

Vergaderjaar 2010–2011

29 296

Tunnelveiligheid

Nr. 23

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 29 juni 2011

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹ heeft op 24 mei 2011 overleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 15 maart 2011 betreffende wetgeving m.b.t. tunnelveiligheid (29 296, nr. 20);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 23 mei 2011 betreffende de tweede kwartaalrapportage A2 Leidsche Rijn Tunnel en tijdelijke bypass (29 296, nr. 22).**

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

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

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

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkma (PvdA), Van Gent (GroenLinks), Snijder-Hazelhoff (VVD), voorzitter, Slob (ChristenUnie), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Jansen (SP), Koppejan (CDA), Graus (PVV), Ouwehand (PvdD), De Rouwe (CDA), Bashir (SP), De Mos (PVV), Van Tongeren (GroenLinks), Monasch (PvdA), Van Dekken (PvdA), Dijkgraaf (SGP), Van Veldhoven (D66), Koolmees (D66), ondervoorzitter, De Jong (PVV), Huizing (VVD), Leegte (VVD) en Van der Werf (CDA).

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

Voorzitter: Koolmees
Griffier: Israel

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Aptroot, Dijkema, De Jong, Koolmees, Koopmans, Slob, Verhoeven

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

De **voorzitter**: Goedemiddag. Aan de orde is het algemeen overleg tunnelveiligheid. Afsproken is een spreektijd in eerste termijn van vier minuten per fractie, met een lichte uitloop voorvrolijkheid, en maximaal twee interrupties per fractie.

Om te beginnen geef ik het woord aan de heer Koopmans, namens de fractie van het CDA.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Ik dank de minister voor het feit dat zij ons een aantal brieven heeft gestuurd. Er zijn echter nog wel wat onduidelijkheden. Bij de tunnelproblematiek zijn een paar onderwerpen van belang: de verantwoordelijkheid, de normstelling, de opleidingen en de vraag hoe het komt dat we standaarden implementeren en het vervolgens toch duurder wordt en langer duurt.

Als eerste heb ik het over de verantwoordelijkheden. Mijn fractie vindt het terecht dat de minister de vergunning zelf moet afgeven. We hebben dit in een motie verwoord. Uit de brief wordt dit niet helemaal duidelijk; daarin lijkt iets dubbels te zitten. Wij vinden dat de minister de vergunning moet verlenen. Bij die vergunningverlening en in het gehele traject van ontwikkeling, ontwerp etc. is het van belang dat de minister contact heeft met de burgemeester. Dat lijkt ons de verstandigste manier van werken. Het contact zou eventueel ook met burgemeester en wethouders kunnen zijn. Dit punt zien wij graag opgenomen in de wet. Deelt de minister deze opvatting?

Mijn volgende punt betreft de normstelling. Professor Horvat, die we uitgenodigd hadden voor de hoorzitting, sprak over normen die binnen de tunnel strenger zijn dan daarbuiten. Dit lijkt de CDA-fractie totaal onlogisch. Wij vragen de minister of zij dat eens is met ons en met Horvat. Zou dat betekenen dat die normen veranderd worden?

In het kader van de normstelling is het ook van belang om te bezien waarom wij gemeentelijke tunnels van geringere omvang ook onder de tunnelwet en de vergunningsnorm laten vallen. Dat is toch een nationale kop op een Europese richtlijn? Waarom sluiten we niet aan bij de Europese norm?

Dan het punt van de opleidingen. Het was interessant om te zien dat bij de hoorzitting «bouwsectorbreed», dus door wie er dan ook aan tafel zat, werd gezegd dat de opleidingen moeten worden verbeterd en dat Nederland niet vooroploopt op het gebied van kennis. Dit was overigens ook het enige punt waarover de deskundigen het eens waren. Wat vindt de minister? Wil zij een bijdrage leveren aan het verbeteren van de opleidingsstructuur?

Dan kom ik op het belangrijkste punt. Op een verzoek van mijn fractie om te kijken hoe de nieuwe wet tunnelveiligheid werkt, antwoordt de minister dat zij een nieuwe standaard gaat implementeren. Het is de CDA-fractie niet duidelijk waarom – laat ik het maar eerlijk zeggen: wij vinden het zelfs onbestaanbaar dat – nu de minister voornemens is om de nieuwe standaard waarom we al jarenlang roepen te implementeren, zij ons schrijft – ik zou bijna zeggen: doodleuk – dat de aanleg van drie tunnels langer gaat duren en meer gaat kosten. Ik ben maar een simpele boerenjongen met een boerenverstand. We praten er al jarenlang over dat we het simpeler willen maken. Nu dat gebeurt, zegt de minister dat het langer gaat duren en meer gaat kosten. Dat geloof ik niet, dat snap ik niet

en ik moet bekennen dat ik het ook niet helemaal vertrouwd. Het zal toch niet waar zijn dat er misschien al tekorten of overschrijdingen waren en dat de minister dacht: de Kamer is toch bezig met tunnelveiligheid, hup, ik gooi het in de brief, dan ben ik dat vuiltje kwijt! Dat kan toch niet waar zijn? Hoe kan het zijn dat de minister in het geval van de tweede Coentunnel, de combitunnel Nijverdal en de A2-tunnel Maastricht deze overschrijdingen heeft moeten concluderen? Hoe kan dit, zeker in het laatste geval? Voor de A2-tunnel Maastricht is immers nog geen schop de grond in gegaan en we spraken al over de standaard voordat er überhaupt werd aanbesteed. Wij begrijpen het niet en wij zijn erg benieuwd naar het antwoord van de minister.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. Ik zou haast zeggen: daar gaan we weer. Dit is een moeilijk dossier, dat ik gekscherend weleens «tunnelgate» heb genoemd. Mijn indruk is echter wel dat deze minister in ieder geval een poging doet, middels haar brief van 15 maart, om datgene wat de afgelopen jaren onvoldoende is opgepakt, nu met wat meer schwing en vaart alsnog op te pakken. De vraag is alleen of dat de juiste weg is. Wat voor wetgeving heeft de minister precies voor ogen? In haar brief van 15 maart kondigt zij aan om nog deze zomer een wetsvoorstel naar de Raad van State te sturen. Daarin trekt zij de regie naar zich toe. Dit klinkt goed; het is immers belangrijk dat zaken niet over te veel schijven lopen. Lokale bestuurders houden echter wel een bepaalde verantwoordelijkheid, al is het maar in de beleving van hun burgers, voor veiligheid op de weg. Als er een calamiteit is, is de burgemeester snel in beeld. Wil de minister uit de doeken doen waar en op welke wijze er in het wetsvoorstel nog inspraak is voor de lokale overheden over de veiligheid op die wegen waarvoor zij een medeverantwoordelijkheid voelen? De minister mag best weten dat wij het prima vinden dat de regie naar het departement wordt getrokken.

Dan kom ik op het punt van de normstelling. Ik ben het eens met de heer Koopmans dat Nederland er vaak een handje van heeft om Europese richtlijnen nogal uitbundig uit te voeren. Wij zijn in Europa vaak het braafste jongetje van de klas. Dat leidt ertoe dat er soms koppen op wetgeving komen die niet altijd een bijdrage leveren aan snelle besluitvorming. Toch moet ooit iemand verzonnen hebben dat die kop er kwam. Heeft de minister geanalyseerd waarom dat is gebeurd? Over wat voor zaak hebben we het dan precies? Is de minister ervan verzekerd dat we er gemakkelijk van af kunnen? Als dat zo is, krijgt zij absoluut de steun van mijn fractie, maar we willen het wel graag bijhouden.

Ik sluit mij aan bij de opmerking van de heer Koopmans over de opleidingen. Een van de problemen die in de hoorzitting naar voren kwam, is dat de technische expertise en het projectoverzicht in totaliteit ontbreken in Nederland. Er zijn maar weinig mensen die het geheel kunnen overzien. Overigens bleek ook dat de deskundigen op dit punt uitblonden in het met elkaar oneens zijn. Dat maakt het niet gemakkelijker, ook niet voor politici, om een goed evenwicht te vinden. Toch vraag ik de minister of zij bereid is om met haar collega van OCW te kijken of er instellingen voor hoger onderwijs zijn die iets kunnen betekenen op het punt van veiligheid en techniek bij de wegenbouw en tunnels.

Mijn laatste punt betreft de kosten. We hebben al tientallen miljoenen extra uitgegeven aan de bypass bij de A2 en de problematiek bij de A73. Ook in de brieven die we nu krijgen, blijft onhelder wat de totale schade is. Ik neem aan dat de minister daar een beeld van heeft, al was het maar omdat zij vermoedelijk die schade zal moeten verwerken in haar begroting, wellicht al in de Voorjaarsnota. Ik heb begrip voor haar onderhandelingspositie met het veld, maar toch vind ik dat de Kamer recht heeft op kennis, niet alleen over de nu genoemde projecten maar ook over de projecten die er nog aankomen. Van die laatste categorie heeft zij immers ongetwijfeld een inschatting gemaakt. Hoeveel miljoen

lopen we mis? En, ook een belangrijk punt, waar haalt de minister die miljoenen vandaan? Je moet er toch niet aan denken dat door al die tegenvallers al die mooie beloftes – ik kijk even naar de heer Aptroot naast mij – over de aanleg van extra wegen, die de coalitie zo voortvarend heeft gedaan en waarmee het land blij is gemaakt, zomaar niet door zouden kunnen gaan ...

De heer **Aptroot** (VVD): Dat zou vreselijk zijn!

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Het is belangrijk dat de minister ons ook op dit punt op de hoogte stelt van de feiten.

De heer **Koopmans** (CDA): Is mevrouw Dijksma van mening dat we ook nadere informatie zouden moeten krijgen over het verhaal van de mogelijke extra kosten voor de A73-tunnel? Die vraag ben ik zojuist vergeten te stellen ...

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Soms is het prima om op een dergelijke manier, over de band – «carambole» heet dat – toch nog even iets in te koppen. Ik vind het een heel verstandige vraag. Ik heb het inderdaad over alle wegen, ook de wegen die niet in de brief van 15 maart staan maar waar eventueel wel tunnelproblematiek te verwachten is. In een eerder verslag, immers, hebben we maar liefst acht projecten zien langskomen waar potentieel schade is. Dat aantal lijkt nu wat minder te zijn, maar we moeten wel het naadje van de kous weten.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. We hebben het vandaag over de erfenis die de Kamer en de minister op hun respectieve bordje hebben gekregen. Ik begin waar zojuist het een-tweetje tussen de heer Koopmans en mevrouw Dijksma eindigde, namelijk met de Roer- en Swalmentunnel in de A73. We hebben al eerder kennisgenomen van heel veel, vele tientallen miljoenen, extra kosten. Nu wordt achteloos gemeld dat daar nog eens 15,5 mln. bij komt. Ook ik vind dat daarover een verklaring moet komen. In de op zich goede brief van de minister lezen wij dat de Tweede Coentunnel, het combiplan Nijverdalen en de A2-tunnel Maastricht allemaal ongeveer een jaar zijn vertraagd. Dat kost 55 mln. tot 150 mln. extra. Tussen de laagste en hoogste raming zit dus ruim 100 mln. Ik wil hierover meer weten. Ook wil ik weten wanneer het einde in zicht is. De tunnels lijken langzamerhand financieel bodemloze putten te worden. Mijn fractie heeft daar grote moeite mee.

Wij zijn wel blij dat een aantal waanideeën gelijk maar opzij is gezet. De vorige minister is daarmee al begonnen. Een voorbeeld is het idee van de Commissie tunnelveiligheid dat de A4 bij Schiedam-Vlaardingen nog veiliger en mooier dan waar ook ter wereld zal zijn als we er in plaats van twee tunnelbuizen met vier rijstroken toch maar vier tunnelbuizen met twee rijstroken van maken. Als ze echt consequent waren geweest, hadden ze gepleit voor acht tunnelbuizen met ieder één rijstrook en iedere tunnel een eigen vluchtpad en vluchtstrook. Dat is natuurlijk wel heel veilig, maar ook onwerkbaar.

We moeten terug naar een beetje verstandig beleid en simpelweg ons gezonde verstand gebruiken. Op dat punt zitten er goede aanzetten in de brief. Wij zijn het in grote lijnen eens met het voornemen van de minister om de regie voor tunnelveiligheid naar het landelijk niveau te halen en veiligheidsnormen vast te stellen. Daar hoort een bepaalde standaarduitrusting bij. Ik neem aan dat je die per project min of meer zo uit de lade kunt trekken.

Eén adviseur vinden wij prima. De kennisfunctie wordt belegd. Wij hadden gedacht dat de openstellingvergunning het einde is van het traject waarover de regering de regie heeft. Wat ons wel opvalt, is dat het nu toch terechtkomt bij de gemeenten. Dat is wat anders dan we eerder

hebben vastgelegd in een motie waarnaar de heer Koopmans verwees. Wij dachten dat dat zou gebeuren.

De heer **Verhoeven** (D66): De VVD heeft voortdurend bij allerlei onderwerpen de mond vol van het woord «decentralisatie». Alles moet naar de lagere overheden toe, want dat is de plek waar burgers en bestuurders elkaar ontmoeten en waar de beste beslissingen genomen kunnen worden, op maat van de samenleving. Ik hoor het de minister zo ongeveer iedere week zeggen. De heer Aptroot zegt het haar na. Waarom moet dit dan nu opeens wél op een centrale manier worden georganiseerd, terwijl het toch gaat om iets dat juist op een bepaalde plek staat?

