

Vergaderjaar 2010–2011

29 296

Tunnelveiligheid

Nr. 12

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 22 november 2010

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹ heeft op 4 november 2010 overleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat, d.d. 31 augustus 2010 inzake Actieplan voor wegtunnels (29 296, nr. 7);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 28 september 2010 houdende de beantwoording van de vragen gesteld tijdens het Algemeen Overleg van 14 september 2010 inzake wegtunnels/A2 Leidsche Rijntunnel (29 296, nr. 9);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 15 september 2010 inzake de bouwvergunning van de 2e Coentunnel (2010Z12959);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 26 oktober 2010 over de tijdelijke wegwitbreiding A2 Holendrecht-Oudenriijn (29 296, nr. 10).**

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

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkzma (PvdA), Van Gent (GroenLinks), Snijder-Hazelhoff (VVD) (voorzitter), Slob (CU), Haverkamp (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Jansen (SP), Koppejan (CDA), Graus (PVV), Ouweland (PvdD), De Rouwe (CDA), Bashir (SP), De Mos (PVV), Van Tongeren (GroenLinks), Monasch (PvdA), Van Dekken (PvdA), Dijkgraaf (SGP), Van Veldhoven (D66), Koolmees (D66), Huizing (VVD) en Leegte (VVD).

Plv. leden: Groot (PvdA), Braakhuis (GroenLinks), Houwers (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Koopmans (CDA), Lucas (VVD), Vermeij (PvdA), Van Gerven (SP), Van Hijum (CDA), Bontes (PVV), Thieme (PvdD), Van Bochove (CDA), Karabulut (SP), Agema (PVV), El Fassed (GroenLinks), Plasterk (PvdA), Jacobi (PvdA), Van der Staaij (SGP), Van der Ham (D66), Verhoeven (D66), De Boer (VVD), Lodders (VVD) en Van Bommel (PVV).

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Snijder-Hazelhoff

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

Voorzitter: Ten Broeke
Griffier: Israel

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Aptroot, Bashir, Dijkma, Koopmans, Sharpe, Slob, Ten Broeke, Van Tongeren,

en minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu, die is vergezeld van enkele ambtenaren van haar ministerie.

De **voorzitter**: Ik heet de minister en haar gevolg welkom. Dit is het eerste optreden van de minister in deze hoedanigheid bij deze commissie. Ook de leden van de commissie heet ik welkom. Ik zie dat mevrouw Dijkma enigszins gehavend is, maar ik heb begrepen dat het slechts een lichte kneuzing is. Ik hoor van haar dat de geest ongebroken is. We hebben twee uur geboekt voor deze vergadering. Dat betekent dat de leden aan vier minuten spreektijd voldoende moeten hebben.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik sluit mij aan bij uw welkomstwoorden aan het adres van de minister. Ik moet wel zeggen dat zij direct met een pittig dossier begint. Maar goed, dan is de kop eraf. Het dossier tunnelveiligheid is een heel lastige erfenis, een hoofdpijndossier dat al een aantal jaren speelt. Het heeft ook de belastingbetaler al heel veel geld gekost, waarschijnlijk zo'n 160 mln. Dat is een behoorlijk bedrag als je bedenkt wat de nieuwe coalitie in wegen en spoor wil steken. De grote vraag is natuurlijk hoe we de schade zowel financieel als qua files zo beperkt mogelijk kunnen houden en hoe we kunnen voorkomen dat we dezelfde problemen krijgen met andere tunnels, wat helaas nu toch alweer is gebeurd.

De ChristenUnie is ervan overtuigd dat de regelgeving voor tunnels duidelijker kan, dat de bestuurlijke drukte minder kan en dat de techniek in strakkere standaards kan worden gestopt. Daar moet wel hard aan worden gewerkt. Minister Eurlings heeft gezegd dat hij alleen nog maar gebruik wil maken van bewezen technieken. Ik vraag deze minister of dit ook geldt voor het samenwerken van deze systemen. Daar zit, ook als het om de A2-land-

tunnel gaat, juist de angel.

Voordat ik verderga over de A2-tunnel heb ik nog een enkele vraag over andere tunnels. Er zijn nu ook problemen met het aquaduct onder het Kanaal door Walcheren in Middelburg, de N57. Dit aquaduct staat niet in de quickscan, maar Rijkswaterstaat meldt dat de reden voor dit uitstel de veiligheid van de automobilist is. Gaat het hier ook om problemen met tunneltechnische installaties? Zo ja, waarom staat dit project dan niet in de quickscan? Hoe zit het met de spoortunnels? Er waren in het verleden ook al problemen met de tunneltechnische installaties op de Betuweroute. Gaat het nu wel goed met de tunnel bij de Hanzelijn? De minister noemt de combitunnel Nijverdal die in 2013 klaar moet zijn. Kan de minister garanderen dat deze deadline wordt gehaald?

In november 2011 komt de eerste tunnelbuis gereed voor de A2-landtunnel. De tijdelijke oplossing zal op zijn vroegst gereed zijn in april 2011. Dat betekent dat de tijdelijke oplossing in feite voor zeven maanden is en dan moeten ook nog alle procedures goed gaan. We weten dat Utrecht een historie heeft als het gaat om bezwaarschriften. Ik vraag de minister of die datum van 11-11-'11 echt hard is of misschien alweer wat achterhaald is. We gaan zo'n 30 mln. in die tijdelijke oplossing steken. Dat is veel geld voor een korte periode. Zijn er nog mogelijkheden om de westelijke delen van de tunnel sneller open te stellen? Ik heb namelijk gehoord dat er sprake van is dat de westelijke tunnel al in juni open zou kunnen. Gelet op de tijdschema's is het de vraag op welk moment je daar geld in steekt.

De Kamer heeft extra geld beschikbaar gesteld om de A2 te versnellen. Dat is inmiddels verdampt. Nu heb ik begrepen dat de opgeleverde weg straks deels gebruikt gaat worden: drie van de vijf banen. Dat betekent dat de andere banen vol met stof en zand zullen komen te liggen. Dat kan ertoe leiden dat het juist op die plekken kapot gaat vriezen omdat die weg niet schoon gereden wordt. Dat zou weer voor een extra schadepost kunnen zorgen. Heeft de minister dat in de inschattingen meegenomen? De ChristenUnie heeft eerder gevraagd wat de kosten zijn van de garantstelling richting de gemeente Utrecht als de wegtunnel toch niet op tijd klaar zou zijn. Ik heb nog steeds geen antwoord gekregen op die vraag. Ik hoop dit antwoord vandaag te krijgen. Ik zou ook van de minister willen weten of er bij de installaties van de landtunnel nog sprake is van kostenoverschrijdingen.

Tot slot: ik mis in het voorstel een terugvaloptie. Wat gebeurt er als door omwonenden bij de rechter om een voorlopige voorziening wordt gevraagd? Ik heb begrepen dat er al wat bewegingen worden gemaakt. Dat kan betekenen dat de tijdelijke weg misschien wel wordt gerealiseerd maar alsnog niet geopend kan worden. Dan is de soap natuurlijk helemaal compleet. Graag een reactie van de minister.

De heer **Sharpe** (PVV): Voorzitter. Ook ik wil de minister graag welkom heten bij haar eerste AO. Ik zie uit naar een prettige samenwerking. Dat gaat vast wel lukken.

Om direct met de deur in huis te vallen: tijdens het vorige AO heeft de voorganger van de minister kenbaar gemaakt dat het niet mogelijk is om de tunnel bij Leidsche Rijn versneld open te stellen. Dat vinden we erg spijtig. We hopen dat de huidige minister naar mogelijkheden blijft zoeken om deze mooie tunnel wel zo snel mogelijk in gebruik te stellen.

Het voorgestelde alternatief van de minister om tijdelijk een extra rijstrook op de A2 aan te leggen, vinden wij sympathiek. Wij plaatsen echter wel kanttekeningen bij de geplande uitvoering hiervan. Kan de minister een harde deadline voor ingebruikstelling van die tijdelijke rijstrook geven? Dat geldt uiteraard ook voor de ingebruikstelling van de tunnel zelf op 11-11-'11. Verder vragen wij de minister of zij de Kamer kan garanderen dat de wegwerkzaamheden niet zullen leiden tot verkeershinder op het bestaande traject. Tevens stellen wij voor om als compensatie voor de vertraging van openstelling van de tunnel de maximumsnelheid op die verbrede weg, die nu op 90 km/u is gesteld, naar een wat meer dynamische waarde op te schroeven, op basis van het PVV-motto «Sneller waar het kan en langzamer waar het moet». Echter, op korte termijn is een quick fix gewenst.

Buiten het alsnog versneld, gefaseerd openstellen van de tunnel ziet de PVV ook geen andere volwaardige alternatieven, maar er bestaan wel compensatiemogelijkheden. Achter de tunnel richting Amsterdam ligt een prachtige vijfbaanssnelweg waarvan tot op heden in de richting Utrecht slechts drie banen in gebruik zijn gesteld. Voor het hele traject geldt een maximumsnelheid van 100 km/u. Wij vragen ons af waarom de volledige baanbreedte vooralsnog niet wordt benut. Deelt de minister de mening dat op dit traject gemakkelijk een snelheidsverhoging naar 130 km/u kan worden gerealiseerd? Dat zou wat ons betreft morgen al kunnen. Op deze wijze worden de 180 000 forenzen tussen Amsterdam en Utrecht toch gedeeltelijk gecompenseerd voor het geleden tijdverlies.

Dan de belangrijke vraag hoe we dergelijke situaties in de nabije toekomst kunnen voorkomen. Ondanks de quickfix bij het Actieplan voor wegtunnels dreigt het bij de tweede Coentunnel en de tunnel A4-Midden-Delfland alweer mis te gaan. En dat terwijl minister Eurlings tijdens het vorige AO toch duidelijk heeft gemaakt dat we inmiddels te ver zijn doorgeschoten met de eisen die we aan tunnelveiligheid stellen, wat overigens wel het resultaat is van de door deze Kamer gewenste marktwerking. Standaardisatie van tunnelveiligheidseisen op basis van Europese gemiddelden is

dus gewenst. Echter, in de huidige situatie is het nog steeds zo dat gemeenten de aanbevelingen van de minister terzijde leggen. Dat vind ik erg jammer.

Om een concreet voorbeeld te geven: recentelijk verscheen bij RTL Nieuws het bericht dat nieuwe tunnels niet brandveilig zouden zijn. Daarin beklaagde de burgemeester van Schiedam zich, opgejut door de voorzitter van de Commissie tunnelveiligheid, over het feit dat de geplande tunnel geen watermistsysteem bevat. Dit terwijl de minister in het vorige AO klip-en-klaar heeft gesteld dat deze systemen er niet in komen omdat onze tunnels al tot de veiligste ter wereld behoren. Om nu te voorkomen dat deze gemeente, maar ook straks andere gemeenten, dwars gaat liggen, zijn wij van mening dat het beter is om niet alleen de lasten maar ook de besluitvorming en tunnelregie bij het Rijk te leggen, met als doelstelling uiteindelijk het opleveren van veilige tunnels binnen het budget en binnen de daarvoor gestelde tijd. Het is in deze tijd van economische krapte absurd dat het Rijk volledig opdraait voor alle lasten, terwijl aannemers en gemeenten keer op keer met overtrokken aanvullende maatregelen komen die leiden tot hogere kosten en vertraging. Kortom, willen we daadwerkelijk komen tot een standaardisatietraject voor de aanleg van tunnels, dan vinden wij het noodzakelijk dat de regie volledig in handen komt van het Rijk, zoals dat trouwens ook in andere landen het geval is. Mijn slotvraag aan de minister is of zij deze constatering deelt.

De heer **Bashir** (SP): De burgemeesters zijn verantwoordelijk voor veiligheid en moeten daarbij op bepaalde aspecten letten. Op het moment dat zij het idee hebben dat iets onveilig is, kunnen zij aan de bel trekken en zeggen: tot hier en niet verder. De heer Sharpe is het er niet mee eens dat de burgemeester zegt dat iets niet veilig is. Hij wil deze bevoegdheid bij de burgemeester weghalen en bij het Rijk plaatsen. Vindt hij niet dat hij daarin een stap te ver gaat? Die burgemeester blijft natuurlijk wel verantwoordelijk voor de veiligheid.

De heer **Sharpe** (PVV): Een begrijpelijke vraag van de heer Bashir. Mij gaat het erom dat we geen vertragingen oplopen en dat we uiteindelijk met tunnels te maken krijgen, waarbij de verkeersveiligheid niet in het geding is. Als de regie en de expertise terugkomen bij het Rijk, kan het Rijk, dat daar ook voor betaalt, aangeven wat veilig is, gebaseerd op Europese gemiddelden. De burgervaders zullen zoals altijd verantwoordelijk zijn voor het oplossen van calamiteiten. De heer Bashir heeft het over de vraag waar de verantwoordelijkheid ligt als het fout gaat. Dat is een ander vraagstuk. We hebben het hier over de vraag hoe snel we redelijk veilige tunnels kunnen faciliteren.

