

Vergaderjaar 2010–2011

29 296

Tunnelveiligheid

Nr. 8

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 22 september 2010

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 14 september 2010 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 1 september 2010 over het Actieplan voor wegtunnels (29 296, nr. 7).**

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

De fungerend voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Ten Broeke

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

¹ 1 Samenstelling:

Leden: Dijkzma (PvdA), Van Gent (GroenLinks), Slob (ChristenUnie), Koopmans (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Jansen (SP), Koppejan (CDA), Graus (PVV), Ten Broeke (VVD), fungerend voorzitter, Ouwehand (PvdD), De Rouwe (CDA), Bashir (SP), De Mos (PVV), Van Tongeren (GroenLinks), Monasch (PvdA), Sharpe (PVV), Van Nieuwenhuizen (VVD), Van Dekken (PvdA), Dijkgraaf (SGP), Lucas-Smeerdijk (VVD), Verhoeven (D66) en Koolmees (D66).

Plv. leden: Groot (PvdA), Peters (GroenLinks), Atsma (CDA), Lodders (VVD), Vermeij (PvdA), Van Gerven (SP), Van Hijum (CDA), Van Klaveren (PVV), Harbers (VVD), Thieme (PvdD), Uitslag (CDA), Karabulut (SP), De Jong (PVV), Braakhuis (GroenLinks), Plasterk (PvdA), Agema (PVV), Neppérus (VVD), Jacobi (PvdA), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Van Veldhoven (D66) en Van der Ham (D66).

Voorzitter: Ten Broeke
Griffier: Sneep

Aanwezig zijn tien leden der Kamer, te weten: Aptroot, Bashir, Ten Broeke, Dijkgraaf, Dijksma, Koopmans, Sharpe, Slob, Van Tongeren en Verhoeven,

en minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat, die vergezeld is van enkele ambtenaren van zijn ministerie.

De **voorzitter**: Ik open de vergadering van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat. Van harte welkom! Er heeft zich een fors aantal sprekers gemeld voor dit algemeen overleg over de wegtunnels in de A2 bij Leidsche Rijn en daarom stel ik voor dat wij spreektijden van drie minuten hanteren. Bovendien krijgt iedereen in totaal twee interrupties. Ik zal echter coulant zijn met de vervolgvraag.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik schat deze minister in als een goede slaper. Hij zal echter ongetwijfeld ook wel eens slecht dromen, waarschijnlijk wanneer hij over tunnels droomt. Dat is het gevolg van het A73-syndroom. Wat daar gebeurde was heel vervelend, maar wij hadden de overtuiging dat het nooit meer zou gebeuren. Toch is dit dossier van de A2 een grote aha-erlebnis. Er doemen bovendien nog een aantal andere tunnelproblemen op: de Tweede Coentunnel, de tunnel A4-Midden-Delfland en de tunnel in de A15. Mogelijkerwijs zullen daar dezelfde problemen ontstaan.

Ik concentreer mij nu echter even op de A2 en de problemen die daar zijn ontstaan. Graag hoor ik van de minister wanneer hij op de hoogte was van de problemen rond de tunnel en de bijbehorende grote vertraging. Ik vraag dit omdat tijdens het debat in de gemeenteraad van Utrecht de indruk is ontstaan dat er al veel langer informatie bekend was. Die is dus niet gecommuniceerd aan de gemeenteraad van Utrecht en evenmin aan de Kamer.

Klopt het verder ook dat de quickscan die wij uiteindelijk gekregen hebben, pas deze zomer gemaakt is? Dit zou mij verbazen, omdat wij de problemen rond de A73 al vanuit 2008 kennen. Je verwacht daarom dat er veel sneller opgetreden wordt in nieuwe tunnelsituaties en die met betrekking tot de A2 is een van de eerste daarvan.

Ik heb vragen over de oplossing die de minister nu bedacht heeft en afgesproken heeft met onder andere de gemeente Utrecht. Ik heb daar zo mijn twijfels over. Ik wil daarom graag weten of er ook alternatieven gepasseerd zijn en zo ja, welke dat dan geweest zijn. Ik aarzel er zeer over of dit het nu moet worden, ook al omdat hetgeen de minister daar gaat doen de nodige tijd zal vragen. Het zal bovendien een investering zijn waar een behoorlijk prijskaartje aan hangt. Hoeveel kost dit alles overigens? Voor welke tijdsperiode zullen wij bovendien dergelijke bedragen uitgeven? Ik vraag dit mede omdat wij op een zeker moment het taakstellend budget voor de A2 met een behoorlijk bedrag hebben verhoogd om de zaak te versnellen. Uit mijn hoofd zeg ik dat het 107 mln. was. Dit staat in een van de MIRT-boeken. Is dat geld nu verdampt? Zijn wij dat nu kwijt? Komen er dus extra kosten bij voor het alternatief dat nu bedacht wordt om dit probleem op te lossen? Graag krijg ik daarover duidelijkheid.

Een van de alternatieven is om de vrachtauto's buiten de tunnel te houden. Een van mijn collegae heeft die suggestie vandaag ook in de media gedaan. Bovendien is er geopperd om een extra blusvoertuig aan te schaffen om de veiligheid op die manier te kunnen waarborgen. Hoe het ook zij, mijn fractie wil graag weten welke alternatieven er eventueel zijn om in dit opzicht een goede afweging te kunnen maken.

Ik ga nu in op het budget. Ik heb begrepen dat de minister een toezegging heeft gedaan aan de gemeente. Hij staat garant voor alle meerkosten van

de verdere vertraging in de invloedssfeer van de A2. Ik heb dat niet teruggelezen in de brief. Het lijkt er echter een beetje op dat een blanco check wordt uitgegeven. Klopt dit? Is die toezegging gedaan? Als dat zo is, waarom is de Kamer daar dan niet over geïnformeerd? Wat houden die garanties bovendien in?

Gezien de tijd rond ik nu af. Het is duidelijk dat er veel vragen leven bij mijn fractie, in de eerste plaats over de informatievoorziening naar de Kamer toe en in de tweede plaats over wat er inhoudelijk aan de hand is en hoe lang dit al bekend was.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Het is nu inmiddels jaren tobben met tunnels. Er was steeds gedonder met de A73-tunnels, de Roer- en Swalmentunnels en nu weer met de A2-tunnel bij Leidsche Rijn. Het Actieplan voor wegtunnels met een landelijk tunnelregisseur ligt voor. Dit geeft ons echter niet voldoende vertrouwen dat het probleem wordt opgelost. Ik heb met aandacht het 41 pagina's tellende rapport van professor Horváth en partners van de TU Delft gelezen. Volgens mij is het volstrekt duidelijk dat er nu knopen doorgehakt moeten worden, ten eerste wat betreft het vereiste en aanvaardbare veiligheidsniveau, ten tweede ten aanzien van de daarvoor benodigde berekeningsmethoden – want die staan niet vast – en ten derde betreffende de bevoegdheden. Wanneer hakt de minister deze knopen door? Eigenlijk is het al vier jaar te laat, want dit had direct of direct volgend op de Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels moeten gebeuren. Wij willen voorkomen dat dit zich bij elke tunnel herhaalt. Wij moeten verhinderen dat wij de Tweede Coentunnel straks twee jaar ongebruikt laten liggen als hij klaar is, met alle ellende voor de weggebruikers en het milieu van dien. De A2-tunnel bij Leidsche Rijn is nagenoeg klaar, maar hij gaat waarschijnlijk pas medio 2012 open. Wij vinden dat onbegrijpelijk en onaanvaardbaar. Ik heb de stukken van de gemeente Utrecht gelezen. Die zijn overigens veel uitvoeriger en informatiever dan de stukken die de Kamer van de minister heeft gekregen. De gemeente Utrecht spreekt over een harde garantie voor openstelling uiterlijk in december 2010, maar meldt daarbij: «De minister ziet dit uitdrukkelijk als een resultaatsverplichting.» Het college van Utrecht en wethouder Bosch hebben vorige week alle schuld van de vertraging bij de minister gelegd. Uit het verslag van de gemeente Utrecht blijkt echter dat de gemeente er steeds bij betrokken was. Wethouder Bosch was er dus steeds bij betrokken, maar nu zegt hij dat hij van niets wist. Hij stond erbij en keek ernaar, maar kan er toch niets aan doen. Ik vind dit niet erg chic van het gemeentebestuur van Utrecht. Het geeft zichzelf hiermee een soort brevet van onvermogen af. Ik ga nu in op de oplossing voor de A2-tunnel bij Leidsche Rijn. Ter beperking van de verkeershinder willen de minister en de gemeente extra rijstroken aanleggen. De VVD vindt dat onnodig en een verspilling van belastinggeld. De discussie in de stukken tussen het bevoegd gezag van de gemeente Utrecht en Rijkswaterstaat, namelijk de minister, gaat over de veiligheid in het geval dat een vrachtauto met gevaarlijke stoffen in de tunnel in brand raakt. Wij treden niet in die discussie. De Kamer is op dat gebied namelijk niet deskundig, althans ik niet en mijn collega's ook niet. Je kunt dit echter gemakkelijk oplossen. Gooi de tunnel direct open voor in ieder geval alle personenauto's en overweeg of hij ook open kan voor bestelauto's en vrachtauto's zonder gevaarlijke stoffen. De vrachtauto's die niet door de tunnels mogen, laten wij over de bestaande omleidingsroute rijden. Op die manier is er geen veiligheidsrisico. Het verkeer kan in dat geval doorstromen. Dit is mogelijk. Er moeten nog even wat borden en pijlen komen, maar dit kan binnen een aantal dagen of een week geregeld worden en het kost geen euro extra aan belastinggeld. Is de minister bereid om dit op heel korte termijn, daags na vandaag, te regelen?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. De twee voorgaande sprekers hebben al duidelijk gemaakt dat er al jaren gedoe is rond tunnels. Vanwege de tijd sla ik dat stukje uit mijn voorbereiding over. Ik constateer wel even helder dat Rijkswaterstaat verantwoordelijk is voor dit geklungel en dat het Rijk hoe dan ook moet opdraaien voor alle kosten die uit deze ellende voortvloeien. Kan de minister dit bevestigen? De stad Utrecht zit maar mooi met deze problemen. De bewoners van Leidsche Rijn en de bewoners in de oude stad hebben te kampen met meer vertraging, geluidsoverlast en luchtvervuiling. GroenLinks twijfelt aan de gekozen oplossing, die veel geld kost.

De heer **Aptroot** (VVD): Mevrouw Van Tongeren zegt dat de gemeente Utrecht er niets aan kan doen en dat het Rijk, de minister, verantwoordelijk is. Het Rijk moeten dus alle kosten dragen. Ik heb er geen oordeel over waar de schuld van de vertraging ligt. Ik haal echter wel uit alle stukken dat er dispuut is tussen de minister en het gemeentebestuur over welke maatregelen er nodig zijn. Als nu later blijkt dat de gemeente onredelijke eisen heeft gesteld, kunnen wij toch niet zeggen dat het Rijk alle lasten moet betalen? In dat geval moet de gemeente die betalen. Als de fout bij het Rijk ligt, hoort dat de lasten te dragen. De veroorzaker moet namelijk betalen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik heb geen gedetailleerd antwoord op deze vraag. Volgens de analyse in onze fractie ligt de verantwoordelijkheid wel degelijk bij het Rijk en kan ze niet bij de gemeente Utrecht neergelegd worden. De heer Aptroot weet ongetwijfeld meer van het dossier dan ik. Ik kan dit niet verder onderbouwen. Kan de minister daarom aangeven hoe hij hier tegen aankijkt? GroenLinks twijfelt aan de door de minister gekozen oplossing, die veel geld kost. Net als de andere fracties wil GroenLinks weten hoeveel dit alles eigenlijk kost. De tunnel zorgt sowieso voor extra lawaai en luchtverontreiniging. Is het alternatief dat mijn buurman noemde mogelijk? De GroenLinks-fractie heeft daar ook aan gedacht, evenals aan andere alternatieven. In 2006 is de A9 bij Amsterdam Zuidoost afgesloten geweest. Toen zijn daar bijvoorbeeld allerlei alternatieve maatregelen genomen zodat de boel niet vastliep, zoals flexibele werktijden, thuiswerken en gratis ov-kaarten. De boel bleef daarmee gewoon doordraaien. Als deze extra rijstroken er al komen en de alternatieven echt niet mogelijk zijn, kunnen wij er dan voor zorgen dat de snelheid op dat stuk naar 80 km/u gaat om de extra viezigheid in de lucht en het extra lawaai te voorkomen? GroenLinks is absoluut niet voor een derde rijstrook. Als al de voorgaande mogelijkheden er niet zijn, zouden het er minimaal twee moeten zijn. De Commissie voor de tunnelveiligheid heeft op 15 januari al gewaarschuwd dat zij geen fiat kan geven aan het ontwerp-tracébesluit voor de A4-Midden-Delfland. Dat is dus weer een tunnel meer op het lijstje van probleemtunnels.