De heer **Aptroot** (VVD): Wij willen een heleboel zaken die met individuele burgers moeten worden geregeld graag daar leggen waar ze het beste kunnen worden geregeld, namelijk bij de gemeenten. De heer Verhoeven zal de VVD echter niet horen zeggen dat de autosnelwegen, rijkswegen dus, de verantwoordelijkheid van de gemeenten moeten worden. Wat heet; dat zou één groot lappendeken worden. Wij vinden dat rijkswegen een rijkstaak zijn en blijven. Dan moet het Rijk een en ander dus goed organiseren. Het is verwarrend dat de heer Verhoeven denkt dat we dergelijke dingen willen decentraliseren. Ik hoop niet dat D66 dat wil, want dan word het een rommeltje in het land.

De heer **Verhoeven** (D66): Dat zal ik duidelijk maken in mijn inbreng. Ik wil graag van de heer Aptroot weten wat leidend is: zijn dat een paar landelijke normen of wegen ook de adviezen en de inzichten mee van deskundigen, burgemeesters en betrokkenen op lokaal niveau? Hoe verhouden die twee belangen zich tot elkaar in de visie van de VVD?

De heer **Aptroot** (VVD): Leidend bij ons is dat we veilige tunnels willen, maar wel veilig op een redelijke manier. Leidend is dat wanneer er in Europa afspraken zijn gemaakt over de vraag wat een goed veiligheidsniveau is, we datzelfde niveau in Nederland halen. Als daar tunnels worden gebouwd waarbij het risico op een calamiteit eenmaal per 2 500 jaar is, moet Nederland niet veel investeren om het risico te verlagen naar eenmaal per 3 500 jaar. Natuurlijk kan dat, maar dan worden de tunnels volstrekt onbetaalbaar. Tunnels zijn een goede oplossing voor de doorstroming en voor de woon- en leefomgeving. We moeten ze daarom wel haalbaar houden. Veiligheid tegen betaalbare kosten is ons uitgangspunt.

Daarom stel ik ook een vraag over de openstellingvergunning. Dat deze bij de gemeente blijft, kan ik op zich goedkeuren, omdat de gemeente die ook moet handhaven. Dan willen wij echter wel de zekerheid dat de gemeente op het laatst inderdaad doet wat de minister schrijft, namelijk beoordelen of de standaarduitrusting is toegepast. Het kan niet zo zijn dat de gemeente dan met een eigen veiligheidsnorm en eigen wensen komt. Als dat zo is, moet, conform de aangenomen motie, gewoon maar alles door het Rijk worden gedaan. Op zichzelf echter, omdat de gemeente uiteindelijk moet controleren, handhaven en zorgen dat de brandweer op tijd is als er iets gebeurt, kunnen wij dit billijken als we tenminste de zekerheid krijgen van de minister dat er niet aan goldplating en allerlei eigen wensen en eisen wordt gedaan.

Mijn volgende vraag is wanneer het gehele pakket van wet- en regelgeving klaar is en het nieuwe regime draait.

Kan de minister ons verzekeren dat het bij het vaststellen van veiligheidsnormen en standaarduitrustingen om het Europees vastgestelde veiligheidsniveau gaat? Kan zij ons verzekeren dat er van nul nationale koppen sprake is, dat we het Europese niveau handhaven en dat het daardoor betaalbaar blijft?

Wij vinden het instellen van een beveiligingsbeambte een goed idee. Anderen zeiden al dat het belangrijk is dat er goede opleidingen zijn. Hoe zorgen we ervoor dat zo'n nieuwe beveiligingsbeambte zich niet laat meeslepen, zoals anderen tot nu toe hebben gedaan, en dat hij nuchter bij het afgesproken pakket blijft? Daar hebben wij namelijk onze zorgen over. Al met al hopen we een aantal stevige toezeggingen van de minister te krijgen, want het moet echt afgelopen zijn met de vertragingen bij de aanleg van tunnels en de steeds verder oplopende kosten. Tot slot kom ik op de voortgangsbrief over de Leidsche Rijn Tunnel. In feite gaat die over het nog niet gebruiken van die tunnel. We begrijpen dat het project niet verder uitloopt qua tijd en kosten. Ik ben blij dat wij het voorstel hebben gesteund van de vorige en huidige minister om maatregelen te nemen voor een bypass. Het heeft veel geld gekost, maar ik hoor van alle automobilisten, transportbedrijven en vrachtwagenchauffeurs dat ze dolblij zijn dat de verschrikkelijke files daar behoorlijk weg zijn.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik sluit mij aan bij de vragen van collega's die graag wat meer licht in de tunnel willen op het punt van de kostenoverschrijdingen bij de tunnels. Het is belangrijk dat deze transparant en helder zijn. Er is al veel te veel geld, allemaal belastinggeld, mee gemoeid. Ik wil ook waarschuwen voor nieuwe tunnelvisies, want die liggen op de loer bij dit onderwerp. Als je nog eens goed kijkt naar de acht probleemgebieden in de quickscan uit 2010 zie je dat slechts één van die acht probleemgebieden direct gerelateerd is aan de tunnelwet. Als dus de verwachting is dat alles beter wordt als we de tunnelwet veranderen, wil ik die verwachting relativeren. Het is namelijk veel complexer en het heeft deels ook te maken met kennis. Die kennis moet gewaarborgd blijven. Het is te simpel geredeneerd om te zeggen dat alles goed komt als we de Commissie tunnelveiligheid – die stelt tenslotte allemaal lastige vragen en de heren Koopmans en Aptroot lopen iedere keer rood aan als ze met een advies komt – wegbezuinigen en een interne adviseur of veiligheidsbeambte – we moeten toch iets van Europa – ergens driehoog achter in het ministerie zetten en de kennis verdelen. Dat is echt een miskenning van de complexe werkelijkheid. Mijn fractie is ervoor dat we een nationale tunnelautoriteit behouden. Die hoeft niet erg omvangrijk te zijn, maar de kennis moet gewaarborgd blijven en er moeten gezaghebbende adviezen worden gegeven. Dat kan het beste vanuit één functie gebeuren: een adviesorgaan dat werkzaam is voor alle tunnels in Nederland. Dat moet wat ons betreft een onafhankelijke autoriteit zijn. Pas op dat we niet iets weggooien waarvan we straks ontzettend veel spijt krijgen. De minister pleit voor een duidelijke veiligheidsnorm. Daar ben ik het mee eens. De vraag is natuurlijk welke norm dat wordt. Dat is nog vrij onhelder. Wellicht kan de minister er iets over zeggen. Er is een wetsvoorstelletje uitgelekt, maar ik begrijp dat dat nog wel heel erg lek is. Misschien is er echter ondertussen al meer duidelijkheid gekomen. De minister plaats een «is gelijk aan»-teken tussen de norm en de uitwerking daarvan in een standaarduitrusting voor tunnels. Ik krijg in ieder geval die indruk. Het zou mooi zijn als het zo was, maar het lijkt me te simpel. Ik denk niet dat het de werkelijkheid is. In het geval van de tunnel bij Roermond, bijvoorbeeld, was er een standaarduitrusting. Het probleem daar zat in de verschillende leveranciers. Kortom, we moeten opletten, ook straks als we verder praten, dat we het niet te veel simplificeren. We weten bovendien dat veiligheid niet alleen bepaald wordt door de standaarduitrusting, maar – zoals duidelijk werd in de hoorzitting – ook door de lengte en diepte van de tunnel, de omgeving en het materiaalgebruik. Kortom, er is uiteindelijk altijd maatwerk nodig. Ik vraag de minister of ze dat erkent. Als dat niet het geval is, krijgen we problemen. Expliciet vastleggen voor welk toepassingsgebied de tunnelstandaard geldt, is ook belangrijk. Het luistert heel erg nauw. Zodra de vorm van de tunnel afwijkt, is de standaardisatie al niet langer voldoende en blijft een

scenarioanalyse nodig. Ik lees daarover niets in de brief, maar ik hoor er toch graag iets over van de minister.

Als er afwijkingen zijn, hoe werken deze dan uit op de standaarduitrusting? Denk hierbij aan snelheid. Wat is het effect van een snelheidsverhoging? Ik vraag de minister ook of er ruimte blijft voor innovatie.

Mijn fractie legt de vinger bij het punt dat de minister nu heel erg de rijkstunnels centraal stelt. Hoe zit het echter met de gemeentetunnels?

Wie is daarvoor verantwoordelijk? Moet de Gemeentewet worden gewijzigd?

Wij wachten met heel veel belangstelling af waar de minister verder nog mee komt, maar dit is wat ik nu al te zeggen heb als voorafje voor het grote debat dat nog volgt.

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. Mijn dank aan de voorganger van deze minister. De minister schrijft het al, die had er slapeloze nachten van. Hij lag niet wakker omdat de tunnels te onveilig waren, maar omdat ze te veilig waren. Dat was ongeveer de situatie in het vorige kabinet. De huidige minister kiest voor landelijke normen en de afschaffing van de Commissie tunnelveiligheid. Over de landelijke normen heb ik zojuist al iets gezegd. Ik krijg graag een reactie van de minister op die decentralisatievraag. Het schrappen van de landelijke Commissie tunnelveiligheid terwijl de minister juist op de landelijke toer wil gaan, vindt mijn fractie heel erg merkwaardig. Ik sluit mij in dezen aan bij de vragen hierover van mijn collega Slob.

In plaats van decentralisatie komt er dus ineens een centrale regie met landelijke normen. Bij een heleboel onderwerpen ziet mijn fractie dit heel graag; ik denk aan de leegstand van kantoren. Daar zou centrale regie hartstikke goed zijn, maar zegt de minister dat het allemaal in de gemeenten moet gebeuren. Als het echter om een tunnel gaat, moet het ineens wel via standaardnormen. Gaat dat niet ten koste van het door dit kabinet zo bewierookte maatwerk? We gunnen de minister desondanks wel een goede nachtrust, laat dat ook duidelijk zijn. Wat ons betreft, moet de beheersing van kostenrisico's en planprocedures niet dusdanig ver gaan dat de veiligheid in tunnels op het spel komt te staan. We hoeven dus geen minister die nachtmerries krijgt van te onveilige tunnels.

Een deel van de tunnelbrief van de minister gaat over structuren, instituties en andere bureaucratische vormgeving. Er is sprake van een tunnelautoriteit, een tunnelcommissie en een tunnelveiligheidsbeambte. De vraag die ik bij de laatste hebt: als je de Commissie tunnelveiligheid schrapt en een tunnelbeambte op dit onderwerp zet, hoe onafhankelijk is zo'n beambte dan nog ten opzichte van zijn bestuurders? Een ambtenaar is per definitie niet helemaal vrij. Ik krijg graag een invulling van die term. Het voor ons belangrijkste punt is aan het begin van een tunnelproject. We moeten zorgen dat het bij aanvang goed gaat. Daarom stellen wij voor om voortaan aan de start van een project de belangrijkste spelers bij elkaar te zetten. Dat zal ook nu zo nu en dan wel gebeuren, maar het moet standaard worden. Burgemeester, minister en onafhankelijke deskundigen moeten samen een duidelijk eisenpakket neerleggen en zeggen: dit is hoe het moet op het gebied van veiligheid, inpassing en breedte. Vervolgens mag er achteraf niet meer geamendeerd worden of met terugwerkende kracht een aanpassing worden gedaan, want daardoor komen al die vertragingen juist tot stand.

De heer **Aptroot** (VVD): Dat je vanaf het begin à la de Elverdingmethode praat met de burgemeester staat al in de stukken van de minister. Het lijkt me echter geen goed plan om per tunnel over het eisenpakket te onderhandelen. Er is een Europees eisenpakket waaraan we moeten voldoen. Waarom zeggen we niet: daaraan voldoen we in Nederland, punt, niet minder en niet meer?

De heer **Verhoeven** (D66): Dat gaat niet met een Europese standaard of een landelijke standaard. Je moet altijd een afweging maken op basis van de lokale situatie, het wegtype en de specifieke dingen die in het verleden zijn gebeurd. Het fijn slijpen van de algemene normen – wat we altijd zo graag willen bereiken door decentralisatie – moet je juist doen in overleg met de verschillende partijen. Dat is geen onderhandelen maar gewoon samen tot een goede oplossing komen, zodat je kunt zeggen: hier geven we een klap op, zo gaan we het doen. In het verleden is dit vaak misgegaan. Dan werd er een draai aan gegeven en moest het toch weer anders.

De heer **Aptroot** (VVD): De normen hebben te maken met brandvertraging, ontsnappingsroutes en dergelijke. Daarin zit al flexibiliteit: in een langere tunnel heb je extra uitgangen nodig. Dat is allemaal omschreven. Waarom moet je dan met de burgemeester in overleg? Alsof die verstand heeft van tunnels en tunnelveiligheid. Een burgemeester maakt zoiets hoogstens één keer mee in zijn carrière. Waarom moet je met hem onderhandelen? Ik zou zeggen: houd je aan de Europese normen en verder geen koehandel en flauwekul.