De heer **Bashir** (SP): Je kunt niet de verantwoordelijkheid voor de veiligheid bij een burgemeester neerleggen en je er niets van aantrekken op het moment dat de burgemeester constateert dat de situatie niet veilig is. Dus ik zou zeggen: kies één lijn. Of de burgemeester is niet verantwoordelijk voor de veiligheid of hij is wel verantwoordelijk en kan dan ook besluiten om iets niet door te laten gaan.

De heer **Sharpe** (PVV): Nogmaals, het probleem is dat we met een vertraging zitten. Die vertraging is niet alleen ontstaan doordat er een discussie plaatsvindt tussen het Rijk en de gemeenten maar ook doordat de Commissie tunnelveiligheid daar een onafhankelijke rol in speelt. Dat werkt naar mijn mening vertragend. Ik kan mij voorstellen dat wanneer een burgemeester te horen krijgt van de Commissie tunnelveiligheid dat er problemen zijn en dat het nog veel veiliger kan, hij daar, gezien zijn eigen verantwoordelijkheid, gehoor aan wil geven, maar we moeten natuurlijk wel een grens trekken. Watermistsystemen zijn prima, maar je kunt ook met zand blussen, met CO₂ zelfs, zeg ik in de richting van

GroenLinks. Er zijn poederoplossingen, er zijn schuimoplossingen. Het moet een keer ophouden natuurlijk.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Tongeren en mevrouw Dijksma willen u nog een vraag stellen. Ik wijs erop dat ik in deze termijn twee interrupties toesta, waarvan dit de eerste is. De voorzitter houdt ook niet van vertraging.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De heer Sharpe zei net dat wij de veiligste tunnels ter wereld hebben. Ik zou graag willen weten waar de heer Sharpe dat op baseert. De Commissie tunnelveiligheid zegt dat er in andere landen veiliger tunnels liggen dan in Nederland. De commissie noemt daarbij Spanje, Oostenrijk, Frankrijk en Slovenië.

De heer **Sharpe** (PVV): Ik heb het rapportje voor mij liggen. Er staan ook nog andere dingen in. Ja, dat beweert de Commissie tunnelveiligheid inderdaad. Ik vind dat prima. Het ministerie beweert iets anders. Ik heb het rapport gelezen. Mij valt op dat er wordt verwezen naar een aantal tunnels gebaseerd op een onderzoek bij consumenten. Nu is mijn vraag of de minister weet hoe aan deze cijfers is gekomen. Is aan automobilisten gevraagd of zij deze tunnel veiliger vinden dan een andere tunnel? Ik plaats vraagtekens bij de beweringen van de commissie in dit rapport.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dus de heer Sharpe stelt eigenlijk dat de Commissie tunnelveiligheid bestaat uit wereldvreemde vakidioten of uit mensen die alleen op publieksenquêtes afgaan en dat hun advies eigenlijk niet betrouwbaar is?

De heer **Sharpe** (PVV): Nee hoor, het is natuurlijk een goedbedoelende club mensen. Dat ben ik geheel met u eens. Maar laten we eerlijk zijn, de naam suggereert het al: de Commissie tunnelveiligheid. Op het moment dat de commissie tot de conclusie komt dat het veiligheidsniveau in Nederland zo goed is dat de verkeersveiligheid niet in het gedrang komt, is er ook geen reden meer voor een commissie voor de tunnelveiligheid. Dus ik geloof er zeker in dat er sprake is van een stukje selffulfilling prophecy.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Het maakbaarheidsdenken van de heer Sharpe is intrigerend. Ik krijg een beetje de indruk – en dat geldt, denk ik, ook voor de andere coalitiepartijen – dat de heer Sharpe denkt dat het probleem is opgelost met het wegredeneren van invloed van bijvoorbeeld een commissie voor tunnelveiligheid of van burgemeesters. Dat is een misvatting. Is de heer Sharpe het met mij eens dat het er eerder om gaat dat het van groot belang is dat er helderheid in Nederland komt over wat de regels zijn? Is het niet juist het departement dat in de afgelopen drie jaar steken heeft laten vallen, omdat men die regie niet naar zich toe heeft gehaald?

De heer **Sharpe** (PVV): Laten we één ding vooropstellen: het is natuurlijk wel de Kamer die deze marktwerking heeft gewenst waardoor het uit de hand is gelopen. Ik stel vast dat we tot voortschrijdend inzicht zijn gekomen en zien dat de regie weer terug moet naar het Rijk. De expertise van de Commissie tunnelveiligheid mag wat mij betreft bij het Rijk komen te liggen, maar dan heb je wel één gesprekspartner. In mijn optiek los je dan vertraging op, maar gooi je de aanbevelingen zeker niet weg.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik ben het met de heer Sharpe eens dat je je soms kunt afvragen of we niet over de top bezig zijn met het aanleggen van systemen omdat niet elk risico in deze samenleving uit te sluiten is. Ik verwijs hiervoor naar de discussie over het sprinklersysteem. Het is echter

te gemakkelijk – en die suggestie wekte de heer Sharpe – om te denken dat het buitensluiten van burgervaders ertoe leidt dat die discussie er niet meer is. Dat is niet zo. Er zullen altijd weer andere mensen zijn, al zijn het maar bewoners, die dat debat weer op gang brengen. Dat vraagt van ons en van de minister – en die krijgt daar nu mooi de kans voor – om helderheid te creëren over wat we aanvaardbaar vinden. Dat is iets anders dan de bal en daarmee ook de schuld – want de schuldvraag speelt hier natuurlijk altijd – bij een ander neerleggen. Daar heb ik bezwaar tegen.

De heer **Sharpe** (PVV): Mij gaat het erom een stukje vertrouwen neer te leggen bij het Rijk en bij het ministerie. Daar gaat het om. Het ministerie is verantwoordelijk voor de bouw van die tunnels en dus ook voor de veiligheid daarvan. Ik vind dat zij die regie in handen moet houden. Als zij dat baseert op Europese gemiddelden – ik denk dat we daar in de praktijk zelfs iets boven uitkomen – zie ik geen reden voor burgemeesters om daar heel grote vraagtekens bij te plaatsen. Dat is nu wel het geval als we een onafhankelijk orgaan als de Commissie tunnelveiligheid ergens tussenin hebben hangen, dat daar – overigens met goed recht – kanttekeningen bij plaatst. Dan zou ik als burgemeester ook gaan twijfelen. Dat werkt vertragend en dat moeten we niet hebben in deze tijd.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik sluit mij bij mijn collega's aan en heet de nieuwe minister van Infrastructuur en Milieu welkom. Wat de VVD-fractie betreft is het een heel hartelijk welkom. Wij zijn blij dat deze minister op deze post zit. Ik moet zeggen dat wij over het algemeen met de vorige minister, als het niet ging om de kilometerheffing, ook best goed door één deur konden.

Ik wil het kort hebben over de A2-landtunnel. Er moet een oplossing worden gevonden, maar ik begrijp nog steeds niet – en dat geldt, denk ik, voor bijna alle automobilisten – waarom we niet een paar cameraatjes ophangen om de situaties te bekijken en tenminste alle personenauto's en bestelauto's toestaan door die tunnel te rijden. Ik heb wel eens het gevoel dat hoe meer technuten je erbij haalt, hoe ingewikkelder het probleem wordt. Waarom gaat de vaste Kamercommissie niet met de minister op bezoek om te vertellen: we gaan het gewoon zo doen en al dat geneuzel is afgelopen? Ondertussen werken ze het systeem maar uit. Als ze dan weten wat er aan extra kastjes en meetringetjes moet komen, dan wordt dat maar 's nachts en in de weekenden ingebouwd. Ik vind tientallen miljoenen voor een tussenoplossing echt zonde. Maar als het echt niet anders kan en de minister kan ons daarvan overtuigen, dan is het maar zo. Dan het structurele probleem. Over het algemeen is de VVD-fractie heel tevreden over het Actieplan voor wegtunnels. Wij vinden dat de eisen die aan de veiligheid worden gesteld, scherper en duidelijker moeten worden omschreven: wat voor veiligheid eisen we, welk niveau. Het is niet goed als we de eisen elke keer opnieuw moeten interpreteren. Wij vinden het prima dat er standaardoplossingen bij komen, met alleen systemen die bewezen goed zijn en dat er niet wordt geëxperimenteerd met watermist-systemen. De lijn die door de vorige minister is ingezet en die stevig wordt voortgezet door deze minister, vinden wij prima. Daardoor kunnen we straks gewoon een keer een tunnel aanleggen. Dat is overigens bij de Hubertustunnel in Den Haag goed gelukt. Het zou mooi zijn als we gewoon ergens een tunneltje kunnen boren en die op tijd in gebruik kunnen nemen, zonder gedonder en extra kosten. Daar hebben we wel vertrouwen in.

Een punt dat ik nog wil aankaarten, betreft de discussie over de bevoegdheid van de burgemeester. Ik begrijp het probleem wel. We hebben in Nederland een lange planologische procedure. Als er eindelijk een besluit is genomen, komt er een bouwvergunning. Dan wordt het project aanbesteed bij een aannemer. Als we dan een paar jaar verder zijn, komt dat pakket opeens bij de burgemeester te liggen. Nou, die man krijgt

één keer in zijn leven – en de gemeente misschien één keer in de veertig jaar – met een ingewikkelde tunnel te maken. Dan is er natuurlijk angst en onbekendheid met de verantwoordelijkheid. Er is geen knowhow bij de organisatie. Daar moeten we een keer naar kijken. Het is voor mij geen uitgemaakte zaak wie de bevoegdheid moet hebben. Ik was in eerste instantie geneigd om ervoor te kiezen de minister van Verkeer en Waterstaat die bevoegdheid te laten hebben, maar om het besluit om iets aan te leggen, de verantwoordelijkheid voor de aanleg en de eindverantwoordelijkheid voor de ingebruikname in één hand te leggen is te veel. Een zekere scheiding is wel verstandig, maar het zou ook tussen Rijkswaterstaat en het ministerie van Verkeer en Waterstaat verdeeld kunnen worden. Je zou er ook voor kunnen kiezen om het een gemeentelijke bevoegdheid te laten zijn, maar dan moet het hele pakket eigenlijk bij de planologische procedure al besproken en bij de bouwvergunning geregeld zijn. Dan zou aan het eind bekeken kunnen worden of het gegaan is zoals het is afgesproken. Dan is het akkoord.

Ik begrijp het probleem van een burgemeester Wolfsen en het college in Utrecht, die opeens die verantwoordelijkheid krijgen en geen knowhow hebben. Dat hadden we jaren geleden daar moeten regelen. Graag krijg ik hierop een reactie van de minister. Als zij die nu niet kan geven, dan graag binnen twee maanden. Ik vraag haar om principiële naar die procedure te kijken en ervoor te zorgen dat zo tijdig over de veiligheid wordt gesproken dat niet aan het eind alles nog ter discussie staat. Al bij de planologische procedure en de bouwvergunning, als die twee stappen zijn gezet, moet eigenlijk alles in principe geregeld zijn en moet er geen onzekerheid meer zijn.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Ook een warm welkom aan de minister en ook ik verwacht een heel goede samenwerking met haar. Ik ben heel benieuwd hoe het vandaag gaat, want op het dossier van de tunnelveiligheid is de ambtsvoorganger van deze minister te slap geweest. Over de A73 heeft deze commissie weet ik hoeveel keer zitten vergaderen. We hebben vaak gewaarschuwd, en uiteindelijk is gekozen voor een oplossing die deze commissie vrij snel formuleerde toen zij op werkbezoek was. De commissie zei: dit is te veel, dit kan niet, dit werkt niet. Uiteindelijk, na driekwart jaar of zoiets, ging het departement ook die kant op.

Ik maak me daarom een beetje zorgen over de wat geruststellende brieven die de ambtsvoorganger van deze minister heeft geschreven. Deze minister heeft nu één kort briefje geschreven over de onomkeerbaarheid van stappen. Ook nu heb ik niet het gevoel dat deze minister en het departement erbovenop zitten, want het gaat gewoon niet goed. We hebben met de A73 doffe ellende meegemaakt. Over de A2 moeten we ook eerlijk zijn tegen elkaar: én uitstel én extra kosten. Ik ben wel benieuwd naar wat het nu precies extra gaat kosten. De minister geeft een marge tussen de 30 mln. en 60 mln. Mevrouw de minister, dat zijn toch geen goede afwegingen? Die afwegingen moeten we niet maken, want we hebben te weinig geld om van alles en nog wat te doen en om alle ambities die we met elkaar in het MIRT hebben geformuleerd waar te maken.