De heer **Sharpe** (PVV): Voorzitter. De PVV houdt van snelheid en efficiency. Er is mij verteld dat de minister dit ook zo ziet.

De **voorzitter**: Er wordt gelachen, maar laat u zich niet vertragen door reacties van de andere commissieleden.

De heer **Sharpe** (PVV): Ik vind het fijn om te horen dat iedereen daarvan houdt. Die twee termen staan dan ook centraal binnen onze partijcultuur. Wij zitten altijd bovenop de actualiteit en streven naar optimaal resultaat. Ditzelfde geldt voor ons hoofdwegennet. Het doet ons dan ook deugd dat aan de hand van de in de MIRT opgenomen file-top 50 deze zomer op veel plaatsen in Nederland de schop in de grond is gegaan. Op basis hiervan

kunnen wij concluderen dat de minister onze mening over een snelle en efficiënte aanpak van de fileproblematiek deelt. Helaas gaat de aanleg van tunnels in ons hoofdwegennet niet altijd even voorspoedig. Wij hebben dit net kunnen horen van mijn collega's. De belangrijkste verkeersader van ons land, de A2 tussen Amsterdam en Utrecht, wordt nu geconfronteerd met een vertraging van twee jaar en dit terwijl de tunnel fysiek nagenoeg af is. De minister stelt dit zelf in zijn brief over het Actieplan voor wegtunnels. De tunnel voldoet volledig aan het wettelijk vereiste niveau van veiligheidsmaatregelen. Het is voor ons dan ook onbegrijpelijk dat de opening van de tunnel is uitgesteld terwijl aan deze veiligheidseisen wordt voldaan. Dit roept bij onze fractie de nodige vragen op. Als aan al die eisen wordt voldaan, waarom zorgt de ontwikkeling van het besturingssysteem er dan voor dat de opening van de tunnel met twee jaar is uitgesteld? De tunnels in dit land functioneren momenteel toch ook zonder de toekomstige gestandaardiseerde besturingssoftware? Waarom is het in dit geval anders?

Als nevenoorzaak wordt genoemd dat de periode van uitstel is ingepland voor oefeningen en testen van de brandweer. Meteen kwam de vraag in mij op of het mogelijk is om deze testen 's nachts of in ieder geval buiten de spits uit te voeren. Dan kan tegelijkertijd een versnelde, gefaseerde ingebruikname worden ingevoerd.

De minister komt verder in zijn brief tot het besluit om tijdelijk extra rijstroken naast de tunnel aan te leggen. Dat is een prima plan. Volgens de minister leidt dat ertoe dat de hinder voor de weggebruiker in de tussenliggende tijd niet groter wordt dan in de huidige situatie. Ik heb hier toch een aantal kanttekeningen bij. De hinder voor de weggebruiker is nu al onnodig hoog door de vertraagde opening van de tunnel. Verder zullen die extra rijbanen pas over een jaar gereed zijn. Ze worden vervolgens een jaartje gebruikt om weer een jaar later – als de tunnel eindelijk opengaat – weer weggehaald te worden. Bovendien moeten de rijbanen apart worden aangelegd. Dit kost niet alleen geld, maar leidt ook tot extra wegwerkzaamheden waardoor het verkeer nog meer gestremd wordt. Kortom, de bewering van de minister dat de weggebruiker niet wordt geconfronteerd met extra hinder ten opzichte van de huidige situatie kan ons inziens niet worden waargemaakt. Dit voorstel leidt niet alleen tot hogere kosten maar zorgt zeker ook voor extra verkeershinder. Mijns inziens is dit dus inefficiëntie ten top. Als de minister toch besluit tot deze omslachtige exercitie, waarom worden deze rijstroken dan niet permanent? De kosten voor de aanleg van het asfalt zijn immers al gemaakt. Het weghalen van deze rijstroken na een jaar brengt alleen extra kosten met zich.

Ik rond nu echt af. Wij zijn enthousiast over het voornemen van de minister om in de toekomst een snellere, efficiëntere aanpak na te streven bij de aanleg van tunnels. Daarover zijn wij het allemaal eens. Als gevolg van de gebeurtenissen bij de A2-tunnel en ook vanwege de discussie over de veiligheid van de nog aan te leggen A4-tunnel moet er snel duidelijkheid komen omtrent de tunnelveiligheidsproblematiek. Daarom pleiten wij ervoor om de aanbevelingen van de quickscan tunnelprojecten op te volgen en zo snel mogelijk een standaardprocedure gereed te hebben voor toekomstige tunnelprojecten, zoals de A4-tunnel en de tunnel in de A2 bij Maastricht.

Ik heb nog een laatste vraag.

De **voorzitter**: Nee.

De heer **Sharpe** (PVV): Voorzitter, ik heb me ingehouden bij het vorige algemeen overleg. Mag ik dus nog een laatste vraag stellen?

De **voorzitter**: Nou, dat valt nogal mee, mijnheer Sharpe. Ik sta u echter toe om deze vraag nu heel snel te stellen.

De heer **Sharpe** (PVV): Dank u. De minister stelt in de quickscan tunnelprojecten dat de lessen van de A73-tunnels toepasbaar zijn op projecten die zich nog niet in de bouwfase bevinden, bijvoorbeeld de tunnel in de A2 bij Maastricht. Indien het standaardisatietraject van toepassing is op dit project, kan het dan niet eerder dan in 2016 gerealiseerd worden? Wat is immers het nut van zo'n traject voor tunnels als ze niet sneller kunnen worden aangelegd?

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Klopt het dat wij de veiligste tunnels van de wereld bouwen en ontwerpen? Ontstaan die sfeer van langzamer aanleggen en het idee dat de tunnels helemaal niet zo veilig zijn niet juist door de toepassing van en discussie over regelgeving en de wijze waarop andere overheden met het Rijk omgaan? Deelt de minister onze opvatting?

Wij hebben van de minister een quickscan gekregen. Die wordt wel «quick» genoemd, maar is in de ogen van de CDA-fractie een beetje te langzaam gekomen. Wij hebben bovendien een plan van aanpak van de minister gekregen. Wij vinden dat dit te veel plan en te weinig aanpak is. Kortom, wij hebben geen trek in tunnelregisseurs en taskforces. Er wordt al genoeg gepraat. Wij willen een minister die snel de juiste beslissingen neemt.

Allereerst zou de minister moeten besluiten en ons voorleggen – als dit met onze wetgeving tenminste kan – om alle nationale koppen op de tunnelwetgeving te slopen. De EVO heeft een brief gestuurd waarin de nationale koppen heel nuchter worden opgesomd. Eén van die koppen is dat wij als enige in Europa uitsluitend eenrichtingsverkeer in tunnelbuizen toestaan, ook bij werkzaamheden. Verder hebben wij verplichte advisering door een expertgroep, de Commissie voor de tunnelveiligheid. Dat hoeft voor mij ook niet. Wij moeten gewoon veilige tunnels bouwen en niet zo veel praten, want met die commissie erbij werkt het blijkbaar ook niet. Daarenboven is een bedieningscentrale alleen nodig bij een tunnel langer dan 3 km. Ik kan nog doorgaan met opsommen. Ik vraag de minister echter namens onze fractie om alle nationale koppen uit de wetgeving te slopen!

In de ogen van de CDA-fractie moet de minister als de wiedeweerga met lokale overheden gaan praten. Wij hebben dit bij de gemeente Roermond meegemaakt en maken het nu weer mee. De gemeente Utrecht vraagt een watermistsysteem. De mist rondom de A73-tunnel is toen ook al veroorzaakt door een onmogelijke eis met betrekking tot een niet eerder toegepast systeem. Wij moeten dit niet herhalen. Zelfs een ezel stoot zich in «t gemeen niet tweemaal aan dezelfde steen, al wil ik de gemeenten Utrecht en Roermond niet twee ezels noemen. Ik vraag de minister echter om in dit licht een klemmend beroep op de gemeente te doen en op te treden. Het is namelijk niet alleen voor ons als volksvertegenwoordigers en voor de minister, maar vooral voor de mensen in Utrecht onacceptabel dat de landtunnel langer dan noodzakelijk dicht blijft. Kan de minister in dit kader daarom scherp optreden, zo nodig met noodregelgeving? Bij de A73-tunnel is dat ook gebeurd. Deze commissie stond daar en vroeg zich af of het niet beter zou zijn als er een paar systemen uit werden gehaald. Zou die tunnel dan toch niet veilig zijn? Ik denk dat hier dezelfde aanpak nodig en wenselijk is. Als de voorstellen van de heer Aptroot of anderen in die context dan een rol spelen, is dat prima. Het maakt mij immers allemaal niets uit, als er maar zo snel mogelijk zo veel mogelijk auto's door die landtunnel rijden.

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. De tunnelconsternatie vraagt nu om een tunnelvisie. Het is op zich een zorgelijke constatering dat het zo ver heeft moeten komen. De minister heeft een plan gemaakt, maar het lijkt erop dat hij in een spagaat terecht komt. Aan de ene kant is er het doel «snelheid» en aan de andere kant het doel «veiligheid». Hij komt

inderdaad met een quickscan, maar het daarbij horende actieplan stelt toch enigszins teleur. De centrale vraag is daarom: hoe voorkomen wij vertragingen vergelijkbaar met die in de tunnels in de A2, de A73 en wellicht de A4?

Ik ga nu kort in op de A4. Op pagina 31 van de quickscan worden nog niet besloten en nog niet vaststaande zaken inzake dit ontwerp beschreven. Minister, betekent dit dat er vertraging zal zijn? Zo ja, sinds wanneer weet de minister dat al? Wist hij dit bijvoorbeeld al op 9 februari 2010? Toen sprak hij namelijk over de Crisis- en herstelwet in de Eerste Kamer. Ik vraag dit in het licht van de opmerkingen van mevrouw Van Tongeren. Op 15 januari stond immers al in een brief van de Commissie voor de tunnelveiligheid dat zij niet blij was en niet akkoord kon gaan met de ontwerpen voor de A4-tunnel. Graag ontvang ik een reactie van de minister hierop.

Ik kom nu op de institutionele kant van de tunnelveiligheid. Wij hebben namelijk een landelijke tunnelregisseur en bovendien een Commissie voor de tunnelveiligheid. De minister legt de adviezen van die commissie nogal eens naast zich neer. Waarom zijn al deze instituten er dan? Zijn die niet overbodig?

Graag verneem ik van de minister in normale mensentaal wat de oorzaak is van de anderhalf jaar vertraging wat betreft de A2-tunnel. Hoe wordt iets dergelijks in de toekomst voorkomen? Ligt het aan Europa, of ligt het aan de gemeente Utrecht?

De minister schrijft ook, in mijn ogen terecht, over de veranderde verhouding tussen de opdrachtgever, de overheid dus, en de opdrachtnemer oftewel de marktpartij. In de quickscan staat een passage waar ik zelf van schrok, namelijk dat de partij die in dit geval gekozen is, de goedkoopste was. Het was echter al wel bekend dat die op een aantal punten kwalitatief slechter scoorde. De methode van aanbesteden is blijkbaar: kiezen voor de goedkoopste, maar kwalitatief lang niet de beste! Blijven wij dit op die manier doen? Als wij dat inderdaad doen, voorspel ik dat er nog veel ellende in tunnels komt.

De heer Aptroot is mijn tunnelvisionaire collega. Hij biedt namelijk een kant-en-klare oplossing aan. De heer Aptroot sprak de minister er ook al op aan dat hij garandeert dat de tunnel in 2013 af is. Hoe kan de minister hard maken dat dit zo is?

In de gemeenteraad van Utrecht is afgelopen donderdag gebleken dat het college van B en W al langer van de problemen afwist, maar er niets over gezegd heeft. Minister, is die afspraak inderdaad gemaakt?

Diezelfde gemeenteraad heeft overigens unaniem een motie van de ChristenUnie aangenomen waarin gevraagd wordt, alternatieven voor de verbreding te zoeken. Heeft de minister daar al naar gekeken? Zal hij dat nog doen? Hoe is bovendien de nu als voldongen gepresenteerde tijdelijke oplossing tot stand gekomen? Hoe zit het verder met de kosten, het milieu en de geluidsnormen van deze oplossing en mogelijke alternatieven?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. Als je de brieven en de quickscan van de minister leest, moet je helaas constateren dat wij lijken af te stevenen op een ware Tunnelgate. Wij hebben gedoe gehad bij de A73. Vandaag staat de discussie over de tunnel in de A2 centraal, maar ook andere tunnels in Nederland zullen problemen gaan opleveren. Vanaf de start van de aanleg van de Tweede Coentunnel lijkt er ruzie te zijn tussen Rijkswaterstaat en de aannemer. Er zijn schadeclaims ingediend. Bij de renovatie van de Vlaketunnel in Zeeland zou de aannemer niet hebben aangetoond dat hij het project in de volle breedte voldoende beheerst. Bovendien zijn er zorgen over de tunnel in de A4-Midden-Delfland en die bij Nijverdal.