De heer **Verhoeven** (D66): Wij houden ons ook graag aan Europese normen. Termen als «koehandel» en «onderhandelen» zijn helemaal niet aan de orde. Dat is echt een misvatting. Je moet simpelweg kijken naar de situatie. Een aantal spelers is bij die situatie betrokken. Die spelers moeten allemaal hun zegje kunnen doen, dus ook de onafhankelijke deskundige. Die wordt nu zo ongeveer geschrapt, omdat de Commissie tunnelveiligheid geen voortbestaan meer heeft. Daarom gaat het nu even snel op z'n Europees gebeuren: hup, standaard overal dezelfde tunnel bij een bepaalde weglengte en breedte en dan is het wel goed. Nee, dan is het dus niet goed. Ook op het gebied van de techniek is er voortdurend voortschrijdend inzicht. Soms moet er bijvoorbeeld een nieuwe technische installatie in. De deskundigen bij het rondetafelgesprek gaven dit ook aan. Nogmaals, de wensen moeten niet steeds achteraf worden aangepast en bijgesteld. We moeten van tevoren een duidelijk eisenpakket neerleggen. Daar gaat het mijn fractie om.

Voorzitter. Wat ons betreft komt na dat overleg tussen betrokken partijen een stap die minstens zo belangrijk is: het aanbesteden. De quickscan maakt duidelijk dat kennis en kunde ontbreken bij zowel Rijkswaterstaat als de betrokken marktpartijen. Te veel tunnelprojecten zijn ondoenlijke megaprojecten geworden, uitgevoerd door één groot bedrijf dat alle verschillende disciplines maar moet uitvoeren. In de ene zijn ze goed, maar in de andere minder goed. Uiteindelijk kunnen ze niet leveren en is er vertraging en gedoe. In aanvulling op wat die de minister hierover schrijft – naar onze mening is dit onvoldoende – wil mijn fractie drie verschillende onderdelen aanwijzen bij het maken van een tunnel: ten eerste de fysieke bouw, ten tweede de veiligheid en techniek – dus de binnenkant van de tunnel met alles wat je software zou kunnen noemen – en ten derde beheer en onderhoud in de periode daarna. Wat ons betreft zijn dit drie verschillende disciplines, die we apart willen benoemen en aanbesteden. In plaats van één groot bedrijf dat het niet aankan, komt er dan een consortium van diverse specialisten die allemaal goed zijn in één onderdeel. Dat levert de vruchtbare samenwerking op waarover de minister het heeft. Je dwingt de markt om op verschillende onderdelen het beste te doen. Ik krijg graag een reactie op dit tweestappenplan.

De heer **Koopmans** (CDA): En zullen we dat bouwconsortium dan de naam «Utopia» geven? Lijkt u dat een mooie werknaam, mijnheer Verhoeven?

De heer **Verhoeven** (D66): Ik zou dit willen rangschikken onder de categorie «vragen naar de bekende weg». Je kunt ook vragen naar de bekende weg als je donders goed weet dat dit niet de naam is die we voor ogen hebben. We hebben op dit moment nog geen naam. De naam «Utopia» geven is een vorm van lullificatie: een idee van iemand dusdanig bestempelen dat het niets is. Denk er nog even rustig over na. Wij zullen de naam «Utopia» meenemen in de mogelijkheden, maar het wordt gewoon een samenwerking tussen verschillende marktpartijen die allemaal ergens goed in zijn. Mijn antwoord zou dus «Nee, mijnheer Koopmans» zijn.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik gebruik die naam welbewust, omdat wat mij betreft D66 op twee punten wel heel vrolijk in de wereld staat. Ten eerste is dit bij het begin van het traject. Mensen gaan allemaal fijn bij elkaar zitten. Lekker gezellig. Niet onderhandelen, want dat doen we niet, maar gewoon samen een tunneltje bouwen. Dat is toch een utopisch idee? Ten tweede is dit daarna, als D66 de uitvoering ook nog eens in een consortium wil gaan doen. Ik meen oprecht wat ik zeg. Ik luister precies naar wat de heer Verhoeven allemaal zegt, maar hij lijkt een utopische gang van zaken te schilderen. Is hij het daarmee eens?

De heer **Verhoeven** (D66): Nee, daar ben ik het niet mee eens. Ik ben bijna een jaar Kamerlid. Dat is gelukkig nog niet zo lang dat ik al mijn idealen ben kwijtgeraakt. Mensen die over «Utopia» praten en die alle ideeën om de dingen anders te doen dan hen de afgelopen tien jaar wellicht voor ogen stond op deze manier belachelijk maken, moeten in de spiegel kijken en bedenken of zij niet te vooringenomen zijn en een tunnelvisie hebben gekregen. Dat zou mijn antwoord op uw vraag zijn, mijnheer Koopmans. Met alle respect.

Voorzitter. Net als het CDA, de VVD en alle andere partijen hier aanwezig, willen ook wij de verdragen stoppen. We kijken op dit punt ook naar de praktijk. We hebben nog maar heel weinig mensen gehoord die blij zijn met de gekozen oplossing in de brief van de minister. Sterker nog: de aanwezigen bij het rondetafelgesprek dat de Tweede Kamer heeft gehouden, zeggen dat er weinig wordt gedaan met hun suggesties. Heeft de minister kennis genomen van de dingen die gezegd zijn bij dat rondetafelgesprek? Heeft zij eerder met die deskundigen gesproken? Waarom zijn hun suggesties niet meegenomen?

Ik heb nog twee kleine punten. Kan de minister duidelijk maken wat met de inbreng van de Commissie tunnelveiligheid, de burgemeester en de brandweer is gebeurd, bijvoorbeeld op het punt van de scenarioanalyse die door een aantal partijen is gevraagd? Gaat zij betrokken partijen beter betrekken, bijvoorbeeld bij de normering? Als we bepaalde normen gaan hanteren, zorg dan ook dat alle partijen daarop invloed kunnen hebben. Dit AO gaat over tunnelveiligheid. Tot nu toe hebben we het alleen gehad over de techniek. Ik wil aan nog één ander aspect aandacht geven, namelijk de vraag wat automobilisten zelf kunnen doen voor tunnelveiligheid. Veel onveiligheid komt namelijk voort uit basale dingen. Ik denk aan automobilisten die hun licht niet aandoen in de tunnel, automobilisten die hun zonnebril ophouden in de tunnel – ze zijn onderweg naar het vakantieoord Utopia en zetten hun zonebril niet af. Op deze punten kan er meer bewustwording komen. Ook zijn er plekken in tunnels die nog steeds geen goed bereik hebben voor de mobiele telefoon. Dat is uitermate onveilig.

Ik sluit mij aan bij de opmerkingen die zijn gemaakt over onderwijs op het gebied van tunnelveiligheid.

De heer **De Jong** (PVV): Voorzitter. Als we de hoorzitting over tunnelveiligheid die er laatst is gehouden bekijken, wordt duidelijk dat het tunneldossier nog steeds een hoofdpijndossier is. Dat zal het ook blijven

als de minister niet nadrukkelijker de regie in handen neemt. Dit kabinet is een groot voorstander van decentralisatie waar dat kan. De praktijk heeft echter uitgewezen dat je de verantwoordelijkheid voor het openstellen van tunnels niet bij een burgemeester kunt neerleggen. Als je dat wel doet, zal deze, gevoed door allerlei clubjes zoals de Commissie tunnelveiligheid en de Nederlandse Vereniging voor Brandweerzorg en Rampenbestrijding (NVBR), de veiligheids-eisen voor openstelling van tunnels tot in het absurde blijven doorvoeren. Onder meer professor Horvat wond zich hierover bijzonder op tijdens de hoorzitting. Zo gaf hij aan dat wij in het buitenland gewoon worden uitgelachen om de krankzinnige scenario-berekeningen die uitgevoerd moeten worden. Hij zei echter ook dat hij die burgemeesters goed kan begrijpen. Ook mijn fractie kan dat. Ook al is de kans klein dat er iets gebeurt in de tunnel, de burgemeester wil natuurlijk de verantwoordelijkheid niet nemen dat hij iets over het hoofd heeft gezien.

Het grote euvel zijn de kosten en het verantwoordelijkheidsvraagstuk. Om dit euvel op te lossen, pleiten wij ervoor om de verantwoordelijkheid voor kosten, aanleg en openstelling op rijksniveau bij één instantie neer te leggen. Zou dat mogelijk zijn bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat? Op deze manier voldoet de tunnel aan de minimale eisen, maar verdwijnt de discussie over extra eisen omdat de controlerende instantie ook verantwoordelijk is voor de kosten en eventuele vertragingen. Doordat alles bij één instantie ligt, kan er sneller tot standaardisatie worden gekomen, zodat er niet voor iedere tunnel nieuwe analyses hoeven te worden opgesteld en uitgevoerd. Uiteindelijk zal dit leiden tot een scenarioanalyse die kan worden gestandaardiseerd en op den duur misschien kan worden vervangen of afgeschaft. Is de minister dit met ons eens? Door de expertise weg te halen bij de Commissie tunnelveiligheid, zoals de minister van plan is te doen, en bij de NVBR wordt onnodige bureaucratie tegengegaan. Is de minister dit met mij eens?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik zal deze vraag straks ook aan de minister stellen. Ik krijg het gevoel dat de Commissie tunnelveiligheid een scapegoat in dit debat wordt, alsof het gemakkelijk is om de schuld voor de problemen die er zijn, daar neer te leggen. Als dat zo zou zijn, zouden we vandaag toch niet hier zitten om de wetgeving aan te passen?

De heer **De Jong** (PVV): Kijk, ik twijfel niet aan de kennis van deze commissie. Ik wil wel graag voorkomen dat we in de toekomst bij de aanleg van een tunnel bakken met geld wegslijten, omdat er onnodig allerlei eisen en adviesjes voorbijkomen waaraan je op het einde van de rit helemaal niets hebt. Het is al eerder gezegd dat een burgemeester maar eenmaal in zijn werkende leven zo'n tunnel neerlegt. In de hoorzitting werd dit ook al opgemerkt. Bij die aanleg hoort ontzettend veel verantwoordelijkheid. Mijn fractie wil dat die verantwoordelijkheid bij één instantie wordt gelegd, zodat je geen onnodige geldsmijterij krijgt. Dat is ons uiteindelijke doel.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): De heer De Jong en ik zijn het er meteen over eens dat er geen geld overboord moet worden gekieperd. We herinneren ons allemaal nog de 40 mln. waarvoor met steun van de PVV voor drie maanden een bypass werd aangelegd. Het gaat er echter om dat dit dossier gekenmerkt wordt door een gebrek aan kennis. De vraag is hoe we ervoor zorgen dat die kennis op orde komt. Dat zal de heer De Jong toch ook belangrijk vinden?

De heer **De Jong** (PVV): Dat vind ik ontzettend belangrijk. Dat is ook de reden dat ik zeg: haal de verantwoordelijkheid weg bij de burgemeester en zorg ervoor dat er één instantie komt die volledig verantwoordelijk is, op rijksniveau. Dat zou de Inspectie Verkeer en Waterstaat kunnen zijn.

De heer **Verhoeven** (D66): Gewaardeerd collega Aptroot had het zojuist al over het belang van Europa en de Europese normen. De heer De Jong heeft de neiging om een deskundige tunnelcommissie of een burgemeester te ontheffen uit hun respectieve rollen. Is hij blijer met een belangrijke rol voor Europa op het gebied van tunnelveiligheid?

De heer **De Jong** (PVV): Nederland heeft, zoals de D66-fractie heel goed weet, op veel dossiers de neiging om haantje de voorste te zijn, om altijd, ook als de regels nog helemaal niet zijn opgesteld en er alleen nog maar plannen liggen in Europa, direct al te zeggen dat het die gaat overnemen. Als er ook maar een millimeter wordt bepaald in Europa, hobbelen wij daar als makke schapen achteraan. Dat zie je terug bij allerlei clubjes die de burgemeesters adviseren. Burgemeester zijn meestal geen tunnelexperts. Dat kan ik ze ook niet kwalijk nemen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Tweede Kamerleden zijn dat ook niet.

De heer **De Jong** (PVV): Ook Kamerleden hebben over het algemeen niet echt een opleiding gevolgd om het over tunnels te hebben. In de Kamer controleren wij het kabinet, om te zien of het doet wat het zou moeten doen. We leggen hier plannen neer. We willen er ook voor zorgen – dat zou althans de taak van de volksvertegenwoordiger moeten zijn – dat er door onze plannen geen geld wordt weggesmeten. Als Europese regelgeving ervoor zorgt dat er bakken met geld over de heg worden gegooid, passen wij daarvoor.

De heer **Verhoeven** (D66): De oplossingen en de vraag waar de verantwoordelijkheid komt te liggen zijn dus nog een punt van spanning, want daarover bent u het niet eens met uw collega van de VVD. Mijn vervolgvraag gaat over de deskundigheid van de Commissie tunnelveiligheid, waar u niet aan twijfelt. Daar ben ik blij om, want deze commissie heeft een hoop objectieve en verstandige kennis opgedaan. De PVV hecht traditioneel belang aan objectief onderzoek. Wat moet er met die kennis van de Commissie tunnelveiligheid gebeuren? Hoe borgen we het behoud en het blijvend inzetten van die opgedane kennis?

De heer **De Jong** (PVV): Ik twijfel er niet aan dat in de Commissie tunnelveiligheid mensen zitten die kennis van zaken hebben. Het grote probleem is echter dat er allerlei commissies, organisaties en adviseurs de burgemeesters adviseren aan de hand van allerlei doemscenario's. Zo'n burgemeester luistert daar natuurlijk naar, want hij is bang dat hij anders de verantwoordelijkheid heeft voor iets dat hij wellicht over het hoofd heeft gezien. Daarom wil mijn fractie dat de verantwoordelijkheid bij één orgaan komt te liggen. Wij hebben een voorstel daartoe gedaan. Ik wil weten of dat haalbaar is en of de minister er oren naar heeft om dat voorstel uit te voeren en ervoor te zorgen dat we door de discussie rond tunnels in de toekomst niet meer in dezelfde ellende komen te zitten die er nu is.