Daarbij komt nog de normstelling en de wijze waarop we daar in Nederland mee omgaan. De CDA-fractie is er een groot voorstander van dat de bevoegdheden naar de centrale overheid worden getrokken. Afgelopen zaterdag zei mevrouw de burgemeester van Schiedam bij RTL Nieuws letterlijk: we gaan voor de meest veilige optie en vragen om een bijstelling. Het valt die burgemeester helemaal niet te verwijten dat zij het zo doet, maar wij moeten het betalen. Ik voorspel de minister en de leden van deze commissie dat het onbetaalbaar is. Het watermistsysteem waar in die uitzending voor gepleit wordt, werkt in elk geval niet in Roermond. Dat hebben we eruit moeten slopen. Ik houd niet zo van een ezel die zich

voor de tweede keer aan dezelfde steen gaat stoten, dus ik vraag de minister om er een streep doorheen te zetten en te kiezen voor centrale regie. Dat is niets bijzonders. De gemeente geeft ook vergunningen af die zij zelf moet controleren. De gemeente maakt ook mee dat er inrichtingen zijn waarbij de provincie vergunning verlenende instantie is en waarbij de burgemeester verantwoordelijk is voor openbare orde en veiligheid. Het is geen nieuwe constructie. Ik verzoek de minister om het wetgevingstraject te versnellen – dat is echt nodig – en de centrale regie voor de rijks-overheid naar zich toe te trekken. Misschien is het een gedachte om dat intern bij het departement te scheiden of te kijken naar medebevoegdheid van de minister van BZK, die dan natuurlijk – en dat geldt ook voor deze minister – met de lokale overheid goed moet overleggen. Het is niets nieuws en niets bijzonders, maar ik denk dat het wel sneller gaat werken. Ik maak mij ook zorgen over aanbestedingswijzen en de invulling van de veiligheidseisen. Ik denk dat we nader van de minister moeten horen hoe de nieuwe modernere aanpak zich verhoudt tot het invullen van de tunneltechnische installaties. Misschien duidde de heer Sharpe op dat punt op marktwerking.

Dan nog even de Sluiskiltunnel. Tot mijn verbazing las ik vorige week dat ook daar vertraging optreedt en dat het duurder wordt. Ik ben benieuwd of de minister daarover nadere informatie zou willen geven.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. Ook van mijn kant een hernieuwd welkom aan de minister, die ik eerder heb meegemaakt als staatssecretaris. Ik heb hoge verwachtingen van haar en ik hoop dat zij die meteen gaat waarmaken, want zij begint niet met het makkelijkste dossier, zoals door andere commissieleden terecht is opgemerkt. Dat heeft erme te maken dat de tunnelveiligheid op de weg, maar ook op het spoor, in de afgelopen jaren herhaaldelijk voor problemen heeft gezorgd, die soms onverwacht waren, maar die men ook vaak had kunnen zien aankomen. Bij mijn fractie is enige onvrede voelbaar, omdat wij ons afvragen waarom er elke keer zo'n schijnbaar trage reactie is, met ook nog de nodige financiële gevolgen, als je dat van tevoren kunt zien aankomen. Ik verneem graag wat de ambitie van de minister is op dit terrein. Hoe denkt zij de zaak wat meer onder controle te krijgen? Misschien met een wat stevigere aanpak dan die van haar voorganger?

Ik zal bij vier punten stilstaan die in mijn ogen onderdeel van het probleem zijn. De voorganger van de minister schrijft in de brief dat er een gebrek aan expertise is bij Rijkswaterstaat. Er is natuurlijk heel veel vermarkt. Het probleem is dat daarmee de expertise verdwenen is, zowel bij de marktpartijen als bij Rijkswaterstaat zelf. In de brief van 28 september schrijft de minister dat er zo snel mogelijk wordt gewerkt aan het weer inkopen van expertise bij Rijkswaterstaat. Mijn vraag is wat er inmiddels is gebeurd. Er is echt geen tijd te verliezen. Heeft de minister ook een idee welk type expertise ingekocht moet worden om dat snel op orde te hebben? Het is één ding om het te zeggen, maar het doen is punt twee. Het tweede punt is de ingewikkeldheid van de aanbesteding. Doordat we zijn gaan werken met aanbestedingen, waarbij ook steeds meer wordt onderaanbesteed, is er een verantwoordelijkheidsproblematiek ontstaan. Daardoor ontbreekt niet alleen de centrale regie wat betreft de regelgeving, maar misschien nog erger: ook op het terrein van de uitvoering. Ik vind eigenlijk dat de Kamer hier te weinig aandacht aan besteedt. Wanneer de ene aannemer van de andere niet weet waar hij mee bezig is, kun je erop wachten dat het misgaat. Dat zie je ook bij huizen. Ik heb dat zelf ook meegemaakt, toen ik een douchevloertje liet aanleggen. Ik had heel mooie glazen douchedeuren besteld, die mooi over die vloer zouden schuiven. Echt briljant, bijna onsociaaldemocratisch. En wat gebeurde er? Men had niet nagedacht over de afvoersystematiek en uiteindelijk kwam er toch een verhoogde douchebak, terwijl ik dat net wilde voorkomen. Waarom was dat? Dat was omdat de twee mensen die dat samen

moesten aanleggen, niet met elkaar communiceerden. In het groot, in het echte tunnelleven, is dat ook 46 keer opnieuw gebeurd. Mijn vraag aan de minister is hoe zij dat gaat beëindigen.

Het derde punt is wat hier de bestuurlijke drukte is gaan heten. Nogmaals, ik denk niet dat je het probleem hebt opgelost met het wegedeneren van lokale verantwoordelijkheden, maar we moeten ons afvragen of we mensen kunnen geruststellen dat we elk risico dat we in de samenleving lopen, gaan uitsluiten. Ik denk dat dit tot een probleem voor ons zou leiden. Ik geloof dat de burgemeesters vandaag bijeen zijn in een conferentie. Ik wil graag weten hoe de minister hier met hen uit wil komen, zodat het bestuurlijke gekissebis, want dat is het, wordt beëindigd.

De heer **Koopmans** (CDA): We hebben drie colleges van B en W meegemaakt, die van Roermond en Utrecht en nu spreekt de burgemeester van Schiedam ook. Vindt u ook dat we het hun niet aan kunnen doen om de eindverantwoordelijkheid daarin te dragen? Zou je toch niet moeten doordenken dat die verantwoordelijkheden op rijksniveau moeten komen? Daarbij is het natuurlijk ook van belang om overleg over de situatie te voeren met de verantwoordelijke burgemeester. Ik heb het gevoel dat we hen eigenlijk altijd voor een onmogelijke opgave stellen, met dat samen overleggen en het niveau daar laten.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik ben meer voor de lijn van de heer Aptroot, die hierover een aantal verstandige dingen heeft gezegd. Hij zei dat het er altijd van afhangt of de verantwoordelijkheden die je lokaal belegt, ook passen bij de instrumenten die men krijgt. Ik vind dat dit type gesprek gevoerd moet worden. Wanneer je niet meer wilt dat die verantwoordelijkheid lokaal is, moet je ook een heleboel andere zaken die nu lokaal worden geregeld, naar het Rijk halen. In alle eerbijheid, ik weet niet of het Rijk daar altijd op zit te wachten. Dat gesprek moet gevoerd worden, maar wel met een open mind, dus niet met een vooropgezette gedachte. Voor mij geldt dat er helderheid moet komen. Als je ergens verantwoordelijkheid belegt, moeten er ook bijpassende instrumenten zijn om deze waar te maken. Volgens mij zijn wij het er allemaal over eens dat die dingen nu niet synchroon lopen. Dat veroorzaakt misschien wel de grootste problemen.

De **voorzitter**: Kunt u afronden?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Wat mijn laatste punt betreft sluit ik mij gemakshalve aan bij de vragen over de kosten die door enkele leden zijn gesteld, bijvoorbeeld door de heer Slob. Ik vind het opmerkelijk dat in de brief nog steeds niet wordt vermeld wat het grapje bij de landtunnel ons gaat kosten. Er is wel sprake van vermoedelijke baten. We hebben het over een tunnel die voor zeven maanden wordt aangelegd en tientallen miljoenen gaat kosten. Als de minister nu al weet dat dit een positieve kosten-batenanalyse gaat opleveren, moet zij boter bij de vis leveren en ons gewoon de cijfers laten zien.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Namens de GroenLinks-fractie sluit ik mij aan bij het hartelijke welkom voor de nieuwe minister. Ik sluit mij ook aan bij het laatste stuk van het betoog van mijn buurvrouw, want dan kan ik een stukje overslaan van mijn eigen tekst. De visie van GroenLinks is ook dat je niet elk risico kunt uitsluiten en dat als mensen verantwoordelijkheden hebben, zij ook de bijbehorende bevoegdheden nodig hebben. Ik stel mijzelf dan de vraag wie je bij een brand zou bellen. Zou je dan de minister van Infrastructuur bellen of iemand bij Rijkswaterstaat, die waarschijnlijk in het weekend niet zo bereikbaar is, of de brandweer? De meeste mensen zullen kiezen voor de brandweer. Ik ook. Ik ben dus ook geneigd om erg goed naar de

brandweer te luisteren als het over brandveiligheid gaat, en niet per se in eerste instantie naar de minister of haar adviseurs.

De minister zei op 14 september dat hij opkomt voor de Commissie tunnelveiligheid, maar deze commissie schijnt zich niet zo erg in dat beeld te herkennen. Wij kregen een niet mis te verstaan rapportje van de commissie. Ik zou graag willen dat de minister een weerlegging geeft van de volgende stellingen hieruit. De Commissie tunnelveiligheid zegt dat er in andere landen veiligere tunnels zijn, waar ik de heer Aptroot net bij interruptie op wees. De minister zegt dat wij ongeveer de veiligste tunnels ter wereld hebben. Hoe kijkt de minister hier tegenaan? De Commissie tunnelveiligheid zegt dat automatische blussystemen in veel landen reeds zijn ingebouwd en werken. Volgens de minister zijn watermistssystemen een niet-bewezen techniek. De Commissie tunnelveiligheid zegt dat de Westerscheldetunnel en de Hubertustunnel prima functioneren met grosso modo hetzelfde veiligheidssysteem als de tunnels die nu vertragging oplopen.

Ik heb de indruk dat de verantwoordelijkheid wordt neergelegd bij de Commissie tunnelveiligheid; dat deze te veel noten op haar zang zou hebben en daarom zou vertragen. Het is de Commissie tunnelveiligheid niet bekend dat er ooit een tunnelproject door haar advies vertraagd is. Heeft de minister wellicht andere informatie hierover? Wat is in het algemeen de visie van de minister op de rol van de Commissie tunnelveiligheid? De realiteit is volgens de fractie van GroenLinks dat de commissie haar adviezen gewoon toetst aan de bestaande wettelijke kaders van de rijksoverheid en glashelder stelt geen ambities te koesteren die boven die kaders uitgaan.

Dan kom ik specifiek op de A2-tunnel in Utrecht. Ik heb de vorige keer gevraagd waarom de snelheid omwille van de luchtkwaliteit voor omwonenden niet van 90 naar 80 km/u kan. Het antwoord daarop is dat dit niet bevorderlijk is voor de doorstroming. Mijn vraag aan de minister is hoe zij dit weet. Is daar onderzoek naar gedaan? Zo'n snelheidsverlaging pakt niet altijd en overal hetzelfde uit. Er zijn ook trajecten waar de doorstroming verbetert als je een rustig verkeersbeeld krijgt. Daarmee ben ik aan het einde van mijn betoog.

De voorzitter: Dat is mooi. U hebt nog een minuut over, doordat u zich kon aansluiten bij de voorgaande spreker. Zo zie je maar weer.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Misschien krijg ik dan straks een extra interruptie.

De voorzitter: Als u heel lief kijkt, zullen we daarover nadenken.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ook van de zijde van de SP-fractie heet ik de nieuwe minister welkom. Bij het vorige algemeen overleg heeft de commissie de wens uitgesproken dat zij graag zou zien dat de A2-tunnel nog dit jaar open zou gaan, omdat deze af is. Er zijn ook leuke plannen gelanceerd door de heer Aptroot en door de SP-fractie, maar de regering zegt dat deze niet kunnen. Daar leggen wij ons bij neer, maar wij hadden toch graag gezien dat er op een of andere manier heel erge haast achter wordt gezet. De tunnel is klaar, dus dan kunnen we er ook voor zorgen dat de doorstroming heel goed op gang komt.