Ik sluit mij allereerst aan bij de vraag van de heer Slob. Wanneer wist de minister precies dat er een echt probleem dreigde bij de landtunnel van

de A2? Hoe zit het bovendien financieel? De minister heeft namelijk een alternatief geboden. De kosten zijn – zoals blijkt uit de verslaggeving rondom het raadsdebat in Utrecht – voor rekening van het Rijk. Hoe hoog zijn die kosten precies? Waar haalt de minister dat geld vandaan? Gezien de geboden oplossing lijkt het probleem te zijn dat de minister lijdt aan een tunnelvisie. Er is namelijk één oplossing, maar het is de vraag of dit de meest reële is. Ik ben het met verschillende collega's eens. Het is inderdaad heel raar dat wij een miljarden kostende snelweg met heel veel banen en een tunnel er overheen aanleggen en die tunnel daarna dicht doen, hoewel hij op het eerste gezicht state of the art lijkt te zijn. Vervolgens moeten wij allerlei extra omwegen aanleggen. Mijn fractievoorzitter legt zich daar niet bij neer. Voor ons is het alternatief van de minister dus geen voldoende feit. Wat moet er dan wel gebeuren? Wij mogen allemaal ons eigen antwoord op die vraag geven. Wat ons betreft moet er een taskforce komen, hoe de minister die ook wil noemen. De knop op het departement moet namelijk echt om. Er moet werkelijk gekeken worden naar wet- en regelgeving en dan niet alleen naar de volgtijdelijkheid ervan. De noodzaak van elke regel moet ter discussie worden gesteld. Daarnaast moeten er niet alleen voor de A2-landtunnel maar ook voor dreigende problemen in de toekomst praktische oplossingen worden verzonnen. Dit moet niet pas gebeuren als het al te laat is. Graag houd ik ook een pleidooi voor het verzamelen van meer kennis bij Rijkswaterstaat. Eén van de grote problemen is dat wij de kennis de deur uit gedaan hebben. Wij zijn via aanbesteding afhankelijk geworden van partners. Uit de quickscan van de minister blijkt dat al die aannemers en onderaannemers eigenlijk onvoldoende wetenschap hebben van wat die tunnelbouw met zich brengt. In feite weet dus niemand het meer. Overheden onderling en de aannemers en de overheid raken daardoor met elkaar in een discussie waarvan de reiziger, in dit geval de automobilist, de dupe is. Ik sluit mij dus aan bij het verzoek van de heer Aptroot aan de minister. Waarom kunnen wij niet gewoon door die landtunnel rijden?

De heer **Dijkgraaf** (SGP): Voorzitter. Ik had een bijdrage op papier. Aangezien ik de laatste in het rijtje ben en gezien het belang dat de voorzitter hecht aan ...

De **voorzitter**: De heer Bashir is zojuist nog binnengekomen. Mijnheer Dijkgraaf, u bent dus de een-na-laatste. Ik weet echter niet of dat voor uw bijdrage nog iets uitmaakt.

De heer **Dijkgraaf** (SGP): Dat maakt voor mijn bijdrage niets uit. Ik heb namelijk besloten om die aan de kant te schuiven en slechts de vier hoofdpunten te noemen. Ten eerste, hoe staat het met de expertise bij Rijkswaterstaat? Mijn buurvrouw sprak daar zojuist ook al over. Zit daar geen bottleneck en moeten wij die niet oplossen? Ten tweede sluit ik mij aan bij het verhaal van de heer Koopmans van het CDA over de nationale koppen. Hebben wij niet te hoge normen? Ik wijs even op de EU-richtlijn en de verhalen daaromtrent. Leggen wij die niet te strikt uit, zowel wat betreft de hoogte van de normen als wat betreft de voorwerpen waarvoor die geldt? Ik denk bijvoorbeeld aan tunnels van 250 m versus tunnels van 500 m. Ten derde ga ik in op de A4-Midden-Delfland. Is dit een continuïng story? Praten wij hier over een poosje over dezelfde problematiek bij de A4? Hoe voorkomen wij dat? Ten vierde opperde de heer Aptroot een oplossing voor de problemen op de A2 die gesteund werd door meerderen. Er moet toch een alternatief zijn om die tunnel open te maken? Wat dat alternatief precies is, maakt mij

ook niet zo veel uit. Dat mag van mij het verhaal van de heer Aptroot zijn, maar het mag ook een andere oplossing zijn. De tunnel in de A2 moet wat ons betreft echter gewoon open.

Valt het gezien alle ellende rond de tunnels niet te overwegen om de huidige route langs de tunnel langer open te houden, namelijk net zo lang tot wij zeker weten dat de tunnel het doet zoals het hoort?

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. De A2-landtunnel is een erg veilige tunnel. Die mag nu echter niet geopend worden omdat de tunneltechnische installatie nog niet gereed is, terwijl de tunnel zelf wel helemaal klaar is. Kan de tunnel niet afgebouwd worden, terwijl deze wel al in gebruik wordt genomen? Nu worden namelijk geluidsschermen gesloopt voor tijdelijke maatregelen. Hoeveel gaan die maatregelen, zoals het slopen van de geluidsschermen, eigenlijk kosten?

Wij hebben net het voorstel van de heer Aptroot gehoord. Ik wacht de reactie van de minister hierop af. Een andere optie kan natuurlijk ook zijn dat wij de tunnel in gebruik nemen, terwijl wij aan weerszijden van de tunnel een ruime vluchtstrook vrijhouden. De tunnel is immers ontworpen met twee keer vier rijstroken, plus de vluchtstrook. Hij heeft dus eigenlijk vijf rijstroken. Als je nu de drie rijstroken die uitgebreid worden, naar het midden schuift en aan beide kanten een vluchtstrook openhoudt, maak je de tunnel volgens mij erg veilig, nog veiliger dan nu. Dan kan hij wat mij betreft open. Als de tunnel nog veiliger moet zijn, kunnen wij in combinatie met die vluchtstroken de maximumsnelheid op 80 km/u zetten. Dan kan de tunnel wat mij betreft helemaal open. Is de minister bereid om deze opties te onderzoeken?

Nu ga ik in op de toekomstige tunnels en voornamelijk die in de A4. Volgens mij blijkt weer eens dat de regering nog niet echt met tunnels kan omgaan, zoals wij bij de A2 hebben kunnen zien. Toch heeft deze minister een buitengewoon riskant tunnelproject gestart. Hoe heeft de minister in deze tijd zonder geld, zonder draagvlak en zonder expertise in huis het tracébesluit voor de A4-Midden-Delfland kunnen tekenen? Dat is mijns inziens vragen om problemen. Waarom wordt ervoor gekozen om een A4-tunnel te maken van twee keer vier banen, terwijl de Commissie voor de tunnelveiligheid toch echt geadviseerd heeft om vier buizen met twee rijstroken aan te leggen? Kan de minister toezeggen dat dit project niet aanbesteed zal worden alvorens de tunnelveiligheid echt gegarandeerd is en voordat de totale kosten voor het gehele traject bekend zijn? Graag krijg ik duidelijkheid hierover.

De spoor- en de metrotunnels zijn andere aspecten. Ik mis die in het beleid. Ik denk in dit kader aan de tunnel van de Amsterdamse metro. Daar gaan nu al jaren drie metrolijnen doorheen. Onder druk van de aangescherpte regels moet vermoedelijk over een aantal jaren één van de drie lijnen geschrapt worden. Wat doet de minister in dit geval om de tunnelveiligheid te garanderen, zonder dat de reiziger gedupeerd raakt?

De **voorzitter**: Met de woorden van de heer Bashir is een einde gekomen aan de eerste termijn van de Kamer. Voordat de minister aan zijn eerste termijn begint, wil ik het volgende opmerken. Ik heb van de heer Koopmans het verzoek gekregen of de minister even kan toelichten waarom twee brieven die onderweg zouden zijn, nog niet zijn aangekomen. Die brieven hadden hier wel moeten of kunnen zijn. Misschien kan de minister daarop eerst even ingaan.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Het is correct dat er nog twee brieven onderweg zijn. Ik vraag enig begrip voor het feit dat ik pas vandaag weer in Den Haag ben aangekomen. Ik heb een verblijf buitenslands gehad in China en Singapore. Ik heb de antwoorden bekeken. Ik zal de vragen over de brief over de A2 bij Maastricht met graagte vandaag beantwoorden, om daarover volstrekte helderheid te creëren. De brief aan het gemeente-

bestuur van Amsterdam, die overigens niet ondermijn bevoegdheid maar die van de directeur-generaal van Rijkswaterstaat is geschreven, zal de Kamer uiterlijk morgen bereiken. Vanavond beantwoord ik hier dus de vragen over Maastricht. Die antwoorden kunnen desgewenst morgen schriftelijk worden herbevestigd, zodat daarover geen enkele onduidelijkheid kan bestaan. Een afschrift van de brief aan de gemeente Amsterdam zal de Kamer morgen bereiken. Excuus daarvoor, maar het is vandaag mijn eerste dag. Het komt allemaal samen.

Voorzitter. Laat ik met de deur in huis vallen. De heer Koopmans heeft gelijk. Wij hebben in Nederland zo ongeveer de allerveiligste tunnels van de hele wereld. Wij hebben te maken met de strenge Europese regels, maar wij zijn met de Nederlandse tunnelwetgeving nog een stuk verder gegaan. Het meest fnuikende is niet eens zozeer het veiligheidsniveau. Dat niveau is belangrijk, want wij willen veiligheid. Wij willen ongelukken zo goed en zo kwaad als het kan voorkomen, maar het moet wel proportioneel zijn. Als er ongelukken zijn, willen wij de gevolgen daarvan minimaliseren. Daarvoor hebben wij en onze voorgangers, Kamerleden en ministers, hard geknokt.

Het kardinale punt is dat toen Rijkswaterstaat de beweging naar de markt heeft ingezet, de zaak steeds meer aan de markt is overgelaten. Dat is door de Kamer terecht gewenst. Het proces van besluitvorming over de vraag wat in een tunnel moet, is door de marktbenadering zo vormgegeven, dat er een blauwdruk is ontstaan waarin het beste en meest complexe van de vorige tunnel het startpunt is van de discussie over de volgende tunnel. Die discussie gaat in het proces tussen tal van partijen verder. Er is sprake van heel veel bestuurlijke drukte. Dan moet het systeem nog worden gebouwd en blijkt het vaak zo complex te zijn, dat het bijna niet te bouwen is. Daarin schieten wij dus gewoon door. Wij hebben dat bij de A73-tunnel in ultimo kunnen meemaken. Eerst was er sprake van een heel complex systeem, het watermiststelsel waarover de heer Koopmans en anderen spraken, en vervolgens werd er in het proces nog heel lang gediscussieerd over de vraag wat precies moest. Men kwam uit op een tunnelveiligheidsinstallatie waarvan de grote expert, de heer Horváth, zei: ik heb met tientallen jaren ervaring nog nooit zo'n complex systeem gezien. Dat is een constatering. Toen de twee tunnels bij Roermond waren afgebouwd, hebben wij dat ook geconstateerd. Ik heb de Kamer in maart al geschreven dat het zo niet meer kan. Ik heb gecommuniceerd dat hiermee voor veel tunnels problemen worden voorkomen, maar dat dit moeilijker is voor tunnels die zich al heel ver in het traject bevinden en waarvoor bijvoorbeeld een aanbesteding heeft plaatsgevonden. Dan moet je met kunst- en vliegwerk proberen om de negatieve gevolgen te beperken.

Ik ga zo op de systematiek in, maar dit wilde ik vooraf gezegd hebben. Het is nu het uur U. Er wordt nu ingegrepen. Ik heb bijvoorbeeld vorige week per ministeriële regeling het gebruik van niet-bewezen technieken, waaronder op dit moment het watermiststelsel, in Nederlandse tunnels verboden. Dat systeem komt dus niet meer in tunnels. Wij moeten zo snel mogelijk nog een aantal stappen zetten om de bestuurlijke drukte te verminderen en te voorkomen dat het steeds complexer wordt. Goed is goed genoeg. Daar gaat het om. Als wij doen wat in de Nederlandse tunnelwetgeving is gedefinieerd, dan doen wij het nog een heel stuk beter dan het al heel erg goede Europa. Dat zou voor mij de limit zijn. «Nog beter» is vaak disproportioneel en veroorzaakt dikwijls ellende in de realisatie en oplevering. Dat moeten wij elkaar in openheid durven zeggen.

De heer **Dijkgraaf** (SGP): Helder, mee eens, behalve met de laatste zin over de Nederlandse tunnelrichtlijnen. Mijn punt was dat daarin verdergaande normen staan dan in de EU-richtlijn.