Voorzitter. Hoewel wij ons willen focussen op een oplossing voor de toekomst, ontkom ik er niet aan om ook even stil te staan bij de huidige problemen. Op basis van de hoorzitting kan ik mij niet aan de indruk onttrekken dat de burgemeesters wel degelijk een rol hebben gespeeld bij vertragingen en kostenoverschrijdingen bij tunnels. Onderschrijft de minister deze indruk? Zoals ik zojuist al zei, is er ontzettend veel geld over de balk gesmeten, ook gedurende de afgelopen tijd. Dat is het geld van alle hardwerkende mensen die in dit land die aan de slag zijn. Is de minister bereid en ziet zij mogelijkheden om, wanneer het overduidelijk is dat er onnodige vertragingen hebben plaatsgevonden die echt verwijtbaar zijn, dat geld terug te halen? Heeft zij de inzet om daar claims voor te leggen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik heb de commissie een brief gestuurd naar aanleiding van de discussie die we hebben gevoerd over de problemen met tunnels. Daarmee wilde ik duidelijk maken wat het zou betekenen als we gaan standaardiseren. Voor de zomer zal ik met het wetsvoorstel komen, zoals de Kamer ook in een motie heeft gesteld en dat naar de Raad van State sturen. Vooruitlopend daarop heb ik bekeken wat de gevolgen zijn van standaardisatie. Ik heb de mensen op mijn ministerie gevraagd om de gevolgen van standaardisatie te bekijken voor alle tunnels waarop dit ooit van invloed zou kunnen zijn. Zo weten we meteen wat de eventuele consequenties zijn en kan de Kamer daarin inzicht krijgen. Dan bent u allen volledig geïnformeerd en hoeft u niet per tunnel op enig moment – de tijdstrajecten van de tunnels lopen natuurlijk allemaal anders – te horen te krijgen wat de consequenties zijn.

Ik kan mij voorstellen dat de Kamer zich afvraagt hoe het zit: ik ga naar aanleiding van bestaande problemen standaardiseren en kom vervolgens aanzetten met extra kosten en vertragingen die die standaardisatie oplevert. Dit komt doordat voor een aantal tunnels in het verleden al aanbestedingen zijn gedaan. Ik heb dit al gezegd in de discussie die we destijds voerden over het punt dat we de regie naar het nationaal niveau moeten trekken. Er zijn dus al contracten gemaakt. Die gaan we eigenlijk openbreken. We zeggen dat we het contract dat er was en waarin de aannemer de vrijheid had om tunneltechnische installaties te maken, willen openbreken omdat we een nationaal geformeerde standaard willen toepassen in die betreffende tunnel. De reden voor dat openbreken is dat we uiteindelijk, aan het einde van het traject, de problematiek die we gehad hebben bij bijvoorbeeld de Leidsche Rijn Tunnel bij Utrecht of de tunnel in Limburg, niet meer hebben omdat we met standaarden werken. Ik ga er dus van uit dat het aan de voorkant meer geld kost, omdat we de contracten moeten openbreken en de aannemer opnieuw met ons in onderhandeling zal gaan over de vraag wat de extra werkzaamheden voor hem betekenen. Daar zit tijdsverlies. Dat inzicht heb ik proberen te geven. Het gevolg daarvan echter, zal zijn dat we daarna heel snel tunnels kunnen realiseren. Het tijd- en geldverlies zullen uiteindelijk minder zijn dan het enorme tijdsverlies dat we nu hebben gezien bij tunnels waarvoor geen standaardisatie was en waarbij wel kostenoverschrijding optrad. Uiteindelijk is de ingreep aan de voorkant bedoeld om veel grotere ellende aan de achterkant te voorkomen.

De heer **Slob** (ChristenUnie): De minister spreekt over een ingreep aan de voorkant. In haar brief maakt zij een statement over wat zij verder gaat oppakken. Ik heb begrepen dat de Commissie tunnelveiligheid, de tunnelburgemeester en de brandweer nauwelijks meegenomen zijn in haar standpunt. Klopt dat? Dat zou ik erg betreuren, want volgens mij zou het heel goed zijn als we in een vroeg stadium het draagvlak proberen vast te houden. Wij spreken immers niet over een kleinigheidje.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat ben ik helemaal niet eens met de heer Slob. Ik ben wel degelijk veel in gesprek geweest met de burgemeesters maar ook met de brandweer om me in dit dossier te verdiepen. Zij hebben altijd duidelijk gemaakt dat zij voorstander zijn van standaardisatie aan de voorkant. Ook in de uitwerking van de plannen daarvoor zullen zij worden betrokken. Ik herken dus niet wat de heer Slob zegt. Ik ben in Utrecht geweest en heb daar met de burgemeester door de tunnel gelopen. Ik ben bij de A4 in Midden-Delfland geweest, waar ik met de burgemeester van Maastricht heb gesproken over dit onderwerp, en ik heb daarbij expres brandweercommandanten uitgenodigd. Zij zijn het er allemaal over eens dat het goed zou zijn om een standaard te hebben. Burgemeesters hebben immers hoogstens eenmaal in hun leven te maken met zo'n tunnel in hun gebied. De vraag waar een tunnel aan moet

voldoen om veilig genoeg te zijn, is voor hen heel moeilijk te overzien. Voor die burgemeesters is het dus heel prettig om een standaard op nationaal niveau te hebben, op basis waarvan ze ervoor kunnen kiezen om de tunnel al dan niet open te stellen. Wij zijn nog met elkaar in gesprek over de vraag hoe ver die standaard gaat. Dat is een lopende discussie, waarbij sommigen verder willen dan anderen. Op de basisvraag «wilt u standaardisatie?» heb ik echter enkel positieve geluiden gehoord.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik vroeg om opheldering, omdat ik mij al niet kon voorstellen dat ze er niet bij waren betrokken. Ik kreeg echter dergelijke signalen door. Wellicht is de uitleg daarvan dat men vindt dat men onvoldoende erbij betrokken is. Geldt wat de minister zojuist zei, ook voor de Commissie tunnelveiligheid? Heeft de minister die ook geraadpleegd? Heeft die haar ook in die zin geadviseerd om tot een dergelijk standpunt te komen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja. Ik heb dat gesprek niet direct met die commissie gehad, maar dat is via ambtelijke wegen wel degelijk gebeurd. De Commissie tunnelveiligheid heeft erover kunnen meepraten. Zoals u weet, zit die er anders in. Dat bleek ook op de hoorzitting. De commissie is er echter zeker bij betrokken.

De heer **Koopmans** (CDA): Mijn vraag gaat over de standaard en de vraag waarom het toch duurder is geworden. Wat de minister nu vertelt, vind ik een heel dun verhaal. Een jaar geleden zaten we hier namelijk al met de vorige minister. Bijvoorbeeld over de A2-tunnel zei hij dat er slechts bewezen technologie in zou komen en dat er geen vertraging zou optreden. Dat zei hij toen al! Dat is geen nieuws. Standaardisering is niet iets wat we vandaag bedenken. We hebben het twee jaar geleden al geroepen. Daarom snap ik niet, ook niet na het verhaal van de minister te hebben gehoord, waarom een tunnel duurder wordt, terwijl we twee jaar geleden al zeiden: dat kan simpeler.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De heer Koopmans zegt dat mijn voorganger heeft gezegd dat het niet duurder zou worden, omdat het standaardmateriaal is. De aanbestedingen voor de drie tunnels die ik met name noemde, zijn al in 2007, 2009 en 2008 gedaan. Ik probeer duidelijk te maken dat als je afspraken hebt gemaakt en je zegt vervolgens dat je niet langer gaat doen wat je had afgesproken, een aannemer zegt: als ik andere werkzaamheden krijg en andere technieken moet gaan toepassen, moeten we ook opnieuw over de prijs praten.

De heer **Koopmans** (CDA): Met alle respect, de A2-tunnel is toch gewoon vorig jaar aanbesteed? Daarom klopt het verhaal niet.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zal het opzoeken, want ik hoor dat hij eerder is aanbesteed. Over de A2-tunnel en de vertraging heeft mijn voorganger gezegd dat hij ervan uitging dat er geen vertraging zou plaatsvinden, denkend vanuit het best mogelijke perspectief, dus in het geval dat er helemaal niets zou misgaan. Ik heb mijn ambtenarenapparaat gevraagd of zij een reëel perspectief wilden geven over mogelijke budgettaire consequenties en mogelijke vertragingen. Daarin is aangegeven dat de kans op vertraging, omdat dit project nog moet starten, 0–12 maanden is. Wij zullen er alles aan doen om het naar de nul maanden te krijgen, maar ik vind dat je open en helder moet zijn over de consequenties van het openbreken van contracten, van het met elkaar bezig zijn om zo'n standaard te ontwikkelen en in deze nieuwe situatie toe te passen. Dat moeten we zo goed mogelijk doen, zodat we daarna geen enkel probleem meer hebben met de tunnel.

De A2-tunnel Maastricht is gegund in 2009, Nijverdal in 2007 en de Tweede Coentunnel in 2008. Dit is de reden dat er kosten zijn verbonden aan de standaardisatie. Ik ga ervan uit dat dit ons uiteindelijk heel veel geld en tijd bespaart, maar dat is natuurlijk lastig inzichtelijk te maken. Door de regie naar ons toe te halen en door de standaard te realiseren zullen we heel veel tijd en geld besparen bij de andere tunnels die nog gerealiseerd moeten worden. Het blijft natuurlijk lastig, want als je het probleem oplost, kun je niet meer zien wat het je zou hebben gekost als je het niet had opgelost.

De **voorzitter**: De heer Aptroot heeft nog een vraag, naar ik aanneem over kosten.

De heer **Aptroot** (VVD): U voelt het al aankomen, voorzitter. In aansluiting op wat de minister net zei en de vraag van de heer Koopmans het volgende. Ook ik ben verbijsterd, want ook ik had de indruk gekregen dat we hadden geleerd van de A73-tunnels, en dat het dus allemaal goed liep met de A2-tunnel en Coentunnel. Die suggestie is althans gewekt. Ik ben er dus redelijk kwaad over. Dat de contracten worden opengebroken en dat dit extra geld gaat kosten, begrijp ik. Maar begrijp ik goed dat de minister dit doet – en dus 55 mln. tot 150 mln. extra gaat uitgeven – omdat ze een indicatie heeft dat als zij dit niet doet, het hoe dan ook uitloopt en waarschijnlijk nóg meer kost? Die vergelijking wil ik dan wel zien.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: U hebt natuurlijk in de voorgaande trajecten al kunnen zien wat dat heeft betekend, hoe daar de uitloop is geweest en hoeveel tijd dat heeft gekost. Alleen al door de bypass bij Utrecht zijn veel extra kosten veroorzaakt. Het is inderdaad zo dat ik de regie naar mij toetrek, voor nu maar ook voor de toekomst, want in toekomstige contracten zal dit natuurlijk niet meer plaatsvinden. Voor een aantal contracten geldt gewoon dat ze al waren uitgezet. Dan zitten we met het probleem dat we moeten zeggen dat we iets nieuws gaat toepassen dat tijd en geld kost. Uiteindelijk moet je dan met elkaar nieuwe afspraken maken.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik begrijp dus dat de ingeschatte risico's bij die drie tunnels duidelijk meer gaan kosten qua vertragingen en extra uitgaven dan datgene wat nu al als meerkosten wordt geboekt vanwege het openbreken van de contracten? Dat loopt dus op tot meer dan 150 mln.?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja, de verwachting is absoluut dat het hoger wordt. Overigens zie je dat wij inderdaad gedurende het traject geleerd hebben van de standaarden die nu al beoefend worden. Bijvoorbeeld bij de A4 Midden Delfland kunnen we – omdat we in een andere fase zaten – die standaard wel al redelijk gemakkelijk toepassen. Bij de andere tunnels zijn we echter al verder in het traject en daarom zitten we daar met dat probleem.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ten eerste. Ik heb ten dele dezelfde vraag als de heer Aptroot. Ik kan mij voorstellen dat de scenario's niet naar ons worden toegestuurd omdat het vermoedelijk gevoelige informatie betreft. Ik kan wel voor mezelf vaststellen dat ik wil weten wat nu de eventuele «virtuele winst» is. Dat maakt uit voor het draagvlak voor de inzet van de minister. Ten tweede. De minister zei zojuist, heel diplomatiek geformuleerd, dat minister Eurlings ons een scenario schetste van wat het meest «wenselijk» was. Dus niet het meest realistisch? Wist men toen al dat er mogelijk veel grotere tegenvallers zouden komen dan gemeld aan de Kamer?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kan niet antwoorden voor voormalig minister Eurlings. Ik kan niet zeggen wat hij wel of niet aan inzichten had. Daar gaat het namelijk vaak om; ik ga ervan uit dat hij alles te goeder trouw heeft gedaan, laat ik dat vooropstellen. Ik weet dat hij er altijd heel erg bovenop heeft gezeten. Hij zei dat hij wilde dat het heel erg goed zou gaan in Limburg; daar had hij ook wel een specifieke reden voor. Hij zei dat als alles naar wens verloopt, het binnen het budget en binnen de tijd moet kunnen. Ik zeg eigenlijk altijd tegen mijn mensen dat het leuk is om te weten hoe het gaat als alles naar wens verloopt, maar dat dat eigenlijk hetzelfde is als wanneer je intikt op je routewijzer in de auto hoe lang het duurt om van A naar B te gaan. Je weet eigenlijk dat je daar wat tijd bij moet optellen, omdat je onderweg meestal wel iets tegenkomt. Hetzelfde geldt voor alle infraprojecten. Ik heb mijn ambtenaren gevraagd of zij in brede zin kunnen aangeven waar de risico's zitten en hoe de bandbreedte is. Dat is de reden waarom ik het had over 0–12 maanden: de risico's zijn er wel degelijk.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Als ik het goed begrijp, is tot de komst van deze minister niet met een realistisch scenario gewekt op het departement?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nee. Ik heb de ambtenaren gevraagd om een diepgaandere analyse te maken van alle bestaande tunnelprojecten. Ze hebben na mijn komst daarom ook extra informatie vergaard over de staat en de stand van de projecten en de risico's die daarin zaten. Ik heb dit gedaan juist omdat ik heel graag met de Kamer alle projecten in één keer wil bediscussiëren, zodat ik kan zeggen wat de bandbreedte van de vertraging en van de kosten is en de Kamer mij vanaf dat moment op de huid kan zitten en me kan opdragen om ervoor te zorgen dat de uitloop en de kosten zo veel mogelijk geminimaliseerd worden en ik niet na twee jaar weer een ander verhaal moet houden. Ik leg me dus vast op dit punt. Dat wil ik ook graag; ik wil graag keihard sturen op deze projecten. Daarom heb ik die diepgaandere analyse laten uitvoeren op basis van meer uitgewerkte standaarden.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de minister haar betoog vervolgt en dat wij haar de ruimte laten en niet interrumperen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Mevrouw Dijksma vraagt wat de totale schade is, omdat er zowel sprake is van drie als van acht tunnels. In mijn eerste brief heb ik uitgelegd wat de consequenties zijn voor de acht tunnels waarmee we bezig zijn. Er komen geen nieuwe tunnelprojecten aan waarbij dit een rol zal spelen. Ik zie dus kosten- dan wel tijdsoverschrijdingen voor de acht projecten die ik in de brief heb geschetst. Er zijn natuurlijk wel meer tunnels waar knelpunten zijn. Dat heb ik ook geschreven in de brief. Daar gaat het echter om heel andere dingen. Een voorbeeld is de Vlaketunnel. De problemen daar zijn geen kwestie van beheer- een onderhoud. De brief gaat echt over de vraag wat de tunneltechnische installaties betekenen.