Wat betreft de eisen die aan tunnelveiligheid worden gesteld, verwijs ik naar het nieuws van de afgelopen dagen over de burgemeesters die hebben gezegd dat de tunnelveiligheid niet deugt. De burgemeester van Schiedam heeft bijvoorbeeld gezegd niet over te gaan tot het openstellen van de nieuwe A4-tunnel als er geen sprinklerinstallatie wordt geïnstalleerd. In andere landen blijken die sprinklerinstallaties wel te functioneren, terwijl in het vorige debat is gezegd dat dit een onbewezen techniek is. Daarover krijg ik graag opheldering. Wanneer een burgemeester die deze

verantwoordelijkheid heeft gekregen en daarnaar moet handelen, zegt dat de veiligheid niet deugt, vind ik dat wij dat signaal heel serieus moeten nemen. In de Kamer kunnen wij er wel druk achter zetten om iets voor elkaar te krijgen bij de regering, maar andere instanties, zoals in dit geval de burgemeester, kunnen alles in alle rust nog even bekijken en zeggen dat dit echt te ver gaat en dat wij die kant niet op moeten gaan.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik ben benieuwd welke mate van veiligheid de SP-fractie wenselijk acht. Daarbij refereer ik aan de bijdrage van uw collega Roemer in het debat over de A73-tunnel. In koor met de rest van deze Kamer zei hij dat het te veel is geworden en dat niet alle veiligheid gegarandeerd kan worden. Het kan een nieuwe lijn zijn, misschien in samenhang met een nieuwe linkse herfst, maar ik vind dat u iets preciezer moet zijn. Wat wilt u: altijd alle veiligheid of moet in redelijkheid worden bekeken wat veilig is?

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik twijfel er niet aan dat de burgemeesters in alle redelijkheid zeggen wat veilig is. Dat probeer ik hier te benadrukken. Er moet uiteraard in alle redelijkheid worden gestreefd naar wat zo veilig mogelijk is. Wanneer een burgemeester zegt dat we een stap te ver gaan, moeten we dat signaal serieus nemen. Veiligheid is immers niet iets wat constant is, maar verandert in de loop der tijd. Nieuwe technieken zorgen ervoor dat er wellicht nog veiligere systemen kunnen worden toegepast.

De heer **Koopmans** (CDA): Hoort de heer Bashir zichzelf ook zeggen dat we moeten streven naar de hoogste veiligheid in alle redelijkheid? Dat klinkt mooi, maar dat is niet uit te voeren. Het is óf de hoogste veiligheid óf het is redelijk. Met alle respect, de hoogste veiligheid in alle redelijkheid is geen standpunt.

De heer **Bashir** (SP): Dat is het wel. Je kunt natuurlijk twee verschillende systemen naast elkaar zetten die hetzelfde voor elkaar krijgen. Dan zou je kunnen zeggen dat het veiliger is geworden. Ik wil zeggen dat het dan niet veiliger is geworden, maar nog steeds dezelfde veiligheid is. Om de veiligheid te verbeteren kun je wel nieuwe systemen installeren die zijn getest en die zich hebben bewezen. Dat is wat ik zeg en dat is wel degelijk haalbaar. Als je streeft naar het meest veilige en tegelijk ook redelijk blijft, kun je er toch voor zorgen dat de veiligheid gewaarborgd blijft.

De heer **Sharpe** (PVV): Mijn vraag is dan: wie definieert die redelijkheid? Mijn fractie is van mening dat die regie bij het Rijk moet liggen, en dus ook de besluitvorming. Daaraan gaan vast wel gesprekken vooraf met de burgervaders. Wanneer er een brandje of een andere calamiteit is, vind ik dat de burgemeester of de gemeente verantwoordelijk is om dat op te lossen.

De **voorzitter**: En uw vraag is?

De heer **Sharpe** (PVV): Mijn vraag is: wat is de definitie van redelijkheid? Hoe ziet de SP de definitie van redelijkheid bij dit vraagstuk?

De heer **Bashir** (SP): De heer Sharpe zegt in feite: op het moment dat de brand uitbreekt, bellen we de burgemeester, maar daarvoor doen we verder niets. Het gaat erom dat een bepaalde verantwoordelijkheid wordt gegeven aan een persoon en dat tegelijkertijd wordt gezegd dat deze niet genoeg expertise heeft. Dan moet je ervoor zorgen dat door het Rijk iets wordt georganiseerd waar alle burgemeesters toegang toe hebben, zodat die expertise wordt ingeschakeld, maar je kunt niet zeggen dat je het niet

eens bent met dat besluit van de burgemeester, dus dat je die verantwoordelijkheid weghaalt. Dat is wat ik zeg.

De heer **Sharpe** (PVV): De vraag was: wat is redelijkheid volgens de SP?

De heer **Bashir** (SP): Als je iets bij de burgemeester neerlegt, is het redelijk dat hij daarvoor de verantwoordelijkheid heeft. Die redelijkheid moet daar ter plekke bepaald worden. Ik kan dat niet van hieruit bepalen, omdat ik die tunnel niet heb gezien en geen expert ben. De burgemeester is verantwoordelijk en moet ervoor zorgen dat die expertise wordt ingeschakeld, zodat hij er een oordeel over kan vellen.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik heb net gezegd dat ik het heel ongelukkig vind dat de betrokkenheid en de bevoegdheid van de burgemeester helemaal aan het eind komen. Zelfs mevrouw Dijkema vond dat een genuanceerd standpunt. De SP spreekt over de expertise van de burgemeester. Is het probleem niet dat zo'n gemeente eens in de veertig of vijftig jaar te maken krijgt met een tunnel en al die ingewikkelde dingen? Zo'n burgervader of burgermoeder, want die hebben we ook, zeg ik tegen de heer Sharpe, krijgt daar één keer in de carrière mee te maken, dus daar zit voor een groot deel het probleem. Ik verwijt ze dat niet, maar ik constateer het en ik vind dat we dat moeten oplossen, óf door ze er eerder bij te betrekken en alle hulp en bijstand te geven, óf door met de bevoegdheden te schuiven. Nu zijn al die burgemeesters bang voor de verantwoordelijkheid. Zij schrikken van het probleem en zij eisen dus het maximum; alles wat er maar te bedenken is aan veiligheid. Dan wordt het onbetaalbaar.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik kies voor de eerste optie van de heer Aptroot, namelijk om ze er eerder bij te betrekken in plaats van om de verantwoordelijkheid weg te halen. Ik zeg erbij dat het niet een keer in de veertig jaar gebeurt. Wanneer een burgemeester eenmaal met een tunnel te maken heeft, is de tunnel daar voor de rest van de tijd. Het gaat niet alleen om de vergunningverlening. Ook daarna blijft de burgemeester verantwoordelijk. De verkeersveiligheidssituatie kan veranderen, doordat er meer, minder of ander verkeer komt. Dan moet de burgemeester ook kunnen zeggen dat het systeem veranderd moet worden, en noem maar op. Dat is het oordeel van de burgemeester. Die verantwoordelijkheid moet hij goed gebruiken om te bepalen of het een of het ander kan.

De heer **Sharpe** (PVV): Voorzitter. Mijn vraag is: waar wil de heer Bashir de verantwoordelijkheid nu eigenlijk neerleggen?

De heer **Bashir** (SP): Ik wil niets veranderen aan hoe het nu geregeld is. De burgemeesters zijn verantwoordelijk voor de veiligheid en dat wil ik ook zo houden.

De heer **Sharpe** (PVV): Als ik het goed begrijp, bent u geen voorstander van het verleggen van de verantwoordelijkheid en de regie terug naar het Rijk om op die manier vertraging te voorkomen. Naar mijn mening kan er dan wel degelijk met gemeenten worden gesproken over die verantwoordelijkheden, maar dan is de discussie wel een-op-een en dan kan het worden afgetekend.

De **voorzitter**: Uw vraag?

De heer **Sharpe** (PVV): Bent u het daarmee eens?

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Het is heel simpel. Wanneer je iemand ergens voor verantwoordelijk maakt, moet hij ook bepaalde middelen

hebben om te kunnen ingrijpen. Je kunt niet zeggen: je bent ergens voor verantwoordelijk en dat is het en wij gaan verder alles bepalen. Wanneer wij hier in Den Haag bepalen dat alles sneller moet, dat er snel wegen en tunnels moeten komen en dat alles open moet, moet er ook iemand zijn die daar ter plekke kan bekijken of alles aan de voorwaarden voldoet en veilig is. Als men er hier op aandringt om de A2-tunnel snel open te krijgen, moet men wel beseffen dat het ook gaat om mensenlevens. Wanneer daar een ramp gebeurt, moet het veilig zijn. Dan moeten we er niet achteraf achter komen dat we dingen hadden moeten doen die rampen hadden kunnen voorkomen. Dat benadruk ik, omdat ik het idee heb dat dit ons soms ontgaat.

De **voorzitter**: Ik durf bijna niet meer op snelheid aan te dringen. U hebt nog anderhalve minuut, dus u kunt uw betoog vervolgen, maar ik denk dat een groot deel ervan al bij de vragen is meegenomen.

De heer **Bashir** (SP): Ik wil alleen nog ingaan op wat de voorganger van deze minister heeft besloten over de tunnel bij de A4. De Commissie tunnelveiligheid heeft geadviseerd om 4x2-rijstroken aan te leggen, maar de regering heeft gekozen voor 2x4-rijstroken. Het is mij nog steeds onduidelijk waarom daarvoor is gekozen, zonder enige argumentatie. Ik hoor graag wat de argumenten daarbij zijn.

De **voorzitter**: Daarmee is een einde gekomen aan de eerste termijn van de Kamer. We gaan even tien minuten schorsen. Daarna sta ik twee interrupties per fractie toe bij het antwoord van de minister en de gehele tweede termijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Mijnheer de voorzitter. Ik ben ook blij weer aanwezig te zijn bij mijn allereerste AO sinds lange tijd en dan ook nog over zo'n dossier. De heer Koopmans vroeg zich af of mijn voorganger niet te veel sussende brieven had gestuurd. Ik kan hem zeggen dat hij mij bij de overdracht vertelde dat hij hier echt slapeloze nachten over heeft gehad. Misschien klonk het wat sussend, maar hij dacht in ieder geval niet: doet u uw ogen maar dicht en slaap rustig door, want dat heeft hij zelf ook niet gedaan. Ik kan mij de zorgen heel goed voorstellen, als je kijkt naar dit dossier. In 2006 is de nieuwe regeling in werking getreden. In 2007 is men er bij de A73 achter gekomen wat voor problemen dat allemaal heeft opgeleverd. In 2010 praten we nog steeds over de oplossing daarvan, maar dan bij andere trajecten. Dat is natuurlijk heel ernstig, maar tegelijkertijd zie ik ook wel hoe dat komt. Na 2007 zijn bij de A73 de tunnelregisseur, het actieplan en dergelijke in het leven geroepen, terwijl de aanbestedingen voor de tunnels waarover wij nu spreken, al gaande waren. Dat maakt het lastig om het met terugwerkende kracht te herstellen, maar het is wel mijn voornemen om deze problematiek zo veel mogelijk op te lossen. De hoofdvraag bij de discussie betreft de regie, die in de afgelopen jaren onvoldoende duidelijk was bij de technische kant van het systeem, de vraag bij wie de besluitvorming uiteindelijk ligt en de uitvoering, waarover mevrouw Dijkema sprak. Het staat heel duidelijk in dit regeerakkoord: je gaat erover of je gaat er niet over. Dat moet het uitgangspunt zijn voor de komende periode. Ik zal de evaluatie goed betrekken bij de vraag hoe dat het beste in te vullen, maar ik ben voornemens om die regie zo veel mogelijk weer richting het Rijk te trekken. In vorige overleggen is door mijn voorganger uitgebreid de problematiek geschetst. In de Tunnelwet is er niet genoeg duidelijkheid over wanneer een tunnel veilig genoeg is. Dat leidt ertoe dat er allerlei interpretatieruimte is. Er is ook een gebrek aan standaarden voor de techniek. Daardoor wordt eigenlijk per tunnel het wiel opnieuw uitgevonden. Dat kun je oplossen door over te gaan tot standaardisatie en aanpassing van

de tunnelwetgeving. Die twee sporen, die mijn voorganger heeft geschetst, wil ik zeker volgen. Ik vind dat daarin geen minuut verloren mag gaan. Ik hoop dat duidelijk is dat die urgentie hier heel erg wordt gevoeld.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik wil graag weten wanneer de minister komt met een wetsvoorstel, want deze woorden over een evaluatie etc. horen wij ook al jaren. De minister zegt dat zij de regie zo veel mogelijk naar het Rijk wil brengen. Gezien onze inbreng vraag ik haar om wat preciezer aan te geven hoe zij dat wil doen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Eind van dit jaar heb ik de evaluatie klaar. Ik wil meteen aan het begin van het nieuwe jaar met een voorstel komen, maar nog niet voor wetgeving, want ik neem aan dat de Kamer er ook iets over wil zeggen als de evaluatie klaar is. Zodra de evaluatie klaar is, stuur ik deze onmiddellijk met een kabinetsstandpunt naar de Kamer.