Minister **Eurlings**: Dat is correct. Wil de Kamer terug naar het Europees gemiddelde, dan kan dat. Ik zal daarmee omgaan. Ik zeg toe dat ik de vraag of wij niet terug moeten naar het Europese niveau in de evaluatie zal meenemen de komende maand. Het cruciale punt dat ik wil maken, is dat wij best in staat zijn het Nederlandse niveau op tijd en goed te bereiken. Daarvan ben ik echt overtuigd, als wij maar helder afspreken wat wij doen, wat wij niet doen en waar de verantwoordelijkheid ligt. Dat houdt in: strakkere lijnen en standaardisering. Dat wil ik heel kort behandelen. Ik ben verheugd dat dit het meest cruciale is. Ik heb de Kamer gehoord en ben bereid om te bekijken wat de meerwaarde is van een terugkeer op het Europese niveau. Daarmee moeten wij de tunnelwetgeving aanpassen, die wij aan het begin van deze kabinetsperiode hebben aangetroffen. Ik zal dat bekijken, maar de kern is: veel strakker afspreken wat moet en wat niet nodig is.

Wat is in kort en goed de problematiek? De huidige wetgeving is niet duidelijk genoeg. Er is heel veel interpretatieruimte. Wat moet en wat moet niet? De interpretatieruimte wordt door betrokken partijen verschillend ingevuld. Er is onzekerheid, heel veel overleg, en vaak wordt er tegen elkaar opgeboden. Waarom zou je namelijk in een bepaalde regio niet net zo veel in een tunnel willen hangen als in een andere regio is gedaan? The only way is up. Het wordt steeds meer, steeds complexer. Het wordt steeds meer een discussie over de vraag wat er al dan niet wordt binnengehaald, in plaats van dat er een technische discussie plaatsvindt. Discussies over veiligheidsinstallaties dienen technisch van aard te zijn: wat is er technisch nodig om de veiligheid voldoende te garanderen? Als gevolg van de huidige systematiek wordt het steeds complexer, komen er steeds meer veiligheidsvoorzieningen en is er nauwelijks nog een tunnel te bouwen. Ook de vraag wat proportioneel is, komt daardoor onvoldoende tot z'n recht. Ik heb op zich respect voor de Commissie voor de tunnelveiligheid, maar dat is maar een deel van het verhaal. Als ik lid zou zijn van de Commissie voor de tunnelveiligheid, zou ik best kunnen zeggen hoe wij het nóg veiliger maken. De vraag is wat nog proportioneel, doenlijk en nodig is voor het door ons gewenste niveau, wat dit kost en of dat nog wel te verantwoorden is. Die vraag moeten wij stellen. Wij hebben namelijk het brede belang te dienen: afdoende veiligheid, maar wij moeten ook de kosten bekijken zodat een tunnel kan worden aangelegd. Daarom wil ik de zaak strak trekken.

De heer **Verhoeven** (D66): De minister zegt dat hij de Commissie voor de tunnelveiligheid respecteert. Dat is bijna een belediging voor die commissie. Mijn vraag is: wat doet de minister precies met haar adviezen. De minister heeft die adviezen de laatste tijd namelijk een paar keer naast zich neergelegd. Daar kan hij zijn redenen voor hebben, maar wat is dan de positie van die commissie? Is zij dan niet een beetje een wassen neus?

Minister **Eurlings**: De commissie is helemaal geen wassen neus. Wij nemen heel wat adviezen over, maar een aantal heel nadrukkelijk niet. Ik zal zo een paar adviezen noemen die wij niet moeten overnemen. Ik word heel concreet.

Wat is het punt? De Kamer en mijn opvolger moeten zich van het volgende rekenschap geven. Het veiligheidsniveau in tunnels is gericht op een scenario dat eens in de miljoen jaar kan voorkomen. Dit risico is een factor honderd kleiner dan de kans op een overstroming van de dijken in Zuidwest-Nederland. Dat risico is namelijk eens in de 10 000 jaar. Conclusie: als men door een tunnel rijdt, is men honderd keer zo goed beschermd als iemand die achter een dijk woont. Nu kom ik op de rest van de weg, voor het totale beeld. De kilometers voor en na de tunnel zijn tien keer zo onveilig als de kilometers in de tunnel zelf. Zó veilig hebben wij het gemaakt. Daarom durf ik te stellen dat wij te gek zijn geworden.

Het gaat té ver. Wij moeten daarom op een gegeven moment zeggen: tot hier en niet verder.

Ik kom op de Commissie voor de tunnelveiligheid. Ik heb daar respect voor. De commissie bekijkt namelijk hoe dingen zo veilig mogelijk kunnen. Het is aan ons om de kerk in het midden te houden. Als de Commissie voor de tunnelveiligheid de wens heeft om verdiepte wegen qua veiligheidsniveau hetzelfde te behandelen als een echte tunnel, dan zeg ik: ho, dat doen we dus niet! Het loopt namelijk gierend uit de klauwen op die manier en dan komen wij nog verder in de puree.

De heer **Dijkgraaf** (SGP): Ik heb de vorige vergadering ook gevolgd. De minister deed toen allerlei toezeggingen, omdat zijn opvolger die toch wel zou uitvoeren. Het verschil in risico's in Nederland dat de minister aangeeft, is een majeur punt. Ik heb in mijn vorige werkring heel wat MKBA's gedaan en daarbij constateerden wij dat ook. Er zit geen enkele consistentie in het overheidsbeleid voor de verschillende onderwerpen die aan de orde zijn. Het zou een groot goed zijn als wij op z'n minst een goede studie uitvoeren naar de vraag of het niet zinvol is om de dijken, de wegen, de zorg en noem maar op, qua risiconiveau aan elkaar te knopen. Op die manier kunnen wij gigantisch veel geld besparen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): De minister houdt een groots en meeslepend betoog, zeer overtuigend, waarmee hij zich bijna presenteert als het slachtoffer van zijn eigen wetgeving. Wanneer heeft de minister op dit punt het licht gezien? Als dit zo'n groot probleem is – ik geloof hem onmiddellijk, echt meteen – waarom krijgen wij dan nu pas een notitie?

Minister **Eurlings**: Toen ik net minister was, heb ik mogen ervaren hoe fantastisch het systeem werkt dat is uitgedacht. Dus niet. Ik had mij verheugd op een feest rond de A73 – dat is in mijn eigen regio, ik ken de ontstaansgeschiedenis van die weg zeer goed – maar het was een rampscenario. Ik heb toen gezegd: wat ons eerst te doen staat, is het openen van de tunnel, zo goed en kwaad als het gaat, en vervolgens pakken we door. Daarmee was de Kamer het eens. En nu pakken we door. Ik heb in maart geschreven dat wij in beeld hadden – dat valt allemaal nog niet zo mee – hoe je het zou kunnen oplossen. Dat hebben wij nu uitgewerkt. De komende maanden is het tijd voor conclusies. Dat is vrij pittig. Ik kan voorspellen dat er allerlei zaken worden bijgehaald als wij een ultieme beslissing moeten nemen in deze discussie. Mensen zullen zeggen: het is decentrale autonomie, u komt aan rechten, u komt aan dit en dat. Onderschat dus niet hetgeen ik hier zeg. Ik zeg hier dat wij zelf moeten bepalen wat onderdeel moet zijn van de landelijke infrastructuur. Wij moeten dat standaardiseren en daarin zo ver gaan als het Nederlandse veiligheidsniveau – dat is ultiem hoog, one of the first in the world – maar niet verder dan dat. Dat is dus niet gering. Ik hoop daarmee te voorkomen dat mijn opvolger nog met dit soort dingen wordt geconfronteerd. Ik zal dadelijk een aantal tunnels concreet behandelen. De A2-landtunnel zit een beetje «in de kluts», want die zit tussen oud en nieuw in, maar ik kan garanderen dat heel wat andere tunnels die genoemd zijn, niet in de problemen komen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Met de analyse van de minister ben ik het van a tot z eens. Als Kamerlid heb ik met zijn voorganger al discussies gevoerd over tunneltechnische installaties en de complexiteit daarvan. Ik herhaal mijn vraag: wanneer heeft de minister op dit punt besloten dat het roer op het departement om moet? Ik hoor graag een datum.

Minister **Eurlings**: Ik constateer dat de ogenschijnlijk zeer interessante discussies in de vorige periode niet tot regelgeving hebben geleid die dit probleem voorkwam. Daarmee zeg ik niets onvriendelijks, maar ik heb in

mijn periode geconstateerd dat het niet functioneert. Ik kan er mooie woorden aan wijden, maar het is gewoon niet goed geregeld. Punt uit. De kwestie met de tunnel bij Roermond was geen prettige toestand. Dat heeft mevrouw Dijkma misschien gelukkig van iets meer afstand kunnen beschouwen dan sommige anderen in de zaal. We hebben toen gezegd: we lossen het op en bekijken dan hoe het moet.

Ik heb in de brief van 25 maart van dit jaar in grote lijnen aangegeven hoe wij het willen doen. Ik heb toen aangekondigd dat het een beperkt aantal tunnels betreft dat zich al in een vergevorderde fase bevindt. Die tunnels kunnen dus minder profijt hebben van de nieuwe aanpak. De A2-land-tunnel is daar een voorbeeld van. Wij hebben een quickscan gedaan en daaruit bleek ongeveer in juni dat het met die tunnel is zoals het is. Ik heb begin juli met de gemeente Utrecht overlegd. Wij hebben toen een aantal goede afspraken gemaakt waarmee de doorstroming wordt gegarandeerd. Ik kom daar zo nader op terug. Daarmee hebben wij dus geen nieuw Roermond-scenario. Bij Roermond had je een tunnel waar je niet omheen kon, ja alleen bovenlangs door de stad. In dit geval kun je er nog langs en kan de tunnel snel worden afgebouwd.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik kom nog even terug op de vraag wanneer er duidelijkheid was. Laat ik de A2-landtunnel maar even als voorbeeld nemen, want die staat hier vooral centraal. De minister zegt dat hij de Kamer in maart heeft geïnformeerd, maar hij heeft toen geen concrete meldingen gedaan. Ik hoorde hem zojuist zeggen dat in juni duidelijkheid is ontstaan. Heb ik goed begrepen dat de minister in juni bekend was met de ontstane vertragingen waarover nu spreken? Waarom heeft hij dit op dat moment niet op de een of andere wijze aan de Kamer gecommuniceerd? Wij wisten namelijk dat er problemen aanstaande waren. Wij hebben de minister niet voor niets een paar keer gevraagd om duidelijkheid te geven.

Minister **Eurlings**: In juni kreeg ik de resultaten van de quickscan. Toen was bekend hoe het ongeveer bij welke tunnel zat. Ik wilde daarna allereerst met de gemeente Utrecht overleggen, omdat zich daar de meest pregnante kwestie voordeed. Ik wilde bekijken of wij direct een oplossing konden aanbieden. Dat was wel zo belangrijk. Vervolgens heb ik met de gemeente Utrecht afgesproken dat wij min of meer tegelijkertijd de informatievoorziening wilden verzorgen als alles uitgewerkt was. Die afspraak heb ik met burgemeester Wolfsen gemaakt.

De heer **Slob** (ChristenUnie): U wist het pas in juni?

Minister **Eurlings**: In juni was de quickscan bij ons bekend. Het was helder dat het probleem van Roermond niet zonder aanpassing van de regels bij andere tunnels te voorkomen zou zijn. Dat hebben wij zo vaak met elkaar gewisseld in de Kamer. Ik heb altijd gezegd: het ligt aan de manier waarop wij het hebben georganiseerd. Je krijgt een «opbidwedstrijd»: iedereen wil nog net een stuk extra veiligheid, nog net een systeem erbij. De heer Koopmans zei net al dat wij het in Roermond over een watermiststelsel hebben gehad. Ik zeg nu: het komt er in Nederland niet meer in, want de effectiviteit daarvan is onbewezen. Geen onbewezen techniek! In een ministeriële regeling is nu vastgelegd dat het niet meer gebeurt. Daarmee zijn wij er nog niet. Wij zullen in de komende maanden een aantal andere stappen moeten zetten.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik hoorde de minister van Verkeer en Waterstaat, de verantwoordelijke voor de rijksinfrastructuur, een paar minuten geleden zeggen dat hij moet kunnen bepalen wat er in een tunnel moet gebeuren. Als ik dit goed gehoord heb – het staat niet in de voorliggende stukken – dan steun ik de minister daarin. Ik stel voor dat de

minister wetgeving op dit punt naar de Kamer stuurt, want het moet in de ogen van de CDA-fractie afgelopen zijn.