De heer De Jong van de PVV vraagt wie verantwoordelijk is voor de uitloop op de trajecten en of ik die bij de burgemeesters wil neerleggen en daar mijn geld wil terughalen. Ik denk dat je niet op deze manier moet praten over wie er verantwoordelijk is geweest voor de problemen rond de tunnels. In 2006 is er nieuwe Europese wetgeving gekomen. Verschillende partijen hebben geprobeerd om te goeder trouw die wetgeving toe te passen in de tunnels. De kennis en de kunde waren er onvoldoende. Verder voldeed de wijze waarop de afspraken werden gemaakt in de contracten nog niet en was er geen standaard, zodat ook op gemeentelijk niveau onduidelijkheid bestond over de vraag of men aan de norm voldeed en of de tunnel kon worden opengesteld. Door al die discussies

heeft het veel langer geduurd. De vraag is echter of dat een zodanige schuldvraag is dat je budgetten kunt claimen. Dat zou ik nadrukkelijk niet willen doen.

De heer **De Jong** (PVV): Waar het ons om gaat, is dat de afgelopen tijd ontzettend veel geld is weggesmeten. Is de minister bereid om geld terug te halen als zij het idee heeft dat er aantoonbaar een onnodige discussie is ontstaan? Het kan toch niet zo zijn dat eindeloze discussies tussen allerlei mensen die iets te zegen willen hebben, ervoor zorgen dat je in de toekomst wellicht honderden miljoenen kwijt bent? Gaat de minister, ook met het oog op de toekomst, daar flink op sturen en toezien? Gaat ze geld terughalen als ze ziet dat er aantoonbaar een zootje van is gemaakt?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nogmaals, ik vind niet dat er in deze tunnelcasus ... Het wordt veroorzaakt door een complex aan factoren waarin je niet één schuldige kunt aanwijzen. Specificaties bleven onvoldoende helder, de markstandaard was onvoldoende gesteld mede doordat iedere keer per tunnel opnieuw het wiel werd uitgevonden en ook de discussies met de stakeholders over de voorzieningen en de vraag wat erbij zou moeten hebben tot vertragingen geleid. Al deze factoren tezamen hebben geleid tot de vertraging. Dat is juist waarom ik dit allemaal wil oplossen en naar voren wil kijken. Ik wil niet achterom kijken en financiële claims neerleggen. Ik geloof ook niet dat ik daar enige juridische onderbouwing voor kan leveren. Als je echter in de toekomst een standaard hebt en de onderlinge verantwoordelijkheden duidelijk hebt afgesproken en er worden dan nog aanvullende eisen gesteld betreffende de tunnels, kun je wel een gesprek met elkaar voeren over de vraag bij wie de kosten van die aanvullende eisen komen te liggen. Dat is conform het regeerakkoord, waarin staat dat een regio zelf moet bijdragen aan dergelijke maatregelen. Ik wil echter niet met terugwerkende kracht de schuldvraag financieel neerleggen.

Voorzitter. Kennis en advies is een van de problemen geweest. Het is helder dat er gewoon onvoldoende kennis was over hoe je dit soort projecten moet aanpakken. Ieder heeft het voor zich gedaan. Dat noemde ik zojuist al toen ik sprak over de oorzaken. In het kader van de wet praat ik nu dan ook met stakeholders over de vraag hoe we de kennis het beste kunnen borgen, zowel op nationaal niveau als op lokaal niveau waar men natuurlijk direct met die tunnels te maken krijgt. We willen een kennispad vormen om de kennis te borgen. We zijn nog in overleg over de vraag hoe we dat pad precies moeten vormgeven. Daar kom ik graag op terug als we het wetsvoorstel behandelen. Vanzelfsprekend zal ik ook scholingsinstellingen betrekken bij de discussie over de vraag hoe de kennis het beste valt te borgen en hoe je ervoor kunt zorgen dat er voldoende kennis is. Ook het fusieplatform CROW/CURNET is partij in het kennisnetwerk. Wij zullen inzetten op het voldoende borgen van kennis over veiligheid. Ik ben het eens met de sprekers die zeiden dat er nu maar enkelen zijn die verstand van zaken hebben en dat die bovendien ook nog eens allemaal een andere mening zijn toegedaan. Dat maakt het niet-standaardiseren zo lastig, want als je je moet laten adviseren en je krijgt tegenstrijdig advies, is het heel lastig om te bepalen wie de wijsheid in pacht heeft. Hoe meer mensen kennis opdoen hierover, hoe beter het dus wordt, want daardoor zul je uiteindelijk de grotere lijn zien en inzien waar het heen moet gaan.

De heer **Slob** (ChristenUnie): De veiligheidskennis in de bouwkolom moet veel meer worden gewaarborgd. We weten dat studenten civiele technieken hooguit één college over brandveiligheid krijgen. Is de oplossing echter een kennisplatform? Waarborg je het daarmee? Moet je niet veel meer met de onderwijsinstellingen spreken over hoe zij het in hun curriculum meer moeten borgen en ervoor moeten zorgen dat het onderwerp een structurele plek krijgt? Ik krijg nu de indruk dat we iets

creëren waarvan het nog maar de vraag is of het uiteindelijk het effect heeft dat we allemaal willen, namelijk dat aan de studenten deze kennis veel structureler wordt meegegeven. Het moet echt neerdalen in de opleidingen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Volgens mij heb ik zojuist ook gezegd, in antwoord op de vraag van mevrouw Dijkma, dat de onderwijsinstellingen erbij betrokken worden. Je kunt immers geen kennisplatform hebben als er niet ook mensen zijn die zijn opgeleid om daaraan deel te nemen. Je moet echter ook een plek hebben waar je de kennis kunt halen. Opleidingen verbreden is goed, maar uiteindelijk moet de kennis ook ergens worden verzameld. Daarvoor denken wij aan een platform. We zijn er nog over in gesprek hoe dat precies moet worden ingevuld.

De heer **Verhoeven** (D66): Even los van mijn verbazing over het feit dat er allerlei oplossingen worden bedacht, met platforms en instituties, die mij doen denken aan een heel ander kabinet uit een heel andere tijd, zou dit een goed voorstel kunnen zijn. Ik vind er echter weinig ambitie uit blijken. Mijn collega had het net over «haantje de voorste». Als we het goed willen doen, moeten we haantje de voorste zijn op het gebied van tunnelexpertise. Daarvoor moeten er concrete opleidingen komen, op alle niveaus. Ik zoek waar de ambitie van de minister ligt. Hoe wil zij verzekeren dat we op dit punt echt voorop gaan lopen en kennis op een hoog niveau hebben die we ook op een hoog niveau inzetten?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het klopt dat dit de heer Verhoeven doet denken aan voorgaande kabinetten, want CROW/CURNET en het Centrum voor Ondergronds Bouwen en dergelijke zijn bestaande platforms. Er zijn nog relatief weinig mensen die zich met dit onderwerp bezighouden. Ik zoek hoe we kunnen stimuleren dat er meer mensen komen die zich bezighouden met dit kennisvlak. Daarover ga ik in gesprek met de onderwijsinstellingen. Ik heb geen lijstje voor de heer Verhoeven waarop precies staat: zoveel universitair studenten, zoveel hbo'ers en zoveel mbo'ers wil ik hebben. Ik denk ook niet dat dat de manier is waarop ik het invulling moet geven. Ik wil wel duidelijk de behoefte aangeven naar specifiek onderwijs op deze vlakken.

De heer **Verhoeven** (D66): Dat snap ik natuurlijk allemaal en ik had ook geen aantallen studenten in gedachten. Ik kan me echter voorstellen dat je in de regio Delft, waar dit soort studies zijn, je licht opsteekt en gaat praten met het college van bestuur van de universiteit om te vragen: geven jullie al vakken op dit gebied, is er een halfjaarlijkse opleiding, is er een mbo-opleiding, is er een hbo-opleiding die hierop aansluit? Zo concreet mag het zijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nogmaals, volgens mij zei ik al dat we in gesprek gaan met de onderwijsinstellingen. Voorzitter. Mijn volgende punt betreft de verantwoordelijkheid, de wetgeving en wat daar allemaal in komt te staan. Als eerste kom ik op de verantwoordelijkheid. De heren Koopmans en De Jong vragen of het klopt dat de openstellingvergunning bij de burgemeesters blijft. We zijn nog in het wetgevingstraject. Dit zit er inderdaad zo in, omdat naar mijn mening het probleem zit in het feit dat er geen standaardisatie was voor de tunneltechnische installaties. Daardoor moest iedere burgemeester voor zichzelf beslissen of hetgeen werd ingezet, veilig genoeg was en of hij zijn brandweermensen en andere hulpverlenersdiensten daaraan kon blootstellen. Die verantwoordelijkheid lag op de schouders van de burgemeester. Op het moment dat er standaarden zijn, wordt de discussie voor de burgemeester en brandweer veel gemakkelijker. Ze kunnen zeggen:

voldoet het aan de eisen conform de wet? Zo ja, kan ik de openstellingvergunning geven.

Waarom ken ik die openstellingvergunning dan niet meteen op rijksniveau toe? Dit is omdat de openstelling van de tunnel ook te maken heeft met het veiligheidsbeleid in de omgeving. De burgemeesters gaan ook over de hulptroepen en de brandweer. Dat betekent dat je dus ook een discussie zult krijgen over de omgevingsvergunning en de inzet van hulpverleningsdiensten. Die verantwoordelijkheden liggen immers bij de gemeenten. Je wilt natuurlijk dat zij uiteindelijk in actie komen als er daadwerkelijk iets gebeurt. Wij kunnen hier nog zo'n mooie standaard bedenken; zij zullen uiteindelijk als er iets aan de hand is de mensen uit de tunnel moeten redden en de brand moeten blussen. Dat kunnen zij onder andere doen doordat zij een veiligheidsplan maken naar aanleiding van de standaardisatie. Dat plan moeten zij maken; die verantwoordelijkheid ligt nog steeds bij de burgemeester. Die samenhang leidt ertoe dat ik zeg: het probleem, de onzekerheid die er was, nemen we weg door de standaardisatie van de tunneltechnische installatie in de nieuwe wet op te nemen. Daarmee wordt de keuze voor de burgemeester een stuk gemakkelijker, maar laat ik de verantwoordelijkheid die hij heeft voor de tunnel op zijn gebied en de problemen die hij moet oplossen als er daadwerkelijk een ramp is, bij hem, doordat hij naar aanleiding van die standaardisatie kan beslissen of een tunnel voldoet en opengesteld kan worden en doordat hij aan de hand van de standaard de hulpverleningsplannen en dergelijke kan opstarten.