De heer **Koopmans** (CDA): We kunnen er samen naar streven dat op 1 januari 2012 een nieuwe wet van kracht is.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: U vraagt een heel vooruitziende blik van mij. Ik kan niet helemaal inschatten hoe snel dit soort zaken lopen en waar wij op uitkomen met de Raad van State en het debat met de Kamer. U zult begrijpen dat ik een dergelijke toezegging niet kan doen. Ik kan wel zeggen dat het mij net als u heel erg aan het hart gaat om het zo snel mogelijk te realiseren. Als wij met elkaar in staat zijn om dat op dat moment te realiseren, ben ik daar heel blij mee, maar ik kan niet zeggen dat dit lukt, want ik ga er niet alleen over. Er zijn ook allerlei andere partijen bij betrokken.

Ik snap de rol van de burgemeesters heel goed, wat de regie betreft. Ik ben zelf ook lang lokaal bestuurder geweest. Dan komen er nogal wat rijksplannen op je af, die al in een vergevorderd stadium zijn en waar jij op het laatst je zegen aan moet geven. Wanneer zij de verantwoordelijkheid krijgen voor de opening van zo'n tunnel, snap ik heel goed dat zij willen weten wat dat precies betekent en of de tunnel voldoet aan alle veiligheidseisen. Hierover heeft al eerder een discussie plaatsgevonden. Mijn voorganger heeft gezegd dat de tunnels in Nederland veiliger zijn dan de Europese regels vergen. Ik weet niet of hij heeft gezegd dat zij de veiligste van de wereld zijn, maar wel dat zij veiliger zijn dan de Europese regels vergen, en dat is ook het geval. Als je voldoet aan de Europese regelgeving en misschien met elkaar nog extra andere afspraken maakt, betekent dit dat je kunt spreken van een veilige tunnel. Omdat wij dat onvoldoende hadden vastgelegd in onze eigen wet- en regelgeving, was het voor die burgemeesters ondoenlijk om er uiteindelijk een klap op te geven, omdat het een soort openeindeproblematiek is. Met de nieuwe wetgeving en de standaardisering wordt beoogd, ervoor te zorgen dat zij kunnen zeggen: als het daaraan voldoet, geef ik het ook mijn zegen. Dat maakt het voor hen hopelijk een stuk makkelijker.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik ben benieuwd naar de mening van de minister over de Europese richtlijn. Die bevat namelijk een minimumveiligheidsniveau. Die richtlijn is er gekomen, zodat ook achterblijvende lidstaten – we zijn met een heel grote groep in Europa – dat niveau kunnen halen. Het is dus helemaal niet vreemd dat Nederland met zijn enorme hoeveelheid tunnels, auto's en uitgestrekte snelwegen toch een stuk boven dat niveau zit. Om nu terug te zakken tot het absolute minimum dat in Europa vereist wordt om een tunnel nog een beetje veilig te kunnen noemen, lijkt mij weinig ambitieus.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Twee dingen. In de evaluatie wordt ook meegenomen wat wij al doen. Wij hebben een pluspakket. Er wordt dus ook naar gekeken of dat zinvol is of niet. Tegelijkertijd staat er in het regeerakkoord dat we zoveel mogelijk moeten proberen om de koppen boven op de Europese wetgeving weg te laten. Ik denk dat er in de evaluatie en volgens het akkoord kritisch gekeken moet worden welke van de extra maatregelen die we genomen hebben, goed zijn, zodat je ze zou willen meenemen, en welke maatregelen je in de toekomst achterwege wilt laten.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Is het dan regeringsbeleid om over de hele linie te gaan terugzakken tot het absolute minimumniveau dat vereist is in Europa?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Er staat vrij helder in het regeerakkoord dat Europese richtlijnen leidend zijn en niet koppen. Dat betekent niet dat de regering er overal voor zal kiezen om situaties terug te brengen. Ik geloof overigens ook niet dat in Europa geldt dat dit het absolute minimum is. Er zijn natuurlijk Europese landen die op veel gebieden voorlopen op ons. Nederland loopt op een aantal terreinen heel erg achter. Uitgangspunt is wel: laten we in het kader van economisch herstel proberen om een level playing field te creëren tussen alle landen en dus ook eenzelfde soort wet- en regelgeving.

Voorzitter. Ik wil graag verdergaan met de meer specifieke vragen per terrein. Ik begin met de A2-tunnel. Daar is de discussie in het laatste AO met mijn voorganger ook over gegaan. Ik heb de verslagen van de vorige keren nog even doorgenomen en vond het op het eerste gezicht een heel mooie oplossing om de tunnel alvast op een wat makkelijkere manier open te stellen, dus alleen voor personenvervoer. Dan is daarmee alvast een deel van het probleem opgelost. Toen ben ik er echter in gedoken. De heer Aptroot zei al tegen mij: als je je te veel daarin laat meetrokken, dan kan er technisch gezien helemaal niets meer. Wij zijn immers ook onderhevig aan allerlei wet- en regelgeving. Als een tunnel wordt opengesteld, ook al is het maar tijdelijk, moet een burgemeester een openstellingsvergunning geven en als hij dat doet, moet het systeem dat in die tunnel is geïnstalleerd, volledig in werking zijn. Dat is een geïntegreerd systeem. Het is dus niet voldoende om alleen maar een aantal camera's te hebben. Je moet er ook voor zorgen dat alles wat in zo'n tunnel ingebouwd is, daadwerkelijk met elkaar interacteert. Het zou ook een lastige zaak zijn als bijvoorbeeld de camera's wel een ongeluk registreren, maar de nooddeuren niet opengaan omdat dat systeem nog niet in werking is. Dat betekent dus eigenlijk dat je, als je gaat voor een tijdelijke oplossing, alsnog een heel systeem moet gaan installeren. Het ontwerp daarvan kost ongeveer een halfjaar. Als je het eenmaal hebt, moet je het nog gaan testen. Wij zijn op dit moment bezig met het ontwerp van het definitieve systeem. Ik begrijp de teleurstelling die ik op uw gezichten zie. Ik zou het zelf ook graag anders willen hebben, maar we zijn op dit moment bezig met het ontwerp van het definitieve systeem en ik vermoed dat dit zelfs eerder klaar zal zijn dan het tijdelijke systeem dat gerealiseerd zou moeten worden voor een tijdelijke openstelling. Als je ervoor wilt zorgen dat het verkeer kan doorstromen, dan moet je dus naar het alternatief kijken. Dat is de bypass, de omleiding die we voorgesteld hebben. Aan die omleiding zijn natuurlijk kosten verbonden, die tot nu toe niet precies zijn becijferd. Genoemd is een bedrag van rond de 30 mln. Ik heb er zicht op dat de kosten ongeveer op dat bedrag zullen uitkomen of op net iets meer, maar het precieze getal kan ik u nog niet zeggen. We zijn nog met de aannemer in onderhandeling en dan is het lastig om dat bedrag hier bij voorbaat te noemen. Realiseer je de bypass niet, dan zou je in verband met de voertuigverliesuren in een periode van een jaar kosten maken van ongeveer 35 mln. De kosten en baten van

beide opties zijn dus ongeveer gelijk, al zeg ik daar als eerste bij dat we, als er niets mis was gegaan, die kosten ook niet hadden gehad. We moeten goed beseffen dat het uiteindelijk echt extra kosten zijn. Over de deadline van de openstelling zelf hoorde ik de heer Slob 11-11-2011 noemen. Ik weet niet precies hoe hij aan 11-11 komt, maar het streven is dat de tunnel in november geopend wordt als er echt helemaal niets misgaat. Dat is nog steeds ons streven. Als er kleine tegenvallers komen, kan het gaan om een range tot en met april 2012. De afspraak met Utrecht is dat die echt eind 2012, dus bijna een jaar later, opgeleverd wordt in verband met de ontsluiting van de woonwijk. Ons streven is dus nog steeds november 2011 als er niets misgaat, met een kleine uitloop naar april, mochten zich nog dingen voordoen die nu niet te voorzien zijn.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Als alles meezit, is het mooiste scenario dat het in april klaar is. Als er tegenvallers komen – en dat is niet helemaal onwaarschijnlijk – gaat de tijd doorlopen. Dan gaan we dus voor een heel korte periode – in het mooiste scenario zeven maanden, maar mogelijk kerwijs langer, want we hebben nogal wat meegemaakt – 30 mln. steken in die tijdelijke oplossing. Ik moet u eerlijk zeggen dat dit toch wel heel erg zwaar op onze maag ligt. Dat geldt zeker omdat je er eigenlijk van uit kunt gaan, kijkend naar dit hele dossier, dat we waarschijnlijk nog niet alle tegenvallers gehad hebben.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik snap uw vraag. Je hebt dan inderdaad een oplossing voor zeven maanden of een jaar. Als het een jaar duurt, zit je in termen van kosten en baten ongeveer goed, als je de kosten vergelijkt met wat het je bespaart aan voertuigverliesuren. Als het korter duurt, dan is het een zwaardere investering en als het langer duurt, haal je er wat meer uit. Ik snap heel goed uw zorgen daarover. De vraag die voorligt, is echter: wat gebeurt er als je het niet doet? Dan loopt het verkeer namelijk vast en dan heb je in ieder geval de kosten van de voertuigverliesuren. Als je dat geld wel uitgeeft, zijn de maatschappelijke kosten weg, maar tellen ze aan de andere kant mee als extra kosten op de infrastructuur bij het Rijk. Dat is de afweging die ik gemaakt heb en waarom ik vind dat het de moeite waard is om het te doen. Die afweging zal de Kamer ook moeten maken om te bezien of zij het de moeite waard vindt om daarmee het probleem op te lossen. Ik snap ook de risico's die de heer Slob schetst met betrekking tot de weg. De tijdelijke voorziening ligt nu volledig op schema, maar het kan ook zijn dat de omwonenden voorlopige voorzieningen gaan vragen. Ik hoop dat de rechter zegt dat het belang om die bypass te realiseren, zo groot is dat hij dat niet zal honoreren, maar ik kan dat natuurlijk nooit voorspellen. Ik denk dat de overlast die ontstaat zich gunstiger verhoudt tot de overlast die ontstaat als je de bypass niet realiseert, maar ik spreek geen recht, dus ik zou mij daar verder niet over uitlaten.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Nog een vervolgvraag. De minister zegt dat je een afweging moet maken. Wat gebeurt er als je het niet doet? Zij heeft die afweging natuurlijk gemaakt door uit te gaan van zeven maanden. Als dat er nu vier waren geweest, had zij dan dezelfde keuze gemaakt?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik moet u zeggen dat de keuze volgens mij – dit dossier is voor mij natuurlijk redelijk nieuw – mede is gemaakt op basis van de vraag van de Kamer om zo snel mogelijk te zorgen voor doorstroming, ofwel door de tunnel, ofwel langs de tunnel. Ik vind dat een lastige afweging. Hoe korter de tijd is, des te sneller zul je het ongemak dan maar voor lief nemen. In dit geval vind ik het de investering waard, kijkend naar zowel de voertuigverliesuren als de investeringskant.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. Mijn fractie ligt dezelfde steen op de maag als de heer Slob net meldde. Ik heb twee vragen. Is de kostenbatenanalyse, die nu nog positief uitvalt, ook gebaseerd op het mooiweerscenario dat er niets misgaat en dat er geen voorziening wordt aangevraagd door omwonenden? Ten tweede hoor ik de minister zeggen dat het eigenlijk rendabeler wordt naarmate de tunnel langer op zich laat wachten. Dat is een heel naar gegeven. Klopt mijn analyse?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De laatste analyse had ik zelf gemaakt gedurende mijn speech. Als je inderdaad langer wacht, heb je meer voertuigverliesuren en levert de weg je meer op. Vreest u niet, ik ga niet proberen om op dit punt het meeste uit mijn euro te halen door zelf nog voor wat vertraging te zorgen. De KBA is gebaseerd op het gemiddelde. Als die één jaar open is, dan zit je met je 30 en, als er ook nog tegenvallers zijn, 35 mln. ongeveer gelijk. Dat betekent dat het wat oplevert als er nog een tegenvaller is en het wat langer gaat duren. Als het daarentegen korter gaat duren, dan is het duurder. Dat is hetzelfde als wat ik net al zei.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. Ik vraag het toch opnieuw, want dit is redelijk relevant voor de afweging die we uiteindelijk moeten maken. De minister zegt: de KBA is gebaseerd op het opengaan van de bypass voor gemiddeld een jaar. Mijn vraag is of in die KBA meegewogen is dat de bypass langer op zich laat wachten. Als er bijvoorbeeld door de tussenkomst van omwonenden en een rechterlijke uitspraak vertraging ontstaat in het aanleggen van de bypass, valt de KBA dan nog wel positief uit?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nee, dan worden de kosten opgeschoven. De bypasskosten zouden dan later starten en daarmee niet hoger worden. Overigens zal de tunnel gefaseerd worden geopend, zeg ik nog maar in antwoord op de eerdere vragen. De tunnel zal per buis geopend worden en gedurende dat traject zul je de bypass ook nog een tijdje nodig hebben om een en ander goed in te kunnen regelen.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik vind het een duivels dilemma. Ik zei steeds: gooi nu maar open, met een paar camera's erbij. Ik begrijp er geen barst meer van. Als de wet- en regelgeving dat gewoon onmogelijk maakt, en dat zegt de minister – zij zegt: ik vind het een sympathiek idee en ik zou het misschien wel willen, maar het kan niet – dan moeten wij dat accepteren. Dan zitten we voor het dilemma of we 30 à 35 mln. uitgeven voor een tijdelijke maatregel die misschien veel later pas ingaat, als bewoners iets doen. Is het nog een alternatief om te bezien of we de definitieve oplossing kunnen versnellen? We zouden extra geld kunnen uittrekken – dat hoeft misschien niet 30, 35 mln. te zijn – om ervoor te zorgen dat er 's avonds, 's nachts en in de weekeinden wordt doorgewerkt en dat we desnoods wat meer betalen om snellere systemen te krijgen. Kijk, die files moeten zo snel mogelijk stoppen, maar als we straks 30 à 35 mln. uitgeven voor een tijdelijke oplossing waar nauwelijks van kan worden geprofiteerd, vind ik dat wel heel zonde. Is het een alternatief om wat meer geld voor de definitieve oplossing uit te geven en om de definitieve oplossing met meer doorwerken in de weekeinden, of wat dan ook, wat naar voren te halen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nog even de vraag over de mogelijkheden van het tijdelijk openstellen. Dat is inderdaad juridisch en technisch onmogelijk. Ik zal de voorbeelden achterwege laten, maar het is diepe ellende als je dat allemaal zou moeten doen. Helpt extra geld om het te versnellen? Er zijn natuurlijk al versnellingsprojecten bezig. Ik zal er evenals mijn voorganger op toezien dat iedereen die bezig is met