Minister **Eurlings**: Dat klinkt mij als muziek in de oren. Dit is precies wat ik wil doen. Dat moet ook precies de resultante zijn van de evaluatie. Ik zal het punt nog eens helder markeren. Het zo liberale Angelsaksische Groot-Brittannië, onze westerbuur, heeft centrale regelgeving geïntroduceerd op dit punt. Ook daar constateert men namelijk dat het geen wedstrijd is van plussen en minnen. Het gaat om de vraag: wat is nodig om het veiligheidsniveau te bereiken? Dit is een technische vraag. Je moet de zekerheid creëren dat iedereen het krijgt, maar je moet het wel standaardiseren. Dan komt het erop aan: je moet voordat je met de bouw van een tunnel van bijvoorbeeld vier kilometer begint, weten wat erin moet. Dan weet je van tevoren precies wat nodig is en kun je gesplitst aanbesteden. Je besteedt de tunnel aan bij de tunnelbouwer. Dat gaat altijd supergoed. Ook bij de A2-landtunnel is dat helemaal prima gegaan. Je kunt dan een aparte aanbesteding doen aan een gespecialiseerde tunnelbouwer en zeggen: dit en dat systeem en dan moet het erin hangen. Dat doen wij bijvoorbeeld bij de A4-Midden-Delfland. Daarmee ondervang je al een heel groot deel van het probleem. Voorheen werd de bouw van een tunnel aanbesteed bij een goede tunnelbouwer. Die wist echter nog niet welk veiligheidssysteem in de tunnel moest worden gehangen. Dat moest nog allemaal uitgediscussieerd worden. Het wordt opnieuw een helemaal specifiek systeem, dat nog nooit precies op die manier is gebouwd. Vervolgens moet de tunnelbouwer die goed is in betonbouw, onderaannemers vinden die de veiligheidsinstallatie kunnen bouwen. Dit is complex, moeilijk, het moet heel laat in het proces en vervolgens werkt het ook nog eens niet. Daarom is standaardisering noodzakelijk. De minister van Verkeer moet hoofdverantwoordelijk zijn en met de Kamer kunnen vastleggen wat noodzakelijk is om het veiligheidsniveau te dienen. Daarvoor moet er vooraf duidelijkheid zijn bij alle partijen in het land, moeten discussies met stakeholders sterk vereenvoudigd worden, moeten uitvoeringsrisico's sterk worden beperkt en moet efficiencywinst worden geboekt. De planning wordt veel betrouwbaarder; het wordt veel duidelijker wanneer een tunnel klaar is. Er wordt namelijk aanbesteed met de veiligheidsinstallateur. Daardoor heb je veel meer zekerheid over de vraag wanneer een bepaald systeem in een tunnel hangt. Er moeten gestandaardiseerde en geüniformeerde elementen in tunnels komen te hangen.

De heer **Dijkgraaf** (SGP): Ik heb gevraagd naar de consistentie van risico's bij verschillende thema's. Kan de minister daarop nog even ingaan?

Minister **Eurlings**: Ik begrijp dit punt. Het is interessant omdat het tegenwicht biedt aan het steeds verder opplussen, omdat er even bekeken wordt wat nog reëel is. Pas op: honderd keer zo veilig in tunnel als achter een dijk is nogal wat. Tien keer zo veilig in een tunnel als een kilometer ervoor is toch een beetje gek? Je rijdt echt over dezelfde weg. Wij hebben echter wel te maken met Europese regelgeving. Ik heb het volgende toegezegd. Het kardinale punt is standaardiseren en centraal beslissen wat wel en wat niet. Het moet afgelopen zijn met alle discussies en moeilijke toestanden, het moet simpel. Ik heb ook toegezegd dat ik serieus wil bekijken wat de plussen en minnen zijn van teruggaan naar het Europese niveau. Onderanderen de heer Koopmans en de heer Aptroot vroegen daarnaar. Die vraag ligt nu ook kardinaal op tafel. Het is punt is dat wij niet onder het Europees niveau mogen zakken. Dat zou ik ook niet willen. Als er namelijk een keer iets mis gaat in een tunnel – je kunt nooit uitsluiten dat er ooit doden vallen – moet je ook voor jezelf kunnen verantwoorden dat er niet met de veiligheid is gemarchandeerd.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik heb van de minister nog steeds niet begrepen wanneer hij in z'n algemeenheid tot het inzicht is gekomen dat de tunnelwetgeving niet voldoet. Het klinkt een beetje als een introductiedossier over hetgeen er allemaal niet aan die tunnelwetgeving klopt en wat wij in de toekomst willen. De minister is daarvoor echter al geruime tijd verantwoordelijk. Het volgende begrijp ik helemaal niet. Ik had gevraagd naar de kostenverdeling, want voor een rijksweg is de minister verantwoordelijk. Ik zag aan zijn lichaamstaal dat dit een ongewenste vraag was. Als de minister pas in juni 2010 met de gemeente Utrecht is gaan overleggen, had hij toch ook de Kamer moeten informeren als de gemeente Utrecht onredelijke eisen had gesteld die voor de vertraging zorgden? Dat is niet aan de Kamer gemeld.

Minister **Eurlings**: De gemeente Utrecht heeft helemaal geen onredelijke eisen gesteld. Wij zijn gewoon beide vastgelopen in het systeem. Ik maak niemand een verwijt. De gemeente Utrecht heeft met het huidige systeem haar best gedaan, maar het is gewoon te veel praten, te veel onzekerheid en te veel opplussen. Daardoor weten mensen die verantwoordelijk zijn voor de veiligheid in zo'n regio het ook niet meer. Ik heb wel eens mensen in de regio horen zeggen: trekt u toch een heldere lijn, dat is voor ons ook gemakkelijker, want anders staan wij in de regio met de rug tegen de muur! Het kan voor iedereen beter zijn om in dit huis helder aan te geven wat moet en wat niet moet.

Ik heb in de vorige periode op tal van momenten aangegeven dat wij een veranderslag moeten maken. Ik heb hier een verslag voor me van een algemeen overleg op 20 mei 2009 waarin heel nadrukkelijk staat dat wij expliciet zullen aangeven wat minimaal noodzakelijk is op grond van de tunnelwetgeving. In dat verslag word ik als volgt geciteerd: «Ik heb het namelijk een beetje gehad met de Hollandse overmoed om van technologieën die nog nergens ter wereld zijn gebruikt, de risico's door te strepen. Wij kunnen best nieuwe technologieën toepassen, maar wees dan helder waarover je praat. Wees dat ook aan het begin van het verhaal, beter dan aan het eind.» De richting hadden wij op een gegeven moment dus wel te pakken. Het is alleen niet zo gemakkelijk. Standaardiseren klinkt heel simpel, maar het betreft heel complexe technologieën. Ook de vraag wat je absoluut uit de tunnel kunt houden zonder concessies te doen aan de veiligheid, is niet gemakkelijk te beantwoorden. Ik heb op basis van de quickscan in juni een beeld gekregen van de vraag welke tunnel nog in de tussenzone zit en van welke tunnel ik kan garanderen dat het goed gaat. Wij hebben nu de helderheid gekregen op basis waarvan verantwoord een ministeriële regeling kon laten uitgaan waardoor niet-bewezen technologieën, zoals het watermiststelsel, in geen enkele tunnel meer gebruikt mogen worden.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik wil nog even terug. De minister toont aan dat hij het in mei 2009 eigenlijk al helemaal had gehad met de wetgeving waarvoor hij zelf verantwoordelijk is.

Mijn vraag is nogmaals: waarom komt er dan pas op 31 augustus 2010 een quickscan naar de Kamer?

Minister **Eurlings**: Als mevrouw Dijksma de discussies in de laatste jaren zelf had meegemaakt, dan wist zij dat wij het hierover heel vaak hebben gehad. Ik ben in het reces teruggekeerd om met de gemeente Utrecht te praten. Dat heb ik in Westerhaven gedaan voor Rijkswaterstaat. Ik had nog eens in het reces kunnen terugkeren om de Kamer een brief te doen toekomen. Dat had mevrouw Dijksma misschien bevallen, maar mij wat minder. Op een gegeven moment is de rek er namelijk wel een beetje uit. Het volgende leek mij helemaal niet gek. Ik heb met de gemeente Utrecht afgesproken dat wij aan het einde van het reces, als wij alles hadden

uitgewerkt en de afspraken op papier hadden gezet, gezamenlijk de gemeenteraad en de Kamer zouden informeren.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik kom nu uiteraard vervelend over naar de minister. Ik zal uitleggen waarom ik dit vraag. Het interesseert mij helemaal niet of de minister net voor of aan het einde van het reces de Kamer over deze kwestie had geïnformeerd. Een aantal woordvoerders hebben hem de vraag gesteld waarom wij niet veel eerder op het punt van de landtunnel op de hoogte zijn gesteld van het feit dat hij het daarbij ook helemaal had gehad met de regelgeving en dat het mis zou gaan. Als de minister zegt dat hij zelfs een jaar geleden al zag aankomen dat het waarschijnlijk veel meer dossiers zou betreffen, is het wat pijnlijk om te constateren dat hij kennelijk pas in juni 2010 wist dat het bij Utrecht zo mis zou lopen, dat het zo «in de kluts» zou raken.

Minister **Eurlings**: Dat is niet pijnlijk. Dat is heel bewust zo gegaan. Wij hebben dat in de laatste jaren vaak uitgesproken. In dit soort discussies is het fruikend om over dingen te praten terwijl je niet weet waar je aan toe bent. Wij hebben besloten om voor de tunnel bij Roermond een datum te noemen op het moment dat die hard gemaakt kon worden. Wij moesten eerst weten waarin het venijn zit. Dat lijkt heel simpel, maar dat is het niet. Dit is extreem complex. Wij gaan de complexiteit er nu uitslaan. Ik heb op tal van momenten gemeld dat wij die kant opgaan. Daarover heb ik hier allemaal notulen, keer na keer. Toen wij wisten welke richting wij konden opgaan – ik heb die richting in maart gesignaleerd – hebben wij de definitieve quickscan laten uitvoeren voor de vraag welke tunnels sowieso veilig zijn en wat de tussencategorie is die je extra aandacht moet geven. Vlak voor het zomerreces bleek definitief dat Utrecht «in de kluts» zit. Daarop hebben wij tot in de zomer geprobeerd te beoordelen welke datum ik kan geven. Op basis daarvan voelde ik mij in juli stevig genoeg om als minister een resultaatgarantie af te geven aan de gemeente Utrecht. Dat doet een minister niet snel. Dat is zelf iets wat tegen tal van ambtelijke consignes indruist. Ik wilde een resultaatgarantie geven, omdat de provincie en de stad moeten weten waar zij qua woningbouw aan toe zijn. Ook bij de tunnel bij Roermond hebben wij bewust gezegd: geen data als die niet hard zijn. Eerst de hardheid en dan de communicatie en de maatregelen.

Die maatregelen kan ik nogmaals noemen. In de gezamenlijke verklaring die met burgemeester Wolfsen naar buiten is gebracht, was het voor mij als minister van Verkeer essentieel dat de doorstroming wordt gegarandeerd. Dat heeft ook de burgemeester van Utrecht uitgesproken. Dat is in dit geval mogelijk. Wij kunnen namelijk de weg die langs de tunnel loopt tijdelijk verbreden. Daardoor kan het verkeer zonder problemen verder en kan de tunnel worden afgebouwd. Dat is een groot voordeel en dat maakt het ook wezenlijk anders dan de situatie bij Roermond destijds. Voor de gemeente Utrecht was ook de doorstroming heel belangrijk, omdat men als het stokt geen sluijverkeer over de kleine wegen wil hebben. Voor Utrecht was bovendien de woningbouw in Leidsche Rijn heel erg belangrijk. Begin 2013 moet die woningbouw beginnen. Volgens onze planning zijn wij dan zeker klaar, uiterlijk halverwege 2012. Ik heb echter gezegd dat ik op dit punt ook voor marktpartijen geen enkele onduidelijkheid wil laten bestaan en daarom een resultaatgarantie geef, zwart op wit.

Vervolgens zit je nog met de vraag hoeveel een tijdelijke voorziening zal kosten. Daarop kan ik niet in detail ingaan, want daarover wordt nog onderhandeld. Dat kan enkele tientallen miljoenen zijn. Ik zeg er wel bij dat de kosten-batenanalyse van die tijdelijke voorziening uitermate positief is. Het is dus gewoon een goede investering. Daarbij noem ik even het voorbeeld van de A2 in Limburg, om even bij de regio van de heer Koopmans en mijzelf te blijven. Je hebt vaker dat je wegen een

aantal jaren verbreedt, maar dat je vervolgens een structurele verbreding wilt doorvoeren. Ik kan mij de discussie over de verbreding van de A2 voor 2016 nog goed herinneren. Ook dan kan het een goede investering zijn om de weg tijdelijk te verbreden. Hiermee hebben wij dus geen probleem. Ik moet wel even heel helder zijn, want er is één negatief gevolg voor de automobilist. Als wij geen problemen hadden gehad met het tunnelveiligheidssysteem, was de tunnel volgens de laatste planning rond het einde van dit jaar gewoon afgebouwd. In de nieuwe situatie zal in het eerste kwartaal van komend jaar de vervangende weg naast de tunnel afdoende verbreed zijn. Je zit dus met een aantal maanden waarin er extra overlast kan zijn. In dat aantal maanden zal de verbreding stap voor stap worden gerealiseerd, zodat je niet één grote flessenhals krijgt. Dat is het ongemak dat overblijft. Dat is iets anders dan jarenlang ongemak en helemaal iets anders dan dat er miljoenen verliesuren ontstaan door een teruggang van vijf naar drie rijstroken, zoals ik mensen op televisie hoorde zeggen. Bullshit. Die weg stroomt komend voorjaar gewoon goed door, omdat de weg langs de tunnel dan is verbreed. Het was voor mij heel belangrijk dat wij die heldere afspraak met de gemeente Utrecht hebben kunnen maken.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De minister heeft veel uitgelegd over de tunnel. Wanneer wist hij echter voor het eerst dat het mis zou gaan met de tunnel bij Utrecht? Was dat in mei 2009? Was dat ergens in 2010? Wanneer heeft de minister de gemeente Utrecht geïnformeerd en wanneer heeft hij de Kamer geïnformeerd? Hij heeft verteld wanneer de tunnel klaar zal zijn, maar niet wanneer hij voor het eerst wist dat het mis zou gaan. Dat was de vraag voor mij en enkele collega's.