Er is gevraagd of de Inspectie Verkeer en Waterstaat de verantwoordelijkheid kan overnemen. Nogmaals. Ik probeer aan de voorkant de norm, de standaard vast te stellen. Daar moeten de gemeenten dan ook naar handelen. Dat is hun houvast. Dat zullen ze voor het grootste deel ook prettig vinden. De openstellingvergunning weghalen bij de gemeenten verandert dus eigenlijk niet zo veel aan de verantwoordelijkheid die de gemeente houdt op het gebied van hulpverlening en in de veiligheidsrol. De Inspectie Verkeer en Waterstaat kan die veiligheidsrol niet overnemen. Dat is een lastige constructie. Nogmaals, ik snap dat sommige leden zeggen: pak het hele plaatje in één hand. Ik kan mij heel goed voorstellen dat die gedachte er was aan de voorkant toen we die discussie hadden, maar volgens mij los ik het probleem nu heel goed op door de standaard te ontwikkelen voor de tunneltechnische installatie en vervolgens de verantwoordelijkheid voor de openstelling daadwerkelijk op het decentrale niveau te laten, omdat daar ook de samenhang met omgevingsvergunning en veiligheid ligt.

Verschillende leden hebben gevraagd wat er onder de norm valt. Is er een Europese kop? De Europese richtlijn stelt geen norm. De norm die wij onszelf hebben gesteld, is de norm van Oostenrijk. De Europese richtlijn zegt wel, anders dan onze wet, dat die alleen op de TEN-tunnels van toepassing is. Wij passen haar niet alleen toe op de TEN-tunnels, maar op alle tunnels. Dat doen we op verzoek van de decentrale overheden, die bang zijn dat als de ze slechts geldt voor de TEN-tunnels, zij toch dezelfde discussie krijgen voor alle andere tunnels. Zij hebben er dus baat bij als de standaardisatie ook op die tunnels van toepassing is. We hebben het nu voor alle rijkswegentunnels gedaan, maar de gemeenten kunnen dit straks kopiëren naar gemeentelijke tunnels. Daarover hebben we al met ze gesproken.

Er zijn nog een paar verschillen. In de richtlijn staat dat er bij wegtunnels langer dan 500 meter een bedieningscentrale moet zijn. Bij ons geldt het voor tunnels langer dan 300 meter. Ook zitten er nog enkele technische voorschriften in betreffende vluchtdeuren, maximale afstand tussen de nooddeuren en dergelijke, waarbij we ook wat verder gaan dan de richtlijn. Dat heeft ermee te maken dat de wetgever bij instelling expliciet heeft gekozen om de hogere standaarden in Nederland vast te houden. Dat is ooit in de Kamer ook gezegd: u moet niet terugvallen. Omdat het al

bestaat en er dus niet aan nieuwe dingen hoeft te worden voldaan, levert het geen probleem op. Je wilt immers de verworvenheden niet afbreken.

De heer **Aptroot** (VVD): De minister spreekt over afbreken. Het zou natuurlijk een beetje gek zijn om vluchtwegen die om de 300 meter geplaatst zijn af te breken om vervolgens om de 500 meter nieuwe te maken. Dat is gek. Het gaat ons echter om de nieuwe tunnels. Gaan we daar naar de Europese/Oostenrijkse standaardisering toe of blijven we allerlei extra dingen houden?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wij hanteren bestaande veiligheidsnormen. De richtlijn zegt dat er nooduitgangen moeten zijn in tunnels met meer dan 2000 voertuigen per rijstrook. Wij zeggen dat er in een tunnel altijd vluchtdeuren moeten zijn. Ik vind dat geen heel extreme eis. Er zijn een stuk of vijf, zes van dit soort verschillen, over hoe ver de branddeuren uit elkaar zijn, hoe hoog de brandkraan hangt etc. In de richtlijn staat dat brandkranen ten hoogste 250 meter uit elkaar mogen staan. Bij ons zitten ze 100 meter uit elkaar. Dat hebben we ook zo gelaten. Over deze laatste regel kun je wellicht discussiëren, maar we hebben ook gekeken naar het bestaande veiligheidsniveau. We denken dat dit geen absurde extra eisen oplegt aan de nieuw te realiseren tunnels.

De heer **Aptroot** (VVD): Dank voor de toelichting. Nu ben ik nog ongeruster. Ik heb al gevraagd naar eventuele nationale koppen. Ik zou graag willen dat we bij het voorstel voor de nieuwe wet gewoon expliciet op papier krijgen wat de minimumeisen zijn en welke nationale koppen worden gehandhaafd. Nationale koppen die niet worden gehandhaafd hoeft de minister niet te noemen. Ik wil hier echt naar kijken, want het gaat uiteindelijk om belastinggeld. Als je de ene tunnel veel duurder maakt, betekent dit dat een andere tunnel er niet komt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zeg de heer Aptroot toe dat ik een lijst maak waarin staat wat we meer doen dan strikt vereist in de richtlijn omdat wij daar het nationale veiligheidsniveau hebben aangehouden. Ik zal ook inzicht geven in de vraag welke extra kosten daarmee gemoeid zijn, zodat hij kan inschatten of hij het ermee eens is.

De heer **Aptroot** (VVD): Dan kunnen we meekijken en eventueel de besluiten laten aanpassen. Dank u wel.

De heer **Verhoeven** (D66): Dat is een prima punt, maar het moet geen lijstje zijn in de trant van: dit zijn de koppen, dit kost het en oh, wat is het allemaal erg. Zet er ook duidelijk bij waar het voor nodig is en waar het vandaan komt. Anders wordt het een discussie over de vraag of er snel geld te besparen valt. Geld besparen is een hartstikke goed streven, maar je moet niet geld besparen onder het mom van nationale koppen. Dat is mij te gemakkelijk.

De **voorzitter**: Dat was geen vraag maar een opmerking. De minister vervolgt haar betoog.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Er zijn veel vragen gesteld over de normen. De heer Koopmans vraagt of de normen in de tunnel hoger zijn dan daarbuiten. Dat klopt. Men gaat ervan uit dat de mensen buiten de tunnel op allerlei manieren kunnen vluchten terwijl de mensen in een tunnel gevangen zitten. Daarom liggen de veiligheidsnormen daar vele malen hoger dan op de openbare weg. Het heeft ermee te maken dat er in een tunnel geen vluchtstroken zijn en dat je maar aan

één kant eruit kunt. De gevolgen van een ongeval kunnen en zullen in een tunnel, waarin je vastzit, vele malen groter zijn dan bij een botsing op de weg. Daarom hebben wij deze verschillen in ons wetsvoorstel aangebracht.

De heer **Koopmans** (CDA): professor Horvat begrijpt er niets van. «De beste tunneldeskundige van de wereld» – zo werd hij door de vorige minister van Verkeer en Waterstaat aangekondigd – begrijpt er naar eigen zeggen niets van.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat is niet echt een vraag, maar meer een opmerking over wat de heer Horvat vindt.

De heer **Koopmans** (CDA): Het is een expliciete vraag.

De **voorzitter**: U vraagt aan de minister wat de minister vindt ...

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: ... van de opmerking van de heer Horvat?

De heer **Koopmans** (CDA): Laten we eerlijk zijn: de vorige minister zei dat gewoon. Die heeft geloof ik wel tien keer gezegd: mein guter Freund, Herr Horvat. Hij kan het fantastisch vertellen. Horvat was volgens hem echt top of the bill in de wereld. Horvat was aanwezig op de hoorzitting en zei dat wij in Nederland echt gek aan het worden zijn met de twee normstellingen. Ik vraag dus aan de minister om dit eens even uit te leggen. Is die man gek geworden?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: O, dat is nog weer een nieuwe vraag. Dat mijn voorganger hem «mein guter Freund» genoemd heeft en «top of the bill» zou heel goed kunnen en dat klopt ook, volgens Rijkswaterstaat. Ik ken de heer Horvat niet goed, maar die kwalificaties worden niet ontkend. De heer Koopmans vraagt mij waarom er verschil is tussen normen binnen en buiten de tunnel. Dat heb ik geprobeerd uit te leggen. De heer Horvat heeft ook voorstellen gedaan voor standaarden met betrekking tot normen. Die nemen we allemaal over. Maar dat er verschil is tussen buitenruimte en binnenruimte is volgens mij een volstrekt logische zaak. Hoe goed iemand ook is als deskundige, ik vind dat ik ook zelf een mening moet hebben over wat ik al dan niet logisch vind.

Meerdere woordvoerders waaronder die van de ChristenUnie vragen of er naast de standaarden ruimte is voor maatwerk. Het wordt geen standaard-tunnel, maar een standaard tunneltechnische installatie. De tunnels zelf zullen onderling verschillen. Er komt een standaardbeschrijving van het proces in de wet, over wat er precies moet gebeuren als er zich een ramp voordoet. De standaard wordt modulair opgebouwd en zal dus op veel situaties toepasbaar zijn. Daardoor heb je ook ruimte voor maatwerk. Het is heel belangrijk om een standaard te hebben voor het proces en de tunneltechnische installatie. Het gaat er bij de verschillende tunnels vooral om wat de specifieke situatie daarbuiten is. Bij de ene tunnel kan de brandweer er aan de buitenkant heel gemakkelijk bij komen maar bij de andere niet. Daar moet je misschien de vangrail omklapbaar maken om er toch snel bij te kunnen. Over die verschillen gaat het uiteindelijk. Dat punt komt niet tot uiting in de tunneltechnische installatie of de standaardprocessen maar in het veiligheidsplan dat daarna door de gemeenten opgesteld moet worden.

Je komt zo ook op de discussie over de scenarioanalyses. De vraag is of je, naast de standaard die je hebt gemaakt, een scenarioanalyse moet maken. Wat mij betreft maak je geen scenarioanalyses op de standaard – dat heeft geen zin, want die is namelijk overal hetzelfde – maar maak je ze

wel later, voor je vluchtplan en het veiligheidsbeheersplan. Dat doet de lokale overheid. De standaardinstallatie gaat in de tunnel en de standaardprocessen staan in de wet. Daarop zou je een scenarioanalyse kunnen maken, maar aangezien je met verschillende tunnels te maken hebt, heeft dat weinig effect want het zal overal verschillen. Als je echter toekomt aan de openstellingvergunning, ga je samen kijken hoe het veiligheidsbeheer er moet uitzien. Daarvoor kun je verschillende scenario's maken, bijvoorbeeld voor het geval van een gifgaswolk, een brand, een overstroming, etc.

Heeft de decentrale overheid nog inspraak als er een dergelijke standaard bestaat? De decentrale overheid geeft voordat de standaard wordt vastgesteld een advies via het veiligheidsberaad, bij individuele tunnels en met name in het kader van het calamiteitenplan.

Er is gevraagd hoe dit start. Zit u in het begin met zijn allen om tafel, wil de woordvoerder van D66 weten. Ja, dat gebeurt. Bij het vaststellen van de standaarduitrustingen heb je een discussie in generieke zin en hoef je voor een specifiek proces alleen nog maar te kijken welke standaarduitrusting van toepassing is. Bij het vaststellen van de standaarduitrusting voer je het gesprek met elkaar over de vraag wat er in de tunnel moet komen te zitten.

Is er nog innovatie mogelijk, is er gevraagd. Ja, die is wel degelijk mogelijk, omdat de standaarduitrusting wordt uitgewerkt op prestatieniveau. Daardoor behoudt de markt de vrijheid in de keuze van het type technische installatie en blijft innovatie mogelijk. De besturing van een installatie en de wijze waarop moet worden samengewerkt wordt wel heel erg gestandaardiseerd, omdat je daarmee geen risico wilt lopen. Dat is ook mogelijk, omdat dit eigenlijk voor iedere tunnel hetzelfde is. Daarin zit de winst die we willen bereiken. Met name de realisatie van deze besturingssystemen levert nu namelijk de meeste problemen op voor de markt.

Een keer in de vijf jaar zullen we die standaard herzien. Ook dat biedt de mogelijkheid om nieuwe inzichten te bediscussiëren. Te denken valt aan de watermistinstallatie, waarvan mijn voorganger zei dat die niet nodig was omdat het geen proven technology was. Over een aantal jaar kun je bekijken of je dat nog steeds vindt of dat je er inmiddels anders inziet. Dan kom ik op de rol van veiligheidsbeambten. Uiteindelijk is het advies na de evaluatie om de Commissie tunnelveiligheid op te heffen. Zij heeft de afgelopen jaren een zeer waardevolle rol gehad, maar nu we tot de standaardisatie willen overgaan, is het belangrijk om helderheid en eenduidigheid te hebben over de plek waar de kennis wordt belegd. De leden hebben kunnen zien hoe de woordvoerders van de vele organen die er zijn tijdens de hoorzitting niet één helder antwoord konden geven. Er was sprake van veel heldere antwoorden ...

Het grootste bezwaar tegen de tunnelveiligheidsbeambte is de vraag of hij wel onafhankelijk genoeg is. Zo'n veiligheidsbeambte is niet nieuw, maar bestaat nu ook al. Er is er een voor Rijkswaterstaat. Zodra de gemeenten bevoegd gezag zijn, zullen zij er ook een moeten instellen voor hun gemeentelijke tunnel. Op dit moment wordt in de wet geregeld dat deze tunnelveiligheidsadviseur onafhankelijk is. Het wordt dus wel degelijk in de wet opgenomen dat hij onafhankelijk moet zijn. Ook al is hij dan ondergebracht bij een organisatie, zijnde Rijkswaterstaat, zijn onafhankelijkheid is wettelijk geborgd. Ik zal kijken hoe we aanvullende afspraken kunnen maken om die onafhankelijkheid in de praktijk nog duidelijker te tonen. Het gaat dus om een persoon die zowel de tunnelbeheerder als het bevoegd gezag moet adviseren. Het is goed om die twee taken in één hand te houden.