tunnel- en wegprojecten ook gewoon volcontinu aan de slag is. Dat betekent dat er al veel wordt gewerkt in de weekeinden en in de avonden. Ik zie niet hoe meer inzet daarop nog meer zou kunnen opleveren. Voor mij is van belang dat wij zo snel mogelijk aan de slag kunnen met de bypass en met het doorgaan op het project. Ik weet niet of ik zelf nog in het weekend ga meescheppen, maar ik zal er zelf voor zorgen...

De heer **Aptroot** (VVD): Dat is nog eens iets anders dan linten doorknippen! Het lijkt me geweldig.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: ...dat er ook extra veel uren van mij in zullen zitten. Ik zal erop letten dat het de goede kant op gaat.

De **voorzitter**: Ook de heer Koopmans heeft nog een vraag. Dat is overigens zijn tweede interruptie in deze termijn en daarmee ook zijn laatste.

De heer **Koopmans** (CDA): Dit is een halsslagader van Nederland en ik vind eigenlijk dat er doorgekard moet kunnen worden. U maakt voor mij de afweging makkelijker als u garant staat voor die extra kosten. Ik stel die vraag, omdat we bij de A73-tunnel ook begonnen zijn met enkele tientallen miljoenen en uiteindelijk zijn het er in de 90 geworden. Ik wil dus wel een wat scherper antwoord hebben van de minister om die afweging te kunnen maken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voor zover ik dat kan overzien, wil ik mij daarvoor garant stellen. Dat zijn harde woorden. Dit is immers een overzichtelijke bypass. Daar kun je uitgaan van de bekende kosten, tenzij er ineens een archeologische stad onder de bypass ontdekt wordt.

De heer **Aptroot** (VVD): Ogen dicht en asfalteren!

De heer **Koopmans** (CDA): Met dit antwoord zal ik de minister steunen.

De **voorzitter**: Dat is helder. Dan heeft mevrouw Van Tongeren nog een vraag en ik heb genoteerd dat dit ook haar tweede interruptie is. Daar wijs ik even op. Het is dus uw laatste interruptie in dit overleg, mevrouw Van Tongeren.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik had misschien nog een bonusminuutje. Als ik iets heel belangrijks heb, dan kijk ik u nog even lief aan.

Ik vind het een reëel probleem dat er misschien vertraging komt in de aanleg van een bypass die we willen hebben om ervoor te zorgen dat er doorstroming blijft. Is er niet een mogelijkheid om toch wat van de bezwaren van de omwonenden weg te nemen? Ik heb de vorige keer al gevraagd of het niet mogelijk is om een of twee van de extra rijstroken die er zouden moeten komen in het plan van de minister niet aan te leggen. Dat drukt ten eerste de kosten en het drukt ook het lawaai en de luchtvervuiling. De andere vraag die ik net gesteld heb – daar is de minister waarschijnlijk nog niet aan toegekomen – was dat je, als de snelheid van 90 naar 80 gaat, ook minder lawaai hebt en minder vervuiling. Mogelijkerwijs heb je dan dus minder bezwaren van omwonenden, waardoor we niet heel veel geld hoeven uit te geven, in een heel laat stadium, om nog voor een heel korte periode die bypass aan te leggen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het hangt er ook een beetje van af wat de omwonenden gaan inbrengen als ze werkelijk

bezwaar gaan aantekenen. Vooralsnog lijkt het niet nodig om de snelheidsverlaging van 90 naar 80 te realiseren en is het ook onwenselijk om minder banen te bouwen. Het gaat er immers juist om dat je de doorstroom garandeert. Ik weet niet of dat de problemen van de omwonenden oplost en denk dat we goed moeten kijken naar wat er bij de inspraak naar voren zal komen.

De heer **Sharpe** (PVV): Nog een kleine aanvulling voor mijn eigen begripsvorming. Is de verkeershinder door de wegwerkzaamheden bij de aanleg van de tijdelijke rijstroken meegenomen in de KBA of niet? Die hinder kost natuurlijk ook wat.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Daar kom ik zo op terug.

De **voorzitter**: Ik grijp even in met het oog op de tijd. Wij zitten ruim over de helft van de tijd die ik u had toegemeten en ik heb de indruk dat u op een derde van de beantwoording bent. Tegelijkertijd heb ik het gevoel dat de interrupties heel veel helderheid hebben opgeleverd. Wellicht dat dit kan helpen bij de beantwoording en dat u een aantal zaken kunt overslaan?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zal proberen om een aantal zaken kort en bondig samen te vatten. Ik ga nu van de tunnel naar de weg. Er waren nog zorgen over het stof en het vuil in verband met het niet in gebruik hebben van een aantal stroken. Dat zal af en toe worden schoongespoten, dus wij gaan ervan uit dat dit geen probleem oplevert. De PVV-fractie had gevraagd of we ze niet alle vijf kunnen opendoen, maar dat kan dus niet. Door de tunnelproblematiek kun je er niet alles in één keer hebben staan.

Ik wil nu eerst even naar de expertise van Rijkswaterstaat en de vragen over aanbesteding en expertise die mevrouw Dijkma heeft gesteld. We hebben bij Rijkswaterstaat, toen er geconstateerd was dat de expertise onvoldoende was geworden, naast het aanstellen van de tunnelregisseur ook ervoor gezorgd dat er nieuwe teams gemaakt werden. Er werd gekeken wie er nu echt verstand van zaken heeft en of we ervoor kunnen zorgen dat er per opdracht teams zijn met daarin mensen die werkelijk een bijdrage kunnen leveren en hun kennis kunnen inbrengen. Er zijn inmiddels externen aangetrokken om die kennis te vergroten. Dat heeft inderdaad heel veel te maken met de complexiteit van de aanbesteding, die natuurlijk de afgelopen jaren veranderd is. Interessant is het feit dat je dan met een opdrachtnemer kunt bezien hoe je de dingen het best kunt vormgeven, in plaats van vanuit je ivoren toren al je vereisten op te schrijven en er vervolgens achter te komen dat die in de praktijk helemaal niet juist zijn. Andersom ben je daarmee echter ook de regie kwijt. Wij proberen om bij de aanbesteding zo veel mogelijk te kijken naar de ketenaanpak. Dan speelt de problematiek van de onderaannemers ook minder. Er zijn steeds meer bouwbedrijven die zich steeds breder profileren. We proberen vooral om de complexiteit zo veel mogelijk te reduceren, door van het sturen op het contract weg te komen en door toe te gaan naar het sturen op de probleemoplossing.

Er zijn vragen gesteld over het aquaduct N57. Dat is een civieltechnisch probleem en heeft dus niet zozeer te maken met de tunneltechnische problematiek. De heer Slob vroeg of «bewezen techniek» ook geldt voor de samenwerking tussen de systemen. Ja, die moeten uiteraard samenhangen. Om de samenwerking tussen de systemen te verbeteren, wordt de besturingssoftware gestandaardiseerd. Daarbij zullen wij kijken naar de beschikbare software, maar we zullen ook kijken wat er nog nodig is om dat goed genoeg te realiseren.

Wat is de stand van zaken ten aanzien van Nijverdal en wordt de tunnel op tijd gerealiseerd? De bouw van de tunnel is gestart in juli 2010 en de tunnel zal in 2013 worden opengesteld voor het wegverkeer. Daar voorziet de planning dus in. De bevindingen die in de quickscan gedaan waren en die u kende uit vorige AO's, zijn geheel geïmplementeerd. Er is versterkte aandacht voor de stakeholders en er is een taskforce ingesteld om de discussiepunten op te lossen waarmee we bij vorige tunnels altijd problemen gehad hebben. Ik denk dat eind van dit jaar duidelijk zal zijn in hoeverre de onderdelen van de standaardoplossing ook binnen deze contractvoorwaarden ingeregeld kunnen worden. Met de kennis die we nu hebben, zullen we, als we nu standaardisering willen, ook in gesprek moeten gaan met opdrachtnemers die nu al voor ons werken. Er liggen immers al contracten met betrekking tot bestaande tunnels en tunnels die nu in aanbouw zijn. Dat is dan wel noodzakelijk.

Hoe zit het met de veiligheid van de Hanzelijntunnel? In een AO leer ik zelf ook weer een heleboel in één keer. De leerervaringen uit de Betuweroute zijn verwerkt in de Hanzelijntunnel. Dat betekent onder meer eenvoudigere, maar veel effectievere installaties. Er wordt in de Hanzelijntunnel bijvoorbeeld geen sprinklerinstallatie aangelegd. Ik kom nog terug op de kwestie van de sprinklers. Vanaf medio 2011 is er een uitgebreide testfase ingepland voor de installaties die wel gepland zijn. Tot nu toe loopt het volgens planning. Ik maak maar direct de zijstap naar de sprinklerinstallaties met het watermiststelsel waar een aantal Kamerleden naar vroeg. Ik heb begrepen dat dit een kop op Europese systemen is en dat het in andere landen inderdaad in gebruik is, maar voornamelijk om de installaties, om de tunnels te beschermen. Doordat je de tunnel vochtig houdt als er een brand is of een ander probleem, ontstaat er minder schade. Het is dus niet zozeer een systeem dat wordt gekozen met de veiligheid van mensen als inzet. Het wordt in een aantal landen toegepast. Ik dacht dat dit systeem internationaal uiteindelijk 2% van de tunnels wordt toegepast. Op dit moment wordt het bij zo'n 4% van de tunnels overwogen. Het is een systeem dat bij ons in ieder geval non-proven is. Waarschijnlijk is daar ooit de reactie van de voorgaande minister vandaan gekomen, omdat hij slechte ervaringen had bij toepassing in Nederland. In andere landen is dat systeem pas zo kort in gebruik dat er nog moeilijk iets over te zeggen valt. Dat past dus allemaal in onze redeneertrant om vooral met «proven technology» te werken en daarmee zekerheden te hebben als er werkelijk een crisis is.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Ik hoor hier toch een nieuwe definitie van «proven technology». Het mag in de buitenwereld een proven technology zijn, maar voordat wij het in Nederland toepassen, zou het eerst in Nederland geheel opnieuw moeten bewijzen dat het werkt. Ik wijs even op het Nederlands Instituut voor Fysieke Veiligheid, dat pas ging pleiten voor een sprinklerinstallatie in een parkeergarage na de brand. Dat lijkt me toch echt vreselijk veel te laat. De minister zei dat het systeem slechts in 2% van de landen wordt toegepast. De Commissie tunnelveiligheid zegt iets anders: zij zegt dat het in «vele landen» wordt toegepast. Ik ben benieuwd waar de minister haar uitspraak op baseert dat dit slechts in 2% van de Europese landen het geval zou zijn. Graag een reactie op wat ten opzichte van tunnelveiligheid een proven technology zou zijn in Nederland.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik begrijp het even niet meer. De minister zegt dat het systeem onbewezen is in Nederland. Volgens mij is iets bewezen of onbewezen. Je kunt niet zeggen dat het onbewezen is in Nederland. Als het ergens anders wel bewezen is, is het gewoon wereldwijd bewezen. Ik vraag de minister daar opheldering over te geven. Als het ergens anders wel bewezen is, gaan wij ervan uit dat het ook in

