

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)**

**M**

### **VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 21 november 2014

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening<sup>1</sup> hebben kennisgenomen van de brief (met bijlagen) van de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 18 augustus 2014<sup>2</sup>. In deze stukken maken zij kenbaar welke rol maatschappelijke kosten-batenanalyses spelen bij het ontwikkelen en evalueren van beleid ten aanzien van risicobeheersing en vermijding.

Naar aanleiding daarvan heeft de commissie de Staatssecretaris op 8 oktober 2014 een brief gestuurd.

De Minister en Staatssecretaris hebben op 20 november 2014 gereageerd.

De commissie brengt bijgaand verslag uit van het gevoerde schriftelijk overleg.

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,  
De Boer

<sup>1</sup> Samenstelling: Holdijk (SGP), Van der Linden (CDA), Essers (CDA), Kox (SP), Slagter-Roukema (SP), Engels (D66), Nagel (50PLUS), Duthler (VVD), Hermans (VVD), Huijbregts-Schiedon (VVD) (vice-voorzitter), Koffeman (PvdD), Schaap (VVD), Flierman (CDA), Martens (CDA), Van Boxtel (D66), Vos (GL), De Boer (GL), De Lange (OSF), Ter Horst (PvdA), Vlietstra (PvdA), Reynaers (PVV) (voorzitter), Ester (CU), Schouwenaar (VVD) Van Beek (PVV), Duivesteijn (PvdA), Koning (PvdA), Kops (PVV), Meijer (SP) en Van Zandbrink (PvdA).

<sup>2</sup> Kamerstukken I, 2012–13, 32 862, L.

## **BRIEF VAN DE VOORZITTER VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR INFRASTRUCTUUR, MILIEU EN RUIMTELIJKE ORDENING**

Aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu

Den Haag, 8 oktober 2014

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening (IMRO) danken u en de Minister van Infrastructuur en Milieu voor de toegezonden brief (met bijlagen) van 18 augustus 2014.<sup>3</sup> In deze stukken maakt u kenbaar welke rol maatschappelijke kosten-batenanalyses spelen bij het ontwikkelen en evalueren van beleid ten aanzien van risicobeheersing en vermindering.

In het licht van het gevoerde debat<sup>4</sup> en de daarop volgende toezegging<sup>5</sup> ontvangen de leden van de commissie graag nog een nadere uiteenzetting over het beleid met betrekking tot een meer integrale benadering van de risico's op de verschillende risicodomeinen van verscheidene beleidsterreinen. De leden van de commissie constateren dat er momenteel grote verschillen bestaan in gevolgenreductie met betrekking tot de fysieke leefomgeving (waaronder maar niet uitsluitend: water(veiligheid), lucht, wegen en tunnelveiligheid).

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening wachten met belangstelling uw antwoord af. De commissie verzoekt u deze brief uiterlijk vrijdag 14 november 2014 te beantwoorden.

De Voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening,  
T.P.A.M. Reynaers

---

<sup>3</sup> Kamerstukken I, 2012–13, 32 862, L.

<sup>4</sup> Behandeling van de Wet basisnet (33 862), Handelingen I, 2012–13, nr. 33, items 2, 9 & 11.

<sup>5</sup> T01793

## **BRIEF VAN DE MINISTER EN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 november 2014

In uw brief van 8 oktober 2014 vraagt u, naar aanleiding van de nota «Bewust Omgaan met Veiligheid: Rode Draden» die wij u op 18 augustus 2014 hebben aangeboden, om een nadere uiteenzetting over «het beleid met betrekking tot een meer integrale benadering van de risico's op de verschillende risicodomeinen van verscheidene beleidsterreinen». U geeft aan dat er grote verschillen in «gevolgenreductie met betrekking tot de fysieke leefomgeving (waaronder maar niet uitsluitend: water(veiligheid), lucht, wegen en tunnelveiligheid)» zijn.

Wij delen uw mening dat er verschillen zijn te constateren in benadering van veiligheidsvraagstukken. Zoals wij in onze brief van 18 augustus al aangaven hebben de vele afzonderlijke veiligheidsproblemen in de fysieke leefomgeving elk een eigen context, lokaal, nationaal en vaak ook internationaal. Als gevolg van die verschillen zijn vaak op maat toegesneden maatregelen nodig om de veiligheid voor mens en milieu te behouden of te vergroten. Door die specifieke oplossingen («maatwerk») is voor sommigen het zicht op het brede afwegingskader achter deze oplossingen verloren gegaan. Dat neemt niet weg dat er wel degelijk aan de gemaakte keuzen duidelijke beleidsuitgangspunten en een gedeeld afwegingskader ten grondslag lagen. Dit afwegingskader hebben wij geschetst in de nota «Bewust Omgaan met Veiligheid: Rode Draden».

In diezelfde nota hebben wij aangegeven dat de volgende fase van het programma Bewust Omgaan met Veiligheid zich zal richten op het verder uitwerken en verankeren van het afwegingskader. Daarbij worden ook dossiers onderling vergeleken om zichtbaar te maken welke verschillen nog overbrugd kunnen worden bij lopende of nieuwe beleidswijzigingen. Hieronder vallen ook de door u genoemde terreinen van water(veiligheid), lucht, wegen en tunnelveiligheid. Uit die vergelijking moet duidelijk worden of de door u geconstateerde «grote verschillen in risicoreductie» zich ook daadwerkelijk voordoen. Het milieubeleid kent immers voor wat betreft veiligheidsvraagstukken een basisbeschermingsniveau dat sinds kort ook, wij verwijzen naar het nieuwe Deltaplan, voor de waterveiligheid geldt. Voor de waterveiligheid gold tot nu toe in ons land een verschillende mate van bescherming. Dat gaat dus veranderen. In het algemeen gesteld is Nederland veiliger en gezonder geworden. Toch moeten we ten aanzien van veiligheid en gezondheid ambitieuze doelen blijven stellen. Naast het genoemde basisbeschermingsniveau is ook een ambitieniveau voor de lange termijn nodig. De ruimte tussen het basisbeschermingsniveau en het ambitieniveau is de ruimte voor beleidsmatige afweging. Met behulp van een scala aan instrumenten, waaronder wettelijke regels en normen, willen we tenminste het basisbeschermingsniveau bereiken om daarna door te groeien naar veiligere niveaus. Er ontstaan dus ook verschillen als de afweging in de genoemde ruimte per situatie anders uitpakt. Afhankelijk van de wijze waarop naar die overeenkomsten en verschillen gekeken wordt, kan men concluderen welk gemeenschappelijk kader er is, of concluderen dat verschillen de uitkomst zijn van de afweging binnen de vooraf gedefinieerde afwegingsruimte.

In het kader van de uitwerking van Bewust Omgaan met Veiligheid zullen wij u over bovenstaande aspecten, ook aan de hand van concrete voorbeelden, naar verwachting komend voorjaar nader informeren.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,  
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
W.J. Mansveld