De heer **Verhoeven** (D66): Het borgen van de onafhankelijkheid lijkt mij op zich goed. Ik geloof ook best in de intentie van de minister om het een onafhankelijk iemand te laten zijn die bewegingsvrijheid heeft en ruimte

om impopulaire beslissingen te nemen. Toch ruik ik iets van: «de Commissie tunnelveiligheid heeft ons altijd een beetje tegengezet op het moment dat het uitkwam. We hebben nu een beambte. Die zetten we keurig bij Rijkswaterstaat in het gebouw, lekker op de gang bij alle ingenieurs die zo snel mogelijk door willen gaan en iedereen die er maar projecten doorduwt». Die geur moet er echt af. Dat is nu nog niet genoeg het geval. Ik hoor graag van de minister een wat hardere manier om dit te regelen, want anders heb ik er geen goed gevoel bij.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Ten eerste. Hij bestaat al. Ten tweede. Hij zit misschien in het gebouw van Rijkswaterstaat, maar hangt direct onder de DG Rijkswaterstaat en moet daardoor onafhankelijk advies kunnen geven. Ook dingen die de DG Rijkswaterstaat misschien niet leuk vindt om te horen moet de tunnelveiligheidsbeambte kunnen zeggen. Ten derde en als belangrijkste punt. In de Europese richtlijn staat dat de tunnelbeheerder uit de eigen organisatie een veiligheidsbeambte moet aanstellen. Nogmaals. Volgens mij zit de vrees bij de externe partijen dat deze persoon te beïnvloeden zou zijn omdat hij betaald wordt door een bepaalde organisatie. Dat idee willen we wegnemen door in de wet aan te geven dat deze persoon onafhankelijk is en te borgen in het proces dat die onafhankelijkheid wordt gevoeld.

De heer Slob (ChristenUnie): De vraag is dan wel wat er wegvalt als de Commissie tunnelveiligheid weg is. Deze instantie bestaat al en moet de ruimte krijgen. Wat gooien we weg? Als ik afga op wat ik in de hoorzitting heb gehoord, wat ik lees in Cobouw en wat ik hoor van mensen die in de praktijk werkzaam zijn, is er gerede angst dat er onvoldoende borging is achter het besluit om de Commissie tunnelveiligheid weg te schieten. In dat opzicht sluit ik mij aan bij de woorden van mijn collega Verhoeven, die ook al duidelijk maakt dat we heel goed moeten opletten waarmee we bezig zijn.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Misschien helpt het als ik zeg dat het absoluut niet mijn bedoeling is om commissies weg te schieten vanuit hun onwelgevallige adviezen. Ik heb sowieso geen onwelgevallige adviezen gehad, maar misschien mijn voorganger wel. Het gaat mij erom dat je alleen een tunnelautoriteit, een tunnelcommissie, nodig hebt op het moment dat je de dingen niet goed geregeld hebt. Dat was zo, want wij moesten hun advies hebben bij iedere tunnel. Echter gaan we nu standaardiseren, dus is dat niet langer nodig. Elke vijf jaar kun je eventueel een evaluatie uitvoeren van de standaardisatie. Op dat moment kun je aan een commissie tunnelveiligheid vragen of de standaardisatie nog klopt. Je hoeft echter niet meer per tunnel te bedenken hoe het systeem eruit moet zien. Je houdt één tunnelveiligheidsbeambte over die zowel de tunnelbeheerder als het bevoegd gezag adviseert. Op gemeenteniveau zit die tunnelveiligheidsbeambte nog veel meer verweven. Daar is het niet alleen de beheerder en het bevoegd gezag maar zijn ze vaak ook nog de uitvoerder van projecten. Wat de rollen betreft, is het belangrijk dat de persoon zelf het goed scheidt. Je kunt natuurlijk per tunnel een aparte tunnelveiligheidsbeambte aanwijzen, maar wij hechten eraan om het bij één persoon te beleggen, juist om de kennis goed op te bouwen.

Ik heb al iets gezegd over de veiligheid. De veiligheid wordt standaard besproken met de veiligheidsregio.

De heer Verhoeven heeft een vraag over de samenwerking met de markt. Hij wil weten of we de aanbesteding kunnen opdelen in drie delen. Ik ben geen voorstander daarvan, omdat ik nu al zie dat verschillende partijen met verschillende kennis zich in consortia verenigen. Het voordeel is dat het in de interfaces goed op elkaar aansluit. Op het moment dat je te maken hebt met partij A, die gaat over tunneltechnische installatie, met

partij B, die gaat over de fysieke tunnel en partij C, die gaat over het beheer onderhoud, weet je dat het uiteindelijk uitloopt op ruzie over de vraag wie wat moet veranderen. Ik heb met de vaste commissie wel vaker discussies gehad over organisaties die ooit uit elkaar zijn gehaald en die je misschien weer dichterbij elkaar wilt hebben. Ik denk dat we er in dit geval verstandig aan doen om het zo te houden, maar om onze eisen helder en duidelijk te formuleren. Daar zit immers het probleem: er was soms sprake van slechte aanbestedingen omdat betrokkenen zelf niet precies wisten wat ze wilden hebben. Dat ligt veel meer aan hoe we het ooit in de markt hebben gezet en bij het kennisniveau van de markt zelf. Er zijn vragen gesteld over een specifiek project, namelijk A2, Leidsche Rijn Tunnel. Er zit inderdaad 32 mln. in de bypass. Ook de kosten door de vertraging en aanpassingen circa 76 mln. zijn ingepast in het projectbudget. Dit is gecommuniceerd. Het probleem rondom de A73 is erg complex, want dat project loopt samen met de A74. Daar is ooit een totaalbudget voor gegeven van € 1 073 mln. Daarin zitten overschrijdingen, onder andere omdat er bij de A73 een experiment is gedaan met een aantal veiligheidssystemen. Dat is in de Kamer besproken. Dit betrof in totaal 66 mln. Er is civieltechnisch meerwerk geweest. Er is een beperkte openstelling bepleit, hetgeen ook in de Kamer is besproken. Er is een aanvullende bestuursovereenkomst gesloten, omdat er een aanbestedingsmeevaller is geweest. Op al deze punten is er sprake geweest van een overschrijding. Bij de A73 zijn extra geluidsschermen geplaatst. Er was sprake van een overeenkomst betreffende het Duitse gedeelte (BAB61), dubbellaags zoab en een aantal andere ontwerpuitgangspunten. Er zijn dus kosten bij dat budget van die 1073 mln. gekomen. Naar ik meen zijn alle stukken daarover in de Kamer langsgelopen. Er is ook een keer 123 mln. uitgehaald omdat er een aanbestedingsmeevaller was.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): De minister voelt al aan wat er nu komt. Zij geeft mondeling inzicht in hoe het met die kosten zit. Voor mij lijkt het een beetje op «balletje-balletje». Ik wil haar daarom vragen om de Kamer schriftelijk op de hoogte te stellen van alle overschrijdingen die met dit dossier te maken hebben. Dat mag met bandbreedtes, want ik snap dat zij onderhandelt. Op die manier weten wij wat de totale schade is. Daar vroeg ik haar immers naar. Daarbij lees ik ook graag hoe de minister die totale schade denkt te gaan oplossen. Ik denk een beetje mee met de coalitie: je moet er toch niet aan denken dat er door dit soort kostenposten helemaal geen geld meer overblijft om wegen aan te leggen? Dat zou zomaar dreigen te gebeuren door al die honderden miljoenen die nu hier opgeteld worden. Ik wil dus ook graag een meer politieke benadering, en niet alleen een technische. Ik wil graag van de minister horen wat dit precies betekent, ook voor haar beleid.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb dit al aangegeven in de brief waarin de acht projecten zijn beschreven, inclusief de bandbreedtes. Sommige projecten zijn in de afrondende fase. Mijn voorganger, de heer Eurlings, heeft beloofd dat als de A73 helemaal klaar is, hij het ultieme inzicht zou geven. Dat doe ik nu namens hem. Daar zit 2011 al in met een mutatie in de begroting. De A73 heeft natuurlijk geen effect meer op toekomstige ambities. Voor de nieuwe trajecten geldt dat wij ze allemaal hebben opgenomen in de begroting. Die kosten kan ik inzichtelijk maken. Ik kan dus een brief sturen over wat ik doe in de begroting. Uiteindelijk komt dat ook aan de orde bij de MIRT. Dan komt er een investeringsbrief. Daarin valt te lezen welk deel van het budget ik ga inzetten voor beheer en onderhoud, welk deel voor nieuwe (spoor)wegenprojecten en welk deel voor de hogere kosten van dit soort projecten, bijvoorbeeld de Tweede Coentunnel of de Nijverdaltunnel.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik wil toch graag een aparte brief. In de brief van 15 maart geeft u wel een aantal getallen, maar ik heb eerlijk gezegd niet zo heel veel trek om zelf met de zakjapanner te gaan optellen en aftrekken. Ik wil dat inzichtelijk gemaakt zien, in relatie tot de ronde bij het MIRT. Ik neem immers aan dat het consequenties heeft voor de bestuurlijke gesprekken van de minister, ook die met de verschillende lokale vertegenwoordigers. Het zou immers kunnen dat het tot herprioritering van bepaalde projecten leidt, maar dat is aan de minister om aan te geven. We praten deze middag redelijk technisch over dit dossier, maar het heeft daarnaast een grote politieke betekenis, ook voor de agenda van de minister.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kan het als aparte bijlage bij de investeringsbrief sturen. Ik heb namelijk geen enkele behoefte om iets te verhullen. Ik heb immers zelf een brief naar de Kamer gestuurd om duidelijk te maken wat de consequenties zijn. Ik zie de grote politieke consequenties waarover mevrouw Dijksma spreekt niet, omdat het gaat om tunnels waarvan ik zeg dat ze belangrijk zijn en dus gerealiseerd moeten worden. Het gaat nu toevallig alleen over tunnels maar in wegenprojecten zijn altijd overschrijdingen geweest, ook in het verleden. We proberen die zo veel mogelijk terug te managen, want elke overschrijding betekent dat je minder nieuwe dingen kunt doen. Ik wil toch de keuze maken voor het toepassen van de standaardtechnische installatie, omdat ik echt denk dat je anders nog veel minder nieuwe aanlegruimte hebt. Daarmee maak ik mijn politieke keuze al duidelijk, maar ik zal deze nog expliciteren in de bijlage. Daarbij maak ik natuurlijk een verschil tussen projecten die al in afrondende fase zijn en projecten die nog moeten beginnen. Ik zal zorgen dat voor beide soorten inzicht wordt gegeven.

De laatste vraag is wanneer het einde in zicht is. Dit is een vraag van de heer Aptroot. Het wetsvoorstel gaat nog voor de zomer naar de Raad van State. Als de wetgeving is aangepast en de standaard is vastgelegd, verwacht ik dat deze vanaf 2012 geldend kan zijn. Tot dat moment hebben we te maken met lopende contracten die indien nodig moeten worden opgebroken. Daarover heb ik de brief gestuurd waar wij vandaag over spreken.

De **voorzitter**: Er is behoefte aan een tweede termijn. Ik stel een spreektijd voor van één minuut per woordvoerder. Men kan ook overslaan.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Ik dank de minister voor haar antwoorden.

Mijn fractie zal bij de behandeling van de wet terugkomen op de openstellingvergunning, want ik blijf van mening dat die centraal geregeld moet worden.

Wij zullen ook terugkomen op de standaardisatie in relatie tot gemeentelijke tunnels. Ik kan nu al zeggen dat de Koningstunnel in Den Haag, die nog maar tien jaar oud is, met de nieuwe systematiek niet meer zou kunnen worden aangelegd. Er is daar namelijk sprake van een weefsystematiek en die is verboden. Wat de minister nu neerzet, is dus geen goed idee. In stedelijke gebieden is inweven in een tunnel vaak alleen al vanwege de ruimte noodzakelijk.

Op twee punten ben ik echt ontevreden. Ik heb voor de zoveelste keer – ik zit hier nu 9 jaar, de heer Verhoeven duidde er al op – twijfel aan het lerend vermogen van het departement van de minister. Die twijfel kan zij oplossen. Ik ben ervan overtuigd dat in het geval van de A2-tunnel wij hier tijdig genoeg gedebatteerd hebben en dat de toenmalig minister tijdig genoeg en vaak genoeg heeft gezegd: dat heeft geen gevolgen, we nemen het allemaal mee. Dat blijkt nu alweer niet zo te zijn. We kunnen twee

dingen doen. Ik kan het Bureau Onderzoek en Rijksuitgaven vragen om alle uitspraken en data op een rij te zetten. Ik wil de minister echter ook de kans geven om de handschoen op te pakken en het zelf te doen. Ik wil haar de kans geven om de data, de opmerkingen van de minister en de aanbestedingen etc. met betrekking tot de A2-tunnel Maastricht zelf op een rij te zetten. Dit is de enige tunnel waarbij ik ervan ben overtuigd dat het aan de orde is. Als de minister het zelf doet, krijg ik misschien wel weer wat vertrouwen in het lerend vermogen van haar departement. Mevrouw Dijkma vraagt naar een brief. Wij zien die graag voor het verantwoordingsdebat dat wij met de minister zullen voeren en dus niet bij de begrotingsbehandeling, want dan wordt het één grote zoektocht. We kunnen het natuurlijk ook via feitelijke vragen regelen, dan moet de minister het ook leveren, maar ik heb liever dat zij het nu toezegt.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Voorzitter. Hartelijke dank aan de minister voor haar antwoorden. Je merkt aan de beantwoording dat dit inderdaad een moeizaam dossier is.

