in de vorm van een midterm review. ProRail ontwikkelt een nieuwe verstoringsnorm, waarin de omvang van klanthinder een prominentere rol gaat spelen. Deze zal onderdeel uitmaken van het beheerplan van ProRail. De minister vindt dat ProRail met de professionalisering en doelmatigheidsvergroting op de goede weg is. Het beheerplan wordt op zeer korte termijn naar de Kamer gezonden, inclusief concrete taakstellingen voor de beperking van verstoringen. De minister verwelkomt alle bruikbare suggesties en informatie van mensen uit de praktijk; indien mogelijk worden deze in het beleid meegenomen. Dat monitoring en overige vormen van handhaving en registratie ook leiden tot extra inspanningen voor de sector lijkt de minister onvermijdelijk, maar van een vergroting van administratieve lasten is volgens haar niet direct sprake. Een mogelijke vergroting van de administratieve lasten voor de sector wordt verder beperkt doordat de rijksoverheid streeft naar outputsturing.

Na de aanslagen in Madrid dringt de problematiek van de beveiliging van het spoor zich vanzelf op. Het is inderdaad onmogelijk om het complete spoor te beveiligen. Het alerteringssysteem van Binnenlandse Zaken is een van de middelen die worden ingezet bij de algemene terrorismebestrijding. Er zullen meer inspanningen worden verricht om burgers attenter en bewuster te maken. Het beleid rond het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt besproken in een algemeen overleg op 3 maart 2004. De minister doet nader onderzoek naar de wijze waarop de sector omgaat met aanbevelingen van de Raad voor de Transportveiligheid en de eventuele sanctiemogelijkheden die haar hierbij ter beschikking staan; de Kamer wordt hierover schriftelijk geïnformeerd. De komende Europese richtlijn voor tunnelveiligheid geldt alleen voor wegtunnels; de Europese eisen voor spoortunnels worden in 2006 verwacht.

De minister is verbaasd over de suggestie dat een aantal grote kostenposten verholten zijn weergegeven in de kadernota. Desgevraagd zal de Kamer een overzicht ontvangen van de bedragen die in de lopende budgetten zijn gereserveerd voor veiligheidsdoeleinden op de lange termijn, zoals voor overwegen en ATB. De identificatieplicht vergemakkelijkt de aanpak van zwartrijders. De Kamer zal schriftelijk worden geïnformeerd over de uitvoering van de motie-Van Hijum/Dijksma inzake de aanpak van zwartrijders. Suïcidepogingen komen op bepaalde plaatsen relatief vaak voor. De NS overlegt hierover met instellingen van geestelijke gezondheidszorg. Tussen de ministeries van VW en VWS vindt hierover ook overleg plaats.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Atsma

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Roovers