De **voorzitter**: Ik stel voor om de vragen te bundelen, zodat er een integraal antwoord van de minister kan volgen.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik heb de volgende oplossing. Waarom worden niet snel de in de ogen van de minister noodzakelijke tunnelveiligheidsinstallaties opgehangen in dat ding, zodat wij er doorheen kunnen gaan karren? Waarom is er een tijdelijke oplossing nodig? Ik begrijp dat niet op basis van de nieuwe visie die de minister hier uiteenzet en die eigenlijk wordt gedeeld door een meerderheid van de Kamer.

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter, ik ondersteun uw bundelingsvoorstel. Er is een tijd gesproken over Roermond, maar ik had een vraag gesteld over een andere regio. Die vraag ging niet over de A2, dus ik wacht mijn beurt even af.

De **voorzitter**: Mijnheer Verhoeven, het is goed dat u even wacht. Mevrouw Dijkma wacht ook even af.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb nog geen antwoord gekregen op mijn voorstel, dat door vijf andere fracties is gesteund.

Minister **Eurlings**: Dat komt nog.

De heer **Aptroot** (VVD): Oké, dan wacht ik nog even.

De heer **Sharpe** (PVV): De minister geeft aan dat de extra rijbanen pas in het voorjaar zullen zijn aangelegd. Wij zitten dus met een halfjaar verkeershinder. Mijn vraag luidt als volgt. Wij hebben hier een quickscan van tunnelprojecten, maar is er ook een quickfix? Kunnen wij de tunnel bijvoorbeeld tijdelijk opengooien?

De heer **Bashir** (SP): Het verbaast mij dat de minister in feite zegt: soms is het veiliger in tunnels dan elders op de weg, terwijl hij er toch voor kiest om met deze tijdelijke oplossing aan de slag te gaan. Er zijn alternatieven aangedragen: zorg er maar voor dat de tunnel gewoon opengaat.

De **voorzitter**: Het woord is aan de minister. Het wordt een soort termijn in een termijn. Ik zal er scherp op toezien. Ik verzoek de minister om niet te veel uit te weiden, maar de vragen heel precies te beantwoorden.

Minister **Eurlings**: Het eerste punt is dat wij op tal van manieren hebben gecommuniceerd dat het systeem «ziek» is. Dat geldt niet alleen voor de tunnel bij Utrecht, maar dat geldt ook in het algemeen. Eerder heb ik al gewaarschuwd voor de tunnel bij Maastricht. Als wij daar weer moeilijk gaan doen met systemen, krijgen wij hetzelfde probleem. De wethouder van Maastricht verzocht om simpele systemen en dat heb ik toen in de Kamer toegejuicht. Wij hebben gezegd dat wij het systeem zullen veranderen. Dat heb ik niet alleen zojuist, maar ook vorig jaar al gezegd. De quickscan, die laat zien hoe het nu precies zit met welke tunnel, hebben wij tussen maart en juni van dit jaar laten uitvoeren. Wij hebben gezien dat een en ander voor de tunnel bij Utrecht niet meer te verhelpen is: het nieuwe systeem komt daarvoor definitief te laat. Toen hebben wij met het gemeentebestuur van Utrecht gesproken over de vraag hoe wij hiermee kunnen omgaan. Dat het systeem «ziek» was, was helder. Dat wij in Utrecht niet uit waren op een watermistsysteem, was ook helder. Het watermistsysteem is een van die moeilijke technieken waarover wij hebben gesproken: onbewezen, heel complex, heel storingsgevoelig. Dat systeem gaat eruit in Utrecht en komt er nergens meer in, ook niet in de tunnel bij Maastricht of in de tunnel in de A4-Midden-Delfland. Dat geldt eveneens voor soortgelijke onbewezen technieken. Wij zitten echter nog wel met een ander punt, dat de heer Aptroot aanstipte. Je moet voor automobilisten wel een systeem hebben. Door het zo lang blijven zoeken naar een uniek systeem, waar van alles op en aan moet of juist niet en waar vervolgens nog subaannemers bij betrokken worden, is er nu gewoon géén systeem. Je kunt wel een tijdelijk systeem bouwen, maar dan ben je bijna even lang bezig als met je eindsysteem. Dat is de ellende hiervan, al klinkt het voorstel uitermate sympathiek. Die tunnel is straks gewoon klaar. Er zullen misschien een paar maanden zitten tussen het moment dat de tunnel af zal zijn en het moment dat je de vervangende voorziening helemaal op breedte hebt. Dat zal geen halfjaar duren, zoals de heer Sharpe zegt. Bij Utrecht kun je echter, anders dan bij andere tunnels, het verkeer op volle capaciteit langs de tunnel laten rijden. Daarom was het zo van belang dat wij met het gemeentebestuur van Utrecht tot overeenstemming konden komen. Wij gaan de capaciteit van de huidige weg vergroten. De huidige weg wordt in de laatste jaren dat hij er ligt, verbreed, zodat men via deze brede corridor tussen Utrecht en Amsterdam ongehinderd, zonder flessenhalswerking, langs de landtunnel kan. Dan kan in volle vaart worden doorgewerkt om het systeem zo snel mogelijk af te krijgen. Dat vind ik de beste manier om ook voor Utrecht te garanderen dat de tunnel zo snel mogelijk breed wordt gebruikt. Leuk is het allemaal niet. Dit is een van de tunnels die «in de kluts zit».

Laat ik even snel de A2-tunnel bij Maastricht noemen. Daarover zijn vragen gerezen. De heren Koopmans en De Rouwe hebben hierover vragen gesteld. Ook zal ik snel ingaan op de Coentunnel. Ik zal het kort houden, voorzitter, anders kom ik er niet doorheen. Voor de A2-tunnel bij Maastricht is er een goedgekeurd veiligheidsplan. Dat wordt verder uitgewerkt. De gemeente hecht eraan – net als ik – om de complexiteit te beperken en alleen bewezen technieken te gebruiken. Wij zullen hier niet in dezelfde situatie terechtkomen. Ik garandeer dat en ik kan het ook met een aantal argumenten staven. Ten eerste komen complexe systemen

zoals het watermistsysteem niet meer in tunnels, dus ook hier niet. Daarover hoeft niet meer gediscussieerd te worden; dat gebeurt niet meer na de inwerkingtreding van de ministeriële regeling die ik heb getekend. Aan het einde van dit jaar zullen wij een standpunt hebben ingenomen over de eisen waaraan wij nog wel willen voldoen. Standardisatie klinkt gemakkelijk, maar je moet technisch precies weten wat er wel in moet en wat niet meer. Die slag maken wij aan het einde van dit jaar. De standardisatie zal worden toegepast in de tunnel bij Maastricht. Hoe het moet met de standaardbesturingssoftware zal in 2011 helder zijn. Dat is ook op tijd om het in Maastricht toe te passen. Maastricht zal dus ten volle profiteren van het nieuwe systeem. Ik garandeer hier, for the record, dat in Maastricht geen vertraging door het veiligheidssysteem zal optreden. Dat geldt ook voor heel veel andere tunnels. Een klein aantal tunnels «zit in de kluts» tussen het oude en het nieuwe systeem.

Bij de Coentunnel moeten wij verscherpt opletten. Het is van belang dat bij de aanleg van deze tunnel niets wordt overvraagd, ook niet door de Commissie voor de tunnelveiligheid. Horen de Kamerleden wat ik zeg? Ik zeg het in alle openheid: de Commissie voor de tunnelveiligheid moet hier niet overvragen. De bouwvergunning moet worden verleend. In de tussentijd moeten de problemen worden aangepakt en opgelost. Morgen zal ik de Kamer het schrijven van de directeur-generaal aan het gemeentebestuur van Amsterdam doen toekomen. Wij willen de boel simpeler maken, dus wij moeten niet in het oude systeem, het overgangssysteem, vervallen en wij moeten niet alles toch weer opplussen. Ik zou bijvoorbeeld niet willen dat een extra advies wordt gevraagd van de Commissie voor de tunnelveiligheid voor het verlenen van een openstellingsvergunning. Dat hoeft helemaal niet. Laten wij het vooral niet moeilijker maken dan het is. Dat signaal heb ik in Amsterdam gegeven. Na twintig tot dertig jaar discussie weet ik waar het gemeentebestuur van Amsterdam aan hecht: de Westrandweg en de Tweede Coentunnel. Ik ga er vanuit dat Amsterdam met ons meedenkt en zo veel mogelijk de zoete vruchten van het nieuwe systeem met ons wil smaken.

De **voorzitter**: Ik heb gezien dat de heer Verhoeven een vraag wilde stellen. Heeft hij daar nu nog behoefte aan?

De heer **Verhoeven** (D66): Nee, ik heb geen vraag over de A2, maar wel over een andere regio. Mag ik die vraag nu stellen, voorzitter?

De **voorzitter**: Ja, daarvoor geef ik u nu de gelegenheid.

De heer **Verhoeven** (D66): We zijn inmiddels bijna heel Nederland door, maar de minister is nog niet ingegaan op de A4, terwijl er toch al een heleboel tijd van de beantwoording, die overigens erg duidelijk is, is verstreken. Ik hoop dat de minister nog op mijn vragen wil ingaan. Bij de A4 doet zich eenzelfde situatie voor. Ik vraag de minister of hierover inzichten zijn die op de een of andere manier niet gedeeld worden met de Kamer. Kan het delen van inzichten in de toekomst niet op een veel betere manier gebeuren? Wij willen daar geen rariteiten hebben, want dit is een project dat ook «in de kluts zit». Ik ben heel benieuwd naar de precieze antwoorden van de minister op mijn vragen.

Minister **Eurlings**: Nu kan ik een «zoete» mededeling doen: bij de A4-tunnel Delft-Schiedam zal net als bij de tunnel bij Maastricht geen vertraging optreden met dit systeem. Ik wil heel helder zijn: ook deze tunnel zal ten volle kunnen profiteren van het nieuwe systeem. De tunnel zal voldoen aan de hoge eisen van tunnelveiligheid. Ik heb dat ook met de betrokken gemeentes nadrukkelijk onderlijnd. Het zou ook niet anders kunnen! Ik kan toch niet tegen de wet ingaan wat veiligheid betreft!

Wat is dan de positie van de Commissie voor de tunnelveiligheid? Ik zeg nogmaals: de commissie is zeer gewaardeerd, maar zij kijkt naar het veiligheidsvraagstuk. Als je puur naar veiligheid kijkt, kun je allemaal dingen verzinnen die het nog veiliger maken. Wij moeten echter met elkaar bredere afwegingen maken. Wat kost het? Is het doenlijk? Het grootste gedeelte van de adviezen van de commissie, ook die over de A4-tunnel, nemen wij over. Dank hiervoor dus. Een aantal van de adviezen gaat ons echter te ver. Zo adviseert de commissie zaken die totaal nieuw en bovenwettelijk zijn, zoals een vluchtstrook in de tunnel of vier buizen in plaats van twee, slechts voor de doorstroming. Dat is hyperduur. Dergelijke adviezen ben ik niet van plan over te nemen. De tunnel met twee buizen voldoet aan de wettelijke eisen; de veiligheid is gewaarborgd. Daar kan de Kamer mij op afrekenen. Mede tegen mevrouw Dijkma zeg ik echter: laten wij wel de kerk in het midden houden. «Wij houden vast aan de lijn» is gemakkelijk gezegd, maar het komt er nu wel op aan. De Commissie voor de tunnelveiligheid geeft advies. Sommige zaken nemen wij, met argumentatie, over; andere zaken gaan ons gewoon te ver.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik heb een vervolgvraag.