Ik ben tevreden met de benadering van de minister; zij zoekt een weg tussen de regie naar haar departement halen en een rol voor de lokale overheid borgen. Het is gewoon waar dat hulpverleners aan de bak moeten als het misgaat. Daarbij hebben ook burgemeesters een verantwoordelijkheid. Ik wacht uiteraard het wetsvoorstel af, maar kan me voorstellen dat dit een verstandige benadering is.

Ik vind het heel bijzonder om te horen dat we nu al extra miljoenen moeten uitgeven om mogelijkerwijs nog veel groter leed te voorkomen. Het is daarom belangrijk dat we een en ander op een rijtje krijgen. Ik stel voor dat deze minister samen met de minister van OCW in gesprek gaat met de instellingen voor hoger onderwijs over het eventueel aanvullen van de curricula. Dat zou in Delft en Twente zeker moeten gebeuren.

Ten slotte wil ik de gedachte steunen om de door mij gevraagde brief voor het verantwoordingsdebat naar ons toe te laten komen. Dat is misschien ook praktischer: als we dan nog iets willen, kunnen we nog iets doen.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. De wat opgewonden reactie van de heer Koopmans deel ik gewoon. Ik heb het gevoel dat we een aantal keer – ik zal het netjes zegen – met een kluitje in het riet zijn gestuurd. Een overzicht vind ik dus interessant.

Belangrijker nog dan terugkijken wat je ervan kunt leren, vind ik de toekomst. Het is heel belangrijk dat de minister de toezegging heeft gedaan dat er wordt gekeken naar die gevallen waar we bovenop Europa/Oostenrijk extra eisen stellen. Ook is het belangrijk dat we een overzicht krijgen van de kosten.

De VVD-fractie vindt dat het regeerakkoord de sfeer ademt van geen koppen op Europese wetgeving; we doen wat nodig is en niet meer; houd het in de hand. Natuurlijk kunnen we er nationaal van afwijken als we iets anders willen, maar wij nemen niets automatisch aan omdat dat in het verleden zo is besloten. De VVD-fractie gaat er ontzettend kritisch naar kijken, want wij willen asfalteren. Soms moet dat asfalt in een tunnel en dan moet het weliswaar veilig zijn maar ook betaalbaar. De hoofdlijnen steunen we, maar op dit punt leven er grote twijfels bij ons.

Wij gaan nog eens kritisch kijken naar de ingebruiksstellingvergunning en de bevoegdheden van de gemeente en de burgemeester. Ik begrijp de gedachte erachter, maar ik maak me toch zorgen. We het hier eerder over gehad, onder andere met collega Koopmans. Toen hebben we gezegd dat bij een zware milieuvergunning de gemeente uiteindelijk ook moet handhaven maar dat die vergunning gewoon door de provincie wordt verleend. Het kan dus best naar een hoger niveau worden verlegd.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik bedank de minister voor haar antwoorden in eerste termijn. We wachten de behandeling van de wet af, maar ik ben er nog niet van overtuigd dat dit helemaal de lijn moet zijn. Standaardisatie wordt als de oplossing voor alle problemen neergezet en ik vraag mij in alle redelijkheid af of het echt alle problemen zal dekken. We hebben echter nog wat tijd om daar verder over na te denken. Ook over het skippen van de Commissie tunnelveiligheid heb ik twijfels. Ik ben bang dat er belangrijke kennis zal weglekken; kennis die we echt nodig zullen blijven houden. Ook dit is nog punt van discussie. Ik sluit me niet aan bij de opgewonden reacties van de collega's van CDA en VVD. Ik ben echter wel benieuwd naar de brief die meer inzicht zal verschaffen. Tegen deze collega's zeg ik: dan moet u eens doorpakken. In ieder overleg wordt er een bepaalde schijn opgehouden, worden er suggesties gedaan, wordt er gezegd dat zij het niet helemaal vertrouwen. Dan moeten zij eens een keer doorpakken.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik heb er moeite mee dat dit wordt gezegd. Ik zit hier om de regering te controleren. Tot het moment dat de feiten op tafel liggen, vind ik dat wij vragen mogen blijven houden. Dat heeft niets te maken met een schijn. De minister kan met haar antwoorden alle schijn die mogelijkwijs van haar kant aan de orde is, wegnemen. Dat is gewoon onze taak.

De heer **Slob** (ChristenUnie): De opgewondenheid blijft in stand, begrijp ik. De heer Koopmans mag iedere vraag stellen, maar dan moet hij ook eens een keer tempo maken bij het conclusies trekken, want nu is het wel een heel langdurig project. Dat is mijn probleem. Voordat we hiermee verder zijn, zijn we waarschijnlijk weer weken of maanden verder. Het lijkt mij ook voor de minister niet zo plezierig als je eigen coalitiegenoot op deze wijze daarmee omgaat.

Tot slot. Aanstaaende donderdag is er een overleg in de Kamer over de brandweer. Daarin zullen wij een aantal aspecten rondom de brandveiligheid van tunnels aan de orde stellen. Dat hebben we vandaag maar even laten zitten, ook gezien tijd, maar het lijkt me van groot belang om ook op dat onderwerp scherp te blijven. Dat gebeurt dan bij collega Opstelten van de minister. Hij hanteert de brandweerslang van het kabinet.

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. Dit was echt een van de vreemdste debatten die ik het afgelopen jaar heb meegemaakt. Inderdaad: een stel opgewonden coalitiestandjes dat hier stampij loopt te maken over iets waarvoor dat totaal onnodig is. Er wordt gecentraliseerd, er worden normen bedacht, er worden platforms ingesteld, we doen nog even een bureaucratische exercitie naar het verleden en de vraag hoe het allemaal is gegaan. Het is echt ongelooflijk. Ik heb dit nog nooit gezien van deze twee coalitiepartijen.

De heer **Aptroot** (VVD): U bent weinig gewend.

De heer **Verhoeven** (D66): Gelukkig maar! Ik denk toch dat deze schets juist is, als ik de reacties zie. Ik heb ook een beetje moeite met het ontwaren van een rode draad in de antwoorden van de minister. Er wordt steeds geschermd met een hoge macht: als we het maar complex genoeg doen voorkomen, kunnen we het allemaal gooien op Europese normen, centralisatie, geen commissies met verstandige mensen, veel geld besparen, alle Europese koppen eraf en dan doen we het goed. Uiteindelijk gaat het bijna niet meer over tunnelveiligheid en maatwerk. In die zin zijn we ondanks de antwoorden van de minister – waarvoor uiteraard dank – toch teleurgesteld. Gelukkig spreken we elkaar nog bij de behandeling van de wet.

Wij zullen morgen bij het rondetafelgesprek over aanbesteden weer een punt maken van de vraag hoe bedrijven de kans krijgen een opdracht binnen te halen bij aanbesteding. Het moet echt zo zijn dat alle bedrijven bij dergelijke projecten een kans krijgen en dat is op dit moment niet het geval.

De heer **De Jong** (PVV): Voorzitter. Ik wil natuurlijk de minister bedanken voor haar beantwoording. Ik heb toch nog een paar puntjes. Ik blijf mij zorgen maken over het punt dat wanneer kosten en veiligheid niet bij één instantie liggen, burgemeesters om hoger eisen zullen blijven vragen. Kan ik aannemen dat in de toekomst, naast standaardisatie aan de voorkant, indien er onverhoopt later alsnog onnodige discussie optreedt over de openstelling van tunnels en daarmee ook meer kosten komen, de minister alsnog naar de gemeente gaat om de claim neer te leggen? De minister is van plan om een onafhankelijke veiligheidsbeambte in te stellen. Er is een hoorzitting geweest waar de heer Horvat zeer gepassioneerd en met veel kennis van zaken sprak. Hij legde een zeer realistische visie op tafel. Ik wil daarom vragen of het een idee is om de heer Horvat te vragen om de functie van veiligheidsbeambte te vervullen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik loop heel snel de laatste punten na.

Enkele leden willen nog nadenken over de openstellingvergunning in relatie tot de wet. Nogmaals, ik zou niet graag willen dat het gehele veiligheidsvraagstuk naar nationaal niveau gaat. Dat is de consequentie. Die waarschuwing wil ik meegeven, voorafgaande aan het debat dat we erover zullen hebben.

Er is gevraagd of gemeentetunnels, zoals de Koningstunnel, kunnen voldoen aan de standaardisatie. Gemeenten kunnen die standaard gebruiken, maar moeten hem wel voor zichzelf toepasbaar maken. Het gaat daar immers om veel kleinere afstanden. Daarvoor moeten ze dan een aparte standaard ontwikkelen, maar ze kunnen wel het proces en de technieken van ons kopiëren. Dat is overigens iets wat mag, niet iets wat moet. Ik ga ervan uit dat het niet de problemen veroorzaakt die zojuist werden geschetst.

De heer Koopmans vraagt om informatie over de A2-tunnel Maastricht. Ik stuur de Kamer graag een brief toe waarin ik verduidelijk wat wij hebben geleerd van de A73 en de A2 Leidsche Rijn Tunnel. Dit naar aanleiding van de vraag wat het betekent voor de A2 Maastricht.

De heer **Koopmans** (CDA): Nee, mijn punt is dat ik het nog steeds niet snap, ook niet na de antwoorden van de minister. Ik geloof het ook niet helemaal. Minister Eurlings ...

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter, wat voor conclusie verbinden we eraan dat de heer Koopmans niet gelooft dat ...

De heer **Koopmans** (CDA): Doe niet zo opgewonden, mijnheer Verhoeven.

Minister Eurlings heeft vaak genoeg gezegd dat hij voor de A2-tunnel bij Maastricht alles heeft geleerd en dat er dus niets misgaat. Nu schrijft de minister een brief waarin staat dat het een jaar langer gaat duren en dat het misschien meer geld gaat kosten. Ik vraag haar dus om op een rij te zetten of ik de feiten – de opmerkingen van de minister en de momenten van aanbesteding – verkeerd gezien heb of dat ik om mijn borg moet vragen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zal de opmerkingen van de minister analyseren in relatie tot het moment waarop die tunnel was aanbesteed, en de Kamer daarover een brief sturen. Ik zal

daarin ook aangeven waarom wij nu deze conclusie trekken. Dat heb ik ook al eerder duidelijk gemaakt.

Er is gevraagd om inzicht in de overschrijdingen bij de projecten te geven voor het verantwoordingsdebat. Ik wilde het bij de investeringsbrief doen. Dat is de MIRT-brief. Volgens mij spreken we dan over dezelfde periode, dus dat moet lukken. Het gaat dan om half juni. Dat loopt dus met elkaar op.

Een aantal leden heeft helder aangegeven dat zij het vergelijk willen zien van de Europese koppen. Ik heb daar zelf van tevoren ook goed naar gekeken, want ik ben lid van een kabinet dat geen Europese koppen zegt te willen. Ik heb bewust gekeken waarom we die koppen erop zetten. In dit geval vond ik een goede reden om ze op te nemen voor de tunnels in brede zin en niet alleen voor de TEN-tunnels. Ik zal ook laten zien wat het betekent voor de specifiek technische eisen.

Er is gevraagd of we niet het kind met het badwater weggooien als we de Commissie tunnelveiligheid opheffen. Ik hoopte duidelijk te hebben gemaakt dat doordat we standaardiseren, we die commissie niet langer nodig hebben, maar tegelijkertijd wel een tunnelveiligheidsbeambte hebben voor het onafhankelijke advies. Gevraagd is of we daar de heer Horvat voor moeten aannemen: ik heb begrepen dat hij 74 jaar is en al met pensioen. Dat lijkt mij dus lastig.

Dan de claims. Ik ben het ermee eens – dit geldt overigens voor alle projecten en niet alleen specifiek voor tunneltechnische – dat als je een voorbereidingsbesluit hebt genomen over hoe een project eruit moet gaan zien, en er worden allemaal aanvullende eisen gesteld, die aanvullende eisen bij de eisende partij komen te liggen, behalve als blijkt dat een rijksverantwoordelijkheid is. Maar dan zou je het in het voortraject geregeld moeten hebben. De kosten voor aanvullende eisen moeten neerslaan bij de vrager.

De voorzitter: Dank u wel.

Ik heb vier toezeggingen genoteerd. Ten eerste. De minister zegt toe, de Kamer middels een lijst te informeren over de eisen die zij in aanvulling op de Europese norm wenst te stellen aan tunnelveiligheid. Per aanvullende eis zal zij inzicht verschaffen in de extra kosten die eruit voortvloeien. De vraag is op welke termijn wij deze lijst kunnen verwachten.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Samen met de wet. Dan heb je alles bij elkaar.

De voorzitter: Prima.

Ten tweede. De minister zegt toe, de Kamer met de toezending van het wetsvoorstel ten aanzien van tunnelveiligheid te informeren over de oprichting van een kennisplatform, waarin de expertise over tunnelveiligheid wordt geborgd en gebundeld.

Ten derde. De minister zal de Kamer schriftelijk informeren over de meerkosten als gevolg van de vertraging en aanvullende veiligheidseisen voor de afzonderlijke tunneltrajecten. De minister zal tevens duidelijk maken op welke wijze deze hun neerslag vinden in de begroting. Deze brief komt bij het debat over het jaarverslag, medio juni.

Ten vierde. Dit betreft de toezegging aan de heer Koopmans naar aanleiding van de opmerkingen van de ambtsvoorganger van deze minister over de tunnel bij Maastricht en de huidige vertraging.

Ik dank iedereen van harte. Ik dank de minister en haar ambtenaren, de toeschouwers en de leden.