Nederland bewezen is. Dan kun je niet zeggen dat het in Nederland onbewezen is omdat wij het zelf nog niet hebben gebruikt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De Commissie tunnelveiligheid heeft aangegeven dat het systeem in veel landen wordt toegepast. Dat is ook zo. Het wordt toegepast in Engeland, Zwitserland, Zweden, Frankrijk en Luxemburg, maar wel in heel weinig tunnels. In totaal is in minder dan 2% van de tunnels een dergelijk systeem ingebouwd. U hebt gelijk met wat u zegt over proven en non-proven. Dat is een wereldwijde beoordeling, behalve op het gebied van medicijnen, waar zich per werelddeel verschillen kunnen voordoen. Voor dit soort systemen zou je echter inderdaad kunnen zeggen dat het wereldwijd geldt. In Nederland was er sprake van een pilotfase bij de A73 en die heeft nog niet opgeleverd wat wij wilden dat ze zou opleveren. Internationaal wordt het systeem dus wel toegepast, maar heel weinig. Daarom is ook nog niet goed te zeggen of het nu het juiste systeem is of niet. Daar zit onze twijfel. Het lijkt mij het belangrijkste om nu niet te kijken of we wel of niet een watermistsysteem willen. Wij willen standaard per tunnel systemen die al geruime tijd worden toegepast, waardoor je zeker weet dat het, als zich een calamiteit voordoet, allemaal gaat werken. Bij de Betuwelijn doet het systeem het regelmatig niet. Ik heb liever een iets minder geavanceerd systeem dat gewoon werkt op het moment van een calamiteit, dan een nieuw systeem – geavanceerder durf ik nog niet eens te beweren – waarvan je niet zeker weet of het in werking treedt op het moment dat je het nodig hebt.

De heer **Bashir** (SP): Ik wil even doorgaan op dat onbewezen gebeuren rond de sprinklerinstallatie. Wij zijn geen technici of experts hierin en ik neem aan dat dit ook voor de minister geldt. Ik wil graag nader worden geïnformeerd over hoe dit in andere landen is geregeld, in hoeverre het daar bewezen of onbewezen is en wat de voor- en nadelen zijn. Als burgemeesters een signaal afgeven, moeten we dat echt buitengewoon serieus nemen.

De heer **Sharpe** (PVV): Voorzitter. Ikzelf ben ook geen expert, maar mij is ter aan de orde gekomen dat het gebruik van water in tunnels bij benzinebranden, oliebranden en alkalimetalen zelfs erg gevaarlijk kan zijn. Graag hoor ik van de minister of dit klopt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Als antwoord op de vraag van de heer Bashir: ik denk dat het goed is om nog even een brief te sturen over hoe het zit in het buitenland; ik denk dat dit de meeste helderheid geeft. Ik heb begrepen dat wij het hebben nagevraagd bij de onafhankelijke veiligheidsambtenaar, maar ik moet eerlijk gezegd zelf ook nog even zien wat dat precies is. Wij zullen op papier zetten waar die informatie vandaan komt. De informatie over de brandveiligheid in tunnels zullen we in die brief meenemen. Elke crisissituatie zal haar eigen beste oplossing hebben, maar tegelijk zul je in een tunnel de beste toepassing voor de meest voorkomende problematiek moeten vinden. Wij doen dit de Kamer dus nog toekomen.

Hoe zit het met de veiligheid van de spoortunnels? Natuurlijk moeten we bezien welke vraagstukken waar spelen. De problematiek spitst zich nu vooral toe op de wegtunnels, maar de kwaliteit van de spoortunnels heeft natuurlijk ook onze hoogste attentie. Deze wetgeving is alleen ergens anders op gericht, namelijk op de wegtunnels.

De heer Sharpe vroeg hoe ik sta tegenover de opvatting van Schiedam. Volgens mij is mijn voorganger helder geweest over het toepassen van die niet-bewezen technieken. Ik noemde net ook al de watermisttechnieken die in Europa nog niet regulier worden toegepast. Dat is vooral voor de bescherming van de constructie, niet zozeer voor de verhoging

van de veiligheid van de weggebruikers. Ik zal de ontwikkelingen in de komende jaren blijven volgen om te kunnen beoordelen wat er allemaal goed en niet goed is voor een optimale beveiliging van de tunnels, maar ik geloof dat minister Eurlings met de aanpassing van de ministeriële regeling duidelijk ervoor heeft gekozen om dit niet meer als eis toe te staan voor de tunnels.

Ik sta volledig open voor de adviezen van de Commissie tunnelveiligheid. Ik vind dat je geen commissie moet hebben als je niet naar haar luistert en haar adviezen serieus neemt. Dat betekent natuurlijk niet dat je altijd alles overneemt, want je moet ook je eigen verantwoordelijkheid kennen. Ik zal de advisering van de commissie echter volledig serieus nemen. Uit de teksten van mijn voorganger krijg ik overigens niet het gevoel dat dit toen niet het geval was, maar kennelijk wordt dat anders ervaren. Ik zal zelf ook kennismaken met de commissie en kijken waar dat gevoel vandaan komt. Voor ons is dit echter een serieuze organisatie, haar informatie wordt meegenomen in de evaluatie van de tunnelwetgeving. Een aantal Kamerleden vroeg of zo'n commissie wel nodig is als je de regie naar jezelf haalt. Ik heb daar nu nog geen enkele mening over, daarvoor wacht ik de evaluatie af.

De bevoegdheden van de burgemeesters heb ik in het begin al aan de orde gehad. Op dit moment zijn zij gewoon bevoegd om mede te besluiten, omdat zij de openstellingsvergunningen moeten doen. Het vraagstuk waarmee zij worden geconfronteerd, is dus een terecht vraagstuk, waar ik de verantwoordelijkheid voor moet nemen. De vraag of het allemaal wel veilig genoeg is, heb ik voldoende behandeld. De regie naar de regering halen kan voor hen uiteindelijk een gemakkelijker situatie doen ontstaan; als wij ons fiat geven voor wat betreft het veiligheidsniveau, wordt het voor hen veel gemakkelijker om daarover te besluiten.

Voorzitter. Ik denk dat ik het hierbij wil laten. Als er vragen zijn vergeten, zullen wij die zeker nog aan de orde laten komen.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Ik heb in ieder geval nog een vraag gesteld over de tunnel bij Sluiskil.

De heer **Bashir** (SP): Ik had nog een vraag gesteld over de A4: waarom gekozen voor 2x4 rijstroken, en niet 4x2?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik had nog een vraag over de visie op de Commissie tunnelveiligheid, en waarop het is gebaseerd dat we van 90 naar 80 km/u moeten.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De tunnel bij Sluiskil is recent gegund. Over de problemen waaraan de heer Koopmans refereert, is mij niets bekend.

De heer **Koopmans** (CDA): Misschien is het goed als u daarover nog eens een briefje stuurt, waarin u ons nader informeert over de stand van zaken. Ook in dit geval dreigt het namelijk weer later en duurder te worden, blijkens een persbericht van vorige week.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat is goed. Ik kom zo op de vraag over de snelheid. De heer Bashir vroeg of de veiligheid is geborgd met 2x4 rijstroken in plaats van de 4x2 rijstroken. De 2x4 rijstroken voldoen, met de wettelijke voorzieningen, ruim aan de veiligheidseisen. 4x2 is veiliger, maar de meerkosten wegen niet op tegen de extra veiligheidswinst. De commissie heeft dus geen ongelijk met haar bewering dat 4x2 nog veiliger is, maar uiteindelijk moet een keus worden gemaakt. Voldoet 2x4 aan de veiligheidseisen? Zo ja, dan is de vraag waarom je extra kosten zou moeten maken aan de 4x2-variant.

De heer **Aptroot** (VVD): Kunnen we de minister vragen om de Commissie tunnelveiligheid te vragen om geen onzinnige voorstellen meer te doen? Als je 4x2 wilt, zal de volgende stap wel weer zijn om 8x1 te willen. Ik vind het inmiddels wel duidelijk: we scheiden de twee rijrichtingen, daartussen is een vluchtgang. Dit soort adviezen wil ik eigenlijk niet meer zien, anders kan ik ze niet meer serieus nemen en kan de commissie wat mij betreft worden opgeheven. Ik wil de minister vragen wat zij daarvan vindt. De commissie moet ophouden met altijd maar nog gekker willen.

De **voorzitter**: Mijnheer Aptroot, ik begrijp wat u wilt zeggen, maar alle nabranders kunt u ook voor de tweede termijn bewaren.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De commissie is onafhankelijk in haar adviezen, maar ik zal de gevoelens van in ieder geval een van de Kamerleden doorgeleiden naar de commissie. Het bestaande snelheidsregime is onderdeel van het tracébesluit; dat kan ik niet zomaar terzijde schuiven of wijzigen. Het is bekend dat ik toe wil naar dynamische snelheden; dat staat ook in het regeerakkoord. Ik zal ook met voorrang naar dit wegdeel kijken.

De **voorzitter**: Hiermee hebben we volgens mij zo'n beetje alles behandeld wat nog openlag. In hoeverre dat naar volledige tevredenheid is gebeurd, zullen we horen in de tweede termijn van de Kamer. Ieder lid heeft daarvoor precies één minuut de tijd.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Het tunnelgedoe heeft inmiddels miljoenen gekost: de A73 zo'n 100 mln., voor de A2 zijn we in ieder geval het versnellingsgeld kwijt dat ook al een behoorlijk bedrag is en nu moeten we weer extra geld gaan steken in alternatieven als een bypass. Ik moet zeggen dat dit heel zwaar op onze maag ligt, ook omdat het maar om een korte tijd gaat en ook omdat dit eigenlijk een mooiweerscenario betreft: er kunnen technische problemen gaan ontstaan, problemen rond de voorziening die ook weer tijd zullen kosten. Ik meld hierbij dat mijn fractie nog even tijd nodig heeft om de antwoorden van de minister te laten bezinken en onszelf de vraag de stellen of wij deze manier van omgaan met belastinggeld kunnen verantwoorden. Mochten wij tot de conclusie komen dat het niet kan op deze manier, dan zullen wij een VAO aanvragen. Dat kan volgende week wel.

In het kader van de ezel die zich in het algemeen niet voor een derde keer aan dezelfde steen stoot, heb ik vragen gesteld over andere tunnelproblemen. Ik constateer dat de minister heeft aangegeven dat, hoewel er nog gesproken wordt over een contractwijziging, bij Nijverdal alles op schema ligt. Daar ben ik blij om en daar houden wij de minister ook aan. Dat geldt ook voor de Hanzelijn; die moet ook helemaal op orde blijven. Verder ben ik blij om te horen dat de problematiek met betrekking tot het aquaduct in Zeeland niets met tunnels heeft te maken, maar dat er soms ook nog andere probleempjes zijn. Daar nemen wij dan maar kennis van. Met betrekking tot de vraag hoe de minister verder wil met de regie: steun voor het tijdpad dat de minister daarvoor uitzet. Te zijner tijd zullen wij de voorstellen beoordelen, ook wat betreft de invulling van het zinnetje «zo veel mogelijk richting het Rijk». Ik begrijp de discussie, maar een burgemeester blijft altijd ook verantwoordelijk voor veiligheid; die kunnen wij niet zomaar even bij hem of haar weghalen voor één onderwerpje. Wij zullen te zijner tijd, als de minister met nadere voorstellen hieromtrent, de afweging maken.

De heer **Sharpe** (PVV): Voorzitter. Ik had een vraag over de visie van de minister op de toekomstige rol van de Commissie tunnelveiligheid. Hoe ziet de minister die? De uitspraken van deze commissie staan enerzijds vaak haaks op de uitspraken van het ministerie en ondermijnen daarmee

de positie van de minister; anderzijds ondermijnt de beslissing van de minister om de adviezen van de commissie naast zich neer te leggen ook de geloofwaardigheid van die commissie. Dus ook uit respect voor de rol van de commissie wil ik graag weten hoe de minister een en ander gaat aanpakken: opheffen, inlijven, of het aanhouden of opvolgen van die adviezen?