De **voorzitter**: Nee, nee, er komt straks een tweede termijn. Daar kunt u uw vervolgvraag in kwijt. Mevrouw Dijkma, die net werd aangesproken, maakte mij duidelijk dat zij ook graag nu wil reageren, maar ik verzoek haar om haar reactie te bewaren voor de tweede termijn. De beantwoording van de minister heeft tot nu een kleine twintig minuten geduurd; ik verzoek de minister om binnen vijf minuten af te ronden. Wij gaan waarschijnlijk iets over de afgesproken tijd heen om de Kamerleden de gelegenheid te geven hun overgebleven vragen alsnog te stellen. Gaat dat lukken, minister? Hij is even bezig, dus het antwoord zal ik zelf geven: dat gaat lukken.

Minister **Eurlings**: Ja, dat gaat zeker lukken. Ik keek even of er nog onbeantwoorde vragen zijn, maar volgens mij heb ik de vragen grotendeels beantwoord. Ik aarzel even, omdat er misschien detailvragen van de woordvoerders zijn – ook zeer belangrijk – die ik nog niet heb beantwoord.

De **voorzitter**: Die vegen wij dan in de tweede termijn bij elkaar.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Ik heb een punt van orde. Wij hebben afgesproken dat wij om half negen zouden stoppen. Ik ga ervan uit dat wij ons daaraan houden. Het lijkt mij verstandig dat de minister de vragen die nog niet beantwoord zijn – dat zijn er volgens mij heel erg veel – op korte termijn schriftelijk beantwoordt en dat wij op een ander moment een tweede termijn houden. Het lijkt mij dat wij dan op een veel ordentelijker manier goede keuzes kunnen maken.

De **voorzitter**: Op korte termijn schriftelijk beantwoorden is één ding, maar ik had net voorgesteld om een heel korte tweede termijn te houden. Daar hebt u geen behoefte aan, maar een aantal anderen wel. Wij nemen uw voorstel over, want daarvoor is veel instemming. De vragen waar wij niet aan toekomen zullen dus schriftelijk worden beantwoord. Er komt echter ook een tweede termijn, zodat alle commissieleden in de gelegenheid zijn om in één minuut nog even de meest prangende zaken aan de orde te stellen.

Minister **Eurlings**: Een aantal vragen staat nog open. De heer Aptroot vroeg naar een duidelijk veiligheidsniveau. Het gaat om het vereiste veiligheidsniveau, maar ook om de methodes om dit te behalen. De heer Aptroot heeft gevraagd of wij niet terug moeten naar het Europese niveau. Ik durf de stelling aan dat wij dit probleem kunnen oplossen, ook

als wij op het Nederlandse niveau blijven. Het zit immers in het systeem en de manier waarop wij het georganiseerd hebben: die opdruk, iedere keer meer, iedere keer praten met heel veel geledingen. Dat moet nu gewoon strak getrokken worden. Ik zeg toe dat ik zal kijken of wij terug kunnen naar het Europese niveau en dat ik zal kijken wat dat zou betekenen. Wij mogen niet onder het Europese niveau komen; dat zou ik ook echt niet willen. Dat wil de Kamer vast ook niet, want dat blijft altijd een risico.

Mevrouw Dijkma vroeg naar een taskforce. Ik ben het met mevrouw Dijkma eens. Het woord «taskforce» – het lijkt misschien Haags gebrabbel – staat ook in de brief. Ik heb met mijn bijdrage willen duidelijk maken dat ik dit geenszins «wollig» zal oppakken. Wij hebben genoeg gepraat en geanalyseerd; de komende maanden is het tijd om door te pakken. Dit nooit meer! Ik wil niet dat mijn opvolger met dit soort ellende wordt geconfronteerd. Ik kan nog heel veel antwoorden geven, maar ik sluit mij aan bij wat werd voorgesteld, namelijk een schriftelijke beantwoording van alle openstaande vragen. Dat zal ik met spoed doen.

De **voorzitter**: Kan de minister voor het gemak kort aangeven om welke vragen het gaat?

De heer **Verhoeven** (D66): Nee, dat hoeft niet.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Dat kunnen wij in de procedurevergadering bekijken.

De **voorzitter**: Goed, dat pakken wij dan in de procedurevergadering wel op.

Ik wil nog een kleine tien minuten nemen. Dat moet genoeg zijn om alle commissieleden in één minuut de kans te geven om kort hun punten aan de orde te stellen. Wat overblijft, zal schriftelijk beantwoord worden.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Gezien de tijd is het onvermijdelijk, maar het is natuurlijk niet helemaal bevredigend dat wij het overleg in de tijd moeten doorschuiven. Ik hoop dat dit uitstel niet te lang zal duren.

Ik ben nog niet volledig overtuigd door wat de minister heeft gezegd over de lessen die zijn getrokken uit het A73-tunnelproject. Ik denk daarbij vooral aan het moment waarop men echt in beweging is gekomen en aan de wijze waarop de informatievoorziening aan de Kamer is verlopen. De Kamer heeft de minister in mei gerappelleerd; in juni hebben wij een uitstelbrief gekregen; eind juni hebben wij ook nog bij elkaar gezeten. Er had best een moment gezocht kunnen worden om een en ander uit te wisselen, maar dat laat ik voor het moment maar rusten.

Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag naar de kosten en de garantstelling. Dat is geen detailvraag, maar een vrij belangrijke vraag. Ik ben ook nog niet overtuigd van het alternatief dat de minister voorstelt. Ik wil een goede afweging kunnen maken tussen deze mogelijkheid en de alternatieven. Daarover krijg ik graag meer informatie.

Een aantal andere projecten is snel langsgekomen. De minister heeft over een paar daarvan gezegd dat er geen vertragingen zullen zijn. Ik wil graag dat de minister de gewone projecten die in de quickscan worden beschreven – dat zijn er een stuk of acht – een voor een met ons doorneemt; dat mag in een brief. Hij kan dan per project duidelijk maken wat de stand van zaken is: geen vertraging, misschien wel wat vertraging, eventuele kosten. Ik wil gewoon helder hebben wat daar aan de hand is.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik heb een alternatief genoemd: stel de tunnel alleen open voor personenauto's. Daarvoor hoef je geen extra banen aan te leggen of tientallen miljoenen uit te geven. Het antwoord

«dat kan niet, want er is geen systeem» is mij veel te simpel. Als er alleen personenauto's door de tunnel gaan, is volgens mij een heel simpele beveiliging mogelijk met een paar camera's. Dit ligt heel anders dan bij een route voor gevaarlijke stoffen, zoals die door de Swalmen- en Roertunnel. Ik wil daar een gedegen antwoord op hebben, anders wil ik een uitspraak van de Tweede Kamer. Ik wacht het antwoord van de minister af. Ik vind dit heel vervelend, want ik denk echt dat de tunnel nu open moet en kan.

Ik ben wel positief over het feit dat de bevoegdheid om te beslissen nu duidelijk bij één overheid, het Rijk, komt te liggen, al kan het aan de late kant zijn. Ik ben blij dat er standaardisering komt en dat wij kijken of wij onze bestaande wetgevingseisen niet moeten inruilen voor die van Europees niveau. Deze lijn – hij komt wellicht te laat, maar ik wil vooral vooruit kijken – spreekt de VVD zeer aan.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Ik neem de resultaatgarantie die de minister ons gegeven heeft voor het deze keer wel op tijd openstellen van de tunnel maar als een schuldbekentenis. Ik heb nog geen antwoord gekregen op mijn voorstel van een maximumsnelheid van 80 km/u. Het leed van de automobilist is aan de orde geweest; hij moet door kunnen karren. Er moet echter een balans zijn met het leed van de omwonenden. Ik denk daarbij aan geluidshinder en een lagere luchtkwaliteit. Een maximumsnelheid van 80 km/u zou een heel goede oplossing zijn: dan kunnen de automobilisten doorrijden en hebben de omwonenden nog een zekere levenskwaliteit.

Ik heb ook geen antwoord gekregen op mijn opmerking over de derde rijstrook. Ik sluit mij voor de tweede keer aan bij de woorden van de heer Aptroot: ook de fractie van GroenLinks wil graag een veel beter onderbouwd antwoord op de vraag waarom er geen mogelijkheid is om in elk geval het personenverkeer in de tussentijd door de tunnel te laten gaan.

De heer **Sharpe** (PVV): Voorzitter. Ik ben het absoluut eens met de heer Aptroot. Wij moeten kijken naar mogelijkheden voor een quickfix om de tunnel open te gooien, op welke manier dan ook. Ik wil de minister een suggestie doen. Het gaat erom om van A naar Beter te komen: zo snel mogelijk van Utrecht naar Amsterdam. De komende zes maanden – de minister zei zelf drie maanden – zullen wij natuurlijk hinder ondervinden bij de tunnel. Ziet de minister mogelijkheden om deze hinder te compenseren door eventueel de snelheid op het vijfbaanstraject van Utrecht naar Amsterdam te verhogen naar 130 km/u, uiteraard met matrixborden? Dan zijn wij in ieder geval toch sneller op de plek van bestemming. Goedkoop en heel makkelijk.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Ik dank de minister voor de gegeven antwoorden. Ik heb drie puntjes. Ten eerste stel ik voor dat de minister in het schriftelijk antwoord een schema opneemt met de data waarop de regering wetsvoorstellen zal doen om de nationale koppen te slopen en om de positie van de minister ten opzichte van lagere overheden te versterken zodat wij dit soort dingen niet meer krijgen. Ten tweede vind ik dat de minister de mogelijkheid moet aangrijpen om met een simpeler systeem de tunnel eerder open te zetten. Bij de A73 heb ik hiervoor drie overleggen nodig gehad; het zou fijn zijn als het er nu maar een is. Hij moet niet met ingewikkelde constructies gaan werken. Ik geloof daar niet in. Ook als dit tegen de zin van het gemeentebestuur van Utrecht is, verzoek ik de minister toch eens te kijken of dit mogelijk is. Ten derde heeft de minister zo vaak de Commissie voor de tunnelveiligheid hoog gewaardeerd, dat zij maar beter kan stoppen met haar werkzaamheden.

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. Ik ben ontzettend blij dat de minister heeft gezegd dat hij het aanbesteden anders zal aanpakken. Hij wil het als het ware ontclusteren, want opknippen mag niet. Daardoor komen niet alleen grote partijen met lage kwaliteit aan bod, maar ook en vooral goede partijen met expertise. Ik ben daar heel blij om. Ik hoop dat de minister mijn «vertaling» kan bevestigen.

Ik ben ook blij met de centrale, gestandaardiseerde aanpak. Ik vind echter wel dat de Tweede Kamer nog beter dan nu het geval is, moet worden geïnformeerd. Ik hoop dat de minister daarover nog iets kan zeggen. Als de aanpak inderdaad centraal wordt, krijgen wij een doorrijdende trein. Als het nodig is, moeten wij daar wel «stop» tegen kunnen zeggen. De minister heeft gezegd: ik respecteer de Commissie voor de tunnelveiligheid. Ik ben echter erg blij dat ik niet in die commissie zit. De commissie schrijft in haar brief dat de oplossing voor de problemen met de A4-tunnel niet veilig is en aan een heleboel voorwaarden niet voldoet. De minister zegt echter net dat het volstrekt veilig is, dat er niets aan de hand is en dat de tunnel ook nog eens op tijd klaar zal zijn. De commissie kan dan per morgen wel stoppen met haar taken. Als een commissie zo behandeld wordt, is dat bijna zorgelijk. Schaft de minister de commissie af, of gaat hij met de commissie verder en neemt hij haar dan serieus? Kan de minister de planning voor de A4-tunnel geven? In de quickscan staan immers enkele passages waardoor bij mij vertragingen ontstaan. De minister heeft gezegd dat er geen vertraging zal zijn, dus misschien kan hij nog even de planning geven.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. Ik vind het een enigszins ongemakkelijk debat, omdat de minister een uitstekende woordvoerder van de oppositie zou zijn tegen zijn eigen wetgeving. Het punt is dat hij er als minister wel zelf verantwoordelijk voor is. Dat maakt dat veel van de opmerkingen die hij gemaakt heeft in een iets ander licht gezien moeten worden. De vlucht naar voren is niet altijd de beste weg.

Ik wil de minister drie punten meegeven. Mijn eerste punt betreft de kosten. De minister zegt dat de kosten van het alternatief dat hij aangeboden heeft nog niet exact berekend zijn. Hij schat in dat het gaat om enkele tientallen miljoenen. Vervolgens zegt hij dat op basis van een maatschappelijke kosten-batenanalyse helder is dat het altijd de moeite waard is. De minister zal dan vast wel bereid zijn om deze MKBA met de Kamer te delen, zodat zij de waarde van de berekening kan zien.

Misschien kunnen wij dan in de nadere uitleg zien hoeveel miljoenen het alternatief precies gaat kosten. Als de minister weet dat het de moeite waard is, heeft hij waarschijnlijk wel meer dan een «wild guess» van het uiteindelijke bedrag dat hij zal moeten betalen.

Mijn tweede punt is dat ik in beeld gebracht wil zien waarom andere alternatieven niet kunnen. Daarin sluit ik mij aan bij de woorden van mijn collega's. Ik hoop dat de minister dat kan beargumenteren.

Mijn derde punt betreft een beetje het motto «de vlucht naar voren». Als wij op een avond opeens de Europese koppen van onze wetgeving afhaken, dan wel de regio's buiten spel zetten, wat zijn daarvan dan de consequenties? Ik wil deze graag in beeld hebben. Ik kan mij heel goed voorstellen dat er inhoudelijk redenen toe zijn om zo te handelen, maar dat moet dan wel op basis van argumenten gebeuren en niet omdat wij nu in een netelige situatie zitten waarbij het misschien handig is om met veel dadendrang iets te roepen waar wij wellicht over een paar jaar spijt van krijgen.

De heer **Dijkgraaf** (SGP): Voorzitter. Ik zal met dat laatste beginnen. Ik ben op zichzelf blij met de tendens die ik proef naar het rationaliseren van het opplussen. Ik heb daarover ook vragen gesteld bij andere thema's. Het zou inderdaad goed zijn om dat beargumenteerd te doen en niet naar aanleiding van een enkel geval. Ik zou graag zien dat een rationalisatie van

het risicoproces over de verschillende thema's heen plaatsvindt. Dat zou een hoop ellende kunnen schelen.

Zoals vele anderen sluit ik mij korthedshalve aan bij de woorden van de heer Aptroot, dus ik denk dat er wel voldoende steun is voor het serieus bekijken van de alternatieven.

Ik wil graag een uitgebreid antwoord op de vraag naar de expertise van Rijkswaterstaat, niet als een verwijt, maar meer als een algemeen probleem van overheden die bij bijna elke aanbesteding te weinig kennis hebben ten opzichte van partijen in de markt, waardoor het vaak fout gaat. Moeten wij dat niet eindelijk eens anders organiseren?

Ook ik vind het een bijzonder blijk van kunnen dat de minister zegt dat de kosten-batenanalyse positief uitpakt terwijl hij niet weet wat de kosten zijn!

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Net als een aantal collega's vind ik de beantwoording van de minister niet echt voldoende. De heer Aptroot heeft een suggestie gedaan, ik heb een suggestie gedaan. Mijn voorstel betreft de mogelijkheid van drie rijstroken in het midden van de tunnel. Ik vind dat de minister alle alternatieven op een rij moet zetten. Hij moet samen met de burgemeester van Utrecht en anderen om de tafel gaan zitten. Hij moet de alternatieven onderzoeken om te kijken wat mogelijk is om de tunnel toch te openen zonder extra kosten te maken, wat de minister van plan is. Daarvan moeten wij op de hoogte worden gesteld. Volgens mij kan het echt anders worden aangepakt en opgelost, zonder kostenoverschrijding.

Hetzelfde verhaal geldt voor de tunnel in de A4. Zoals de burgemeester van Utrecht zich verantwoordelijk voelt voor de veiligheid in de A2-tunnel, zo voelt de burgemeester van Schiedam zich verantwoordelijk voor de veiligheid in de A4-tunnel. De minister heeft een bestuursovereenkomst gesloten met de gemeenten Schiedam, Midden-Delfland, Vlaardingen, Delft en andere partijen. Daarin staat volgens mij de vraag centraal of de veiligheid van de tunnel in de A4 gewaarborgd is. De minister zou in ieder geval niet tot aanbesteding moeten overgaan zolang er niet genoeg duidelijkheid is over de betaalbaarheid en de veiligheid van de tunnel. Waarom zegt hij dat niet? Ik neem aan dat mijn andere vragen schriftelijk worden beantwoord.

De **voorzitter**: Ik denk dat de minister in ongeveer vijf minuten kan antwoorden. Ik denk dat er een modus voor is om dat te doen.

De heer **Aptroot** (VVD): Er is zo veel gevraagd! Dat kan niet in vijf minuten beantwoord worden.

De **voorzitter**: Nee, ik heb net gezegd: ik denk dat er een modus voor is om dat te doen. De minister zal nu een voorstel doen. Daarna kunt u ermee instemmen of niet.

De heer **Aptroot** (VVD): Mijn punt van orde is dat de minister alles schriftelijk beantwoordt en dat wij nu afspreken wanneer wij de antwoorden zullen ontvangen. Dat hoeft niet morgenochtend voor tien uur; ik begrijp ook wel dat dit niet zal lukken. Misschien is het einde van deze week of desnoods het begin van volgende week een goed moment? Het uitstel is er nu toch. Dan kunnen wij bijvoorbeeld aanstaande dinsdag bepalen hoe wij hiermee verder gaan.

De **voorzitter**: Het komt een beetje neer op het voorstel dat ik net deed, maar de minister vroeg om iets meer tijd om dit even toe te lichten.

Minister **Eurlings**: Als ik drie of vier minuten krijg, kan ik een aantal vragen nu al beantwoorden. Een aantal schriftelijke dingen zal iets meer tijd vergen. Anders schuift alles op. Ik heb misschien drie minuten nodig.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik heb een punt van orde. Ik vind het een uitstekend voorstel, mits de vragen die hier wel beantwoord zijn, maar niet naar tevredenheid beantwoord zijn, niet wegvallen uit de schriftelijke beantwoording.

De **voorzitter**: Nee, ik zal erop toezien dat dit niet gebeurt. De Kamer is nu tevreden met dit voorstel. De minister krijgt een paar minuten om het toe te lichten, maar de Kamer zal sowieso een brief krijgen.

Minister **Eurlings**: Ik zal deze zorg direct wegnemen: alle antwoorden die ik nu geef, zal ik de Kamer ook nog schriftelijk doen toekomen. Het voorstel van de heer Aptroot klinkt uitermate sympathiek. Als het zou kunnen, zou ik het onmiddellijk doen; daar zou mij veel aan gelegen zijn. Je kunt echter geen auto's door de tunnel laten rijden zonder veiligheidssysteem; ook voor personenauto's heb je een systeem nodig. Men wilde een heel moeilijk systeem, maar er is geen ander systeem dan dat in aanbouw. Ik zal proberen schriftelijk, met onderbouwing, aan te geven waarom wij denken dat het bouwen van een tijdelijk systeem geen goed alternatief is. Je moet dan namelijk voor automobielen een apart systeem bouwen. Dat duurt ook heel lang. Ik wil het netjes uitschrijven om te kijken of wij samen ergens uit kunnen komen. Het voorstel van de heer Aptroot klinkt heel sympathiek, maar ik ben bang dat het in de praktijk heel veel extra energie vergt. Dat tijdelijke systeem moet immers ook worden gemaakt; dan heb je twee systemen na elkaar. Ik denk dus dat het tijdelijk verbreden van de weg die er nu al ligt een veel eenvoudiger oplossing is om problemen te voorkomen. Ik ga hier serieus op in, dus ik zal dit de commissieleden uit en te na schriftelijk doen toekomen; ik wil hen graag overtuigen op basis van een nadere onderbouwing.

Een maximumsnelheid van 80 km/u lijkt mij niet nodig. Ik heb net gezegd dat wij het met dynamische snelheden wat sneller willen hebben waar het kan. Dat past binnen deze tijdgeest. Vertragen naar 80 km/u lijkt mij iets voor een provinciale weg en minder voor een snelweg. Dat is hier echt niet nodig. Wij voldoen aan de voorwaarden. Ik meen dat dit voorstel een onnodige flessenhals creëert.

Laat ik nog iets zeggen over de Commissie voor de tunnelveiligheid. Ik heb waardering voor de kennis die men in het geweer brengt en dat meen ik serieus. Als ik waardering uitspreek, dan meen ik dat. Er worden ook vaak goede voorstellen gedaan. Ten aanzien van de A4-Midden-Delfland hebben wij een aantal voorstellen kunnen overnemen. Maar wij kunnen niet alleen naar veiligheid kijken. De commissie heeft voorstellen gedaan om in de tunnelbak hetzelfde veiligheidsniveau als in een echte tunnel te hanteren – namelijk tien keer zo hoog als op een normale weg, grosso modo gezegd, – en om vier tunnelbuizen te gebruiken in plaats van twee, wat wettelijk helemaal niet nodig is. Dan moet ik zeggen: sorry, bedankt voor het advies, maar wij doen het niet!

Ik vind dus dat je in de toekomst, als standaardisering heeft plaatsgevonden, van tevoren moet weten wat nodig is en wat niet. Dat lijkt mij uiteindelijk een veel helderdere lijn. Van tevoren helderheid hebben, daar wil ik naartoe! Dat moet dus op een andere manier dan nu. Ik voel wel mee met de heer Koopmans, die opmerkte dat wij een en ander moeten strak trekken en niet iedere keer weer ellenlange discussies moeten voeren.

De meeste voorstellen voor de A4-tunnel heb ik overgenomen. Ik heb daarover ook contact gehad met de burgemeester van Schiedam toen ik het tracébesluit tekende. Wat een prachtig moment na 50 jaar! Dat mocht ook wel een keer, zou ik zeggen! Laten wij nu vooral doorgaan, zeker nu

het gemeentebestuur van Schiedam ook voor het tracé is. Dat heb ik zeer gewaardeerd, want dat is wel eens anders geweest. Deze groene snelweg moet toch iedereen hier tot vreugde stemmen! Die tunnel is gewoon veilig, punt uit! Wij hoeven niet steeds verder te gaan. Goed is goed en gek is gek. Ik trek nu gewoon de streep tussen goed en gek. Wij hebben hierin allemaal een stuk verantwoordelijkheid, ik sowieso. Daar loop ik nooit voor weg. Ik heb geprobeerd een goed minister te zijn deze jaren. Als je met zoiets wordt geconfronteerd, moet je het ook oplossen. Dat is niet zo gemakkelijk als het lijkt. Als ik het drie jaar geleden had kunnen oplossen, dan had ik dat gedaan. Je moet eerst zien wat het probleem is en hoe standaardisering bereikt kan worden. Dat is niet gemakkelijk, want wat is de goede standaard? Als er ooit een ongeluk gebeurt, moet je achteraf kunnen zeggen: wij hebben de goede lijn getrokken. Iedereen is verantwoordelijk. De wetgeving die vroeger is gemaakt, is niet adequaat; zij is te complex gemaakt. Ik ben aangenomen om het op te lossen en zolang ik hier zit, zal ik proberen dat te doen. Genoeg gepraat en gelamenteerd, nu pakken wij door! Wij moeten ook doorpakken als het moeilijk wordt. Er zal best een keer gepiept worden: ja, maar vroeger mochten wij overal over meepraten voor ieder systeem. Nu besluiten wij echter wat goed is en wat «too much» is. Die lijn moeten wij met elkaar trekken.

Dan kom ik op de kosten-batenanalyse van de tijdelijke voorziening. Wij zijn nog aan het onderhandelen over de precieze kosten. Ik schat de kosten op enkele tientallen miljoenen. «Enkele» tientallen miljoenen, dat is beperkt; het gaat niet om heel veel tientallen miljoenen. De baten zijn echter heel groot. Er komt een prachtige weg met twee keer vijf banen, waar de Volkskrant in superlatieven over schreef. Wat was dat mooi! Ik heb nog nooit met zo veel plezier een artikel gelezen! Wij moeten nu ook wel ten volle de vruchten van die brede weg kunnen plukken. Als er geen flessenhals ontstaat en de auto's gewoon kunnen doorrijden, zijn de baten heel groot. Of het nu iets meer of iets minder kost, ik ben ervan overtuigd dat de baten uitermate groot zijn. Die stelling durf ik wel aan. De concrete kosten, tot op de punt en de komma nauwkeurig, kan ik pas geven als de onderhandelingen zijn afgerond.

Kort en goed, de Kamer zal tal van dingen schriftelijk ontvangen. Ik ben wel blij dat ik iedere zorg over de A4-tunnel en de tunnel bij Maastricht heb kunnen wegnemen. Ik garandeer dat dit soort tunnels op tijd klaar zullen zijn. Slechts enkele tunnels «zitten in de kluts», de A2-landtunnel voorop. Ik ben echter blij dat wij het probleem daar op een goede manier kunnen oplossen door de weg naast de tunnel te verbreden.

De **voorzitter**: Ik dank de minister en zijn ambtenaren voor de beantwoording tot op dit moment. De volgende toezeggingen zijn door mij genoteerd:

- de Kamer zal op 15 september de brief van de dg van Rijkswaterstaat aan het gemeentebestuur van Amsterdam over problemen met de vergunningverlening voor de Tweede Coentunnel in afschrift ontvangen;
- de minister zal in de evaluatie van de wet- en regelgeving voor tunnelveiligheid ook onderzoeken wat de plussen en minnen zijn van het beperken van de voorschriften tot het Europese niveau;
- een verzamelopdracht: de minister zal de nog openstaande vragen uit het AO op korte termijn schriftelijk beantwoorden. Dat zijn de vragen uit zowel de eerste als de tweede termijn van de Kamer.

Vanzelfsprekend zal de minister de notulen ontvangen. Ik dank allen voor hun aanwezigheid.