Verder had ik nog een vraag uit de eerste termijn over de kosten van verkeershinder door wegwerkzaamheden en bij extra rijstroken.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik wacht de voorstellen omtrent de regie en procedures af. Wij zien in ieder geval dat het zo niet door kan gaan dat de burgemeester voor de ingebruikstellingsvergunning aan het eind van de rit komt; dat werkt echt niet.

En nu het niet kan zoals wij het zouden willen en als de minister geen tegenvallers verwacht, zeggen wij tegen de minister: ga opnieuw praten over die tijdelijke oplossing bij de A2-landtunnel. Wij vinden het zonde van het geld, maar waar nu veel te veel verkeershinder is, wil de VVD in het belang van de automobilist en het bedrijfsleven de asfaltmachine heel snel laten rijden. Wat de Commissie tunnelveiligheid betreft: van ons mag die blijven, maar las zij weer onzinnige voorstellen doet, zullen wij de Kamer voorstellen om haar op te heffen.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Ik dank de minister voor haar antwoorden. Daarstraks heb ik het ook gezegd: er had in de afgelopen jaren meer tempo in mogen zitten. Daardoor zijn we veel geld kwijt en dat is echt jammer. De Kamer heeft daar vaak genoeg over gesproken. Wij willen daarom zo veel mogelijk tempo maken met de evaluatie en de conclusies met betrekking tot de wetswijzigingen die noodzakelijk zijn. Ik citeer de minister: als het voldoet aan de Europese regels, dan geven de burgemeesters wel toestemming. Maar dat is een droom. Ik ben er echt van overtuigd dat de regie over de besluitvorming op rijksniveau moet. Ik kan de neiging onderdrukken om dit nu al vast te leggen in een Kameruitspraak omdat ik vind dat we die evaluatie recht moeten doen, maar weet dat het in onze optiek in ieder geval die richting op moet gaan. We kunnen het hun namelijk niet aandoen dat zij daarin keuzes moeten maken. Ik vind het namelijk ook een verantwoordelijkheid van de wetgever om daarover na te denken. Meer standaardisering en de implementatie daarvan, dat is natuurlijk een heel belangrijk dat de minister zal moeten invullen. Mijn slotopmerking over de Commissie tunnelveiligheid. Het pamflet dat de commissie recentelijk heeft uitgebracht vind ik niet sterk. Het moet wel worden meegenomen in de evaluatie, maar ik vind het een soort lagentenenverhaal en daar is de commissie niet voor; de commissie moet strikt adviezen leveren aan de minister en daarbij moet het blijven. Punt.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter, drie opmerkingen. Uiteraard wacht ik de meer algemene voorstellen van de minister af over het naar zich toehalen van de regie en de standaardisering van de regelgeving. Ik ben het wel eens met de collega's dat tempo hierin is geboden, maar dat besef is behoorlijk doorgedrongen.

Mijn tweede opmerking gaat over de Commissie tunnelveiligheid. In alle eerlijkheid, vind ik het niet erg chic van sommige collega's dat zij de terechte onvrede over de problemen met vertraging, bijvoorbeeld nu weer bij de landtunnel maar ook bij andere tunnels, wordt afgewenteld op mensen die gewoon hun werk doen. Je mag op een gegeven moment best vinden dat anderen een verkeerd standpunt hebben, maar als wij mensen in dienst stellen om iets te doen en de uitkomst ons niet bevalt, moeten we niet op deze manier daarmee omgaan.

Mijn derde en laatste punt is dat ik dezelfde aarzelingen heb als collega Slob met betrekking tot de gekozen oplossing van de bypass en de kosten die deze meebrengt, verstandig is. Als het misgaat, gaat dit vele tientallen

miljoenen meer kosten. Dit valt onder de verantwoordelijkheid van de minister en het is de vraag of we, alles afwegende, dat ervoor over moeten hebben.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Ook ik maak daar ernstig bezwaar tegen: je tuigt een onafhankelijke commissie op, die geeft advies en als dit advies niet bevalt, wordt door twee van de drie regeringspartners druk uitgeoefend om deze commissie zo ver te krijgen dat er alleen nog maar welgevallige adviezen uit komen. In zo'n geval zou je zo'n commissie inderdaad beter kunnen opdoeken. Ik ben zeer benieuwd naar de visie van de minister hierop. Deze commissie is namelijk alleen maar bezig om op een onafhankelijke wijze adviezen te geven die worden getoetst aan de bestaande wettelijke kaders. Als wij op deze wijze doorgaan, als elke keer als er een onafhankelijk advies komt over veiligheid en wij niet blij zijn met wat in zo'n rapport stat, zijn we een heel end weg.

De heer **Koopmans** (CDA): Mevrouw Van Tongeren, ik heb het over het pamflet gehad, niet over de adviezen van de commissie!

De **voorzitter**: Mijnheer Koopmans, u had het woord niet en u krijgt het ook niet.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Verder sluit ik mij graag aan bij de woorden van de h Slob en van mijn buurvrouw Dijkma over kosten, tempo en mate en locatie van de regie. En nog één laatste puntje. Niet alleen het moment van openstelling is belangrijk voor de veiligheid van een tunnel. De verantwoordelijkheid van een burgemeester strekt zich uit over de gehele periode. Daarin kunnen veranderingen optreden. Als het Rijk de regie wil, hoe gaat het Rijk dan continu bekijken wat er verandert in Utrecht, Maastricht, Venlo enzovoort bij die tunnels? Ik ben dus benieuwd hoe de minister die regie wil vormgeven.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik begreep één ding niet. De minister begon haar betoog met de opmerking dat zij alles over de positie, instrumenten en verantwoordelijkheden van de burgemeester nog rustig wilde bekijken en wilde laten bezinken. Maar aan het eind had ze het er opeens over dat de regie toch naar het Rijk moet worden getrokken. Ik had gehoopt dat ze dat niet had gezegd, want dan hadden we alles echt rustig kunnen bekijken, laten bezinken en er een positie over innemen. Wij zouden graag de richting opgaan dat de burgemeester eerder wordt betrokken bij deze processen, maar niet de verantwoordelijkheid bij de burgemeester weghalen.

Tot slot maak ook ik ernstig bezwaar tegen de politieke druk die wordt uitgeoefend op een onafhankelijke commissie. Als adviezen ons niet bevallen, gaan we die kennelijk opdoeken. Of je stelt een onafhankelijke commissie in die ook werkelijk onafhankelijk en zonder politieke druk adviezen kan geven, of je doet dat niet. Er is een commissie ingesteld en daarom vind ik dat we de adviezen gewoon serieus moeten nemen.

De **voorzitter**: Hiermee is een eind gekomen aan de tweede termijn van de Kamer. Ik geef direct het woord aan de minister voor haar beantwoording.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Allereerst de vragen en de zorgen van de heer Slob over extra geld voor de tunnels. Het is natuurlijk altijd zorgelijk als grote projecten uit de planning lopen. In dit geval is de bypass een specifieke oplossing. Hij wil tijd om erover te denken. Ik kan hem alleen maar meegeven dat ook moet worden gedacht

aan de andere kant: wat gebeurt er als je niets realiseert? Dan ontstaat een grote opstopping met allerlei voertuigen, verliesuren en dus maatschappelijke kosten. Het is inderdaad een zware afweging of je daar al dan niet belastinggeld tegenover wilt stellen.

Wat Nijverdalen betreft: alles ligt nu op schema, dat klopt. Ik heb ook gezegd dat de contractwijziging nog moet komen, dus er zit nog een onzekerheid in. Ik snap heel goed dat de commissie mij graag wil vastpinnen op een datum van oplevering. Ik wil ook dat u mij kunt vastpinnen op alles wat ik had kunnen doen en beïnvloeden, maar er zijn nog externen in het spel. In dit geval zullen we de contractwijzigingen ook nog op tijd moeten kunnen realiseren.

Velen hebben gezegd dat de regie zo veel mogelijk in handen van het Rijk moet komen. GroenLinks vroeg om hierbij rustig aan te doen. Ik kreeg dus het verzoek om tempo te maken en om rustig aan te doen. Ik wil het tempo erin houden, ook wat de regierol betreft. De heer Koopmans suggereerde dat ik had aangegeven dat de burgemeesters wel akkoord zouden gaan, als het Europees maar voldeed. Zo heb ik dat echter niet bedoeld. Ik schat hun gevoel van verantwoordelijkheid hoog in en zij zullen alles doen in het belang van hun bewoners. Echter, door helder te zijn over de standaard en door de regie te nemen, kan ik hen helpen om hun verantwoordelijkheid goed te kunnen dragen.

De Commissie tunnelveiligheid heeft de nodige discussie opgeroepen. Ik zit hier helder in: je stelt een commissie in omdat je onafhankelijk advies wilt. Een aantal jaren geleden is dat gebeurd en was dat ook noodzakelijk. We hebben tot nu toe een groot deel van de adviezen van de commissie overgenomen, slechts af en toe niet. Maar het is ook de rol van de minister om het af en toe niet met zo'n commissie eens te zijn. Bij de evaluatie neem ik de rol van de Commissie tunnelveiligheid ook weer mee. Je hebt zo'n commissie nodig omdat je bepaalde dingen zelf niet hebt. Als er een ander systeem komt, zullen we bezien of daar al dan niet een commissie bij hoort, maar daarvoor kom ik te zijner tijd bij de Kamer terug.

Dat is mijn antwoord op de vragen over het al dan niet hebben van een Commissie tunnelveiligheid. De evaluatie is bijna klaar, dus ik kom hierover snel weer met de Kamer in discussie.

Verder is gevraagd of, gezien alle veranderingen, de burgemeesters wel alle verantwoordelijkheid kunnen nemen als wij de regie naar ons toe trekken. De burgemeester is verantwoordelijk voor de brandbestrijding, niet voor de technische eisen aan de tunnel. Ik denk ook dat hij heel blij is als hij daar niet meer verantwoordelijk voor is. De burgemeester moet zo goed mogelijk weten wat hij heeft om branden te kunnen bestrijden. Het naar je toe trekken van de regie rond de technische eisen is daarmee voor de burgemeester volgens mij geen probleem.

Ook de PvdA wilde tempo maken en had zorgen over de kosten. Ik deel die zorgen. In antwoord op de heer Slob heb ik gezegd dat ook aan de andere kant moet worden gedacht: het effect van als je het niet doet.

Als antwoord op de resterende vraag van de heer Sharpe: er zijn natuurlijk kosten van weghinder als gevolg van bypasses en onderhoud; dat is bij elk project het geval. Een en ander is meegenomen in de post «onvoorzien», dus er komen in dit project geen extra kosten van.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Een vraag van mij is nog niet beantwoord: hoe kunnen wij weten dat 80 km/u slecht zou zijn voor de doorstroming? Ik zou daar graag een antwoord op krijgen, desnoods in een brief.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik dacht dat ik die vraag al had beantwoord. Voor het milieu is het volgens ons niet nodig, levert het geen extra ruimte op. Voor de doorstroming is 90 km/u natuurlijk veel aantrekkelijker.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dat was juist mijn vraag: waarop baseert u dat dit «natuurlijk veel aantrekkelijker» is?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat is onze ervaring: met meer snelheid gaat de doorstroming beter rond de 80 à 90 km/u. Ik kan u geen rapporten hierover serveren, maar dat is gewoon de ervaring. Doorstroming is uiteindelijk ook beter voor het milieu; in de file staan levert meer slechte uitstoot op dan doorrijden.

De **voorzitter**: Daarmee is een eind gekomen aan de tweede termijn van de regering.

Ik herhaal de toezeggingen van de minister, dan zijn die voor iedereen helder:

- De minister heeft toegezegd dat zij de Kamer begin 2011 de evaluatie van de wet- en regelgeving inzake tunnelveiligheid zal toesturen, vanzelfsprekend voorzien van een kabinetsreactie;
- De minister zal de Kamer nader informeren over de bewezen technieken inzake tunnelveiligheid in het buitenland en de wijze waarop Nederland daarvan kan leren, waar het gaat om watermistsystemen;
- De minister zal de Kamer nader informeren over de stand van zaken van de besluitvorming en voorbereiding van de tunnel bij Sluiskil.

Deze toezeggingen hebben wij genoteerd. Ik zie dat er algemene instemming mee bestaat. Daar zult u het dus mee moeten doen. Ik dank de minister voor haar eerste optreden alhier; dat was ons een genoegen. Graag tot de volgende keer.